



**HAL**  
open science

**Les processus de métropolisation dans les capitales  
régionales européennes (agglomération de 500 000 à  
1 000 000 d'habitants). Les cas de Bordeaux, Bristol,  
Montpellier, Saragosse et Toulouse**

Isabelle Roger

► **To cite this version:**

Isabelle Roger. Les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes (agglomération de 500 000 à 1 000 000 d'habitants). Les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2007. Français. NNT: . tel-00130928

**HAL Id: tel-00130928**

**<https://theses.hal.science/tel-00130928>**

Submitted on 14 Feb 2007

**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.

Université de Toulouse II – Le Mirail  
Département de Géographie, Institut Daniel Faucher  
Centre Interdisciplinaire de Recherche Urbaine et Sociologique (CIRUS)  
Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines (CIEU) (UMR 5193 du CNRS)

# **Les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes**

**(agglomération de 500 000 à 1 million d'habitants)**

**Les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse**

Thèse de doctorat de Géographie et Aménagement

Présentée et soutenue publiquement par

**Isabelle ROGER**

2007

Sous la direction de

**Guy JALABERT**

Jury :

Maurice GOZE, Professeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Université Bordeaux III

Guy JALABERT, Professeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Université Toulouse II

Jean-Paul LABORIE, Professeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Université Toulouse II

Jean-Paul VOLLE, Professeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Université Montpellier III

## *Remerciements*

Malgré les apparences, cette page est la plus difficile à rédiger ! Comment dire en si peu de mots toute ma reconnaissance aux personnes qui m'ont toujours encouragée dans la réalisation de ce travail...

Je voudrais tout d'abord remercier mon Directeur de recherches, Guy Jalabert, pour son entière disponibilité tout au long de ces années ainsi que pour son soutien et ses précieux conseils pour mener à bien cette thèse.

Mes remerciements s'adressent aussi à Marie-Christine Jaillet et Jean-Paul Laborie qui m'ont toujours apporté leur aide et leurs encouragements dans des moments difficiles.

Merci aussi à toutes les personnes du laboratoire qui m'ont permis, au fil des années passées à leur côté, de construire ce cheminement intellectuel. J'adresse un merci particulier à Françoise Desbordes.

Un grand merci à Blandine, Lionel et Philippe pour leurs conseils et leurs encouragements incessants.

Mais sans votre appui et votre réconfort, ce travail n'aurait jamais pu voir le jour : merci à Marie-Paule, Chantal, Gaétan, Guillaume, Mamie et surtout, à Papa et Maman.

La última palabra es para ti, Juan. Gracias por todo.

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE.....</b>	<b>3</b>
<b>PREMIERE PARTIE – De la métropole à la métropolisation : regards croisés sur deux concepts ....</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE 1 – La genèse des concepts.....</b>	<b>10</b>
1 La polysémie du terme métropole .....	11
2 La métropole au centre des politiques françaises d’aménagement du territoire.....	17
3 L’émergence d’un nouveau discours.....	28
<b>CHAPITRE 2 - Le fonctionnement des métropoles dans l’ère de la métropolisation .....</b>	<b>32</b>
1 Un contexte économique en mutation.....	33
2 Le fonctionnement des métropoles dans l’échelle internationale .....	37
<b>CHAPITRE 3 – La métropole contemporaine .....</b>	<b>44</b>
1 Une urbanité nouvelle .....	45
2 La stratégie internationale des acteurs de la gestion métropolitaine .....	51
<b>CHAPITRE 4 - Présentation du panel des villes étudiées en général et positionnement de ces villes par rapport à la problématique des processus de métropolisation en particulier .....</b>	<b>60</b>
1 Le choix de la catégorie de villes étudiées .....	61
2 Le choix de l’analyse comparative à l’échelle européenne : difficultés et apports .....	64
3 Présentation générale des métropoles étudiées.....	68
<b>SECONDE PARTIE – La métropolisation a-t-elle atteint les capitales régionales européennes de taille moyenne ?.....</b>	<b>93</b>
<b>CHAPITRE 5 – Une démographie caractéristique.....</b>	<b>95</b>
1 Le dynamisme démographique des métropoles.....	96
2 La croissance démographique se répercute sur l’ensemble du territoire métropolitain .....	104
3 Profil général des personnes attirées par les métropoles.....	107
<b>CHAPITRE 6 - Le capital humain des métropoles.....</b>	<b>117</b>
1 Deux facteurs d’excellence métropolitaine apportés par la population : la concentration des étudiants et des actifs hautement qualifiés.....	118
2 Les emplois qualifiés se concentrent dans des métropoles fortement tertiaisées.....	123
3 Un taux de chômage toutefois élevé .....	129

<b>CHAPITRE 7 – Une spécialisation accrue du système productif des métropoles .....</b>	<b>133</b>
1 La genèse des transformations économiques et productives des métropoles étudiées.....	134
2 L'émergence de nouvelles activités pour un développement métropolitain plus avancé .....	144
3 Les nouveaux systèmes productifs et économiques métropolitains .....	151
<b>CHAPITRE 8 – Les métropoles des réseaux .....</b>	<b>155</b>
1 Des positionnements de carrefour en voie de consolidation.....	156
2 Le marketing et les équipements structurants .....	167
<b>CHAPITRE 9 – Les acteurs face aux enjeux des métropoles.....</b>	<b>178</b>
1 Les nouvelles politiques publiques en faveur des métropoles .....	179
2 La gouvernance métropolitaine : acteurs et enjeux .....	188
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>196</b>
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>201</b>
<b>Ouvrages généraux.....</b>	<b>202</b>
<b>Articles.....</b>	<b>214</b>
<b>Bordeaux .....</b>	<b>224</b>
<b>Bristol .....</b>	<b>227</b>
<b>Montpellier.....</b>	<b>230</b>
<b>Saragosse.....</b>	<b>232</b>
<b>Toulouse .....</b>	<b>235</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>239</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>254</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX.....</b>	<b>255</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>256</b>

## INTRODUCTION GENERALE

« De nos jours, la moitié de la population mondiale et plus des trois quarts de celle des pays industrialisés vit dans les villes. Les très grandes villes ont pris une importance déterminante dans cette évolution et la métropolisation est certainement le phénomène urbain majeur de notre temps » (BAILLY, HURIOT, 1999).

Ce constat sur le fait urbain est dressé depuis le début des années 1990 et continue à être appliqué au début des années 2000. Les villes sont devenues le réceptacle majeur de la mondialisation. En quelques décennies, leurs rôles et fonctions ont subi des mutations remarquables. Elles se caractérisent par une forte attractivité, à la fois de la population et des activités. C'est sous le néologisme francophone métropolisation que ce phénomène est depuis le début des années 1990 analysé par diverses disciplines des sciences humaines mais aussi commenté et utilisé dans les discours sur la ville. Très rapidement, ce terme est devenu « à la mode ». Sa propagation est essentiellement due aux résultats du recensement de la population de la France de 1990. Ces derniers ont démontré une croissance démographique notable des grandes villes, ce qui traduisait un retournement des tendances par rapport au précédent recensement. Alors que les discours des années 1980 envisageaient le « déclin » des villes, l'émergence de la métropolisation annonçait leur retour au centre des préoccupations (CORADE, 1994).

On assistait donc au début des années 1990 à une résurgence d'études sur la ville en tant que telle, mêlées à différents concepts reflétant les mutations subies durant les dernières décennies et tout cela dans un contexte de mondialisation. Les investigations engagées sur la définition de la métropolisation ont émané des différents travaux de géographes, urbanistes, aménageurs, économistes, sociologues. Les différentes études ont peu à peu commencé à définir ce concept, sans toutefois apporter des définitions précises. En effet, ce phénomène se caractérise par sa complexité. Il se manifeste à la fois sur plusieurs plans : sur la morphologie physique de la ville, sur son caractère social et économique, sur le plan environnemental mais aussi politique (JOUVE, LEFEVRE, 2004).

Ces tendances ont été perceptibles dans un premier temps dans les très grandes villes. Pour cela, la métropolisation a été bien étudiée pour ces espaces urbains, en apportant des

analyses sur les processus de transformation de ces villes sur les différents thèmes énumérés auparavant. Sans toutefois connaître l'ensemble des processus relevés pour les très grandes villes, les villes de taille inférieure ont aussi été confrontées à des mutations similaires qui peuvent s'apparenter à la manifestation de la métropolisation. L'intérêt a alors été de mener des recherches sur les processus de métropolisation dans les villes, capitales régionales, dont l'agglomération est comprise entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants.

Le choix de la catégorie de villes étudiées fait l'objet de précisions dans le chapitre 4. Toutefois, il convient dès à présent de justifier certains aspects de cette sélection. Tout d'abord, le seuil démographique mentionné relève d'une certaine réalité. En effet, de nombreux travaux font état de la manifestation de processus de métropolisation dans des agglomérations comprenant au minimum entre 500 000 et 1 million d'habitants. Cette donnée statistique constitue le seuil à partir duquel se produisent la captation, la création et le contrôle de la globalisation (LACOUR, PUISSANT, 1999). C'est donc pour cette raison que la recherche empirique s'est concentrée sur les métropoles françaises de Bordeaux, Montpellier et Toulouse, de Bristol pour le Royaume-Uni et de Saragosse pour l'Espagne.

La thèse engagée se construit ainsi à partir d'une analyse comparative entre ces cinq capitales régionales. Ce choix méthodologique présente des avantages certains : la démarche comparative nous permettra d'apprécier si les contextes institutionnels, politiques et culturels ont une influence sur les processus de métropolisation éventuels repérés dans les cinq villes. Cette recherche a été envisagée dans la perspective de repérer les tendances des évolutions et des transformations des cinq métropoles. Les situations relevées permettront de dresser une « photo instantanée » du fonctionnement de ces métropoles dans le contexte de métropolisation. En effet, l'ensemble des travaux portant sur ce phénomène mettent en exergue qu'il s'agit d'un processus dynamique en constante évolution. Il traduirait également une évolution lente de la ville qui la fait passer de métropole en une « unité de nature différente » (LACOUR in LACOUR, PUISSANT, 1999). La métropolisation n'est donc pas un état de fait qui se décrète mais qui fait l'objet d'une création au fil du temps.

Pour produire ce constat, nous reviendrons sur des périodes essentielles du développement métropolitain, en particulier la décennie 1960. En effet, les mutations rencontrées dans les

métropoles étudiées ne puisent-elles pas leur origine durant cette époque ? Les politiques publiques engagées n'auraient-elles pas permis de déclencher et de soutenir les transformations socio-économiques métropolitaines inhérentes à la période post-fordiste ? Si les processus de métropolisation se manifestent actuellement dans les villes étudiées, ne sont-ils pas à attribuer en partie à l'ensemble des stratégies de développement que les acteurs ont conçu pour ces métropoles ?

Ce travail est donc divisé en deux parties. La **première partie** répond à un double objectif : elle vise à apporter les principales données de cadrage sur la métropolisation d'une part et sur la catégorie de villes faisant l'objet de la thèse d'autre part.

La notion de métropole fait l'objet du **premier chapitre**, en apportant des éléments de définition de cette catégorie de ville mais aussi en faisant une référence spéciale sur les politiques publiques mises en œuvre par les acteurs français. L'accent est donc porté sur l'enjeu qu'ont représenté et que représentent ces métropoles sur le plan national, ce qui permet d'avoir une première explication sur le glissement sémantique qui a donné naissance au néologisme francophone métropolisation.

Le concept de métropolisation est abordé dans le **second chapitre**. Etant donné qu'il fait l'objet de recherches au sein de diverses disciplines, il a été choisi de faire état des principaux points avancés notamment en économie pour expliquer ses manifestations. Puisque les changements économiques sont en amont des mutations subies par les métropoles, il est important d'en connaître leur contenu pour mieux déterminer les bouleversements qu'ils ont par la suite entraîné dans les rôles et fonctions des métropoles. Le **troisième chapitre** s'attache plus particulièrement aux répercussions que la métropolisation produit sur la ville en elle-même. Ce sont les traductions physiques, sociales et environnementales qui seront présentées mais aussi les conséquences politiques que provoque ce phénomène urbain. Face aux nouveaux enjeux que représentent les métropoles, il est essentiel de prendre en considération le jeu des acteurs et les politiques qu'ils mettent en œuvre pour y répondre.

Enfin, le **quatrième chapitre** clôt cette partie en présentant la recherche empirique. Le choix méthodologique sera ici précisé et une présentation du panel des capitales régionales étudiées sera élaborée.

Les questionnements soulevés dans cette première partie seront alors abordés à la lumière des cinq capitales régionales. A travers une analyse comparative, les différents chapitres de

la **seconde partie** feront état des mutations rencontrées dans les métropoles étudiées. Le **cinquième chapitre** s'attachera à dresser l'évolution démographique depuis les années 1980 de ces métropoles afin de constater les éventuelles tendances de concentration et polarisation de la population. Le profil de cette dernière sera également étudié dans le but de dégager les spécificités métropolitaines.

Le **sixième chapitre** est construit selon le même objectif mais il s'attache particulièrement au capital humain des métropoles analysées. Pour cela, plusieurs critères déterminants seront considérés : la concentration des étudiants et le niveau de formation de la population active mais également les secteurs d'activités et les emplois selon les catégories socioprofessionnelles nous permettront de déterminer les éventuelles spécificités métropolitaines dans ce domaine. En effet, dans ce chapitre, tout comme dans les deux précédents, la situation des métropoles sera toujours mise en confrontation avec celle des régions et pays respectifs de chacune d'entre elles pour mieux déterminer « l'exception » métropolitaine.

Après avoir étudié la configuration sociale de ces métropoles, le **septième chapitre** sera consacré à leur système productif. Nous verrons comment des activités qui s'y sont développées entre les décennies 1960 et 1980 ont été en grande partie la pierre angulaire du développement économique de ces capitales régionales mais aussi de leur insertion dans la sphère internationale. A partir de cette époque et jusqu'à aujourd'hui, les systèmes productifs des cinq métropoles n'ont cessé de se spécialiser. Elles ont peu à peu conforté leur position dans la nouvelle société de la connaissance et de l'innovation tout en continuant leur intégration dans les systèmes internationaux de production.

C'est ainsi que le **huitième chapitre** abordera plus spécifiquement les réseaux métropolitains dans lesquels ces métropoles évoluent. L'accent sera porté sur la place qu'elles occupent en termes d'accessibilité dans les réseaux de communication à l'échelle européenne. Mais ce chapitre sera l'occasion de commencer à déceler le véritable rôle que jouent les différents acteurs au sein des métropoles. Il s'agira de relever quelles sont les actions et politiques mises en œuvre pour soutenir ou impulser la ville en tant que telle dans cette dynamique urbaine contemporaine.

Enfin, après avoir étudié jusqu'alors comment ces cinq capitales régionales se sont transformées sur le plan urbain et socio-économique, le **neuvième chapitre** évoquera les enjeux auxquels elles sont confrontées. Grâce à cette approche, nous pourrions réellement percevoir le rôle réel des acteurs et leur implication dans le développement de ces métropoles. En effet, ce sont eux seuls qui sont en mesure d'apporter les réponses aux deux

grands enjeux de ces capitales régionales, à savoir tout d'abord la poursuite de leur développement économique dans un contexte toujours plus concurrentiel et spécialisé. Mais le second défi auquel doivent faire face ces acteurs est celui du gouvernement de ces systèmes métropolitains. Nous étudierons les structures et les méthodes de gestion qu'ils mettent en place pour gérer ces métropoles. Ce sont donc les changements importants de ces métropoles qui seront analysés. Traduisent-ils l'existence de la métropolisation dans cette catégorie de villes moyennes européennes ?

**PREMIERE PARTIE – De la métropole à la métropolisation :  
regards croisés sur deux concepts**

Cette première partie est consacrée à l'explication du contexte socio-économique et urbain relatif aux métropoles contemporaines afin de situer le travail de terrain qui sera présenté dans la deuxième partie. Dans un premier chapitre, nous aborderons la notion de métropole au regard des différentes acceptions du terme et des rôles et fonctions que cette catégorie de ville occupe dans la hiérarchie urbaine. Cette présentation nous conduira à nous pencher sur la place qu'occupent ces villes dans les politiques françaises d'aménagement du territoire puisque en 40 ans d'intervalle, elles sont au centre des enjeux nationaux. Cette situation s'explique par le fait que ces métropoles ont subi des mutations considérables durant cette période et qu'elles jouent à présent un rôle majeur dans le développement économique et social à toutes les échelles. Ces bouleversements sont regroupés sous le néologisme métropolisation qui est qualifié de phénomène urbain majeur. Que traduit ce glissement sémantique ? Quels sont les processus qui se rattachent à ce terme, dans quel contexte se produisent-ils et quelles en sont leurs conséquences ?

Comme nous l'avons déjà indiqué, les recherches sur les processus de métropolisation sont menées dans diverses disciplines telles que l'économie, la sociologie, l'urbanisme et la géographie. Ces travaux engagés dans les années 1990 contribuent à l'élaboration du concept de métropolisation, principalement pour les grandes et très grandes villes. L'ensemble des travaux menés n'a cependant pas apporté de définition précise du concept. Dès lors, sur la base de ces recherches, il a été décidé de procéder à un cadrage conceptuel dont l'objectif n'est pas de faire état de façon exhaustive de l'ensemble des résultats fournis par les différentes disciplines mais de sélectionner les thèmes qui nous paraissent primordiaux pour la catégorie de métropoles faisant l'objet de notre propre travail de recherche. Pour cela, le second chapitre s'attachera à présenter les conditions dans lesquelles les métropoles se situent. Dans un contexte de mondialisation, comment les métropoles régionales européennes évoluent dans la hiérarchie urbaine et quels sont leurs nouveaux rôles et fonctions qui en découlent ? Enfin, nous terminerons cette présentation par une analyse plus centrée sur la métropole en elle-même. Comment se traduit sur le plan urbain la croissance démographique et économique de ces métropoles ? Comment et par qui sont gérées ces évolutions particulières au début du XXI<sup>ème</sup> siècle ? Cette partie sera terminée par la présentation de la recherche empirique, en exposant le choix méthodologique ainsi que les cinq capitales régionales qui feront l'objet de l'étude.

## CHAPITRE 1 – La genèse des concepts

Le mot métropole est aujourd'hui utilisé dans divers domaines, à la fois par les chercheurs mais aussi par les hommes politiques, les média... Ce terme étant banalisé dans le langage courant, il fait donc souvent allusion à une ville de taille importante qui exerce une influence forte sur son espace régional. Certes, cette vision n'est pas erronée. Elle découle des différents sens que cette notion a connus depuis quelques décennies mais elle semble assez vague et trop généralisatrice.

Le terme métropole revêt des notions différentes qui ont évolué à travers le temps. Ces changements de sens sont à relier à la fois aux évolutions qu'ont connues les villes depuis des siècles et aux discours développés dans la recherche urbaine depuis quelques décennies. Parallèlement à ces mutations autour de la notion de métropole, ce mot constitue la racine du néologisme "métropolisation", phénomène urbain majeur de ces quinze dernières années. Par conséquent, il convient d'analyser la notion de métropole pour mieux comprendre par la suite le « glissement » sémantique vers la notion de métropolisation.

Pour cela, nous allons rappeler dans un premier temps les différentes définitions de la métropole, tout en relevant également les notions dérivées qui ont émergé dans le temps. Dans un second temps, nous nous intéresserons plus particulièrement à la métropole telle qu'elle a été utilisée par dans les politiques d'aménagement mises en œuvre par l'Etat français dans les années 1960 et telle qu'elle a été reprise au début des années 2000 avec une nouvelle politique en faveur de ces villes. Enfin, suite à cette étude diachronique, nous nous pencherons sur l'émergence dans le discours urbain du terme métropolisation à partir des années 1990.

La notion de métropole comprend des acceptations multiples et quelque peu différentes les unes des autres. Il est indispensable d'en donner les définitions préalables pour mieux cerner et comprendre la notion qui nous intéresse particulièrement dans le cadre de notre étude.

## **1 La polysémie du terme métropole**

### **1.1 « Un concept polymorphe »**

Effectivement, comme l'indique Guy Di Meo (DI MEO, 1993), la métropole est un concept polymorphe. Les définitions françaises de la métropole sont empruntées à la fois à l'étymologie du terme, ou bien des notions d'échelle lui sont adjointes, si ce ne sont pas des éléments statistiques ou des fonctions urbaines spécifiques. Un bref rappel de ces différentes définitions s'impose.

Tout d'abord, le sens étymologique du mot métropole fait référence à plusieurs notions. Outre le sens de métropole en tant qu'Etat par rapport aux territoires extérieurs qui sont subordonnés à lui, la métropole est également un terme utilisé pour désigner un certain type de ville. Le mot métropole est d'origine grecque. Il est composé du mot *mêtêr* qui signifie mère et de *polis*, ville. L'étymologie permet de distinguer quelques caractéristiques générales de cette ville. Elle détient un rôle de direction, de mère au sein d'un territoire qui l'entoure. La métropole est la capitale d'une région, territoire dont elle se nourrit et qu'elle fait en même temps vivre. Elle est le lieu de centralité, le pôle (dans ce sens avec un accent circonflexe) où convergent des liens et des relations avec d'autres pôles.

Tel est le sens originel qui a prévalu jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, époque à laquelle la métropole régionale a été confortée par de nouvelles fonctions et s'est dotée d'une nouvelle image. C'est alors qu'une notion d'échelle et de hiérarchie a été introduite.

Apparaît tout d'abord la métropole régionale, pour laquelle le sens originel retrace leur fonction initiale et primordiale. Les événements historiques, les choix politiques et économiques ont été décisifs pour l'évolution des métropoles régionales françaises. A partir de l'Ancien Régime, certaines villes comme Rennes, Bordeaux, Toulouse,

Grenoble, Dijon, Nancy, Rouen, etc., ont vu leurs fonctions politiques, administratives et fiscales s'accroître en recevant les Parlements. Durant le XIX<sup>ème</sup> siècle et le début du XX<sup>ème</sup> de nouvelles "vocations" sont venues étoffer ces métropoles, ce qui leur a permis de dominer les autres petites et moyennes villes de leur région. Les services offerts à la personne (dans le domaine de la santé, de l'enseignement ou encore le commerce) et les services aux entreprises (banques, conseils juridiques, publicité...) s'y sont développés ainsi que les activités culturelles de tout ordre. En fait, l'élément le plus caractéristique de leur expansion est leur croissance démographique, à la fois plus importante et à un rythme plus rapide que leur "concurrentes" régionales de taille inférieure.

Ces remarques sont valables pour les métropoles françaises. Néanmoins, il est nécessaire d'établir un premier élément de comparaison avec les métropoles des différents pays voisins. Si nous prenons le cas de l'Italie ou de l'Allemagne, les métropoles régionales apparaissent plus fortes, c'est-à-dire « qu'elles font figure de capitale à petite échelle » (GEORGE, 1963). A l'inverse des villes françaises où Paris a concentré en son sein pendant plusieurs siècles toutes les activités, les villes italiennes et allemandes ont pu acquérir une certaine autonomie envers leur capitale. Si l'on se réfère uniquement à l'étude du système bancaire et financier dans ces trois pays, Milan et Francfort jouent un rôle notable. Toutefois, cette analyse des métropoles régionales n'est pas exhaustive. Les chapitres qui suivent creuseront cette notion car les villes auxquelles nous nous intéresserons le plus, particulièrement pour l'étude du processus de métropolisation, sont toutes des métropoles régionales.

A l'échelle supérieure, apparaît la métropole nationale qui est le plus souvent la capitale politique d'un Etat. Les services et les activités sont d'un ordre tout aussi important que dans les métropoles régionales. Or, les instances de décisions financières et économiques sont mieux représentées. De plus, sa suprématie sur les métropoles régionales se fait également ressentir au niveau de l'emploi puisqu'elle regroupe une grande part des activités dans le domaine industriel et commercial du pays. Elle accueille en plus tous les organes gouvernementaux et les ambassades. Du point de vue démographique, leur taille est relativement considérable puisqu'elles concentrent toutes plus d'un million d'habitants. La métropole nationale peut être aussi une métropole régionale (Paris joue ce rôle pour l'Ile-de-France), mais il est indubitable que son influence se fait ressentir sur l'ensemble du territoire national, voire international.

En dernier lieu, en haut de l'échelle urbaine figure la métropole internationale. Appelée également ville mondiale, la métropole internationale est une ville qui possède des fonctions très diversifiées et a une influence supranationale. Ces métropoles ont une forte emprise politique mais surtout économique avec des places financières internationales et les sièges des multinationales. Une métropole nationale est souvent une métropole internationale, c'est le cas de Londres ou de Paris, mais cette condition n'est pas indispensable. New York est une métropole internationale sans être la capitale des Etats-Unis. Le poids démographique de la métropole internationale est remarquable. Or, des villes de taille moindre mais dotées de fonctions spécifiques peuvent jouer leur rôle dans le club des métropoles internationales. Une ville comme Genève avec moins de 400 000 habitants est devenue une métropole internationale d'une part grâce à ses banques et d'autre part grâce aux institutions internationales et aux Organisations Non Gouvernementales (ONG) qui ont établi leur siège dans cette ville.

La notion de métropole se retrouve donc aux différentes échelles : régionale, nationale et internationale. Ces échelles sont doublées par une hiérarchie. Or, la classification d'une métropole par le biais de son échelle et la définition qu'elle occuperait logiquement dans la hiérarchie, ne peut-elle pas, jusqu'à un certain point, être remise en cause? Une métropole régionale ne peut-elle pas entrer dans la cour des métropoles internationales? Hormis sa taille démographique, les activités d'une métropole régionale ne sont-elles pas aptes à la doter du statut tant revendiqué de métropole internationale? Si le caractère international d'une métropole est identifié, peut-on le comparer à celui des véritables métropoles internationales ou s'agit-il d'un simple rayonnement international induit par des fonctions spécifiques?

Toutes ces définitions se sont attachées principalement aux caractéristiques permettant d'identifier à quel type de métropole une ville pouvait prétendre. Seul le critère démographique est entré en ligne de compte, il n'a pas été fait allusion à une délimitation précise des limites physiques. En effet, il est difficile de tracer les contours d'une métropole. Cet exercice a été effectué en France par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), ce qui permet ainsi d'établir des comparaisons entre les métropoles. Cette définition élaborée en 1990 est fondée sur la relation qu'entretient le cœur de la métropole avec l'ensemble des territoires qui l'entoure. Cette délimitation ne

prend pas en compte la continuité de l'habitat pourtant requise pour établir les limites d'une agglomération. Elle propose des zones plus élargies qui sont celles des relations domicile-travail. Le découpage en bassin d'emploi a été la base de la définition d'une métropole mais ce périmètre a été modifié dans certains cas. Des regroupements ont été faits pour des territoires limitrophes ayant des liens assez forts. Suivant ces critères de sélection, 20 zones de métropoles françaises ont été délimitées<sup>1</sup>.

Dans une étude sur Toulouse, la définition donnée par l'INSEE fait référence à un espace métropolitain: "L'espace métropolitain de Toulouse défini ici est une zone plus vaste englobant l'aire urbaine de Toulouse, les villes moyennes situées à moins d'une heure de Toulouse par le mode de transport le plus rapide, et les "bassins de vie quotidienne" dont 10 % au moins des actifs résidents travaillent dans l'agglomération. Il s'agit en fait de la zone d'influence de Toulouse (influence plus ou moins forte selon l'éloignement par rapport à Toulouse et le dynamisme de l'emploi local)"<sup>2</sup>.

L'INSEE n'a pas réussi à établir une définition précise de la métropole. Son approche a pour finalité de faire un découpage de l'espace français qui facilite par la suite l'analyse des données statistiques. Peut-on considérer Limoges, capitale de la région Limousin, comme une véritable métropole?

La dernière définition que l'on peut trouver de la métropole émane de l'Etat français dans le cadre de la politique d'aménagement mise en œuvre en 2004 sur la coopération métropolitaine (cette politique sera abordée plus en détail ci-après). Dans le texte de l'appel à coopération, il est indiqué : « Il est en revanche entendu que les métropoles, au sens du présent appel à coopération, sont des espaces comptant 500 000 habitants au minimum, qui comprennent au moins une aire urbaine de plus de 200 000 habitants environ et impliquent plusieurs villes moyennes » (DATAR, 2004). Cette définition allie à la fois un critère démographique (500 000 habitants) et un découpage statistique, celui de l'aire urbaine. Aucune notion d'échelle ne figure, ni même un rapport avec les

---

<sup>1</sup>La liste suivante des métropoles figure dans l'article de F. FONTAINE, "Les métropoles régionales à la recherche de leurs points forts", Economie et Statistiques, n°230, mars 1990. Aix-Marseille, Lyon, Lille-Roubaix-Tourcoing, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Rennes, Strasbourg, Montpellier-Sète, Rouen, Nancy-Toul, Caen, Clermont-Ferrand, Amiens, Orléans, Dijon, Reims, Limoges, Besançon, Poitiers.

<sup>2</sup> AUAT, INSEE, Métropole toulousaine, n° 70, 1995.

fonctions urbaines qui pourraient se développer dans ces métropoles. Toutefois, est-ce que le critère des 500 000 habitants ne laisse pas présager de manière implicite qu'il s'agit de métropoles dotées déjà de fonctions supérieures ? En effet, comme nous le verrons ultérieurement, il est admis que le seuil des 500 000 habitants laisse présager l'existence de services avancés. De toute façon, cette définition est primordiale pour notre étude qui porte précisément sur ces métropoles dont l'agglomération est supérieure à 500 000 habitants.

Telles sont les principales définitions du mot métropole. A la complexité et la diversité des définitions, plusieurs « variations » se sont ajoutées à ce terme.

## **1.2 Variations autour du mot métropole**

Face à la difficulté de délimiter rigoureusement une métropole, une notion d'échelle s'est constituée pour prendre en compte l'ensemble du territoire subissant l'influence du cœur de la ville. Deux notions principales, la région métropolitaine et l'aire métropolitaine ont émergé dans le champ conceptuel en ayant une référence à l'emploi comme critère commun de délimitation.

La région métropolitaine concerne la zone la plus vaste. Cette notion est apparue depuis peu de temps dans les délimitations car elle a émergé grâce au développement de moyens de transports rapides. Cette zone peut s'étendre sur "deux ou même trois dizaines de milliers de km<sup>2</sup>"(GUGLIELMO, 1996). Les chiffres avancés sont évidemment à nuancer selon la métropole que l'on étudie. La région métropolitaine d'une métropole régionale française est moins étendue que celle d'une métropole des Etats-Unis!

Quant à l'aire métropolitaine, elle se situe à une échelle inférieure à la précédente et englobe à la fois l'agglomération et la zone urbanisée. Elle peut s'étendre jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres du centre de la ville. L'aire métropolitaine est un terme traduit de l'américain "metropolitan area", utilisé pour configurer une unité statistique. Dans le cas français, cette définition est à rechercher dans l'histoire de l'aménagement du territoire des années 1960-1970. En 1966, les Organismes d'Etudes d'aménagement des Aires Métropolitaines (OREAM) ont été créés par l'Etat pour établir des schémas directeurs des aires métropolitaines.

En dernier lieu, il convient de faire référence aux notions dérivées du mot métropole. Toutes ces notions dérivées ont un sens spécifique mais elles s'appliquent généralement aux très grandes villes du globe. La présentation suivante de ces termes demeure succincte car nous laisserons de côté quelques-unes de ces notions qui ne font pas partie de l'objet de notre étude.

La mégapole est un premier terme que l'on retrouve dans la littérature pour faire référence à des villes comme Tokyo, New York, Londres et quelquefois Paris. François Moriconi-Ebrard en donne une définition simple: "Une mégapole pourrait simplement être une ville comptant plusieurs millions d'habitants, et qui possède de nombreuses fonctions internationales" (MORICONI EBRARD, 1993).

Une autre notion récurrente est celle de mégalopole. Celle-ci a été introduite par Jean GOTTMANN dans son ouvrage "Megalopolis" paru en 1961. Il s'est approprié ce mot pour analyser l'organisation d'un corridor urbain au nord-est des Etats-Unis, depuis la ville de Boston jusqu'à Washington. Depuis, ce terme a été repris par différents auteurs pour l'appliquer à l'organisation des villes japonaises, voire européennes.

Parmi toutes les formules dérivées du mot métropole, les deux locutions apparues dans les années 1990 dans le contexte français se rapprochent davantage de nos préoccupations. Ces notions sont simplement évoquées car elles feront l'objet d'analyses plus approfondies dans les chapitres suivants.

La métapole est le terme le plus récent développé par François ASCHER. Il définit un certain type de métropole comme un "ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants" (ASCHER, 1995).

Suite à l'analyse du secteur des emplois stratégiques, une étude de l'INSEE a développé le phénomène de métropolarisation. Cette situation est examinée en termes de flux. Ce concept caractérise les villes capables d'attirer à elles les flux d'emplois stratégiques, emplois les plus qualifiés concentrés dans le secteur tertiaire. L'auteur explique ce phénomène en parallèle avec celui de la métropolisation: "Il importe de distinguer la métropolarisation (flux net positif vers les villes plus grandes) de la métropolisation: certains auteurs emploient ce dernier terme pour désigner un flux net positif vers une métropole, qu'elle soit mondiale, nationale voire régionale; la métropolisation -transfert direct- n'est alors qu'un cas particulier de la métropolarisation, qui, elle, peut concerner des villes petites ou moyennes" (JULIEN, 1995).

La pléthore de sens du mot métropole traduit la difficulté de cerner rapidement le véritable concept auquel on fait allusion. Même si le caractère démographique et l'échelle apportent les premiers éléments de compréhension, la classification d'une métropole s'avère délicate à effectuer.

Comme nous l'avons vu à travers la présentation de ces différentes terminologies, la notion de métropole revêt une importance particulière en France. Elle traduit en fait un des aspects essentiels de la politique d'aménagement de la France urbaine et dont les répercussions sont une source essentielle des mutations urbaines qui font l'objet de notre étude.

## **2 La métropole au centre des politiques françaises d'aménagement du territoire**

### **2.1 Les années 1960 et les métropoles d'équilibre**

Spécificité française, les métropoles d'équilibre ont constitué pendant quelques années le moteur de l'aménagement du pays et de développement des régions françaises. Cette période marque le début de l'expansion accélérée de ces villes, qualifiées alors de métropoles. Ce terme apparaît pour la première fois dans le champ de l'aménagement du territoire français. Les métropoles faisant l'objet de notre étude sont l'héritage direct de cette politique. Il est donc indispensable de mettre l'accent sur quelques points essentiels

de cette politique pour mieux comprendre ce que les impulsions d'hier ont eu comme influence sur les processus d'aujourd'hui.

Un bref rappel historique du contexte français au lendemain de la seconde guerre mondiale s'impose pour introduire notre développement. Les années ayant suivi l'armistice de 1945 ont amorcé la période de reconstruction de la France. Diverses analyses ont mis en évidence un déséquilibre dans le fonctionnement du pays. Il se traduisait par une concentration dans l'agglomération parisienne de la population et des activités au détriment des autres régions françaises. Ce constat a été appuyé par la parution d'un ouvrage en 1947 au titre évocateur (ou en changeant de préfixe, provocateur), "Paris et le désert français" de Jean-François GRAVIER. Face à cette situation préoccupante, le mot d'ordre était d' "atteindre une répartition harmonieuse des hommes et des activités sur le territoire". Cette ambition a misé sur la capacité des villes pour concrétiser ces idéaux. Comment ces villes ont été désignées pour jouer un tel rôle d'équilibre du territoire national?

Dès 1962, plusieurs études et recherches sur les villes françaises ont été établies à la demande du Centre d'Etudes Economiques et Sociales du Ministère de la Construction. Jean HAUTREUX et Michel ROCHEFORT ont été les principaux "porte-parole" de ces travaux. L'objectif de ces investigations était de mettre en exergue une armature urbaine française que les auteurs définissaient de la façon suivante: "On conviendra d'appeler *armature urbaine* de pays l'ensemble hiérarchisé de ces centres (de services), qui en assument l'encadrement tertiaire, considérés dans leur localisation à travers l'espace national et dans les découpages de cet espace qui résultent de leurs zones d'influence" (HAUTREUX, ROCHEFORT, 1965).

Cette armature est organisée par des villes dont la fonction régionale est incontestable grâce à la présence du tertiaire administratif et privé. Pour les identifier, les auteurs se sont basés sur les indicateurs comme "l'importance de la population, les services principalement à l'usage des activités économiques, les services essentiellement orientés vers l'utilité des particuliers et l'influence extérieure" (HAUTREUX, ROCHEFORT, 1965). C'est ainsi que les résultats de ces recherches ont répertorié huit villes comme étant les "métropoles régionales" de l'armature urbaine française: Bordeaux, Lille-Roubaix-Tourcoing, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Strasbourg et Toulouse.

Figure 1: L'armature urbaine française au début des années 1960 selon J. Hautreux et M. Rochefort

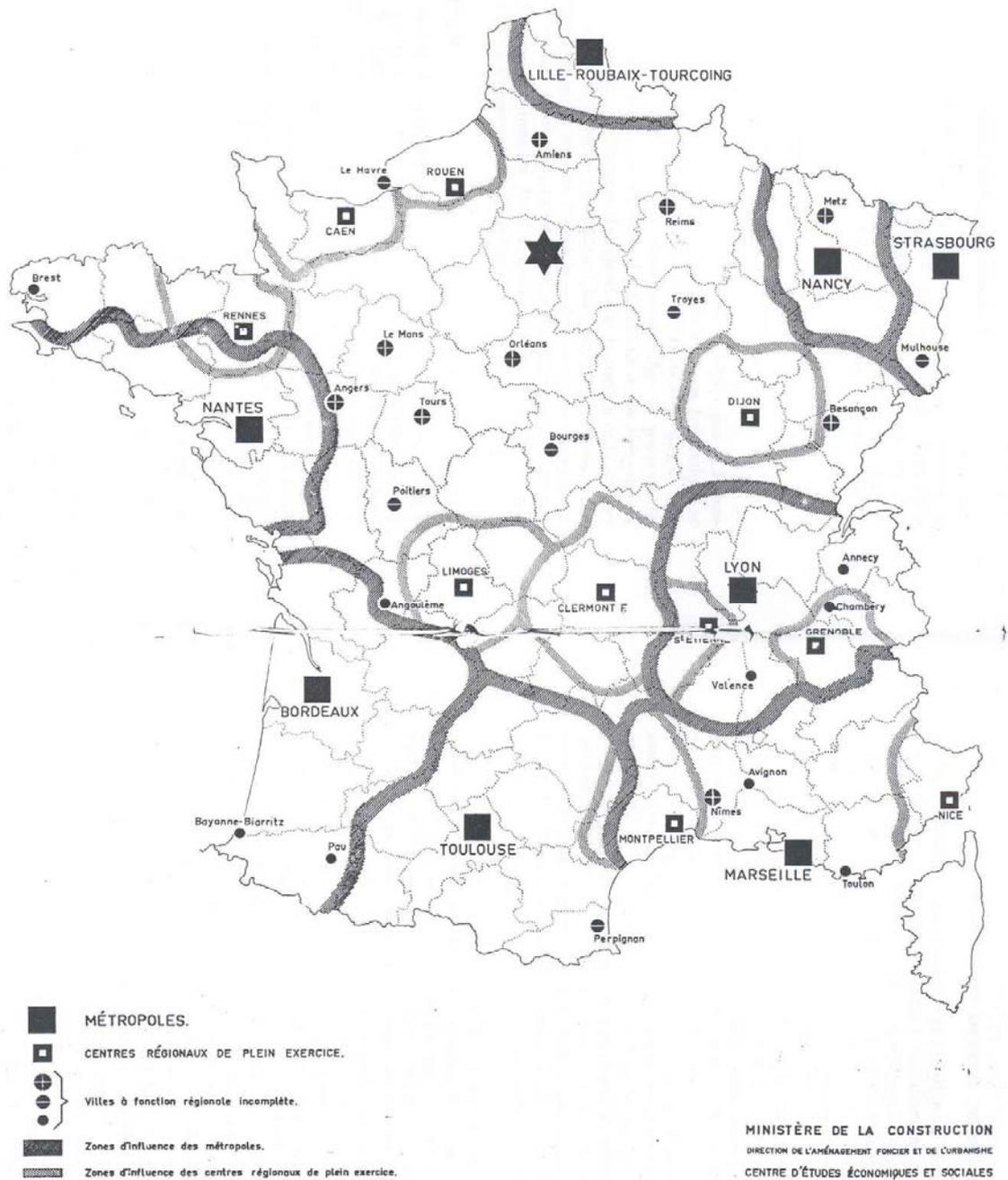


Fig. 1. — La fonction régionale dans l'armature urbaine française.  
 Panorama de la situation *actuelle*.

Source : carte extraite de HAUTREUX J., ROCHEFORT M, « Physionomie générale de l'armature urbaine française », Annales de géographie, nov./déc.1965.

L'armature urbaine qui découle de ces travaux est hiérarchisée. Ces huit métropoles constituent le premier groupe de villes les plus importantes. Elles sont complétées par deux autres groupes de villes ayant une importance moindre du fait de l'absence ou de la faiblesse des critères énumérés ci-dessus (les centres régionaux de plein exercice et les villes à fonction régionale incomplète). C'est ainsi qu'un découpage du territoire français a vu le jour.

Malgré le "succès" de ces travaux et les actions qui en ont découlé (voir ci-après), des critiques sur la méthode de classification des villes ont été formulées. Les différentes aires urbaines ont été analysées à l'aide d'éléments quantitatifs qui ont été transformés après des "manipulations" en critères qualitatifs. Par conséquent, il est évident que ces données "comportent un telle part de subjectivité qu'il est impossible de réitérer l'étude dans un but de comparaison" (PUMAIN, SAINT-JULIEN, 1976). Par ailleurs, le choix des critères a été également discuté. Certaines remarques ont fait état d'une faible prise en compte des services aux entreprises et de l'absence totale d'une analyse de la dynamique industrielle.

Par ailleurs, les travaux de recherche de J.Hautreux et M.Rochefort ont servi de base pour l'élaboration de la politique urbaine. Lors de la préparation du V<sup>ème</sup> Plan, la Commission Nationale d'Aménagement du Territoire a proposé la création des métropoles d'équilibre. Les huit villes énumérées ci-dessus ont été sélectionnées pour remplir cette fonction mais complétées par l'ajout de villes nécessaires pour optimiser l'équilibre recherché. Metz a été rattachée à Nancy, Saint-Etienne et Grenoble à Lyon et Saint-Nazaire à Nantes. Les métropoles d'équilibre sont entrées en vigueur en 1963.

Ces actions volontaristes ont pu se réaliser grâce à deux éléments essentiels: la présence d'un pouvoir fort et une économie en plein essor. En effet, la volonté du Président de la République en la personne du Général De Gaulle était de moderniser la République Française. Pour cela, l'impulsion donnée aux villes les plus importantes afin qu'elles se dotent des fonctions indispensables pour leur développement et par là même pour l'expansion de leur région devenait le principal enjeu de l'aménagement du territoire. Afin d'optimiser les efforts consentis, l'Etat s'est doté d'un outil en créant à la même période, en 1963, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

(DATAR). Ainsi, les volontés d'une "planification autoritaire et globale" (GEORGE, 1967) imposées du plus haut sommet de l'Etat pouvaient être mises en œuvre.

Le second fait essentiel est le contexte économique dans lequel le pays se trouvait. Le début des années 1960 marquait la période que l'on a appelée par la suite "les Trente Glorieuses". La croissance économique était caractérisée par les effets d'une production Fordiste qui donnait au pays une augmentation moyenne annuelle de 5 % de son Produit National Brut. De ce fait, toutes les conditions étaient réunies: une volonté forte de l'Etat et des moyens financiers suffisants pour y répondre.

Toutefois, cette politique d'aménagement a été mise en œuvre selon un concept. En effet, l'objectif de la politique des métropoles d'équilibre était de constituer en province des villes capables de faire contrepoids à Paris. De plus, il faut rappeler que les années 1960 marquent le début de la construction européenne et que la France, impliquée dans ce processus, souhaite rattraper les retards accumulés par des siècles de centralisation. Il fallait donc que les métropoles régionales françaises soient entraînées dans un développement qui leur permettrait à terme de présenter les caractéristiques identiques à celles des pays membres de la Communauté Economique Européenne, comme l'Allemagne par exemple. Par conséquent, il s'agissait d'attribuer aux métropoles les fonctions économiques, administratives, d'enseignement et culturelles essentielles pour éviter un recours systématique à la capitale. Il était donc plus facile de convaincre l'implantation en province des industries, de nouveaux services, de la population..., ce qui permettrait alors un développement rapide des régions.

Ces objectifs répondaient au modèle prédominant de l'époque de développement du territoire. Le concept des pôles de croissance développé par François PERROUX dans les années 1950 insistait sur le fait que la croissance n'était pas homogène sur l'ensemble du territoire. Ainsi, pour remédier à cette situation, il était nécessaire d'accumuler en un point tous les équipements indispensables. Cette constitution d'unités motrices exercerait alors des effets d'entraînement dans d'autres ensembles et dans d'autres territoires. Cette incitation à la propagation de la croissance à partir d'un point vers l'ensemble de son territoire environnant a été appliquée par les décisions étatiques des années 1960.

Les choix effectués par l'Etat et la DATAR consistaient à donner à chacune des métropoles des vocations. Cette tâche a été facilitée dans certains cas où les "traditions"

et les héritages ont été respectés et confirmés. Ces décisions marquaient à la fois le développement industriel et l'expansion des activités tertiaires. Lille-Roubaix-Tourcoing et Nancy-Metz ont été confortées dans leur fonction de ville industrielle, Lyon-Grenoble dans le textile, la pharmacie et la chimie. Strasbourg a, quant à elle, reçu une compétence européenne. La situation était plus délicate dans le sud du pays. Marseille voyait sa fonction portuaire s'amenuiser en raison de la baisse des trafics. L'implantation d'un pôle sidérurgique à Fos-sur-Mer s'est substituée au développement marseillais. Enfin, Toulouse et Bordeaux, sélectionnées comme les deux métropoles du Sud-ouest après quelques hésitations ont reçu la vocation de pôle aéronautique public pour la première et de pôle aéronautique privé pour la seconde. C'est ainsi qu'à la fin des années 1960, plusieurs vagues successives de déconcentration ont doté les villes de Toulouse du Centre National d'Etudes Spatiales, Bordeaux a accueilli l'Ecole Nationale de la magistrature, Rennes l'Ecole de Santé Publique...

Ces mesures ont été complétées par une politique d'équipement en infrastructures de transports performantes pour relier entre elles ces métropoles. Les différents modes de transports, routier et autoroutier, ferroviaire, fluvial et aérien ont bénéficié de moyens importants mis en œuvre pour leur construction et leur modernisation.

La politique urbaine a été également inscrite dans la politique des métropoles d'équilibre. Cette période est marquée par la rénovation de quartiers dans leur ensemble. Ce sont les opérations de Mériadec à Bordeaux, La Part-Dieu à Lyon, Saint-Georges à Toulouse... La planification s'est manifestée par le biais des OREAM (déjà mentionnées) qui devaient établir des schémas directeurs des aires métropolitaines dans lesquels le cadre général d'aménagement des différentes zones de l'aire urbaine étaient considérées. Toutes les grandes villes, sauf Toulouse, ont été dotées de cette organisation.

Toutefois, la politique des métropoles d'équilibre a été une politique très discutée. Les actions en faveur des métropoles d'équilibre ont prévalu jusqu'au début des années 1970. Lors de leur mise en place, des débats ont eu lieu. Le rappel de quelques discussions permet d'apprécier les enjeux de l'époque et d'anticiper sur les conséquences effectives de cette politique. Il est aussi intéressant de constater que les débats des années 1960-70 sur les métropoles peuvent dans une certaine mesure ressurgir à la fin des années 1990.

En fait, cette politique constituait un véritable enjeu pour la province et l'ensemble des régions françaises. Les mesures en faveur des métropoles ont "alléché" plus d'une municipalité. Les articles contemporains à la sélection des villes font état d'après discours concurrents de la part des municipalités des métropoles d'équilibre potentielles. Or, ces attitudes néfastes pour les villes et les régions sont celles qui ont poussé à une centralisation du pays exacerbée au fil du temps. Aujourd'hui encore, ne retrouve t-on pas ce genre d'attitude dans certaines "anciennes" métropoles d'équilibre? Cette concurrence ne se fait-elle pas remarquer à une plus grande échelle? Dans ce cas, est-ce vraiment le même type de concurrence?

En fait, il ressort que les villes sélectionnées étaient celles où la rentabilité des nouveaux équipements serait assurée. Les investissements à faire étaient moins importants que dans d'autres villes. Nous pouvons alors donner un élément de réponse à la question qui était posée à l'époque: pourquoi instituer huit métropoles, capitales de leur région, alors que la France venait d'être dotée de vingt régions de programmes. Actuellement, l'attrait des investissements ne se fait-il toujours pas dans les pôles les plus avancés?

Pierre GEORGE percevait dans cette politique l'ébauche d'une "autonomie" de la province envers la capitale. Or, il semble bien que cette idée fut une illusion perdue. En effet, la déconcentration ne permet pas de donner plus de pouvoir et l'Etat ne voulait pas abandonner quelques unes de ces prérogatives. La décentralisation des années 1982-83 a-t elle donné de l'autonomie aux métropoles? L'autonomie aujourd'hui revendiquée est-elle plus politique qu'économique?

Concernant le bilan de cette politique, un premier élément de réponse peut être apporté par l'affirmation d'Olivier GUICHARD. Délégué à la DATAR au moment du lancement de la politique, il soulignait dans un rapport sur l'aménagement du territoire établi en 1986 que la politique des métropoles d'équilibre "eût mérité d'être plus obstinément suivie"<sup>3</sup>. Cela laisse à penser que cette politique n'a pas été menée à son terme et donc que les objectifs fixés au départ n'ont pas été atteints ou partiellement.

---

<sup>3</sup> GUICHARD O., *Propositions pour l'aménagement du territoire, rapport au ministre*, La documentation française, 1986.

Les métropoles ont confirmé leur vocation régionale mais uniquement dans le sens où elles peuvent se substituer à la capitale pour un recours à divers services. Le processus de concentration dans la capitale des principales forces du pays s'était reproduit de la même façon dans les capitales régionales. L'image de "cathédrales dans le désert" a souvent été émise. De plus, le concept des pôles de croissance démontrait ici sa fragilité. C'est ainsi que les efforts consentis envers les métropoles se sont peu à peu portés vers les villes de taille moindre pour qu'elles puissent bénéficier à leur tour du dynamisme économique. Ce basculement a également comme cause l'apparition de la crise économique suite au choc pétrolier de 1973. Les moyens de l'Etat pour l'investissement dans de très grands travaux se sont trouvés tout à coup fortement limités.

Dans un autre domaine d'analyse, Denise PUMAIN et Thérèse SAINT-JULIEN ont établi un bilan en recherchant si "une structure d'activité particulière correspond à ce niveau hiérarchique élevé et si l'évolution des structures socio-économiques des métropoles paraît infléchie par l'attribution de fonctions communes" (PUMAIN, SAINT-JULIEN, 1978). Leur étude démontre le fait que les villes industrielles se sont tertiarisées (Lille et Lyon) et les villes tertiaires se sont industrialisées (Bordeaux, Toulouse, Nancy et Strasbourg). Mais les auteurs soulignent qu'il est difficile de juger dans quelle mesure la politique des métropoles d'équilibre a contribué à ces modifications.

Néanmoins, les métropoles d'équilibre ont contribué à ralentir la croissance démographique de Paris. Les résultats des recensements le prouvent. Or, il est un des objectifs que cette politique n'ait pas atteint. Les métropoles régionales françaises ne sont toujours pas à la hauteur des métropoles des partenaires européens et cette préoccupation est à nouveau d'actualité pour l'Etat français.

## **2.2 La politique de coopération métropolitaine**

Quarante ans après le début de la politique des métropoles d'équilibre, l'Etat français développe une nouvelle phase d'aménagement du territoire à travers la politique de coopération métropolitaine. L'objectif principal actuel n'est pas de procéder à un rééquilibrage direct du territoire français mais à renforcer le rôle de la France en Europe grâce aux métropoles. Pour cela, la politique décidée vise à encourager la mise en œuvre de stratégies originales de coopération, tant politiques que techniques, entre institutions

(collectivités, agences d'urbanisme, entreprises, universités...) à l'échelle des métropoles françaises afin de les aider à se hisser dans la compétition européenne ou mondiale des villes et les conforter dans leur rôle d'entraînement des économies régionales.

Ainsi, lors du Conseil Interministériel à l'Aménagement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le gouvernement français a concrétisé la nouvelle politique « pour un rayonnement européen des métropoles françaises ». S'appuyant sur les travaux universitaires de Céline Rozenblat et de Patricia Cicille sur les métropoles européennes menés pour la DATAR (ROZENBLAT, CICILLE, 2003)<sup>4</sup>, le gouvernement a décidé cette politique au regard des deux constats suivants : d'une part, les villes françaises présentent certaines faiblesses lorsqu'elles sont comparées aux autres villes européennes et d'autre part, elles constituent toutefois le rôle moteur de l'économie nationale.

Cette nouvelle intervention de l'Etat auprès des métropoles se décline différemment de celle des métropoles d'équilibre. Il s'agit de mettre en place une politique de soutien au développement métropolitain par la signature d'un contrat entre les métropoles volontaires et l'Etat. Pour cela, un appel à coopération métropolitaine a été lancé en 2004 et concernait les métropoles (dont la définition a été présentée auparavant) souhaitant bénéficier de cette politique. Pour cela, les collectivités, sur la base d'un projet métropolitain, pourraient dans le cas où leur projet serait retenu, signer un contrat métropolitain visant à développer les actions prévues pour mettre en œuvre les conditions d'une accélération du rayonnement de la métropole en question. Dans l'appel à projet, le gouvernement présentait les six « vecteurs » retenus pour constituer les actions à mettre en œuvre. Il s'agissait du rayonnement économique, de la localisation d'emplois publics, de l'accessibilité, de la recherche et de l'enseignement supérieur et enfin de la culture et des arts (DATAR, 2004). Au final, suite à l'appel à coopération lancé en juin 2004, vingt projets ont été présentés et quinze d'entre eux ont été retenus<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Ces travaux seront amplement présentés dans le chapitre 4.

<sup>5</sup> Les résultats de l'appel à coopération sont disponibles sur le site Internet de la DIACT (ex-DATAR), [www.diact.gouv.fr](http://www.diact.gouv.fr)



de développement dans les métropoles européennes étudiées ? Grâce aux actions mises en place, les métropoles parviendront-elles à consolider leur positionnement européen et seront-elles capables de déverser leur dynamisme au reste de leur région ? Cette politique contractuelle entre l'Etat et les collectivités locale répond-elle aux réelles nécessités pour contribuer au développement des métropoles ? Tout au long des chapitres de la seconde partie, des éléments de réponse seront apportés à ces questionnements. De toute évidence, nous pouvons déjà avancer que les métropoles sont à nouveau considérées comme ayant un rôle important à jouer dans l'économie par les acteurs nationaux, régionaux et locaux. Les chapitres tenteront également d'expliquer cette conjoncture.

Il convient également de souligner que le gouvernement Britannique se penche aussi sur le rôle que pourraient jouer au sein du pays les huit grandes villes du pays appelées « Core cities »<sup>6</sup>. Suite à un rapport construit par l'ensemble des acteurs locaux, régionaux et nationaux (PARKINSON, 2004), l'Etat britannique considère que la compétitivité du pays et des régions passe par celle des grandes métropoles. Même si ces travaux n'ont pas donné suite pour l'instant à la mise en œuvre d'une politique similaire au cas français, ils ont permis d'affirmer qu'il était possible d'améliorer les performances des villes pour le bénéfice du pays et des régions. Pour cela, les acteurs de ces territoires sont seuls en mesure d'impulser le développement mais parallèlement, les institutions devraient évoluer pour permettre de faire émerger des villes plus compétitives à long terme.

En résumé, dans l'intervalle de quatre décennies, les métropoles régionales font l'objet de toutes les attentions de l'Etat français. Cette tendance s'avère similaire pour les autres pays européens, et plus spécifiquement au regard de la politique britannique des Core Cities. Cet intérêt prouve que grâce à leurs rôles et fonctions spécifiques dans l'espace régional d'une part et dans l'espace national d'autre part, elles sont devenues les pièces maîtresses de la croissance. A ces deux échelles, il est impératif d'ajouter également leur intégration au plan européen, comme le démontre l'enjeu principal de la nouvelle politique du gouvernement français d'aider les métropoles à occuper un rang important dans l'Europe.

---

<sup>6</sup> Les huit villes considérées sont Birmingham, Bristol, Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle, Nottingham et Sheffield).

Ces deux points précédents nous ont permis de constater que les métropoles des années 1960 étaient le balbutiement des métropoles contemporaines. De nos jours, les métropoles sont devenues un des faits les plus marquants de cette fin de siècle, en raison de leur croissance en nombre sur la planète. La notion de métropole est chargée d'une signification nouvelle. La tendance actuelle consiste à analyser cet état de fait comme la résultante de diverses évolutions dans différents domaines depuis ces dernières décennies. Cet enchaînement de transformations est traduit par l'émergence de la notion de processus de métropolisation. Comment s'explique l'apparition de ce discours directement rattaché aux métropoles ?

### **3 L'émergence d'un nouveau discours**

Dans un premier temps, il convient de s'interroger un instant non pas sur les phénomènes mais sur la terminologie. Les mots métropole et métropolisation sont des termes utilisés dans le langage scientifique et sont devenus peu à peu banalisés dans le langage courant. Quelles sont les raisons de cette « mode » ? Que se cache-t-il derrière ces discours ?

Les discours sur la métropole et sur la métropolisation ne sont pas nouveaux. Ils réapparaissent depuis quelques années et ce phénomène est spécifique à la France. Suite aux recensements généraux de la population, il s'est révélé qu'entre la période intercensitaire de 1982-1990, la croissance démographique s'est principalement opérée dans les grandes villes. Ainsi, ce renversement de tendance mettait fin aux discours qui avaient annoncé la fin des villes. En effet, certains auteurs comme Françoise CHOAY n'hésitaient pas à parler de l'ère d'une société et d'espaces "post-urbains". Pour traduire la croissance démographique des métropoles, le néologisme métropolisation a alors été employé. A ce contexte de croissance urbaine relevé au début des années 1990, un autre phénomène occupait déjà depuis une dizaine d'années toutes les analyses scientifiques : il s'agissait de la mondialisation. Rapidement, la métropolisation a été assimilée comme le corolaire de la mondialisation.

Dès lors, face à l'importance de la manifestation de ces phénomènes nouveaux, divers champs disciplinaires ont débuté leurs recherches sur la métropolisation, sans pour autant proposer une définition précise de ce nouveau concept. Cet intérêt scientifique a permis

dès son initialisation le retour des villes au centre des débats (CORADE, 1994). Cette situation est perçue comme une redécouverte de la ville et de son existence en tant que telle, après des années d'oubli où les investigations se focalisaient sur les problèmes de société provoqués par la crise. Mais face au foisonnement des explications avancées par certains chercheurs et la complexité de développer une définition précise, les économistes de l'Institut d'Economie Régionale du Sud-ouest (IERSO) ont lancé une enquête internationale auprès de la communauté scientifique sur le « concept et les formes de la métropolisation » (PUISSANT, 1997). De cette consultation<sup>7</sup>, la principale explication de la notion de métropolisation indiquait qu'il s'agissait « d'un moment de la croissance urbaine ». Même si nous verrons par la suite que ce constat résume de façon très succincte la métropolisation, quelle signification donner à ce moment ?

François ASCHER explique la polarisation et la concentration dans les métropoles comme une phase de l'urbanisation en totale corrélation avec le contexte actuel: "La métropolisation apparaît comme une "étape" ou une "phase" dans un processus d'urbanisation supra-historique, et la métropole comme une forme urbaine co-structurée par l'usage de nouvelles techniques de communication de conservation et de déplacement des biens, des personnes et des informations" (ASCHER, 1995). La métropolisation préfigurerait alors l'entrée dans un nouveau "cycle" comme le perçoivent certains économistes. Une autre thèse réfute l'idée de continuité et considère que la métropolisation serait une sorte de terme de l'urbanisation, soit une phase ou étape finale que l'on constaterait dans les grandes métropoles: "La métropolisation (...) ne serait-elle pas la phase ultime, à ce jour, connue ou prévisible de l'urbanisation, son asymptote que seules quelques villes auraient atteintes?" (CORADE, LACOUR, 1995).

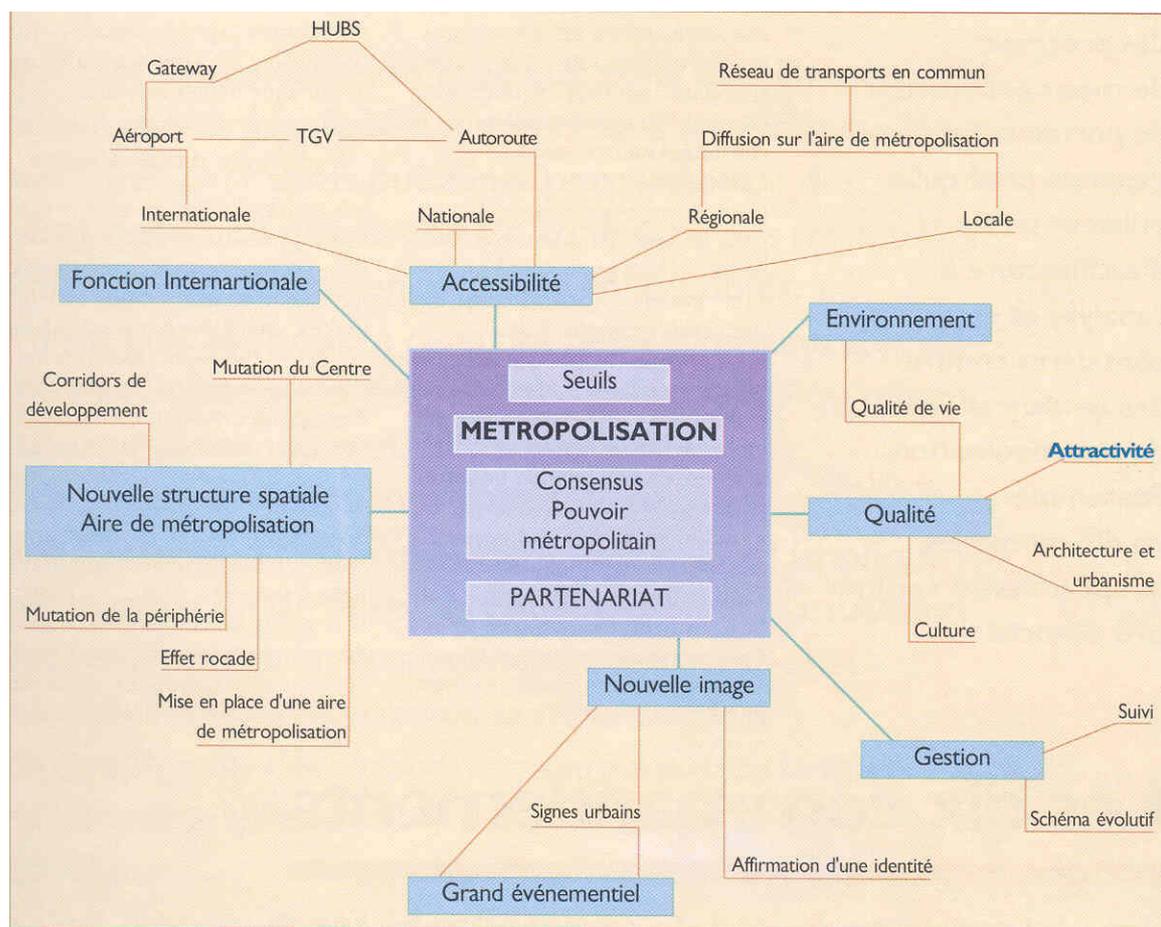
Etape ou finalité de l'urbanisation? Pour pouvoir répondre à cette interrogation, et notamment au regard de la manifestation éventuelle de ces processus dans les métropoles qui font l'objet de notre étude, il a été choisi de privilégier une analyse des rôles et fonctions actuels des métropoles. Il s'agit en fait de voir comment ces villes ont évolué dans la hiérarchie urbaine et quelles sont les fonctions économiques, sociales, politiques qu'elles assument. Le schéma ci-après présente certains éléments entrant en compte dans la manifestation de processus de métropolisation. Ces critères représentent ces nouveaux

---

<sup>7</sup> Pour plus de détails sur cette enquête, se reporter aux travaux de Sylvette PUISSANT (PUISSANT, 1997 et chapitre 1 dans LACOUR, PUISSANT (coord.), 1999).

rôles et fonctions de la métropole contemporaine ou mieux, les nouveaux enjeux auxquels elle doit faire face. Sur le plan urbain, elle se caractérise par une « nouvelle structure spatiale » et l'ensemble des moyens de transports et communication doivent converger en son sein pour qu'elle soit une ville accessible. La métropole doit faire figure de ville attractive, grâce à son environnement et sa qualité urbanistique. En parallèle, elle doit donner une nouvelle image d'elle-même. Un autre aspect novateur est celui de la gestion de la métropole : la maîtrise de son développement est devenue un impératif et pour cela, la constitution de partenariats est devenue inéluctable. Le dernier enjeu primordial est celui de la « fonction internationale » de la métropole qui évolue à présent dans une nouvelle hiérarchie urbaine.

**Figure 3: Une représentation schématique de la métropolisation**



Source : Document extrait de la revue Urbanisme, Hors série n° 2, mai-juin 1993.

Les métropoles ont fait l'objet de plusieurs politiques d'aménagement pour dynamiser leur fonction de redistribution et d'entraînement de leur arrière-pays dans les années 1960, et du pays au début des années 2000. Ce changement d'échelle est le signe d'une mutation de leur rôle au sein de l'armature urbaine. Ces mutations sont la conséquence de l'émergence de processus de métropolisation. Que traduisent-ils réellement ?

## **CHAPITRE 2 - Le fonctionnement des métropoles dans l'ère de la métropolisation**

Depuis le milieu des années 1980, les analyses scientifiques proposent un foisonnement de termes qui évoquent directement ou indirectement les mutations économiques et le développement des villes. Ces concepts économiques comme mondialisation, globalisation, concentration, proximité, économie d'agglomération ou d'économie industrielle tels que système productif localisé, cluster, district industriel, traduisent effectivement le contexte dans lequel évoluent les villes mais ces dernières n'apparaissent pas en tant que telles dans ces analyses (JALABERT, 2001). Toutefois, ces analyses méritent d'être considérées par les recherches en géographie urbaine car elles traduisent le contexte dans lequel les métropoles se situent et quels rôles elles jouent dans cette nouvelle configuration économique. L'étude du contexte économique constitue donc la base de l'analyse des processus de métropolisation qui permet de comprendre le constat selon lequel les métropoles ont subi des mutations importantes. Sans toutefois rentrer dans les détails des concepts relatifs aux mutations économiques, il convient d'apporter un éclairage sur les conséquences que ces phénomènes produisent sur le fonctionnement des métropoles. Pour cela, nous allons dans un premier temps nous intéresser aux mutations économiques en mettant en exergue les changements produits au niveau du système productif et des emplois présents dans les métropoles. Dans un second temps, nous analyserons le fonctionnement de ces agglomérations dans ce contexte international.

# **1 Un contexte économique en mutation**

## **1.1 Les économies d'agglomération**

La métropolisation est perçue comme une dynamique de croissance, de concentration et de polarisation dans les grandes villes. S'inscrivant dans un vaste champ d'investigation, nous allons dans un premier temps essayer de comprendre l'intérêt que représente l'étude de ce phénomène pour diverses disciplines et voir comment elles abordent les explications sur les processus qui déclenchent la métropolisation et les conséquences qui en découlent. Tous ces processus sont en amont même de l'observation et du repérage empirique de la croissance métropolitaine.

Afin de mieux cerner les bases de l'analyse de la ville en économie, il convient de faire état brièvement de notions essentielles. Pour les économistes, une définition simple de la ville considère qu'il s'agit d'une forme particulière d'agglomération qui résulte d'une organisation spatiale des interactions humaines. Une fois le processus d'agglomération lancé, ce dernier a la particularité de pouvoir se développer de lui-même, ce qui est appelé « causalité circulaire » ou « rétroaction positive » (BAUMONT, HURIOT, 1997). En fait, comme le disent les auteurs, « l'agglomération entraîne l'agglomération ». Grâce à son développement, l'agglomération entraîne des externalités positives ou des économies externes de d'agglomération selon le concept marshallien (HURIOT, 1998). Cette analyse repose sur la concentration des équipements et infrastructures, des activités économiques les plus modernes. Ainsi, les activités s'implantent dans ces métropoles car elles peuvent bénéficier à la fois des techniques de communication, des infrastructures de transport, des personnes les plus qualifiées dans un même espace. Les personnes agissent de la même façon: elles élisent les métropoles car elles possèdent les meilleurs équipements culturels et de loisirs, les lieux de formation les plus performants, elles offrent un marché du travail élargi. Les interactions deviennent donc plus nombreuses et plus fréquentes.

Si l'on poursuit l'analyse des économies d'agglomération en développant des aspects plus qualitatifs dans la manifestation de ce processus pour les firmes en particulier, les ressources territoriales sont alors mises en avant. Les économistes dégagent deux types de ressources. Les « génériques » d'une part, qui sont à l'origine des économies

d'agglomération et qui renvoient aux infrastructures de transport et de communication, à l'environnement physique, aux dynamiques politiques et sociales, au système éducatif, à la vie culturelle et scientifique. L'autre catégorie de ressources est qualifiée de « spécifique » car elle concerne directement des fragments de l'espace (existence dans une agglomération d'industries ou d'activités industrielles spécifiques) qui peuvent représenter des avantages par rapport à un espace concurrent (MOULAERT, DJELLAL, 1995).

Ces théories économiques permettent d'avoir une base d'explication sur les processus de concentration urbaine, sans toutefois prêter attention à la ville en elle-même. Une seconde étape dans la compréhension des processus de croissance caractéristiques des villes est à rechercher dans l'analyse des mutations socio-économiques.

## **1.2 Les changements socio-économiques et la tertiarisation des emplois métropolitains**

Le foisonnement des analyses, dans les années 1990, des mutations du système productif et des transformations des emplois au sein des métropoles définissaient le contexte dans lequel se matérialisait la métropolisation. Près de quinze ans après, ces changements se sont confirmés et récemment, la littérature scientifique fait état de nouveaux processus. Nous allons dresser un rappel des éléments essentiels des résultats de ces analyses.

Dans un premier temps, toutes les études démontraient que les emplois tertiaires étaient en croissance continue alors que les emplois industriels stagnaient et quelquefois déclinaient. Parallèlement à cette situation, la nature même des emplois connaissait des transformations. Concernant l'industrie, le contenu des effectifs industriels a été modifié. Les villes de l'industrie traditionnelle ont dû faire face à une perte de leurs effectifs relativement importante. En revanche, les industries de pointe ou de haute-technologie qui représentent les principales activités industrielles des métropoles (l'aérospatiale, l'informatique, la chimie fine, la pharmacie...) n'ont pas été touchées par ce séisme. Toutefois, les analyses mettaient davantage l'accent sur l'implication directe que les mutations enregistrées par le secteur tertiaire avaient sur l'émergence de la métropolisation.

Comme nous l'avons déjà indiqué, le secteur des services enregistrait une hausse importante de ces effectifs. Ces tendances étaient relevées principalement dans les grandes villes. En effet, les services préfèrent se localiser à proximité des marchés les plus importants, et par là, contribuent à impulser la concentration des activités, des populations et des infrastructures. Sur la base de leurs travaux sur la localisation des services en France, LEO et PHILIPPE parlent de « connivence » géographique qui traduit donc la recherche de proximité avec le client et qui est une des premières contraintes de localisation des activités tertiaires. (LEO, PHILIPPE, 1999). Leur travail d'investigation sur la base de statistiques nationales laisse apparaître clairement que la croissance de la population des villes dépend avant tout de la croissance des emplois.

Mais les travaux les plus révélateurs pour la compréhension des processus de métropolisation sont ceux qui ont défini la nature des emplois métropolitains. Les études menées par Pierre Beckouche ont défini la notion de « travail métropolitain » (BECKOUCHE, 1993). Les résultats de ces travaux menés à partir des statistiques de 1985 ont démontré que la région parisienne était le cœur du système productif national, en considérant à la fois les secteurs d'activité de l'industrie et les services qui y sont liés. Les autres villes françaises ne figuraient qu'en position de capitale régionale, puisque la part de ce travail métropolitain occupait une proportion nettement moindre que dans la capitale. On notera que ces travaux ont considéré sans distinction les emplois appartenant à la fois à la catégorie du secteur secondaire ou tertiaire car en analysant les emplois des hautes technologies liés à la recherche et au développement, il est devenu difficile de les attribuer à une catégorie. Comme l'écrit l'auteur, « dans quelle catégorie ranger les sièges sociaux, le nouveau centre de recherche de Renault à St Quentin-en-Yvelines ? ». Cette analyse explique également la croissance des emplois tertiaires au détriment des emplois industriels. En effet, les activités de recherche dans l'industrie ont été peu à peu classées dans le secteur tertiaire. Il est donc apparu obsolète d'analyser les emplois métropolitains en termes d'appartenance aux secteurs d'activités mais plutôt de voir le type d'activité qui était mené.

Par conséquent, dans le même ordre d'idées, les statistiques nationales françaises ont défini les « emplois stratégiques ». Ces derniers sont concentrés dans douze branches d'activités: le commercial-industrie, la gestion, l'informatique, la recherche-industrie, l'art, la banque-assurance, la recherche, le commerce, l'information, les services, la télécommunication, les

transports. Présenté par Philippe Julien d'après les données du recensement de 1990, « l'emploi stratégique » définissait les fonctions tertiaires de haut niveau. Les résultats de ces travaux ont permis également de constater que ces emplois étaient essentiellement localisés dans les grandes villes françaises, et principalement dans celles qui avaient été bénéficiaires de la politique des métropoles d'équilibre (JULIEN, 1996). Cette étude a été actualisée suite au recensement de 1999. Toutefois, l'appellation de ces activités a été modifiée : on parle à présent des « fonctions métropolitaines supérieures » (JULIEN, 2002). Toutefois, la caractéristique essentielle de ces travaux démontre que les métropoles concentrent les emplois hautement qualifiés, qui sont souvent mis en avant comme image de dynamisme pour la ville.

Même si ces travaux témoignent de la situation des emplois métropolitains dans les années 1990, ils ont permis la prise en considération des mutations socio-économique spécifique aux métropoles. Toutefois, il est à regretter que ce type d'analyse ne soit disponible qu'au niveau français. En effet, même si les études menées dans les autres pays européens s'intéressent aux mutations du secteur tertiaire, il n'existe pas d'équivalent aussi détaillé de ses caractéristiques.

Comme déjà indiqué, ces mutations ont permis d'établir une série d'explications du processus de métropolisation dans les années 1990. Depuis le début des années 2000, une nouvelle approche de l'analyse des relations entre système productif, emplois et métropolisation apparaît. A présent, c'est l'innovation qui est le centre d'intérêt des analyses sur la métropolisation car les métropoles sont perçues comme des incubateurs d'innovation. Etant dotées des appareils de formation, des laboratoires de recherche et d'une main d'œuvre qualifiée, les villes sont perçues comme une « organisation productive innovante » (GASCHET, LACOUR, 2005). Cette concentration au cœur des métropoles des technologies, du savoir et des compétences est assimilée à la notion de cluster ou de système productif localisé (ZULIANI, GROSSETTI, JALABERT in GUILLAUME, 2005). C'est ainsi que Gaschet et Lacour emploient le néologisme de « clusties, clusters in the city », pour signifier cette caractéristique des métropoles.

Les transformations du système productif ont peu à peu engagé les métropoles à singulariser des autres espaces de production. Le développement des industries de hautes technologies, la qualification des emplois requis et la nécessité de services liés de plus en

plus grandissante ont été à la base du nouveau marché du travail métropolitain. La concentration métropolitaine de la main d'œuvre qualifiée et surtout la présence des appareils de formation de l'enseignement supérieur constituent actuellement la base de la croissance économique. Les entreprises trouvent ainsi dans ces métropoles les ressources dont elles ont besoin pour leur fonctionnement. En cas de difficultés, la réduction des effectifs pose moins de problèmes que dans une ville de taille inférieure car du fait d'un marché du travail plus ouvert et plus différencié, il est plus « facile » de rencontrer un autre emploi du fait d'un meilleur ajustement offre-demande. C'est cette caractéristique qui a amené Pierre Veltz à définir la grande agglomération de « ville assurances tous risques » (VELTZ, 1996).

Ce capital humain différencie donc les métropoles et combiné avec les activités productives, c'est en leur sein que se développent la croissance et l'innovation. Comment ces tendances se manifestent-elles dans les métropoles moyennes européennes ? Quelle est la place qu'occupe à présent le tripode université, recherche, industrie dans leur développement ?

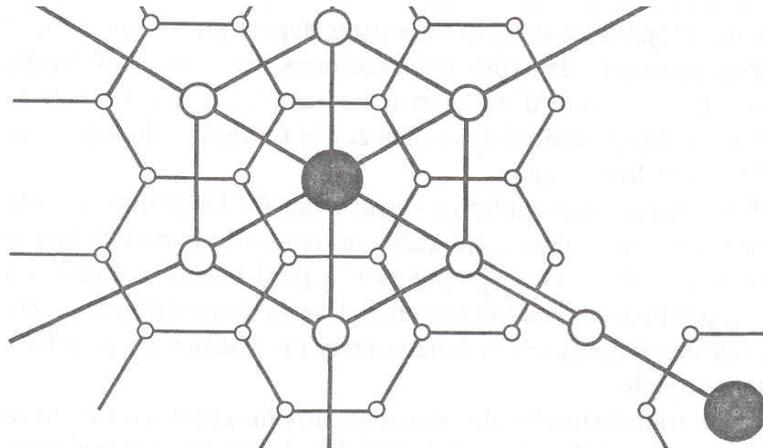
Ces mutations du système productif ont bouleversé les caractéristiques socio-économiques des métropoles. Mais elles ont aussi produit des changements considérables dans le fonctionnement de ces dernières du fait de la mondialisation de l'économie.

## **2 Le fonctionnement des métropoles dans l'échelle internationale**

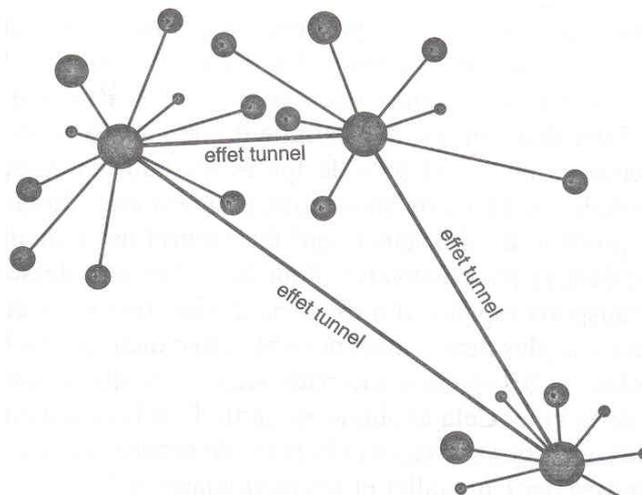
### **2.1 Le fonctionnement en réseaux**

La métropole fonctionne différemment dans ses territoires européens et internationaux. La notion de centralité est d'une autre nature et l'arrière pays est devenu secondaire. Les liens se forment uniquement entre métropoles. C'est la disparition de coopérations verticales au profit de relations horizontales C'est ainsi que se sont amplifiés les réseaux de villes. Ces nouveaux modèles d'organisation spatiale se sont peu à peu substitués à la hiérarchie urbaine traditionnelle (BUISSON, ROUSSIER, 1998).

**Figure 4: Réseau "christallérien"**



**Figure 5: Réseau en hubs and spokes**



Source : schémas extraits de ASCHER François, Métapolis ou l'avenir des villes, Editions Odile Jacob, 1995.

Ces deux schémas ci-dessus représentent l'évolution du fonctionnement urbain. Le développement des transports rapides a peu à peu transformé le modèle mis en place au début du XX<sup>ème</sup> siècle par le géographe allemand Walter Christaller. Ce dernier avait développé la théorie de la hiérarchie des places centrales à partir de l'observation de la plaine agricole du sud de l'Allemagne. Le système urbain décrit obéissait à une hiérarchie dans laquelle les fonctions urbaines étaient déterminées selon la taille de la ville. Cette théorie a été reprise en 1940 par l'économiste August Lösch qui démontrait également de façon théorique l'intérêt d'une organisation hiérarchique des centres urbains pour une desserte régionale. Ce schéma est à présent remplacé par celui appelé "hubs and spokes" (moyeux, rayons). Dans ce système, les métropoles constituent les hubs et entretiennent

des relations avec les autres hubs. Entre ces deux points, se produit le phénomène "effet de tunnel" c'est-à-dire la disparition des effets de traversée. L'illustration par les lignes du TGV ou les liaisons aériennes rend compte de cette situation. Ainsi, les positions à mi-distance, soit entre deux hubs, qui étaient les meilleures places autrefois sont à présent les plus difficiles à supporter.

Dans le contexte de mondialisation, les métropoles sont donc devenues de véritables « économies d'archipels » (VELTZ, 1996). Dans ce système de villes en réseau, les métropoles s'y insèrent selon des profils différents. Cependant, deux facteurs sont indispensables pour que les métropoles soient mises en réseau. Tout d'abord, les infrastructures de communication, qu'elles soient visibles ou non, placent les métropoles comme nœud de connexion et d'interconnexion. Les infrastructures sont de divers ordre, de la route ou autoroute en passant par le port. Mais les liaisons aériennes sont devenues les plus symboliques. Le trafic aérien indique bien l'évolution des connexions entre les villes européennes. A côté de ces infrastructures matérielles, les métropoles abritent aussi des nœuds de connexion les infrastructures des réseaux des technologies de l'information et de la communication qui ont connu une expansion considérable depuis le début des années 1970. Au cours des années 1990, ces systèmes d'information et de communication ont été mis en réseau et ont fortement contribué à bouleverser toutes les interactions sociales et organisationnelles du système productif (CASTELL, 1998). Les métropoles ont été le réceptacle de ces mutations et ont ainsi vu leurs rôles modifiés grâce à leur insertion dans le système de flux international. Ce changement est indéniable pour les très grandes villes, mais qu'en est-il des villes de taille inférieure ? Si l'on prend l'exemple des flux aériens étudiés par l'équipe P.A.R.I.S (CATTAN et al. 1994), on constate que toutes les métropoles sont équipées d'un aéroport doté de liaisons internationales. Toutefois, certaines d'entre elles ont connu une croissance du nombre de passagers sur les vols internationaux mais non intercontinentaux. Les villes les plus importantes du pays sont celles qui connaissent un trafic de passagers internationaux toujours plus important. En l'occurrence, les capitales des Etats européens conservent leur rôle de principale ville du pays. Il ressort que "la dynamique des échanges aériens montre que la mise en réseau des villes européennes demeure contrainte par les hiérarchies des systèmes urbains nationaux" (CATTAN, 1993).

Le second facteur primordial pour l'insertion dans les réseaux internationaux est la présence de firmes multinationales dans les métropoles. En effet, la présence de multinationales suppose un certain dynamisme et la présence d'avantages comparatifs de la métropole au niveau de ses équipements, de son accessibilité, des services aux entreprises et surtout du capital humain (PUMAIN, SAINT-JULIEN, 1993). Toutefois, ces facteurs de localisation sont spécifiques des grandes villes. D'après les travaux de Céline Rozenblat, « les formes des réseaux urbains transparaissent dans la distribution des sièges sociaux et des filiales au sein de chaque pays » (ROZENBLAT, 1997). En effet, même si les métropoles régionales ont dans les années 1990 développé toute une série de stratégies pour attirer les firmes internationales (marketing urbain et équipements de superstructure que nous étudierons dans le chapitre suivant), les sièges sociaux de ces entreprises sont tous implantés dans les très grandes villes. Les métropoles régionales ne reçoivent que les filiales. Dès lors, elles sont certes intégrées dans le fonctionnement international mais jouent un rôle minime dans les prises de décisions, financières notamment. Elles sont par conséquent dépendantes des métropoles où sont implantés les sièges de ces multinationales.

La mise en réseaux des métropoles régionales est donc bien difficile à réaliser. Elles ne peuvent pas prétendre se comporter comme les véritables métropoles internationales puisqu'elles sont toujours dépendantes des capitales nationales pour un grand nombre de décisions. Mais, même si ce nouveau rôle au plan international est moins important dans ces villes que dans les très grandes agglomérations, il a constitué un changement profond dans leur fonctionnement depuis les années 1990. Dès lors, les capitales régionales jouent-elles toujours aussi leur rôle de ville mère ? Comme l'indique Roger Brunet, une métropole « ne serait rien sans le territoire qui la nourrit » (BRUNET, 1997). Trente ans auparavant, les métropoles devaient rayonner et redistribuer sur leur espace régional la croissance dont elles étaient les principales bénéficiaires. Depuis le début des années 1990, le processus de métropolisation a troublé cet ordre. Les métropoles apparaissent de plus en plus déconnectées de leur environnement régional et les liens de complémentarité tissés avec leur base locale sont parfois rompus (LABORIE, 1991). Les liens de complémentarité avec la base régionale se sont dissous au profit de la polarisation dans la ville mère. Au cours de cette décennie, les discours négatifs sur la métropole ont repris de la vigueur en les accusant d'être destructrices de l'environnement régional. Or, depuis le début des années 2000, suite aux recensements de la population, les évolutions démographiques ont à

nouveau été positives pour l'ensemble des villes, notamment pour les villes moyennes évoluant autour des capitales régionales<sup>1</sup>. Par ailleurs, comme nous l'avons vu dans le chapitre 1 mais aussi comme cela sera abordé dans les chapitres suivants, les grandes villes font à nouveau l'objet de politiques publiques dans le but de dynamiser leur économie. Mais le fait nouveau qui ressort du discours déployé dans la mise en œuvre de ces dernières est que si les villes sont compétitives à l'échelle internationale, ces atouts peuvent également entraîner le développement des régions. Malgré les mutations du rôle des métropoles régionales décrites jusqu'alors, peuvent-elles avoir à nouveau une influence dans le développement de leur arrière-pays ? Les chapitres suivants nous permettront de répondre à cette question.

## **2.2 La métropole: une ville internationale ou internationalisée ?**

L'internationalisation des villes est présentée comme une condition nécessaire pour l'enclenchement du processus de métropolisation. Qualifier une métropole de ville internationale est devenu un caractère valorisant et très apprécié. Or, "l'internationalité" ne se décrète pas. Un grand nombre d'études ont été menées depuis les années 1980. Elles ont fait de l'internationalisation des villes un concept. Or, les approches sont différentes et les auteurs ne sont pas parvenus à dégager un certain consensus autour de cette notion.

Parmi les études réalisées, apparaissent tout d'abord celles qui privilégient une approche globale. Elles définissent les villes comme étant internationales en fonction de critères déterminants. Dans cette approche, on retrouve tout d'abord les travaux de Jean Labasse. Il analyse les villes internationales à travers la série de critères suivants :

- "- les personnes qui vivent dans de telles villes participent à des réseaux internationaux d'échanges économiques, scientifiques et culturels;
- les services offerts y sont de niveau international;
- les équipements d'accueil permettent en particulier d'y tenir des manifestations internationales (congrès, salons, festivals);
- on y trouve des communautés de résidents étrangers avec des associations, groupements ou clubs appropriés;

---

<sup>1</sup> Cette affirmation se base sur les résultats des recensements qui seront analysés dans la seconde partie pour les cinq capitales régionales étudiées.

- la réputation de la métropole comme centre de tourisme d'affaires, de culture ou de loisirs dépasse largement les frontières de l'Etat national." (LABASSE, 1981).

L'auteur complète ces critères en insistant sur le fait qu'une agglomération internationale doit pouvoir s'appuyer sur un territoire régional dynamique et puissant. En matière économique, la ville doit fournir des services spécifiques, tels que l'ingénierie technique, les conseils et études, des services de communication et des sociétés de commerce international. De plus, cette ville doit impérativement être une place financière et détenir un fort potentiel scientifique.

Les travaux de Panayotis Soldatos constituent l'autre analyse de référence mais ce dernier dresse une liste de treize critères aptes à mesurer :

- la position géographique de la ville;
- l'accueil de facteurs de production et de flux de commerce en provenance de l'étranger;
- les institutions internationales et de manifestations internationales;
- l'exportation de facteurs de production et le rayonnement de ses entreprises comme de ses institutions;
- l'importance des communications sociales et des moyens de communication avec l'étranger;
- celle des équipements et des services destinés aux échanges internationaux;
- le rayonnement international de ses médias;
- l'existence d'une paradiplomatie urbaine publique ou privée, à vocation internationale, appuyée sur des services spécialisés;
- l'existence d'une population ethnique diversifiée.

En plus de tous ces critères, l'auteur insiste sur le fait qu'une ville internationale doit comporter des grandes firmes et des organisations internationales. De plus, il accorde une grande importance aux actions de paradiplomatie et de marketing urbain, menées à la fois par les acteurs publics et privés.

Ces deux approches globales de l'internationalisation des villes basées sur une critériologie bien définie sont en fait très élitistes et concernent principalement les grandes villes. En effet, les critères énumérés ci-dessus ne peuvent pas être appliqués dans leur ensemble aux villes moyennes européennes. Toutefois, ils ont été considérés comme étant les objectifs à

atteindre par les métropoles. Comme nous le verrons à travers les chapitres suivants, ce sont surtout les acteurs publics qui se les sont appropriés pour mettre en place leurs discours au moment du lancement des politiques d'équipement des métropoles.

Telles sont les différentes approches mises en œuvre pour analyser l'internationalisation des métropoles. Or, il ne faut pas oublier toute une série d'études réalisées selon des approches similaires mais avec une méthode différente. Les travaux de R. BRUNET, de S. CONTI et G. SPRIANO, des groupes NICE et DELPHI proposent une analyse de l'internationalisation des villes mais l'appliquent à des métropoles régionales européennes. Ainsi, plusieurs classements mesurant le degré de l'internationalisation des métropoles sélectionnées ont été publiés. Dans le chapitre 4, ces classements seront repris afin de mettre en exergue les spécificités des métropoles que nous souhaitons étudier.

Les mutations économiques et productives ont donc transformé considérablement les rôles et fonctions des métropoles. Les économies d'agglomération se sont accentuées, le marché du travail s'est hautement qualifié et du fait du contexte de mondialisation, les villes sont à présent insérées dans des réseaux internationaux. Les liens entre les métropoles se sont développés mais parallèlement, elles sont entrées en concurrence les unes avec les autres pour attirer les entreprises, les emplois et consolider leur développement économique. Même si ces mutations économiques qui se répercutent en premier lieu dans les grandes villes, elles sont en amont des changements urbains. Ces phénomènes n'expliquent donc pas à eux seuls la métropolisation. Deux autres thèmes doivent être abordés pour compléter l'analyse de ces changements, à savoir les transformations urbaines induites par la métropolisation et le jeu des acteurs mis en œuvre suite à ce nouveau contexte.

## **CHAPITRE 3 – La métropole contemporaine**

L'analyse des évolutions économiques nous a permis de prendre en considération que les phénomènes de concentration et de polarisation spécifiques aux villes sont le résultat de processus de territorialisation du système économique de plus en plus complexes et insérés dans une dynamique mondiale. Toutefois, ces explications évacuent globalement la place de la ville en tant que telle. Comment ont évolué les villes dans ce nouveau contexte ? Quels nouveaux aspects présentent-elles et comment se produisent-ils ? Comment les acteurs gèrent-ils ces villes contemporaines ?

Nous allons tout d'abord nous pencher sur les manifestations de la métropolisation sur le plan de la morphologie physique de la métropole. Dans un second temps, seront présentées les nouvelles formes des jeux des acteurs et les politiques publiques qui ont été mises en œuvre dans ces métropoles depuis le début des années 1980 jusqu'à aujourd'hui.

## **1 Une urbanité nouvelle**

Comme nous l'avons déjà évoqué dans le chapitre 1, le néologisme métropolisation a été utilisé en France suite aux résultats du recensement de la population de 1990 qui faisait état d'une croissance démographique notable des grandes villes du pays principalement. Cette dynamique démographique se traduit dans la ville par un étalement physique de plus en plus large. La périurbanisation est le premier élément marquant de la ville transformée par les processus de métropolisation.

### **1.1 L'étalement urbain bouscule les limites de la ville**

La périurbanisation constitue le phénomène marquant des aires urbaines depuis les années 1960. De façon générale, elle se traduit par la construction de l'habitat et l'implantation d'activités dans les espaces non bâtis et souvent agricoles disponibles autour des villes. La périurbanisation de la population s'explique en grande partie par la motorisation des ménages et l'engouement des populations pour habiter dans les pavillons, loin des centres-villes anciens. Concernant les activités, leur localisation dans les périphéries a débuté par l'implantation des grandes surfaces commerciales. Suite aux mutations induites par l'après-fordisme, les industries et les services se sont localisés à la périphérie ces dernières années. Les explications sont à rechercher dans le coût nettement inférieur des terrains par rapport à ceux du centre-ville, des espaces plus vastes mais surtout la proximité des voies de communication rapides.

Concrètement, en France, la périurbanisation se mesure au fil des résultats des recensements de la population. Etant donné qu'elle apparaît comme une conséquence de la métropolisation, il convient de rappeler son évolution au cours des trois dernières décennies tout en la rapprochant à la croissance démographique puisque il s'agit là de deux processus étroitement imbriqués. Les résultats successifs des recensements de la population française depuis 1975 décrivent cette périurbanisation rattachée à la croissance urbaine. Alors que durant la période intercensitaire 1975-1982 la croissance de la population urbaine avait connu un ralentissement qui avait été traduit par certains comme la fin des villes, sur le plan spatial, la croissance urbaine se caractérisait par une périurbanisation généralisée et plus principalement autour des villes les plus peuplées

(LE JEANNIC, 1997). Cette périurbanisation a été à nouveau constatée entre 1982 et 1990 mais c'est la croissance démographique des grandes villes qui a le plus marqué cette période. Au cours du dernier recensement de 1999, la périurbanisation s'est à nouveau confirmée mais elle est apparue moins vive que dans les années 1980. Par ailleurs, alors que pour les périodes intercensitaires précédentes, les villes centre des grandes métropoles françaises perdaient de la population au profit de la périphérie, il est apparu qu'au cours des années 1990 ces villes ont à nouveau connu une croissance démographique positive. (BESSY-PIETRI, 2000). Ces transformations urbaines et ces évolutions démographiques sont les principales caractéristiques de la métropole contemporaine. Selon Bernard DEZERT, elles seraient le signe d'un certain dynamisme : "Ce sont, du reste, les métropoles vivant le plus de leurs relations internationales qui connaissent une grande expansion de ce phénomène d'exurbanisation; on peut même affirmer que l'exurbanisation est la raison directe du dynamisme et du rayonnement de la métropole" (DEZERT, 1991). Grâce à l'étude de terrain, nous pourrions mieux apprécier ces tendances, voir réellement leur impact sur l'évolution des villes étudiées et si elles caractérisent à elles seules le dynamisme métropolitain.

Cette croissance centrifuge des villes a entraîné un problème de délimitation de la ville. En effet, l'INSEE s'appuyait sur la notion de Zone de Peuplement Industriel et Urbain (ZPIU) pour déterminer la ville et son aire d'influence depuis 1962. Cependant, au regard des résultats du recensement de 1990, cette nomenclature a montré ses limites car les ZPIU recouvraient alors 75 % du territoire national et regroupaient 96 % de la population. Ainsi, afin de mieux mesurer le phénomène urbain, un nouveau zonage a été mis en place en 1996, le zonage en aire urbaine (ZAU). Cette nomenclature a la particularité d'être formée de deux éléments : d'une part le pôle urbain (unité urbaine de 5 000 emplois au moins) et des communes périurbaines formant un ensemble d'un seul tenant et dans laquelle au moins 40 % de la population active résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci. Cette nomenclature détaille aussi des communes multipolarisées pour lesquelles 40 % au moins de leur population active résidente ne travaille pas sur place (LE JEANNIC, 1996). Cette nouvelle nomenclature traduit donc le passage d'une définition de l'urbain qui privilégiait le bâti avec les ZPIU alors que la ZAU permet une délimitation de l'urbain par une approche économique par l'emploi. Cependant, cette nomenclature ne s'applique qu'au cas français. Comme nous le verrons avec les terrains d'étude, il

n'existe pas de notion équivalente dans les autres pays européens pour délimiter la ville. Cette absence d'homogénéité dans les définitions de l'urbain pose un problème pour l'élaboration d'analyses comparatives, à l'heure où les villes se développent dans la hiérarchie européenne. Même si des tentatives d'harmonisation de délimitation de l'urbain ont été menées par François MORICONI-EBRARD avec la nomenclature Geopolis (MORICONI-EBRARD, 1993), cette tâche s'avère compliquée puisque d'une part les structures administratives de chaque pays sont déjà différentes et que d'autre part, la définition même de la ville diffère d'un pays à l'autre. A titre d'exemple, le nombre d'habitants considéré pour définir une ville est de 250 au Danemark, 2 000 en France, 10 000 en Espagne ou en Italie. On notera également que ce problème de délimitation de l'urbain est abordé par la Commission européenne puisqu'elle a mis en place en 1997 un audit urbain pour comparer les villes de taille moyenne de l'Union européenne<sup>1</sup>. Les changements de nomenclatures et la prise de considération de la délimitation de l'urbain par l'Europe confortent le fait que la ville est devenue un enjeu majeur dans le développement de l'économie.

La croissance urbaine et son corolaire la périurbanisation sont les premières caractéristiques essentielles de la ville contemporaine. Il convient à présent de voir comment fonctionne cette nouvelle configuration spatiale.

## **1.2 De la monocentralité plurifonctionnelle à la polycentralité monofonctionnelle**

Les schémas de fonctionnement de la ville régionale des années 1960-70 sont aujourd'hui dépassés. Les tendances suivantes sont moins marquées en France que dans d'autres pays, mais elles contribuent à fonder des métropoles restructurées.

Les centres-villes anciens des métropoles régionales, comme ceux de toutes les autres villes, regroupaient toutes les activités de la ville. Grâce à ces fonctions, le centre était le lieu qui représentait la centralité de la métropole par rapport aux autres espaces. Le centre ancien constituait en quelque sorte le lieu par excellence d'une identité régionale. La présence de tous ces services publics basiques constituait pour les populations une

---

<sup>1</sup> L'audit urbain est disponible sur le site Internet [www.urbanaudit.org](http://www.urbanaudit.org)

sorte de "SMTG", soit un Service Minimal Territorial Garanti. Ainsi, cette concentration au cœur de la métropole lui donnait un aspect de ville "globale, monocentrique ou centrale et polyfonctionnelle" (CORADE, LACOUR, 1995).

Or, depuis une vingtaine d'années, les centres historiques ont perdu certaines de leurs prérogatives. En effet, les activités métropolitaines - les grandes surfaces commerciales, les universités, les laboratoires de recherche, les hôpitaux - se sont implantées à la périphérie de la ville, loin du centre historique. Seules les fonctions administratives et politiques conservent leur implantation initiale. Néanmoins, cette affirmation est à nuancer car certaines administrations d'Etat se sont éloignées du centre pour se loger dans des bâtiments plus fonctionnels. Tel est le cas dans les métropoles régionales des Hôtels de Région et des Hôtels du Département par exemple.

Les espaces périphériques, soit les communes jouxtant la ville centre, lui ont dérobé en partie cette centralité. Par conséquent, cet éclatement de la ville donne naissance à une polycentralité monofonctionnelle. On assiste donc à la constitution en périphérie de centres « secondaires » de la métropole, appelés « Edge City » par les auteurs anglo-saxons<sup>2</sup>. En Europe, et plus particulièrement dans les métropoles françaises, le développement des activités en périphérie a connu un essor grâce tout d'abord aux nouveaux systèmes de production des années 1980. En effet, les technopôles ont commencé à être conçus à cette époque. Symboles par excellence de l'industrialisation contemporaine de cette décennie, les technopôles ont soulevé de nombreuses discussions. Ils ont été présentés comme les nouveaux espaces industriels des villes, plus particulièrement des métropoles. La définition suivante résume bien le principe de ces lieux emblématiques: "Les technopôles sont des réalisations mises en œuvre par des villes, dont les stratégies de développement économique s'appuient sur la valorisation de leur potentiel universitaire et de recherche, en espérant que celui-ci entraîne une industrialisation nouvelle à l'initiative d'entreprises de haute-technologie, créées ou attirées sur place" (BENKO, 1991). Toutes les villes se sont dotées d'une telle structure, dont la Municipalité était souvent l'initiatrice. Ce mouvement a émergé en Europe à partir des années 1970 dans les villes de Cambridge, Nice (Sophia-Antipolis), Grenoble (ZIRST de Meylan) puis a connu une réelle expansion dans les années 1980. L'expansion

---

<sup>2</sup> Cette dénomination a été répandue suite à la publication du livre de Joël GARREAU en 1991 intitulé « Edge City, life on a new frontier ».

de ces zones a par conséquent contribué à accroître le nombre d'emplois à la périphérie des villes. Par ailleurs, un autre domaine d'activité métropolitaine a contribué au développement des périphéries : la fonction logistique occupe une place grandissante au sein des métropoles. Elles sont les points de rencontre entre les différents flux. Tous les moyens de transports, soit les infrastructures routières et autoroutières, ferroviaires, aéroportuaires ainsi que la circulation des personnes, des biens, des marchandises et des informations s'interconnectent dans les métropoles. Cette polarisation des flux entraîne des transformations dans la métropole. Ces lieux de connexion que sont les aéroports, les gares ou les téléports structurent le territoire métropolitain du fait de l'occupation importante de terrain.

Les métropoles des années 2000 n'ont rien de comparable avec celles des années 1960. Leur croissance démographique s'est traduite par l'émergence de périphéries de plus en plus étendues et dans lesquelles les nouvelles activités métropolitaines se sont aussi développées. Dès lors, cette nouvelle ville a été l'objet de l'apparition de nouvelles définitions de la ville. Il s'agit d'une part du concept de métapole exprimé par François ASCHER (ASCHER, 1995) qui voit en toutes les mutations urbaines présentées jusqu'alors une nouvelle forme urbaine. Selon lui, comme les économistes voient dans les mutations de l'économie la manifestation d'un nouveau cycle, il considère que les bouleversements de l'urbanisation et des métropoles traduisent ce contexte. De par son fonctionnement, ses activités et son rôle, la métapole est la traduction même de cette nouvelle ville qui se situe « à l'orée d'un nouveau cycle long ». D'autres auteurs ont vu dans ces bouleversements et nouvelles formes urbaines l'apparition d'un nouveau modèle urbain, au regard des pratiques et modes de vie et d'habiter de la population. Ils poursuivent ce constat en annonçant que la fin de la ville ancienne est « imminente », mais qu'elle a déjà laissé un autre modèle urbain s'épanouir. Il s'agit du concept de « ville émergente » (DUBOIS-TAINE, CHALAS, 1997). Ces deux concepts émanent de l'observation des villes européennes et pas spécialement des très grandes villes. Ils peuvent donc être appliqués à nos terrains d'étude. Les cinq villes étudiées correspondent-elles à ces modèles ?

Nous avons vu jusqu'à présent que les effets « positifs » des mutations urbaines produites par la métropolisation. Cependant, ces faits ne doivent pas faire oublier les problèmes engendrés par la concentration urbaine.

### 1.3 Les effets négatifs de la métropolisation

Les métropoles contemporaines sont confrontées à divers problèmes émanant des conséquences directes de la concentration de population et de l'étalement urbain qui pour certains auteurs se traduit par « une dégradation accélérée de l'écosystème urbain » (ROSSEL, BASSAND, 1995). L'illustration de cette affirmation se trouve dans la multiplication des flux internes produits par les migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail, mais aussi les lieux de loisirs et de services. Evidemment, seul le véhicule individuel permet ces flux. Ainsi, les "commuters" ou "navetteurs" sont devenus un élément de l'archétype du "métropolitain". Dans toutes les métropoles, les transports sont en crise. Les embouteillages caractérisent au mieux cette situation, surtout aux heures dites de pointe. La congestion des centres date des premières années de la motorisation des ménages car les centres-villes anciens ne sont pas adaptés au véhicule. Cependant, tous les moyens de transports ont à faire face aux mêmes difficultés. Parallèlement à la crise des transports, s'ajoutent les problèmes environnementaux, généralement liés à la question de la qualité de vie dans les métropoles.

La qualité de vie dans les villes fait l'objet de nombreuses enquêtes et palmarès publiés dans la presse mais elle est aussi une préoccupation des pouvoirs publics français puisque depuis 1996, l'INSEE a mis en place un dispositif appelé « dispositif d'enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages ». Cette enquête analyse trois grands thèmes : le bruit, la pollution et la sécurité des biens publics (CRENNER in PUMAIN, MATTEI, 1998). Selon les derniers résultats, les habitants des grandes villes placent le bruit en tête des nuisances les plus difficiles à supporter, à cause principalement des transports (circulation automobile, ferroviaire ou aérienne)<sup>3</sup>. Quant à la pollution, elle est le fait principalement de la pollution atmosphérique engendrée par la circulation des véhicules. Pour cela, les pouvoirs publics ont mis en place un système de contrôle et de régulation visant à prévenir les « pics de pollution ». Ces mesures qui consistent à limiter la circulation automobile ou réduire la vitesse de circulation sont toujours mises en œuvre dans les grandes métropoles, pour le cas de la France.

---

<sup>3</sup> Des résultats de l'enquête permanente ont fait l'objet d'une publication de l'INSEE, « Mesurer la qualité de vie dans les grandes agglomérations », INSEE première, n° 868, 2002.

Cependant, tous les auteurs ayant étudié la métropolisation dans les grandes villes considèrent que l'effet le plus négatif de la métropolisation est celui des problèmes sociaux auxquels sont confrontés d'une part une partie des habitants des métropoles et d'autre part, la ville dans son ensemble à cause d'une ségrégation existante entre les quartiers. Pour faire état de ces problèmes, plusieurs termes sont apparus tels que ville « éclatée », « segmentée » ou « en miettes ». Les disparités sociales ont été largement analysées pour les trois villes globales désignées par Saskia SASSEN qui conclut son analyse en considérant que la régression sociale dans les villes est plus « dévastatrice que le déclin industriel au niveau national » (SASSEN, 1996). Les métropoles sont marquées par une ségrégation spatiale à partir de laquelle se dégagent les disparités sociales qui se traduisent par des taux de chômage élevés et un faible niveau de qualification de la population. Toutefois, ces processus ne sont pas apparus avec la métropolisation, puisque le phénomène urbain, comme l'indique Michel Bassand « a toujours été marqué par des inégalités sociales et spatiales » mais il convient que la métropolisation contribue à leur faire prendre une « ampleur toujours plus considérable » (BASSAND, 1997).

Ces effets négatifs de la métropolisation ont été répertoriés suite aux études sur les manifestations du processus dans les grandes villes. Se reproduisent-ils dans les villes de taille inférieure ?

## **2 La stratégie internationale des acteurs de la gestion métropolitaine**

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les métropoles sont à présent insérées dans des réseaux internationaux. Cette nouvelle hiérarchie urbaine les a placées sous le signe de la compétitivité et donc de la concurrence. Ces nouveaux enjeux ont été rapidement pris en compte par les acteurs métropolitains. A partir du milieu des années 1980, conscients de la nouvelle donne, les politiques publiques ont mis tous les moyens en œuvre pour transformer la ville selon les critères correspondant à une image de ville prospère, moderne et dynamique, comme le résume LE GALES : "Pour caricaturer, une ville française se doit de mettre en valeur les éléments suivants: modernité, dynamisme et qualité de la vie, nouvelles technologies et technopoles, laboratoire de recherche de haut niveau, des festivals culturels et une programmation culturelle "internationale", des réseaux de communication "avancés" (le câble), des "événements économiques"

(foires...), des éléments d'histoire et de tradition, des bâtiments d'architectes prestigieux symbolisant la modernité urbaine, un moyen de transport collectif résolument moderniste, une situation privilégiée au cœur de l'Europe, des services professionnels aux entreprises et une dimension internationale." (LE GALES, 1993).

Cette situation a impliqué l'apparition d'une nouvelle politique urbaine avec la mise en œuvre de politiques de marketing, et plus généralement, c'est une nouvelle forme de gouvernement des villes qui a vu le jour.

## **2.1 Le marketing urbain**

Depuis le milieu des années 1980, les villes se "vendent". Dans le contexte grandissant de l'internationalisation, les acteurs locaux ont développé des stratégies similaires à celles des entreprises, à partir desquelles les villes se positionnaient sur le marché des villes en vendant des réalisations et une image (ROSEMBERG, 2000). Cette image de marque apparaissait comme indispensable pour que la ville soit reconnue dans ce nouvel espace international dans lequel elle s'immisçait. Par conséquent, pour acquérir cette légitimité, seule la « structure médiatico-publicitaire » pouvait servir de vecteur (MONS, 1993). Dès lors, les campagnes de communication ont pris d'assaut les médias pour vendre les atouts et diffuser une image des métropoles. Ces actions se concrétisent par des campagnes d'affichage, des brochures, des spots de publicité... Ces moyens sont souvent accompagnés d'un slogan retentissant composé de qualificatifs évocateurs. Toutes les métropoles régionales ont lancé de vastes campagnes de communication. Pour mémoire, on peut citer Montpellier "la surdouée", Clermont-Ferrand "roule en tête"...

Toutefois, outre l'ambition de diffuser une nouvelle image dynamique de la ville, ces campagnes de diffusion servaient aussi à « légitimer la décision de projet » (ROSEMBERG, 2000). Les maires étaient dotés de nouveaux pouvoirs découlant des politiques de décentralisation du début des années 1980. Pour ancrer les villes dans le développement international, les gouvernements locaux ont mis en œuvre des projets urbains bâtis à partir des réalités économiques et des critères établis pour entrer dans la catégorie de ville internationale. Les campagnes de communication étaient donc conçues à la fois pour la « sphère » internationale mais aussi pour la population locale en vue de

leur expliquer les raisons des décisions et les travaux entrepris dans les villes. Ces campagnes résultaient de quatre objectifs essentiels (CHEVALIER, 1998). Tout d'abord, il s'agissait de donner une identité forte à la ville basée sur ses acquis historiques. Dans un second temps, les messages diffusés expliquaient que la ville ne pouvait s'insérer dans la modernité des villes européennes que par la réalisation de pôles technologiques, qui se traduisaient par les opérations de construction des technopôles. Ensuite, ces campagnes étaient menées pour légitimer l'élaboration de politiques culturelles prestigieuses qui nécessitaient des investissements dans des structures ou des manifestations culturelles afin de positionner la ville dans une dynamique intellectuelle. Enfin, le dernier objectif consistait à faire connaître et faire accepter les grands projets de développement de la ville voulus par les Maires. Ces objectifs reflétaient en fait les politiques de dotation d'équipements métropolitains qui mobilisaient d'importants investissements financiers.

En effet, dès le milieu des années 1980 mais surtout dans les années 1990, les métropoles ont été dotées d'équipements d'infrastructures correspondant aux normes métropolitaines mais aussi aux besoins de la croissance urbaine et de l'urbanisation. Selon le modèle venant des Etats-Unis, les équipements de superstructure font peu à peu leur apparition dans les métropoles. Ils concernent les aménagements qui permettent d'accueillir au sein des métropoles les manifestations culturelles, sportives, colloques, loisirs... C'est ainsi que sont apparus les grands stades couverts polyvalents, les centres d'exposition, des centres de congrès, les parcs à thèmes, les musées, etc. Concernant les nouveaux « besoins » de la ville métropolitaine, les transports en commun ont été les principaux bénéficiaires des investissements. Ces investissements ont consisté à doter l'agglomération de lignes de transport en commun en site propre, que ce soient par plusieurs lignes de métro ou de tramway. Ainsi, ce moyen de transport performant permet de décongestionner la ville, mais aussi de la relier plus facilement aux différents points essentiels qui la constituent à présent. Les infrastructures routières telles les rocades périphériques sont également l'objet de constructions importantes. L'accessibilité améliorée de la métropole lui offre deux atouts supplémentaires : sur le plan de son image, elle fait figure d'une ville moderne grâce aux nouvelles lignes de métro ou tramway. La construction de ces dernières est en plus l'occasion de procéder à des aménagements urbains qui sont intégrés comme une valeur architecturale de la ville. L'autre atout réside dans le fait que la métropole est devenue accessible à la fois à l'échelle extra et intra métropolitaine. Par conséquent, cet avantage est présenté comme

une plus-value pour attirer l'implantation d'activités et de nouveaux investissements au sein de l'agglomération.

Ces équipements entraînent-ils la métropolisation ou sont-ils des réponses aux mutations spatiales qu'elle produit ? Toutefois, leur construction dépend des acteurs métropolitains. Qui sont-ils et quels sont les moyens qu'ils mettent en place pour gérer la métropole contemporaine ?

## **2.2 Le gouvernement des métropoles**

Comme nous venons de le voir avec la mise en œuvre des politiques de marketing urbain, les maires des métropoles sont devenus des acteurs à part entière pour leur développement. En France, cette situation a été accentuée avec la politique de décentralisation appliquée au début des années 1980. Dotés de nouveaux pouvoirs, les maires ont innové dans leur gestion de la ville pour assurer son développement au regard des enjeux internationaux.

Depuis une quinzaine d'années, on assiste à une personnalisation du pouvoir et les maires se transforment en de véritables entrepreneurs. En effet, ils tendent à gérer les villes comme des entreprises. Les maires ont adopté des stratégies visant à présenter une situation économique et des finances de la ville correctes. La méthode la plus répandue a été celle de la concession. Les maires ont transféré une partie de la gestion des services urbains à des entreprises privées. Cela s'est relativement opéré dans les domaines de la gestion de l'eau, des parkings, de nettoyage et même pour la construction d'équipements métropolitains. Ce partenariat public-privé a permis aux maires de s'émanciper par rapport à l'Etat mais surtout, il a apporté les ressources financières supplémentaires à une époque de « pénurie ou de redistribution de l'argent public » (JOUVE, LEFÈVRE, 1999). Pour cela, les auteurs n'hésitent pas à dire que ces partenariats sont apparus comme une « solution quasi-miraculeuse ».

Ces partenariats ont contribué nettement au développement des métropoles. Toutefois, certaines opérations ont été à la source de dérives diverses dans lesquelles les profits ont

contribué en grande partie à la spéculation privée et non à l'intérêt de la ville. Maurice Goze parle d'une « montée en puissance des logiques de marché dans l'aménagement » qui se traduit par la seule recherche de l'image métropolitaine dans des opérations d'aménagement qui pour être efficaces, auraient dû faire l'objet d'approches pluridisciplinaires (GOZE, 1998). Toutefois, ce partenariat public-privé est bien ancré dans la gouvernance des villes et les élus locaux admettent cette dépendance. Certains auteurs affirment « qu'ils ont revêtu avec une aisance remarquable les vêtements du maire entrepreneur » (JOUVE, LEFEVRE, 2004). Dès lors, son objectif est d'arriver à faire émerger des projets communs entre les pouvoirs publics et le secteur privé pour déclencher des dynamiques urbaines sans que la logique de marché ne prenne le pas sur l'intérêt général. (BAGNASCO, LE GALES 1997).

Parallèlement à l'éclosion d'une gestion entrepreneuriale de leurs villes, les maires ont été amenés à composer leurs politiques de développement avec et pour l'agglomération de leur ville. En effet, l'étalement périurbain devient l'enjeu de la gouvernance urbaine. Toutefois, cet impératif est apparu en France avant les politiques de décentralisation puisque dès la fin des années 1960, l'Etat a créé les Communautés Urbaines dont l'objectif était de promouvoir une gestion d'ensemble des métropoles d'équilibre d'alors. Par la suite, les législateurs ont donné naissance à divers modes d'organisation comme les districts par exemple mais la fin des années 1990 et le début des années 2000 marquent une nouvelle étape dans la dynamique institutionnelle.

En effet, la promulgation de trois lois entre 1999 et 2000 a permis de doter les collectivités locales de nouveaux outils pour la gestion des territoires<sup>4</sup>. Ces trois lois complémentaires constituent le socle de la constitution des agglomérations françaises. Il est important d'en faire une présentation générale car elles ont façonné de grands changements dans les métropoles françaises. Dans les chapitres suivants relatifs aux terrains d'étude, nous verrons l'importance de la mise en application dans les villes françaises et nous pourrions parallèlement évaluer les bénéfices ou limites de ces

---

<sup>4</sup> Il s'agit des trois lois suivantes :

La loi du 25 juin 1999, Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dite « loi Voynet » ;

La loi du 12 juillet 1999, Loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « loi Chevènement » ;

La loi du 13 décembre 2000, Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « loi Gayssot ».

coopérations en les comparant à ceux qui existent dans les autres villes européennes étudiées.

De façon très générale, la loi Voynet concerne l'aménagement du territoire mais elle ajoute une dimension urbaine en mettant en œuvre les contrats d'agglomération. Ces contrats sont signés entre l'Etat, la région et l'agglomération dans le cadre du volet territorial d'un contrat de plan Etat-région. Il concerne les aires urbaines de plus de 50 000 habitants dont la ville centre accueille plus de 15 000 habitants. En fait, ce contrat dote les agglomérations de moyens pour mettre en œuvre les orientations définies au préalable dans le projet d'agglomération. Les champs d'application sont le développement économique, la cohésion sociale, la politique de la ville, les transports, le logement et l'environnement.

Concernant la loi Chevènement, elle permet une simplification de l'intercommunalité en instaurant les communautés d'agglomération, les communautés de communes et les communautés urbaines. Les métropoles sont dotées des communautés d'agglomération qui concernent des agglomérations de plus de 500 000 habitants. La particularité de cette structure intercommunale est que la détermination de son périmètre est le point de départ du processus de création. La communauté d'agglomération peut être créée suite à une demande formulée par plusieurs communes ou par une initiative du préfet. La recherche a priori du périmètre a été introduite dans le but de faire surgir des périmètres pertinents pour la gestion des agglomérations. Une fois constituées, ces communautés d'agglomération sont dotées de compétences obligatoires (développement économique, aménagement de l'espace communautaire, équilibre social et habitat, politique de la ville), de compétences facultatives (assainissement, eau, environnement, gestion des équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire). Cette structure institutionnelle donne naissance aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) qui sont donc en charge de la gestion de l'agglomération. Leurs ressources sont assurées par les quatre taxes et notamment par la Taxe Professionnelle Unique (TPU) qui met fin à la concurrence fiscale entre les communes d'une même agglomération. Par ailleurs, cette structure institutionnelle est menée par un conseil communautaire composé des membres des conseils municipaux des communes impliquées.

Enfin, la troisième loi dite « loi Gayssot » est destinée aux politiques urbaines. Elle modifie en profondeur le Code de l'urbanisme mais elle apporte surtout un renouveau de la planification urbaine en instaurant les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) qui viennent substituer les Schémas Directeurs. L'élaboration de ce document de planification donne lieu à une large concertation entre les différentes collectivités territoriales mais aussi avec le public, puisqu'il est soumis à une enquête publique. Globalement, le SCOT fixe les orientations fondamentales de l'aménagement dans un souci de préservation des développements urbains, de l'exercice des activités agricoles et des autres fonctions économiques. Il traite aussi de la préservation de la qualité de l'air, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains.

Ce nouveau cadre législatif français reflète les tendances de la gouvernance urbaine des métropoles contemporaines. Tout d'abord, la gestion des métropoles est le fait à présent de partenariats élargis qui se caractérisent par une mise en réseau des institutions et des acteurs agissant à différents niveaux territoriaux et aux statuts très divers (institutions, privé, associations...). Ensuite, le cadre d'intervention de ces partenariats s'est étendu par rapport aux cadres des politiques urbaines mises en œuvre jusque dans les années 1990. Alors que les documents d'urbanisme avaient pour principal objectif de maîtriser le cadre physique, les champs d'action sont à présent accrus et font une place importante aux stratégies d'accompagnement du développement économique, à l'organisation des flux intra-métropolitains, à la préservation de l'environnement, etc. Cette évolution est très importante car elle démontre que la ville constitue à présent un système complexe dans lequel des forces interagissent de façon simultanée. L'enjeu de la gestion métropolitaine consiste donc à maîtriser ces différentes forces en présence et d'en assurer leur développement de façon parallèle et équilibrée. Pour cela, comme l'indique François ASCHER, « la notion de projet est au cœur de ce nouvel urbanisme » (ASCHER, 1995).

En effet, la mise en place des SCOT en est un bon exemple. Le projet métropolitain est devenu en une décennie le point de convergence de l'ensemble des politiques urbaines. A cause des enjeux qu'il représente, il permet aux différents acteurs locaux (institutionnels, privés ou la société civile) d'engager des débats constructifs en prenant en compte l'ensemble des composantes de la métropole. Cette participation active de tous les acteurs s'inscrit en totale opposition avec la conception des anciens documents d'urbanismes. L'élaboration de ces documents était souvent à la source de conflits entre

l'Etat et les collectivités locales qui ne partageaient pas alors les mêmes intérêts. La concertation est aujourd'hui perçue comme une véritable valeur ajoutée au bénéfice du développement métropolitain puisqu'elle représente une position partagée par l'ensemble des acteurs. Certains vont même jusqu'à dire que la démarche d'élaboration du projet est plus importante que son produit final » (Urbanisme, 2005).

Toutefois, l'élaboration d'un projet doit faire face à plusieurs obstacles. Le premier d'entre eux est la constitution d'un périmètre pertinent. Ce périmètre est difficile à constituer à cause de l'étalement urbain qui a repoussé les limites de la ville. D'autre part, la coopération entre les élus locaux appartenant à une même agglomération est confrontée au jeu des oppositions politiques (ou politiciennes) mais aussi à une méfiance des élus des communes périphériques à l'égard de la commune centre. Le poids de cette dernière au sein de l'agglomération est à la source de nombreuses questions des maires et d'une partie des administrés. Les discours prononcés témoignent d'une crainte d'être absorbé par la ville centre, de devoir payer ses équipements et de ne plus avoir de pouvoir de décision sur sa propre commune. Le cas de la constitution de la communauté d'agglomération de Montpellier que nous analyserons ultérieurement en est la meilleure illustration.

Dès lors, deux autres questions primordiales pour le devenir des gouvernements métropolitains peuvent être soulevées. Il s'agit tout d'abord de la question du « leadership ». En effet, comme l'indique Christian Lefèvre, ces projets doivent être portés par des « entrepreneurs politiques » car le projet métropolitain vise à changer l'échelle du pouvoir pour le transférer sur un territoire plus vaste. (TECHNI.CITES, 2005). Dès lors, quels sont les acteurs engagés dans la concertation de l'élaboration du projet qui peuvent prendre ce rôle ? S'agit-il du Maire de la commune centre ou du président de la structure intercommunale, qui est souvent aussi le Maire de cette dite commune. Les études de cas des cinq capitales régionales nous permettront d'apporter des éléments de réponse à ces questions.

Enfin, le dernier enjeu auquel est confrontée la gouvernance métropolitaine est celui de la représentativité des nouvelles institutions. Comme nous l'avons vu antérieurement, pour le cas français, les membres des conseils d'agglomération sont issus des conseils municipaux des communes impliquées. Il ne s'agit pas de remettre en cause la légitimité

de ces représentants mais ces derniers ont été élus au cours d'un scrutin communal et non métropolitain. Par conséquent, certains acteurs ouvrent le débat sur l'instauration de modalités démocratiques nouvelles par la mise en place d'élections au suffrage universel direct des représentants institutionnels des agglomérations. Cette question reste en suspens mais elle semble être la clé de toute réussite d'un développement métropolitain plus efficient car selon François ASCHER, elle permettrait de « mettre en œuvre des choix collectifs, capables de provoquer une adhésion active des citoyens ». Cette absence de représentativité est-elle un frein au développement des projets dans les capitales régionales européennes ?

La métropolisation a conduit à l'émergence d'une nouvelle urbanité, à une prise de pouvoir accrue des acteurs locaux (aidés par la décentralisation administrative) et à la mise en place de nouvelles formes de gouvernance. Les métropoles contemporaines n'ont donc que peu d'éléments en commun avec celles des années 1960-1970. Toutefois, ces mutations se sont-elles produites de la même façon ? Les contextes nationaux ou locaux, liés à la situation socio-économique des métropoles et aux différents systèmes administratifs ont-ils eu une influence sur l'émergence des processus de métropolisation ? A travers l'analyse comparative des capitales régionales sélectionnées, nous allons pouvoir apporter des éléments de réponse à l'ensemble des questions soulevées jusqu'ici. Mais avant de procéder à l'analyse des mutations subies par les cinq métropoles étudiées, il convient de présenter au préalable la méthodologie utilisée pour la réalisation de cette recherche.

## **CHAPITRE 4 - Présentation du panel des villes étudiées en général et positionnement de ces villes par rapport à la problématique des processus de métropolisation en particulier**

Les processus de métropolisation sont apparentés au phénomène urbain majeur de ces 20 dernières années. Les villes sont entrées dans des changements si profonds que leurs nouveaux rôles et fonctions présentent des particularités qui étaient moins évidentes jusqu'alors. Afin d'identifier les formes que présentent réellement ces processus, l'analyse d'une catégorie de villes peut permettre de mieux comprendre leurs aspects.

Dans les chapitres précédents, les différentes analyses sur les processus de métropolisation existantes à ce jour ont été présentées. Plusieurs définitions de la métropolisation ont émané des différents travaux de géographes, urbanistes, aménageurs, économistes, sociologues. Les différentes études ont peu à peu commencé à définir ce concept, sans toutefois apporter des définitions précises. De plus, ce phénomène a été souvent étudié à partir du cas des très grandes villes. Par conséquent, les mutations subies par cette catégorie de villes ont été bien décrites.

Néanmoins, des changements similaires à ceux produits dans les grandes villes sont perceptibles dans les villes de taille inférieure. C'est pour cette raison que le travail de recherche a été consacré à une catégorie bien définie de villes afin d'apprécier si les phénomènes relevés dans les villes mondiales peuvent également se produire au niveau des villes de taille inférieure.

## **1 Le choix de la catégorie de villes étudiées**

### **1.1 Le choix des capitales régionales européennes dont l'agglomération est comprise entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants**

Afin de sélectionner les terrains d'étude, deux critères essentiels ont été décidés : le premier est d'ordre statistique du point de vue de la taille de la ville et le second est d'ordre administratif au regard des fonctions inhérentes aux villes étudiées.

Comme cela a été évoqué auparavant, les processus de métropolisation ont été bien analysés pour les grandes villes et les très grandes villes. Cependant, concernant les villes de taille « moyenne » en prenant comme référence l'armature urbaine européenne, elles ont peu fait l'objet d'études spécifiques au regard des processus de métropolisation.

Le critère démographique choisi est donc celui des villes dont l'agglomération est comprise entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants.

Le seuil des 500 000 habitants pourrait a priori ne pas avoir d'incidence sur la manifestation des processus de métropolisation dans les pays développés. Or, plusieurs travaux universitaires ont relevé la pertinence de ce seuil démographique pour qualifier une ville de métropole<sup>1</sup>. C'est dans cette catégorie de villes que l'on commence à rencontrer des services de tertiaire supérieurs au sein des activités de la ville et ces fonctions bien spécifiques sont utilisées pour mettre en évidence l'existence des processus de métropolisation.

De façon générale, les capitales régionales européennes représentent une catégorie de villes qui ont été « privilégiées » par les politiques publiques et qui par conséquent ont subi des évolutions conséquentes dans leurs rôles et fonctions depuis les années 1960. Lorsque ces villes ont été décrétées capitales d'une région administrative, elles ont été dotées de fonctions administratives qui les plaçaient à l'interface entre la capitale nationale et les villes de taille inférieure. Ce fait est vérifiable pour la plupart des villes

---

<sup>1</sup> Voir chapitre 2

étudiées et plus particulièrement pour le cas français. Ces fonctions ont été d'autant plus renforcées par la politique des métropoles d'équilibre.

De plus, la fonction administrative de capitale régionale apporte obligatoirement à la ville des fonctions de rang supérieur comme par exemple les Centres Hospitaliers Universitaires, les Universités, les Directions régionales des services de l'Etat, les Hôtels de Région.... Il est évident que ces activités impliquent obligatoirement des emplois spécifiques dans ces administrations, mais également des emplois induits de services répondant à ce marché explicite. Ces fonctions et emplois implantés dans les années 1960 occupent une place importante dans le développement de ces villes qui n'est pas à négliger.

Alors que dans les années 1960-1970 les rôles et les fonctions de ces villes se limitaient à un rôle de distribution (ou de redistribution) de services administratifs consolidés, elles se sont peu à peu insérées dans un système complexe se constituant à la fois comme une force économique et politique au sein d'un espace ouvert (par rapport à son arrière-pays régional administratif).

En effet, ces villes sont aujourd'hui perçues comme le moteur du développement économique. Comme nous le verrons dans les chapitres suivants, plusieurs politiques sont mises en place pour dynamiser leurs fonctions afin d'avoir un effet de levier pour entraîner la croissance économique. Cet intérêt porté par les politiques publiques nationales et depuis peu par les politiques européennes, démontre que ces villes développent des fonctions stratégiques pour un territoire qui n'est plus que régional mais aussi national et surtout international.

Les études de cas permettront de déceler quels ont été les impacts réels de ces politiques subies par les villes.

La catégorie administrative et le facteur démographique sont deux aspects importants dans le choix des villes étudiées. Ces deux aspects revêtent une importance particulière d'une part par rapport à l'évolution de la ville depuis la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle et d'autre part vis-à-vis des fonctions urbaines relevées dans chaque ville.

## 1.2 Le panel de villes étudiées

Le présent travail de recherches tente donc d'identifier et d'analyser les mutations urbaines qu'ont connues les villes sélectionnées et de déceler si elles s'apparentent ou non à des processus de métropolisation dans cinq capitales régionales européennes. Les villes sélectionnées sont Bordeaux, Montpellier et Toulouse pour la France, Bristol pour la Grande-Bretagne et Saragosse pour l'Espagne.

Ce panel a été établi en fonction de similitudes existantes entre ces villes : la taille démographique de leur agglomération d'une part mais aussi des facteurs socio-économiques, et également le fait qu'elles aient fait l'objet de politiques d'aménagement du territoire au niveau national.

Ces villes connaissent depuis les années 1980 des mutations profondes qui les ont peu à peu converties de ville régionale à ville internationale (ou du moins internationalisées). Comme cela sera décrit dans le chapitre suivant, leur croissance démographique et leur dynamisme économique au sein même de leurs pays respectifs rendent bien compte que les faits qui s'y produisent ne sont pas singuliers mais qu'ils répondent à une logique globale d'évolution de cette catégorie de villes.

Les similitudes sur le plan démographique, soit au niveau de la taille de l'agglomération, sont avérées pour quatre d'entre elles mais l'agglomération de Montpellier apparaît en-deçà des 500 000 habitants, du moins selon les limites statistiques du zonage en aire urbaine défini par l'INSEE. Toutefois, cette agglomération a été retenue car elle permet d'avoir une vision d'ensemble des trois principales métropoles du Sud de la France mais surtout, elle figure depuis les années 1990 à la tête des agglomérations françaises connaissant les plus forts taux de croissance démographique.

Sur le plan économique et le développement des activités, des tendances analogues peuvent aussi être perçues. Outre le fait d'avoir été bénéficiaires des politiques

d'aménagement du territoire dans les années 1960-1970<sup>2</sup>, ces métropoles ont accueilli dans les années 1970 et au début des années 1980 non seulement des institutions déconcentrées de l'Etat mais surtout des succursales de multinationales. Pour ne citer que quelques exemples, c'est le cas de l'usine Ford dans l'agglomération bordelaise, de General Motors à Saragosse, d'IBM à Montpellier, de Motorola à Toulouse, de Hewlett Packard à Bristol etc. Le choix d'implantation de ces succursales n'est pas le fruit du hasard et laisse présager que ces métropoles offraient déjà des avantages comparatifs intéressants. Mais plus généralement, l'implantation de ces multinationales a permis à ces métropoles de franchir un cap dans leur développement. Nous tenterons d'en dégager les principales conséquences.

## **2 Le choix de l'analyse comparative à l'échelle européenne : difficultés et apports**

### **2.1 Les difficultés méthodologiques rencontrées**

L'intérêt principal des recherches engagées sur les mutations urbaines résidait dans le fait de pouvoir confronter ces processus dans des villes européennes similaires. Etudier les changements urbains à une échelle nationale apporte certes un grand nombre d'éléments de réponse mais ne permet pas de pouvoir identifier et dissocier les tendances propres aux évolutions du pays à celles incombant à l'évolution globale de cette catégorie de villes dans un système internationalisé. Pour cela, lors de la définition de la problématique de recherche, le choix a été de privilégier une étude à caractère transnational. Le choix de l'analyse de cas comparative a été retenu au profit des cinq capitales régionales présentées précédemment.

Le choix des villes étudiées a constitué un premier obstacle, puisque d'autres capitales régionales auraient pu intégrer le panel : Nantes pour le cas français, Séville et Valence pour le cas espagnol, Florence pour le cas italien, Nuremberg pour

---

<sup>2</sup> Montpellier ne faisait pas partie des villes désignées métropoles d'équilibre dans les années 1960. Néanmoins, le littoral languedocien a été doté d'un plan d'aménagement dont Montpellier a inévitablement bénéficié de répercussions positives pour son développement (la construction de l'autoroute par exemple). Par ailleurs, ayant été désignée capitale régionale de la région Languedoc-Roussillon a été un atout considérable pour son expansion du fait même des fonctions et activités induites mais aussi au regard des deux autres villes de taille importante dans cette région qui sont Nîmes et Perpignan.

l'Allemagne....Malgré l'intérêt qu'aurait apporté un choix élargi à d'autres capitales régionales européennes, le recueil des informations sur le terrain d'une part et l'obstacle de la langue d'autre part auraient considérablement alourdi le travail voire le rendre irréalisable. Néanmoins, même si le panel des villes étudiées a été ramené à cinq analyses de cas et à trois pays différents, la difficulté de la tâche n'a pas été moindre. En effet, le travail de terrain a rapidement fait apparaître les difficultés d'une telle analyse qui avaient été préalablement envisagées lors de l'élaboration du sujet de recherche.

La principale difficulté a résidé dans le recueil des données statistiques. Afin de pouvoir travailler à partir de données similaires et harmonisées, il a été choisi de prendre comme principale référence les données issues des recensements nationaux de population. A ce sujet, le premier problème relevé provient du fait que les recensements de la population effectués en France, en Espagne et en Grande-Bretagne ne sont pas élaborés durant les mêmes années civiles. Comme cela apparaîtra dans l'ensemble des tableaux statistiques, et lorsque les données présentées feront état des trois derniers recensements de la population, les données pour chaque pays correspondront aux dates suivantes<sup>3</sup> :

- France : 1982, 1990, 1999;
- Espagne : 1981, 1991, 2001;
- Royaume-Uni : 1981, 1991, 2001.

Néanmoins, ce décalage temporel est moins problématique que les différences entre les variables issues du recensement et les résultats publiés. En effet, les définitions de chaque catégorie changent d'un pays à l'autre et les questionnaires distribués à la population proposent des enquêtes sur des éléments différents d'un pays à l'autre. Par exemple, si l'on considère les catégories socioprofessionnelles, la population prise en compte au niveau des tranches d'âges n'est pas la même dans chaque pays et les catégories existantes ne sont pas similaires. Dès lors, il n'est pas possible d'établir une analyse comparative réelle mais seule une analyse des tendances peut être réalisée.

Toutefois, la plus grande difficulté rencontrée est celle de la définition de la délimitation d'une agglomération à partir des statistiques. En prenant comme référence le cas français avec le zonage en aire urbaine, aucune équivalence n'a été rencontrée pour les cas

---

<sup>3</sup> Pour plus de lisibilité, les graphiques et tableaux élaborés à partir des données issues des recensements ne mentionnent que la décennie concernée. Par conséquent, sont mentionnées les dates de 1980, 1990 et 2000.

espagnol et britannique. Ce problème de délimitation de la ville a bien été étudié par les géographes. L'exemple le plus relevant est celui des travaux conduits par François Moriconi-Ebrard (MORICONI-EBRARD, 1994).

Dès lors, afin de pouvoir analyser les capitales régionales à travers une délimitation plus ou moins similaire, il a été décidé de sélectionner les périmètres qui permettraient de pouvoir prendre en compte la zone d'influence des métropoles. Pour les cinq capitales régionales, il était possible de sélectionner une délimitation administrative, soit un périmètre statistique ou encore une limite politique. Le choix s'est fait en fonction de chaque ville, en considérant le périmètre le plus représentatif de la zone d'influence de chaque métropole, englobant à la fois la ville fonctionnelle et l'espace sous influence de cette dernière au regard de la population venant y travailler.

Par conséquent, pour le cas français, c'est la délimitation de l'aire urbaine selon le découpage statistique issu du recensement de 1999 des trois métropoles étudiées qui a été sélectionné (LE JEANNIC, 1995) (annexe 1). Pour Bristol, c'est la délimitation administrative de l'ancien County of Avon qui a été divisé en quatre Unitary Authorities par le Local Government Act de 1992. Ce découpage est assimilé à l'aire d'influence de Bristol et est donc composé de l'Unitary Authority de Bristol, Bath et North East Somerset, South Gloucestershire et North Somerset (annexe 2). Et enfin, pour Saragosse, c'est le périmètre de la zone d'influence de la capitale régionale de l'Aragon défini dans le diagnostic établi et approuvé par l'association Ebropolis en 1998 qui a été retenu. (annexe 3)

Ces délimitations choisies pour les cinq métropoles regroupent donc une population comprise entre 500 000 et 1 000 000 de personnes. Les caractéristiques de chaque aire urbaine seront présentées dans les chapitres suivants, ainsi que les caractéristiques des autres délimitations existantes, principalement des limites politiques des agglomérations. Ces dernières sont plus restreintes du point de vue géographique mais c'est au sein de leur périmètre que d'importants éléments sont à analyser pour constater les processus de métropolisation.

## 2.2 Les apports de la comparaison européenne

Néanmoins, face à la difficulté de recueillir le même niveau d'information, surtout du point de vue des données statistiques, l'analyse comparative à l'échelle européenne initialement prévue a dû être ramenée à une analyse centrée sur les trois métropoles françaises. Les cas de Bristol et de Saragosse sont mis en confrontation à des phénomènes identifiés en France afin de distinguer si des tendances similaires ou totalement opposées se dégagent et ce en fonction du pays d'appartenance.

Par conséquent, l'objet de cette recherche n'est ni d'établir une monographie des métropoles sélectionnées ni d'établir un classement de ces villes en fonction de leur niveau de métropolisation. Face à la tendance générale de la métropolisation définie comme le processus de concentration des hommes et des activités dans les agglomérations, il s'agit de voir comment différents facteurs comme l'innovation, la sélectivité et l'excellence qui sont autant de critères jugés comme impulsant la métropolisation se manifestent et se sont manifestés dans ces villes.

Pour cela, une première analyse sur chaque terrain d'étude a été réalisée. Chaque déplacement a consisté à recueillir l'information disponible sur chaque métropole, à savoir les études et travaux universitaires d'une part et les documents publiés par les institutions métropolitaines d'autre part. Par ailleurs, des entretiens ont été effectués dans chaque métropole avec les universitaires<sup>4</sup> en centrant les échanges sur la transformation de la capitale régionale en métropole afin de pouvoir distinguer l'émergence des processus de métropolisation. Par la suite, et avec le développement de l'Internet, les recherches ont consisté à compléter et actualiser les informations recueillies sur le terrain et lors des entretiens à partir des documents diffusés par les diverses entités jouant un rôle dans la métropole.

Sur la base des données recueillies, l'analyse comparative transnationale permet de déceler des phénomènes du fonctionnement du système urbain européen. Lorsque les

---

<sup>4</sup> Pour chaque métropole étudiée, des entretiens ont été effectués avec les universitaires mentionnés ci-après :  
Bordeaux : Maurice Goze, Jean-Paul Charrié, Jean Marieu, Claude Lacour (2000)  
Bristol : Murray Stewart, Martin Boddy, Christine Lambert, Nick Oatley, Randall Smith, Keith Basset (1998)  
Montpellier : Jean-Paul Volle (2000)  
Zaragoza : José Luis Calvo Palacio (1998)

tendances relevées dans les métropoles sont mises en vis-à-vis, quelles soient en relation avec les évolutions démographiques, les caractéristiques de la population active ou encore les politiques publiques mises en place par les acteurs locaux, il est alors possible de déceler si les situations rencontrées sont le fait de situations locales ou nationales ou bien si elles sont caractéristiques aux villes insérées à présent dans le système urbain européen. De plus, travailler à l'échelle européenne et sur des villes appartenant à trois pays différents permet de confronter l'implication des acteurs locaux dans le développement métropolitain. En effet, ces trois pays présentent un système d'organisation administratif différent, avec des niveaux de décentralisation hétérogènes. Ainsi, les interventions à caractère économique, social, culturel opérées dans les villes permettent d'apprécier si la gestion (ou la gouvernance) des agglomérations selon différents modes de coopération répond efficacement aux nécessités du développement métropolitain.

Afin de mieux pouvoir cerner les descriptions des mutations qu'ont subies les cinq villes étudiées, il convient au préalable de mieux connaître le profil de chacune d'entre elles. Les cinq capitales régionales sélectionnées présentent toutes des spécificités à considérer avant d'analyser les changements qu'elles ont connus ces dernières décennies.

Avant de présenter brièvement chaque métropole, il convient de situer leur place dans l'armature urbaine européenne afin de mieux cerner leur positionnement, qui se révélera au fil de l'analyse des processus de métropolisation rencontrés dans ces villes tantôt comme un facteur d'entraînement ou bien de frein au développement des processus.

### **3 Présentation générale des métropoles étudiées**

#### **3.1 Le positionnement européen de ces capitales régionales**

Les classements des villes sont fréquents dans la presse depuis la seconde moitié des années 1980, date qui marquait le durcissement de la concurrence entre les villes du fait de leur entrée comme acteur à part entière dans la dynamique d'internationalisation. Plusieurs facteurs étaient en amont de cet engouement pour les palmarès des villes : l'internationalisation de l'économie, la prise de pouvoir des élus locaux avec la décentralisation, d'où découlaient le marketing urbain et la propagation des images du

dynamisme des villes, etc. Nombreux sont les palmarès édités dans les magazines nationaux et internationaux. Or, cette « mode » découlait d'une préoccupation partagée entre les gouvernements nationaux et locaux, les médias et les chercheurs dans un contexte d'internationalisation et d'intégration européenne. La concurrence pour attirer des investissements dans une ville d'où la maintenance ou la création d'emplois dans une conjoncture difficile devenait un des enjeux essentiels pour les acteurs à toutes les échelles.

Parallèlement aux publications de la presse, plusieurs équipes de recherche ont présenté à la fin des années 1980 début des années 1990 les résultats de leurs études sur le classement des villes européennes<sup>5</sup>. Ces études étaient toutes basées sur une méthodologie bien définie à partir d'une série de critères divers. Du fait de l'ancienneté de ces classements, il n'apparaît pas opportun de les étudier en détail puisque la situation de chaque ville a évolué depuis ces quinze dernières années mais il convient de préciser que les villes étudiées, lorsqu'elles étaient incluses dans les classements, apparaissaient dans les catégories de villes en voie d'internationalisation mais dont la situation ne permettait pas de les inclure dans les catégories de villes internationales jouant un rôle important dans la hiérarchie européenne du fait encore de leur dépendance vis-à-vis de leur capitale nationale mais aussi du fait des « faiblesses » socioéconomiques, de leur équipement, etc.

Toutefois, malgré l'abondance de ces classements et leurs résultats différents selon les méthodologies utilisées, il convient de prendre un point de repère pour savoir à quel niveau se situent les cinq métropoles régionales européennes étudiées. Les travaux conduits par l'équipe montpelliéraine ont été retenus car ils prennent en compte d'une part les cinq métropoles et d'autre part, alors qu'ils ont été menés pour une première fois à la fin des années 1980, ils ont été réactualisés au début des années 2000.

Effectivement, suite à une commande de la DATAR, l'étude sur « Les villes européennes » élaborée par l'équipe montpelliéraine du GIP Reclus et dirigée par Roger Brunet a été publiée en 1989 (BRUNET R. et al., 1989). La publication de ces travaux a

---

<sup>5</sup> De nombreuses publications sont parues en présentant un classement des villes européennes. Ces études correspondaient surtout aux préoccupations scientifiques de l'époque qui étaient de mesurer le degré d'internationalisation des villes européennes. Les principales études sont celles menées par Jean LABASSE (1981), Conti et Spriano (1990), l'équipe DELPHI, l'équipe NICE, SOLDATOS

donné suite à de nombreux débats mais surtout à la propagation du terme de la « banane bleue » pour identifier la « dorsale européenne » comme le présentait l'analyse. Cette étude a été élaborée à partir d'une analyse critériologique dans les 165 agglomérations européennes comptant plus de 200 000 habitants.

Les critères analysés étaient en relation avec l'économie, les communications, la recherche, la culture... A partir des 16 indicateurs recueillis dans ces différents domaines, une hiérarchie des villes européennes en 8 classes a été réalisée.

**Tableau 1: Le classement des villes européennes en 1989**

<b>Classe 1</b>	
Londres	83
Paris	81
<b>Classe 2</b>	
Milan	70
<b>Classe 3</b>	
Madrid	66
Munich, Francfort	65
Rome, Bruxelles, Barcelone	64
Amsterdam	63
<b>Classe 4</b>	
Manchester	58
Berlin, Hambourg	57
Stuttgart, Copenhague, Athènes	56
Rotterdam, Zurich	55
Turin	54
Lyon	53
Genève	52
<b>Classe 5</b>	
Birmingham, Cologne, Lisbonne	51
Glasgow	50
Vienne, Edimbourg	49
Marseille	48
Naples	47
Séville, Strasbourg	46
Bâle, Venise, Utrecht	45
Düsseldorf, Florence, Bologne, La Haye, Anvers, <u>Toulouse</u>	44
Valence, Gênes	43
<b>Classe 6</b>	
Bonn	42
Lille, Nice	41
<u>Bristol</u> , <u>Bordeaux</u> , Hanovre, Grenoble	40
<u>Montpellier</u> , Nantes, Dublin, Porto	39
Nuremberg, Eindhoven, Bilbao	38
Palerme, Bari, Mannheim	37
Liège, Leeds-Bradford, Rennes	36
Trieste, Essen	35
<b>Classe 7</b>	
<u>Saragosse</u> , Mayence-Wiesbaden	34
Liverpool, Southampton, Newcastle, Salonique, Tarente, Berne, Nancy, Lausanne	33
Karlsruhe, Brême, Gand, Rouen	32
Malaga, Padoue, Cagliari, Arnhem	31
Cardiff, Munster, Brunswick, Metz, Palma	30
Augsbourg	29
Angers, Vérone, Dortmund, Aix, Nimègue, Orléans, Clermont	28
Cadix, Catane, Parme, Groningue, Reims	27
Las Palmas, Valladolid, Grenade, Bochum, Tours	26
<b>Classe 8</b>	
Sarrebruck, Belfast, Vigo, Tarragone, Saint-Etienne	25
Cordoue, Murcie, Coventry, Alicante, Messine, Odense, Modène, Kiel, Aarhus, Kassel, Duisbourg, Harlem, Le Havre, Santa Cruz	24
Plymouth, Nottingham, Linz, Graz, Fribourg-Br., Wuppertal, Tilburg	23
Aberdeen, Saint-Sébastien, Caen, Reggio, Brescia, Bielefeld, Enschede, Dijon, Sheffield	22
Brest, Santander, Teesside, Hull, Pampelune, Livourne, Cannes, Amiens, Dordrecht	21
La Corogne, Oviedo, Leicester, Lübeck, Valenciennes	20
Le Mans, Lens, Gijon	19
Stoke-on-Trent, Charleroi, München-Gladbach	18

Source : tableau extrait de BRUNET Roger, Les villes européennes, DATAR, La Documentation française, 1989, 79 p.

Dans ce classement établi suite à la compilation des résultats obtenus sur l'ensemble des critères, les cinq villes étudiées se répartissaient dans trois classes : de la classe 5 pour la mieux « placée » à la classe 7.

Toulouse était la ville la mieux située dans ce classement puisqu'elle apparaissait dans la classe 5 que l'auteur qualifiait «... de villes connues, dont certaines fonctions au moins pèsent dans la compétition européenne ».

Dans la classe 6, les villes de Bristol, Bordeaux et Montpellier y figuraient comme faisant partie « ...d'une classe de villes de calibre « européen » ». concernant les villes françaises, l'auteur ajoutait qu'elles correspondaient au niveau national à des villes de « bon niveau, dotées de solides spécificités quoiqu'un ton au-dessous des précédentes ». Montpellier apparaissait comme une ville présentant un développement rapide notamment grâce aux activités scientifiques, technologiques et culturelles. Enfin Bristol était qualifiée de centre original et en croissance.

Quant à Saragosse, elle apparaissait dans la classe 7 qui comportait des villes « qui n'ont pas du tout les mêmes atouts ou les potentialités précédentes, et se noient un peu dans la masse. Toutes, pourtant, ont de bons rangs quelque part, sur lesquels elles pourraient sans doute construire une politique ». Toutefois, l'auteur ajoutait un commentaire positif pour Saragosse puisqu'il indiquait qu'elle n'était pas loin de la classe supérieure et qu'elle y accéderait probablement et dans peu de temps.

Ce classement et les commentaires qui s'y rapportaient pour les villes étudiées laissait percevoir que ces villes étaient certes dans un niveau très moyen à l'échelle européenne mais qu'elles présentaient des signes de développement et des potentialités qui étaient en train de se manifester.

Face aux mutations importantes qui se sont produites au cours de la décennie 1990, la DATAR a renouvelé sa commande et une nouvelle étude intitulée « Les villes européennes, analyse comparative » a été publiée en 2003 (ROZENBLAT, CICILLE, 2003). Comme l'indiquent les auteurs, cette étude est une « réactualisation » de celle menée en 1989 mais la comparaison des résultats entre les deux classements ne peut pas être établie du fait de la non similitude entre les critères utilisés pour les deux analyses d'une part et d'autre part, sur la mesure de ces mêmes indicateurs qui pour certains avaient été mesurés qualitativement dans la première étude alors que tous les critères ont été mesurés quantitativement dans la seconde.

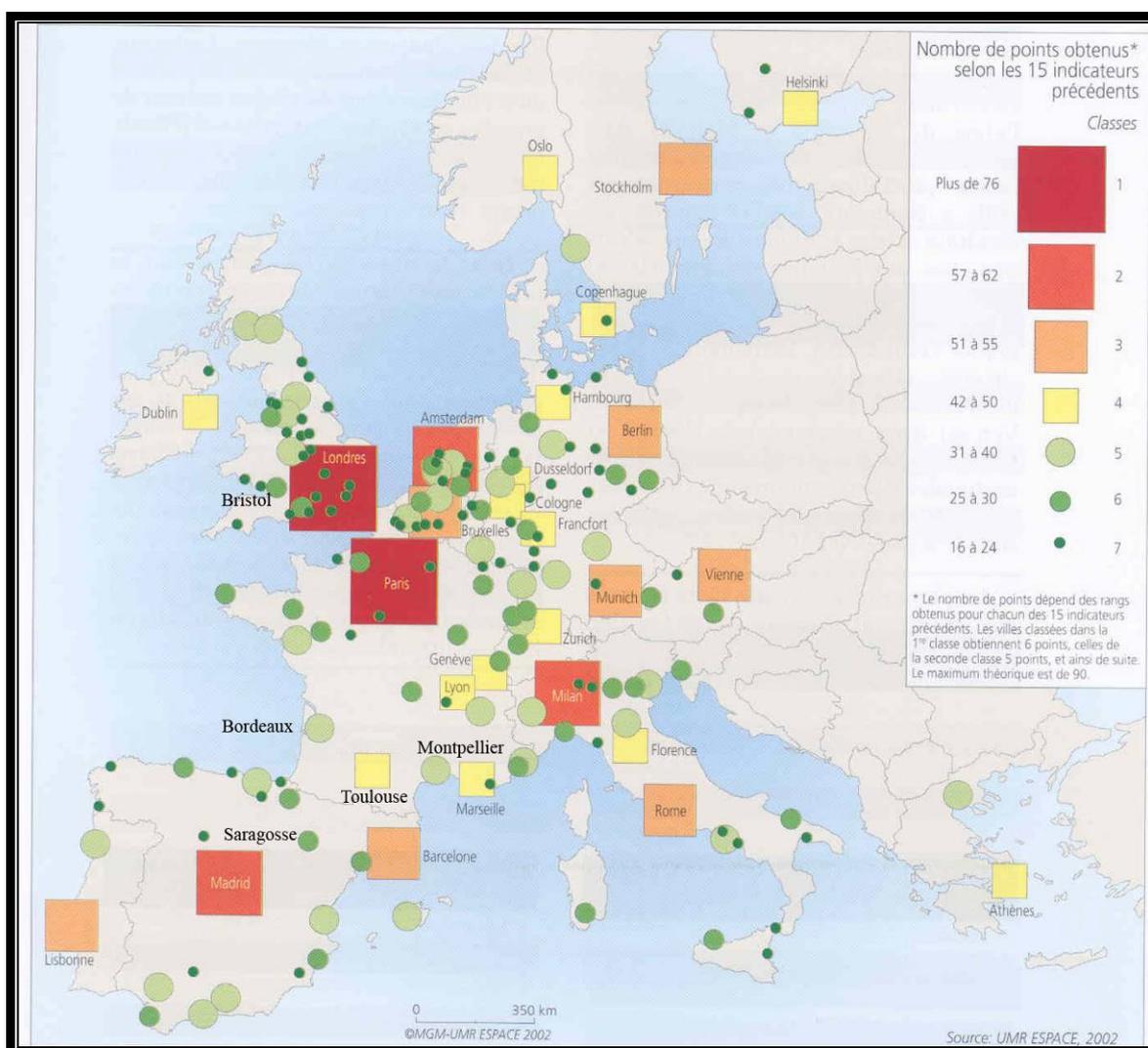
Les résultats de cette étude classent les 5 capitales régionales étudiées à nouveau dans trois classes différentes.

**Tableau 2: Le classement des villes européennes en 2003**

	Points	Rang
<b>Classe 1</b>		
Paris	81	1
Londres	76	2
<b>Classe 2</b>		
Madrid	62	3
Amsterdam	59	4
Milan	57	5
<b>Classe 3</b>		
Barcelone, Berlin, Rome	55	6
Bruxelles, Vienne	53	9
Munich, Stockholm	52	11
Lisbonne	51	13
<b>Classe 4</b>		
Athènes, Cologne	50	14
Copenhague	49	16
Dublin, Lyon	47	17
Francfort	46	19
Düsseldorf, Helsinki, Zurich	45	20
Florence, Hambourg, Marseille	44	23
Genève, Oslo	43	26
Toulouse	42	28
<b>Classe 5</b>		
Naples, Rotterdam, Stuttgart	40	29
Bologne	39	32
Edimbourg, Turin	38	33
Birmingham, Manchester, Strasbourg, Valence	37	35
Anvers, Bilbao, <u>Bordeaux</u> , Essen, Lille, Nice, Séville	36	39
Bâle, Glasgow, Göteborg, <u>Montpellier</u> , Nuremberg	35	46
Hanovre, Luxembourg, Venise	34	51
Leeds, Nantes, Porto, Salonique	33	54
Grenade, Palma de Majorque, Utrecht	32	58
Grenoble, Malaga	31	61
<b>Classe 6</b>		
Cannes, Rennes, Salzbourg, Vérone	30	63
Alicante, Bari, Gènes, Trieste	29	67
Dresde, La Haye, Munster, Nancy, <u>Saragosse</u>	28	71
Brême, <u>Bristol</u> , Dijon, Gand, Gijon, Leipzig, Padoue, Pampelune, Rouen	27	76
Aix-la-Chapelle, Angers, Cadix, Clermont-Ferrand, Eindhoven, Lausanne, Mulhouse, Palerme, Southampton, Tarragone, Wiesbaden	26	85
Berne, Brest, Cagliari, Fribourg, Graz, Liverpool	25	96
<b>Classe 7</b>		
Belfast, Cardiff, Catane, Cordoue, Karlsruhe, Leiden, Luton, Malmö, Mannheim, Rostock, Saint-Sébastien, Santander, Tampere, Tours, Valladolid, Vigo	24	102
Brunswick, Coventry, Darmstadt, Liège, Metz, Newcastle-upon-tyne, Nottingham, Reims, Toulon, Turku, Vitoria-Gasteiz	23	118
Brescia, La Corogne, Murcie	22	129
Augsburg, Bergame, Bielefeld, Bournemouth, Brighton, Halle, Le Havre, Leicester, Lübeck, Messine, Orléans, Portsmouth, Salerne, Tarente	21	132
Aldershot, Arnhem, Carrare, Charleroi, Enschede, Kassel, Kiel, Linz, Nimègue, Osnabrück	20	146
Blackpool, Breda, Coblenze, Haarlem, Heerlen, Saint-Étienne, Sarrebruck, Sheffield, Swansea	19	156
Caserte, Kingston, Middlesbrough, Preston, Southend-on-Sea	18	165
Chatham, Chemnitz, Derby, Erfurt, Magdebourg, Plymouth, Stocke-on-trent, Valenciennes	17	170
Béthune, Lens, Mons	16	178

**Source :** Tableau extrait de ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, Les villes européennes, DATAR, La Documentation française, 2003, 94 p.

**Figure 6: Cartographie des sept catégories de villes européennes en 2003**



Source : Carte extraite de ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, Les villes européennes, DATAR, La Documentation française, 2003, 94 p.

Toulouse est dans la classe 4, tout comme Lyon et Marseille qui pâtissent d'un mauvais classement pour « l'accueil de sièges sociaux de grandes multinationales mais aussi pour l'organisation des congrès internationaux et l'édition de revues scientifiques ». Toutefois, Toulouse bénéficie de façon positive de sa « dynamique démographique » et de sa « spécialisation universitaire ».

Dans la classe 5, figurent les villes de Bordeaux et Montpellier. Les villes figurant dans cette classe sont présentées comme des villes étant réputées grâce à la présence d'au moins une fonction de niveau européen mais qui n'ont pas le rayonnement des villes de la classe 4. Montpellier apparaît dans cette classe comme l'indiquent les auteurs aux côtés de Nice, Nantes et Grenoble dont le poids démographique est deux fois supérieur à celui de la capitale du Languedoc-Roussillon. Mais du fait du nombre d'étudiants recensés et de la qualité de la recherche, Montpellier entre dans la classe 5.

Quant à Bristol et Saragosse, elles apparaissent dans la classe 6 dans laquelle les villes qui y sont répertoriées sont qualifiées de villes ne jouant pas de fonction majeure au niveau européen comme l'indiquent les auteurs.

Au regard de ces deux études élaborées à une dizaine d'années d'intervalle, parmi les cinq métropoles étudiées, Toulouse s'avère être la mieux située au niveau européen. Viennent ensuite les deux autres villes françaises, Bordeaux et Montpellier qui pour cette dernière apparaît toujours bien classée malgré son poids démographique moindre par rapport aux autres villes répertoriées dans la même classe. Les classements de Saragosse et Bristol placent ces villes à un niveau « inférieur » par rapport aux métropoles françaises.

Même si ces classements permettent d'obtenir une idée du positionnement de chaque ville à l'échelle européenne, ils reflètent bien toutefois que ces métropoles peuvent être considérées comme des villes de troisième niveau au regard de la hiérarchie urbaine européenne. Ces métropoles ont des atouts, elles sont insérées plus ou moins dans l'international mais elles présentent encore des handicaps puisque leur place dans cet espace demeure encore faible voire fragile.

Toutefois, le positionnement européen de ces villes n'évacue pas l'existence de processus de métropolisation. Au contraire, si leurs rôles et fonctions ont évolué durant ces dix années, il apparaît évident que des phénomènes démographiques, économiques et politiques entrent en jeu dans le développement des métropoles. Ces phénomènes seront analysés en détail dans les chapitres suivants et permettront de constater s'il s'agit de processus de métropolisation.

Pour clore la présentation des métropoles étudiées, une brève présentation de chacune d'entre elles est proposée à titre de rappel. Une carte de localisation des activités et équipements essentiels qui seront abordés dans la seconde partie complète chaque exposé.

## 3.2 Bordeaux

Le nom de Bordeaux est mondialement connu. Depuis le XII<sup>ème</sup> siècle, cette ville est liée à son image traditionnelle du vin et du commerce. Cette réputation de capitale mondiale du vin, elle l'a construite grâce à son port et à son arrière-pays. Le commerce et principalement le commerce triangulaire a été à la source de son apogée du XVI<sup>ème</sup> au XVIII<sup>ème</sup> siècle. Ces fonctions commerciales ont été par la suite relayées par la Bourse. Ces périodes fastes ont laissé leurs marques dans la ville et son urbanisation. La place de la Bourse constitue encore aujourd'hui un des clichés de la ville. Mais au fil du temps, la capitale régionale de l'Aquitaine a connu des périodes difficiles, notamment lorsque son port a commencé à périliter, loin de la révolution industrielle.

Toutefois, le positionnement géographique de la ville a toujours joué en sa faveur. Loin des fronts de la première Guerre Mondiale, elle accueille les industries aéronautiques au début du XX<sup>ème</sup> siècle. Depuis, ce secteur s'est considérablement développé, grâce notamment à la politique des métropoles d'équilibre dont elle a été bénéficiaire dans les années 1960-1970. Durant cette période, cette capitale régionale du Sud-ouest français se développe grâce aux fonctions administratives, de recherche et des universités. Mais le développement de Bordeaux doit aussi être rattaché au rôle central qu'a joué Jacques Chaban-Delmas, maire de la ville de 1947 à 1995 car l'histoire de l'homme et de la ville sont directement liés. Cet acteur politique, leader incontesté dans la région urbaine de Bordeaux et fort de ses fonctions nationales (dont celles de Premier Ministre puis de Président de l'Assemblée Nationale) a contribué à la « renaissance bordelaise » des années 1970<sup>6</sup>. Mais à la fin des années 1980 et au début des années 1990, une certaine « fin de règne » se fait ressentir et le développement de la métropole en subit les conséquences. Plusieurs projets d'équipements métropolitains ne sont pas réalisés, comme par exemple la construction du métro. Par ailleurs, au cours de la période intercensitaire 1982-1990, Bordeaux perd sa place de 5<sup>ème</sup> agglomération française au bénéfice de sa « concurrente » proche, Toulouse. Cette situation amène certains à qualifier la métropole de « belle endormie », image quelque peu préjudiciable avant de rentrer dans le XXI<sup>ème</sup> siècle. Toutefois, depuis ces dernières années, il semblerait que cette image s'efface au profit d'un certain dynamisme insufflé suite à l'élection à la tête de la ville et de la Communauté

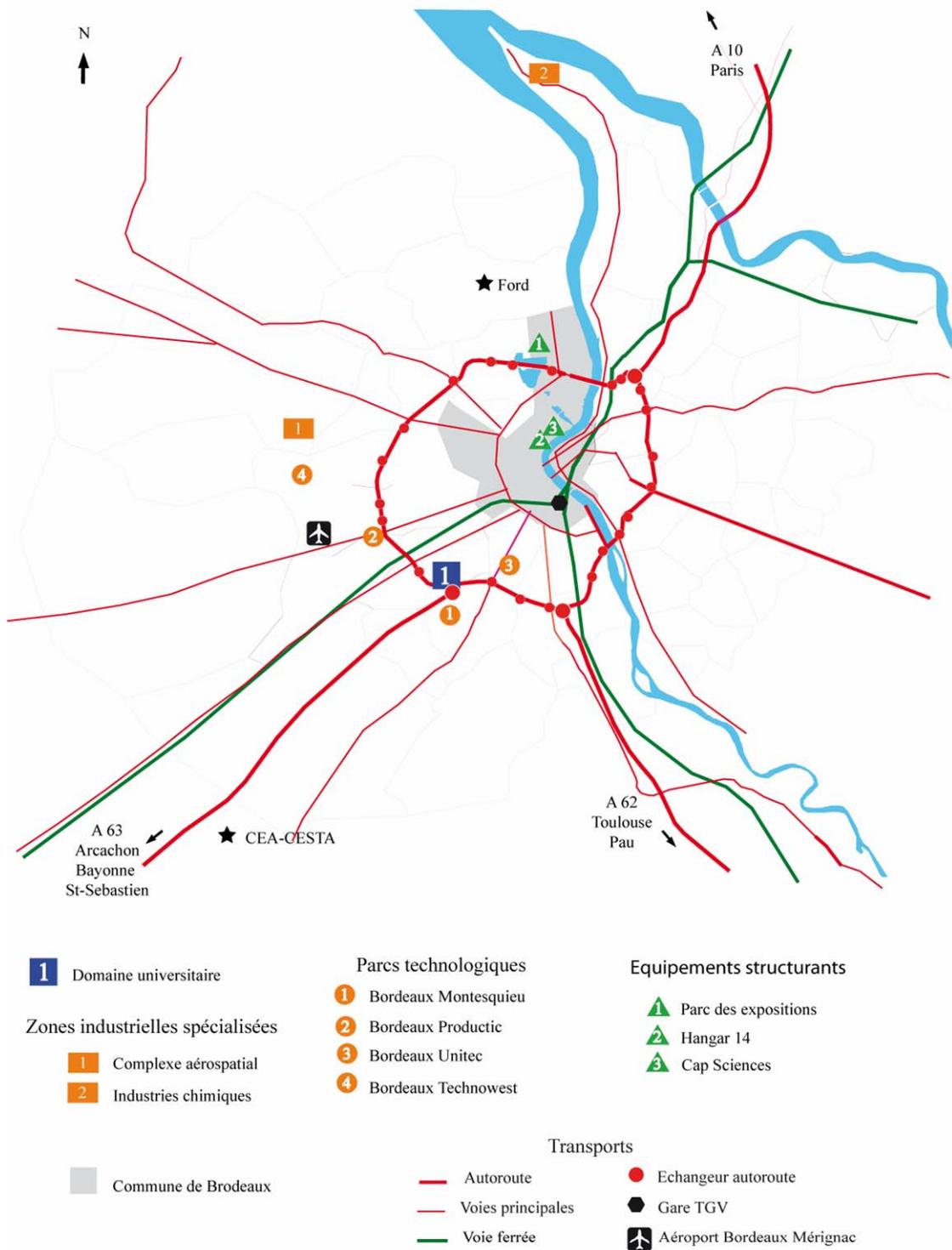
---

<sup>6</sup> Le rôle de Jacques Chaban-Delmas dans la métropole bordelaise, appelé aussi « système Chaban » est détaillé dans la contribution de Arthur Benz et Albrecht Frenzel dans JOUVE, LEFEVRE, 1999.

Urbaine d'un autre leader politique, Alain Juppé. Les projets urbains ont à nouveau été relancés et cette fois-ci réalisés. La construction du tramway et parallèlement l'aménagement de la ville et de ses quais a permis à la ville de rattraper son retard envers ses concurrentes et de se doter d'une image dynamique et moderne.

La capitale régionale de l'Aquitaine sera donc étudiée selon son périmètre de l'aire urbaine de 1999. Elle comptait plus de 925 000 habitants au recensement de 1999 et se plaçait alors au 7<sup>ème</sup> rang national dans l'armature urbaine. La métropole bordelaise est fortement tertiariée puisque plus de 78 % de ses emplois appartiennent à ce secteur. Les principales activités qui composent son système productif sont celles des hautes technologies, comme entre autres l'aéronautique, l'optique et les lasers et les biotechnologies. L'université joue un rôle important aussi dans l'agglomération puisqu'elle concentre 65 000 étudiants.

Figure 7: Carte de localisation de l'agglomération de Bordeaux



### 3.3 Bristol

Bristol est la capitale régionale de la région South-West de la Grande-Bretagne. Tout comme Bordeaux, elle doit son expansion à son port puisque du XIII<sup>ème</sup> au XVIII<sup>ème</sup> siècle, il était le second port anglais après Londres. Sa principale activité était également le commerce triangulaire qui consistait à la traite d'esclaves et aux échanges de canne à sucre, tabac, rhum et cacao. Traversée ensuite par des périodes fastes et d'autres plus difficiles, Bristol devient un centre industriel au XIX<sup>ème</sup> siècle. C'est à partir de cette époque que la population a commencé à croître considérablement et la ville s'est ainsi positionnée sur l'armature urbaine régionale mais aussi nationale. Le début du XX<sup>ème</sup> siècle marque le début d'une époque très importante pour le développement de la métropole, puisque dans les années 1930 les activités aéronautiques y sont introduites pour décentraliser une industrie d'importance stratégique. Bristol a été choisie par les autorités puisque depuis les années 1910, un entrepreneur local, Georges White avait décidé de créer une activité aéronautique à Filton, au nord de la ville. Mais avec la crise industrielle des années 1960-1970, la ville a perdu un grand nombre d'emplois industriels, notamment dans les industries du tabac et du papier. Toutefois, contrairement à ses homologues britanniques, la crise industrielle y a été moins forte. De nouvelles activités se sont peu à peu développées et ont contribué à absorber les pertes d'emplois industriels.

Aujourd'hui, Bristol est la 8<sup>ème</sup> agglomération du Royaume-Uni. Dans le cadre de notre travail, il a été choisi d'étudier cette métropole selon un périmètre politico-administratif. Anciennement identifiée par le County de l'Avon, l'agglomération de Bristol est depuis 1996<sup>7</sup> composée de 4 Unitary Authorities : Bristol, South Gloucester, Bath et North East Somerset, et North Somerset. Cette délimitation correspond au plus près à la zone d'influence directe de la métropole. Ainsi, en 2001, elle comptait 983 860 habitants. Sur le plan socio-économique, elle apparaît comme une métropole fortement tertiaisée avec 78,9 % des emplois dans ce secteur. Elle présente également un taux de chômage relativement bas, avec 3,6 % de la population. Ses principales activités économiques contemporaines se sont développées depuis les années 1970, sauf l'aéronautique et le secteur de la défense qui n'ont cessé de croître depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle. Ce secteur industriel constitue un des plus importants actuellement, mais les services financiers, les

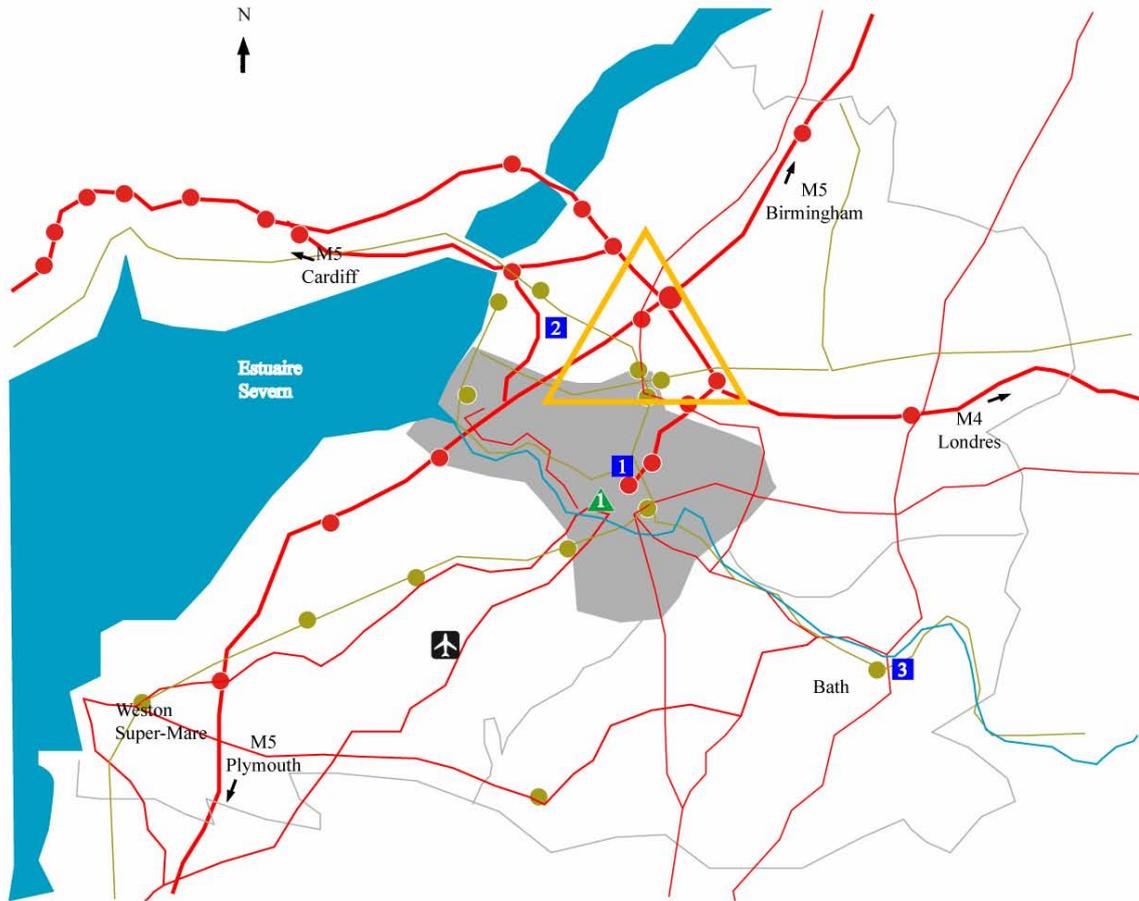
---

<sup>7</sup> Une réforme sur le Gouvernement Local en 1996 (Local Government Reform) a modifié les structures territoriales locales.

technologies de l'information et les industries créatives sont présentées comme étant le fleuron de la métropole contemporaine. L'Université joue un rôle important dans l'agglomération puisque 54 000 étudiants sont répartis dans les trois Universités qu'elle compte.

Bristol est perçue comme étant une des villes les plus dynamiques de la Grande-Bretagne. Quelles sont les raisons de cette situation ? Comme le montre la carte de localisation ci-après, la ville jouit d'une localisation géographique stratégique. Elle est positionnée au carrefour de l'autoroute M5 reliant le Nord et le Sud de l'Angleterre et de la M4 lui permettant d'accéder à Londres en 2 heures de trajet.

**Figure 8: Carte de localisation de l'agglomération de Bristol**



- |   |                              |   |   |
|---|------------------------------|---|---|
| <b>Universités</b>  |                              | <b>Zone d'activités</b>   | <b>Equipement structurant</b>   |
| <b>1</b>  | Université de Bristol        |  North Fringe      |  @t Bristol                        |
| <b>2</b>  | Université West of England   |   |   |
| <b>3</b>  | Université de Bath           |   |   |
| <b>Unitary Authority de Bristol</b>   |                              | <b>Transports</b>   |   |
|  | Unitary Authority de Bristol |  Autoroute         |  Echangeur autoroute               |
|   |                              |  Voies principales |  Gare                              |
|   |                              |  Voie ferrée       |  Aéroport international de Bristol |

### 3.4 Montpellier

Du panel des cinq villes étudiées, Montpellier est la seule à présenter une agglomération inférieure à 500 000 habitants. Toutefois, il a été décidé de passer outre ce seuil démographique car d'après les statistiques du recensement de 1999, l'aire urbaine présentait une population légèrement moindre avec 459 916 habitants mais surtout, elle était parmi les villes connaissant une croissance démographique la plus élevée au plan national. Le dynamisme montpelliérain, ou du moins l'image dynamique qui est véhiculée de la ville depuis les années 1980 nous a conduit à inclure la capitale régionale du Languedoc-Roussillon dans notre recherche.

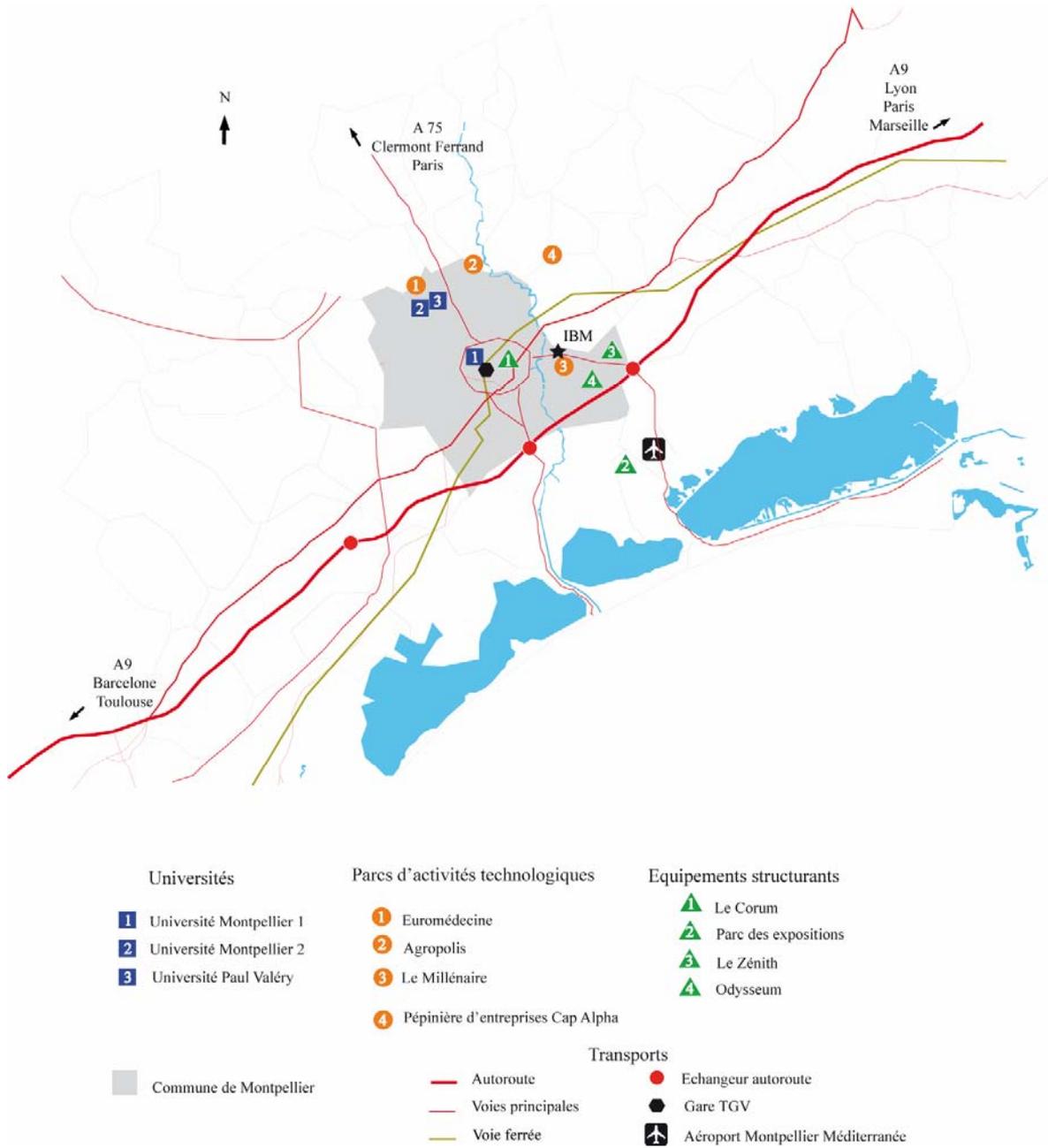
Tout comme les deux métropoles précédentes, Montpellier a connu dans son histoire des périodes fastes qui ont contribué à sa consolidation au sein du réseau urbain. C'est en 985 qu'apparaît le nom de Montpellier dans une donation du comté de Melgueil. Aux abords des grandes voies de communication (La Via Domitia, la route du sel, les ports de Lattes et de Mauguio), Montpellier connaît très vite un important développement économique et culturel. En effet, c'est au XII<sup>ème</sup> siècle que Montpellier a commencé à se doter d'un rôle important : elle a été le berceau des premières universités de médecine et de droit, ce qui lui a permis d'avoir une influence intellectuelle mais aussi économique avec la création d'une monnaie propre. La ville connaîtra un nouveau sursaut au XV<sup>ème</sup> siècle, grâce au grand argentier du roi Charles XII, Jacques Cœur. Mais une nouvelle période faste se présente à elle lorsqu'elle est devenue la capitale provinciale du Bas-Languedoc. Dès lors, apparaissent les hôtels particuliers et la ville s'embellit avec notamment au XVIII<sup>ème</sup> siècle, la promenade du Peyrou et l'Arc de Triomphe. La dernière période faste de son histoire a été celle de la vigne et du commerce du vin, au XIX<sup>ème</sup> siècle. La ville est rentière du sol viticole de son arrière-pays et sa croissance continue à se matérialiser dans son urbanisme avec l'édification des immeubles qui copient le style parisien Haussmannien. Toutefois, la crise du phylloxéra et la surproduction viticole du début du XX<sup>ème</sup> siècle vont marquer un tournant brutal dans la croissance de la ville. C'est le point de départ de 50 ans de stagnation où elle restera une petite ville de province sans réelle envergure.

Mais les années 1960 marquent un nouveau départ pour la ville. Même si elle n'a pas été bénéficiaire de la politique des métropoles d'équilibre, elle est définitivement décrétée capitale régionale de la région Languedoc-Roussillon au détriment de ses concurrentes,

Nîmes et Perpignan. Dès lors, son développement tertiaire et administratif prend forme. Par ailleurs, la mission d'aménagement du littoral languedocien lui procurera des retombées, notamment en matière d'infrastructures de communication. Mais son réel envol est marqué d'une part par l'implantation d'IBM en 1964, comme nous le verrons ultérieurement. D'autre part, l'arrivée en 1977 à la tête de la ville de son nouveau Maire en la personne de Georges Frêche marque le début des mutations contemporaines de la métropole. C'est alors qu'apparaît Montpellier « la surdouée », slogan qui marquera la ville dans les années 1980 et qui demeure encore aujourd'hui dans les discours. L'équipe municipale va mettre en place une stratégie globale de développement en reconsidérant l'évolution morphologique de la ville d'une part et son développement industriel grâce aux industries « propres » de pointe d'autre part.

Au début des années 2000, Montpellier se classait donc parmi les villes les plus dynamiques de France sur le plan démographique. Fortement tertiariée avec 84,6 % de ses emplois enregistrés dans ce secteur, Montpellier possède un secteur médico-pharmaceutique fort ainsi que celui de l'informatique et des TIC. Egalement ville universitaire, elle accueille 55 000 étudiants. Toutefois, des cinq villes étudiées, Montpellier est celle qui présente le plus fort taux de chômage avec 17,6 % de sa population active.

Figure 9: Carte de localisation de l'agglomération de Montpellier



### 3.5 Saragosse

L'histoire de la ville de Saragosse a commencé il y a plus de 2000 ans. Elle a la particularité d'avoir connu quatre cultures, l'ibérique, la romaine, l'arabe et la chrétienne, au cours desquelles la ville s'est peu à peu façonnée. A l'époque romaine, l'empereur Auguste créa une colonie militaire appelée César Auguste (« Caesaraugusta ») qui devint une des villes les plus importantes de l'Espagne Tarraconaise. Après avoir connu une certaine importance durant l'époque wisigothique, Saragosse dut capituler devant les arabes. C'est alors que la ville prit le nom de Sarakosta. Elle le garda jusqu'en 1118 lorsque Alphonse I le Batailleur la reconquiert pour les chrétiens. C'est alors que durant près de trois siècles, de la fin du XIIème au XVème que Saragosse entamera un grand destin historique en devenant la cour du Royaume d'Aragon. Durant le règne de Fernando el Católico, l'université a été fondée. Elle perdra de son prestige après l'unification des Royaumes d'Aragon et de Castille en 1469. Durant la guerre d'Indépendance (1808-1814), sa population s'est démarquée par une résistance à l'assaut des troupes napoléoniennes.

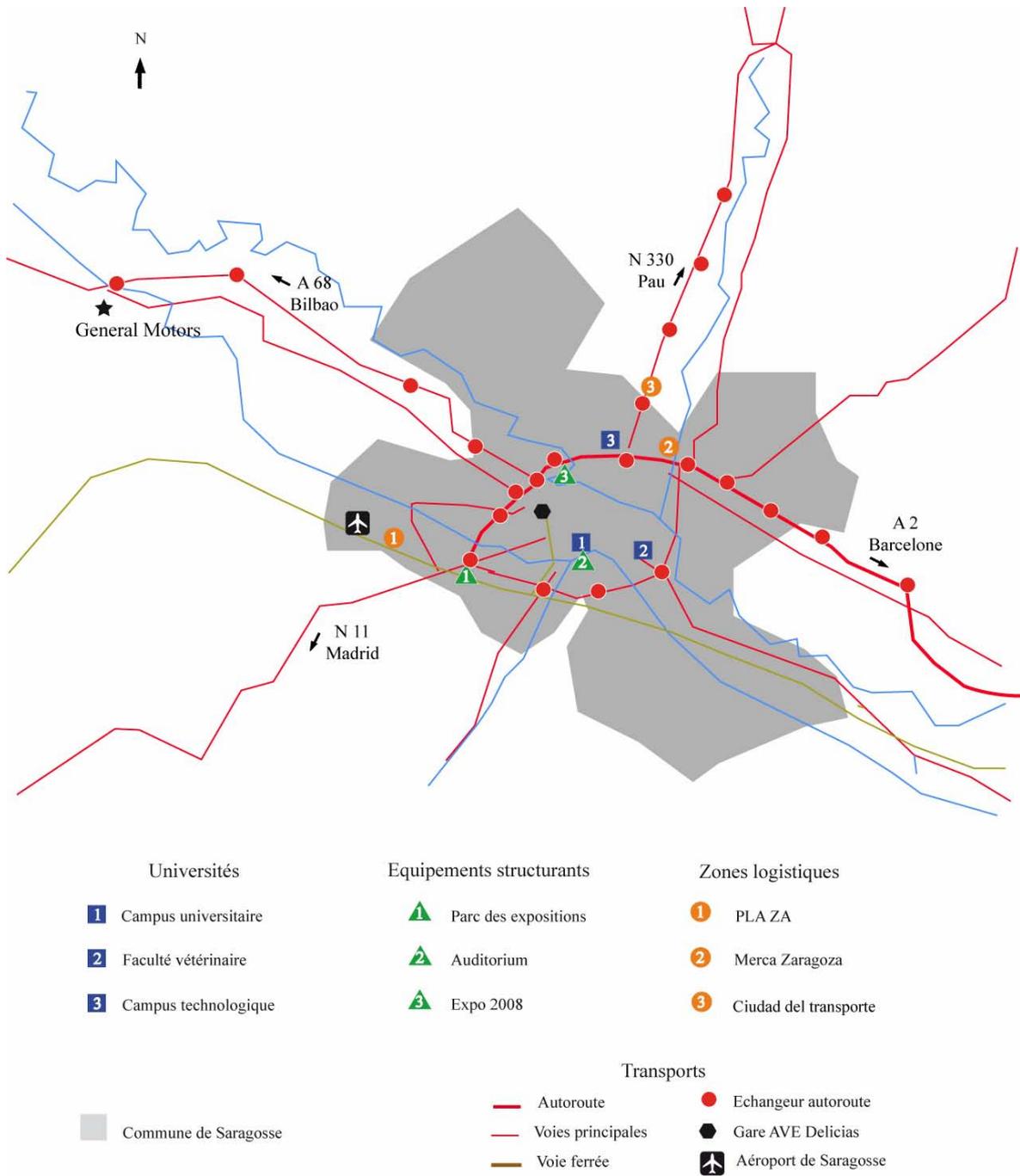
Sur le plan urbain, la succession de ces époques a laissé de nombreuses marques dans la ville et de nombreuses superpositions de l'architecture arabe et chrétienne. Sur l'ancienne mosquée musulmane, une cathédrale, la Seo a été dressée par les rois d'Aragon. Le palais arabe de l'Aljafería est redevenu résidence royale après la Reconquête, comme sous la domination arabe. Mais le cliché de Saragosse demeure la Basilique de Notre Dame du Pilar. On y conserve et vénère la colonne (pilar en castillan) sur laquelle la Vierge Marie serait apparue à l'apôtre saint Jacques en 40 après J.C. Pour cette raison, Saragosse est une ville de pèlerinage, elle accueille plus de 600 000 pèlerins chaque année.

Saragosse est la ville la plus importante de la vallée de l'Ebre. Cette position stratégique de carrefour entre quatre des plus grandes métropoles espagnoles que sont Bilbao, Madrid, Barcelone et Valence a commencé à lui donner une nouvelle force de développement au début des années 1980. En effet, grâce en partie à cette localisation, une usine de General Motors décide de s'implanter à la périphérie de la ville en 1983. Cette date marque le début d'un développement inespéré de la capitale de l'Aragon, sans toutefois lui permettre d'atteindre le niveau de ses homologues citées auparavant. Mais la décennie 1990 et le début des années 2000 marquent une nouvelle étape de l'expansion de la ville. L'arrivée du train à grande vitesse, (AVE) en 2003 puis l'élection de la ville comme siège de

l'Exposition internationale de 2008 ont apporté beaucoup d'espérances. La ville évolue à présent au rythme des préparatifs de cet événement mondial mais ses acteurs locaux se préoccupent aussi d'assurer parallèlement la diversification de son économie. La position stratégique de la ville au sein de la péninsule ibérique fait l'objet d'un grand projet, appelé PLA ZA, visant à la placer comme principale plate-forme logistique du Sud de l'Europe.

Saragosse est actuellement la 5<sup>ème</sup> agglomération espagnole avec plus de 670 000 habitants, selon le recensement de 2001 mais répond toujours à l'image de « capitale dans le désert ». En effet, la capitale concentre plus de la moitié de la population de l'Aragon.

Figure 10: Carte de localisation de l'agglomération de Saragosse



### 3.6 Toulouse

C'est sous le Royaume Wisigoth que Toulouse a connu sa première fonction de capitale. Elle la retrouvera durant le Moyen-âge, en tant que Capitale féodale de la dynastie des Comtes de Toulouse, les Raimond (de 850 à 1249). Mais c'est au cours des XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles que Toulouse embrasse sa première fonction de ville internationale grâce à son or bleu. En effet, la ville est au centre de la production du pastel sur le Continent européen, jusqu'en 1560 date à laquelle le déclin de cette activité est provoqué par l'arrivée de l'indigo venu d'Outre mer. Cette période a toutefois marqué la ville puisque le centre historique actuel date de cette époque, tout comme les nombreux hôtels particuliers en briques roses qui y ont été érigés par les marchands de pastel.

La ville connaîtra une nouvelle période d'essor, entre le XVII<sup>ème</sup> siècle et le milieu du XIX<sup>ème</sup>, grâce à la culture et au négoce du blé provenant de son arrière-pays. Cette période se traduit aussi par l'embellissement de la ville dirigé par la bourgeoisie rentière du sol. Comme Bordeaux, Toulouse restera éloignée de la révolution industrielle mais du fait de son positionnement géographique, elle sera le refuge des entreprises pendant la première Guerre Mondiale pour la fabrication d'explosifs. Mais cette époque marque surtout le début de l'aéronautique, avec l'installation de la société Latécoère, puis la création de la société Dewoitine. L'Aéropostale contribuera dans l'entre-deux guerre à conforter le secteur aéronautique toulousain. La véritable expansion du secteur commencera après la seconde Guerre Mondiale, et surtout dans les années 1960 avec la politique des métropoles d'équilibre. Le pôle toulousain de l'industrie aéronautique et spatiale est renforcé et accueille à travers les vagues successives de déconcentration les grandes entreprises de ce secteur. Depuis, le secteur aéronautique et spatial conduit le destin de Toulouse, jalonné de périodes de crises mais aussi de succès qu'elle partage notamment avec Bristol pour l'élaboration du Concorde. Parallèlement, Toulouse est aussi promulguée au rang de capitale régionale de la région Midi-Pyrénées, avec en conséquence le développement des activités administratives inhérentes.

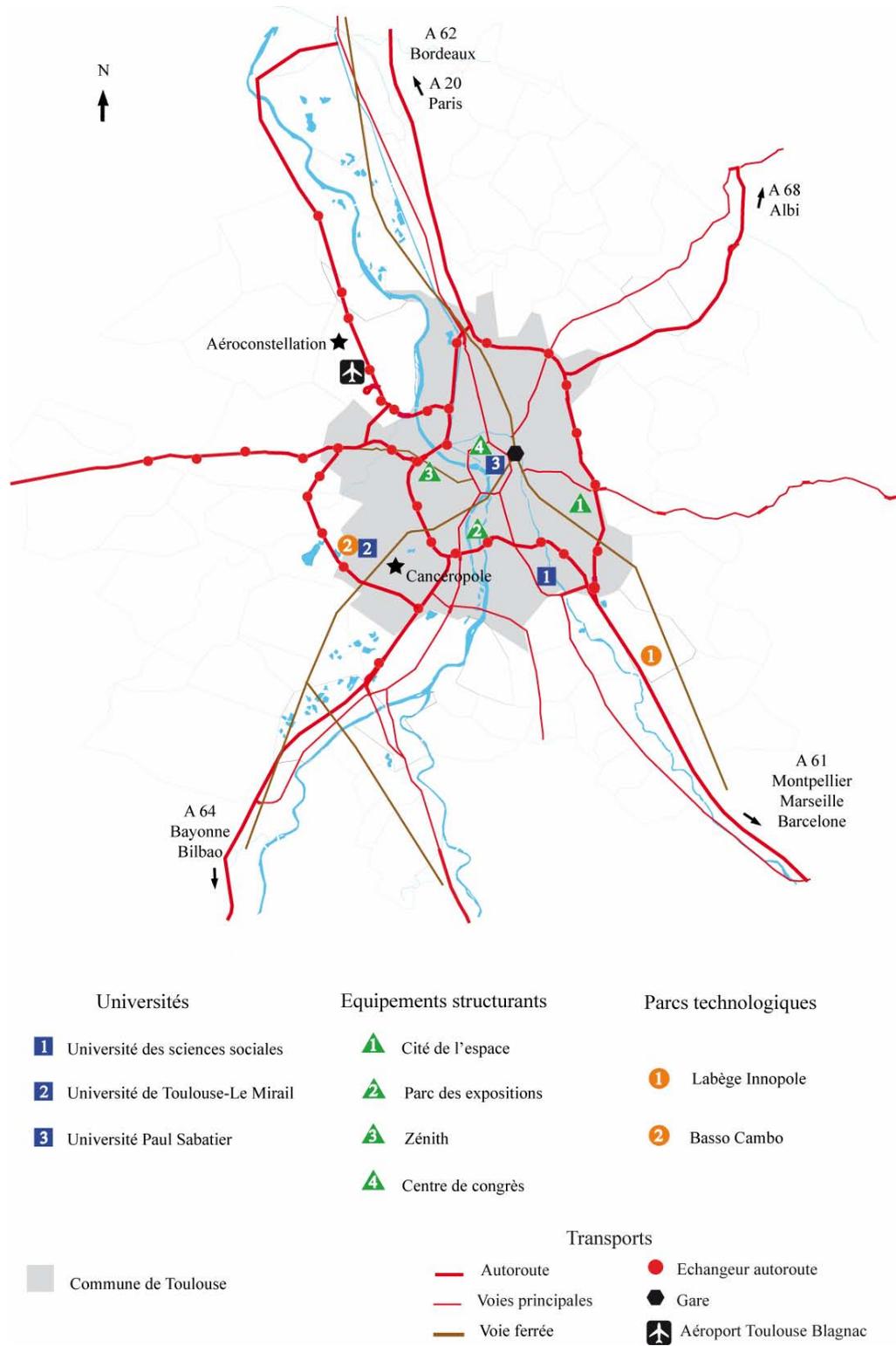
Depuis quelques années, Toulouse jouit d'une image dynamique et même du titre de « capitale européenne de l'aéronautique » pour certains. Fortement tertiariée avec 77,4 %

des emplois de l'aire urbaine appartenant au secteur des services, Toulouse commence à engager des politiques de diversification de ses activités à travers les biotechnologies notamment, afin que son économie soit moins dépendante du secteur aéronautique et spatial. Toulouse présente l'atout d'être le premier pôle universitaire de Province avec 115 000 étudiants répartis dans ses universités et grandes écoles.

La métropole est donc entrée dans une phase dynamique de son développement, en se dotant d'une image moderne qui a peu à peu remplacé celle du cliché de la ville du rugby et du cassoulet ! Toutefois, elle a été marquée par la plus grande catastrophe industrielle à suite à l'explosion de l'usine AZF le 21 septembre 2001. Mais les acteurs publics tentent depuis de cicatrifier cette blessure avec l'impulsion de grands projets, comme celui du Cancéropôle que nous évoquerons ultérieurement.

Au final, Toulouse est aujourd'hui la 5<sup>ème</sup> aire urbaine française avec plus de 960 000 habitants.

Figure 11: Carte de localisation de l'agglomération de Toulouse



**Tableau 3: Données générales sur les cinq métropoles étudiées**

	<b>BORDEAUX</b>	<b>BRISTOL</b>	<b>MONTPELLIER</b>	<b>SARAGOSSE</b>	<b>TOULOUSE</b>
<b>Localisation</b>					
Capitale régionale de la région	Aquitaine	South-West	Languedoc-Roussillon	Aragon	Midi-Pyrénées
Nombre d'habitants de la région	2 908 359	4 928 434	2 295 648	1 204 215	2 551 687
<b>Rang national aire urbaine</b>	7 <sup>ème</sup>	8 <sup>ème</sup>	15 <sup>ème</sup>	5 <sup>ème</sup>	5 <sup>ème</sup>
<b>Démographie - Nombre d'habitants</b>					
Aire urbaine	925 253	983 860	459 916	671 437	964 797
Commune centre	215 363	380 615	225 392	614 905	390 350
Superficie aire urbaine (en km <sup>2</sup> )	3 842,97	1 332,00	1 461,68	2 514,00	4 015,18
Nombre de communes de l'aire urbaine	191	NC	93	25	342
<b>Economie</b>					
Taux d'activité	56,5	69	53,1	56,6	57,1
Taux de chômage	14,5	3,6	17,6	11,5	13,9
% d'emplois dans les secteurs d'activité					
agriculture	2,9	0,9	1,6	1,5	1,6
industrie	13,7	13,4	8,5	24,0	15,4
construction	5,2	6,8	5,3	8,0	5,6
tertiaire	78,2	78,9	84,6	66,5	77,4
<b>Enseignement supérieur</b>					
Nombre d'étudiants	65 000	54 000	55 000	31 000	115 000
<b>Transports</b>					
nombre de passagers aéroport en 2005	3 101 098	4 200 000	1 310 913	381 849	5 799 536
<b>Principaux secteurs d'activités selon les institutions locales</b>	vin / agroalimentaire / optique-laser/ aéronautique / électronique / matériaux thermostructuraux / biotechnologies / TIC / centres d'appels / services aux entreprises / universités	aérospatial-défense / technologies de l'environnement / media et industries créatives / TIC / services financiers / imprimerie et emballage / tourisme	haute technologie / chimie fine / secteur médico-pharmaceutique / informatique et TIC / congrès / parcs d'activités	Plate-forme logistique / industrie automobile / machines et appareils électriques / foires-congrès-expositions / universités	aéronautique / spatial / électronique / informatique / biotechnologies-santé / universités / systèmes embarqués / tourisme / congrès
	<a href="http://www.bordeaux.fr">www.bordeaux.fr</a> <a href="http://www.lacub.com">www.lacub.com</a>	<a href="http://www.bristol-city.gov.uk">www.bristol-city.gov.uk</a> <a href="http://www.westofengland.org">www.westofengland.org</a>	<a href="http://www.montpellier.fr">www.montpellier.fr</a> <a href="http://www.montpellier-agglo.com">www.montpellier-agglo.com</a>	<a href="http://www.zaragozaopen.com">www.zaragozaopen.com</a> <a href="http://www.ebropolis.es">www.ebropolis.es</a>	<a href="http://www.mairie-toulouse.fr">www.mairie-toulouse.fr</a> <a href="http://www.grandtoulouse.org">www.grandtoulouse.org</a>

Les processus de métropolisation ont donc bouleversé les métropoles, à la fois dans leur morphologie, leur caractère économique et social tout comme sur le plan environnemental et politique. Nous avons vu jusqu'à présent que ces caractéristiques étaient décrites au regard des analyses menées sur les changements subis par les très grandes villes. Les métropoles moyennes européennes sont-elles confrontées à la même situation ? D'après les dernières analyses menées par Guy Baudelle et Olivier David<sup>6</sup>, il semblerait au regard du cas français que la catégorie des métropoles que nous avons choisi d'étudier sont entrées durant la dernière décennie dans l'ère de la métropolisation :

"Le poids de l'aire urbaine de Paris dans l'ensemble de la population des aires urbaines diminue lentement (- 4,9% de 1982 à 1999, tout comme celui des agglomérations millionnaires Aix-Marseille, Lyon, et Lille) au profit des métropoles régionales de rang immédiatement inférieur. Le développement de ces dernières traduit peut-être une seconde phase de métropolisation, d'abord réservée dans un premier temps aux plus grandes d'entre elles et aux capitales... Les mêmes processus en ayant assuré la prééminence (l'innovation, technologique, l'externalisation de emplois engendrant le développement des services aux entreprises) se seraient ensuite diffusé aux autres métropoles du système urbain national."

Pourrons-nous vérifier cette affirmation à travers l'analyse des métropoles de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Toulouse et Saragosse ?

---

<sup>6</sup> Guy BAUELLE et Olivier DAVID, Les dynamiques démographiques en France : une exception parmi les pays développés ? *Historiens et Géographes*, n° 395, 2006.

**SECONDE PARTIE – La métropolisation a-t-elle atteint les capitales régionales européennes de taille moyenne ?**

La métropolisation est présentée comme étant le fait urbain majeur contemporain. Nous avons relevé dans la première partie le contexte de l'émergence de ce néologisme et les principales analyses pluridisciplinaires dont il a fait l'objet pour les très grandes villes. Il convient de confronter à présent ce concept à nos terrains d'étude, à savoir les cinq capitales régionales européennes. C'est sur la base d'une analyse comparative des tendances qui se dégagent à Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse que va se construire cette seconde partie.

Afin de percevoir si les mutations subies par ces cinq métropoles s'apparentent aux processus de métropolisation décrits auparavant, une série de critères a été sélectionnée. Une première analyse sera constituée par l'évolution démographique des métropoles dans le but de vérifier si elles concentrent et polarisent la population, en comparant les données statistiques à celles détenues par leurs régions et pays respectifs. Les tendances relevées seront ensuite approfondies par une étude des profils des métropolitains. Leur « identité » sera analysée grâce à leur âge, leur niveau de formation mais surtout aux emplois qu'ils occupent. Le capital humain sera-t-il un révélateur de l'existence de processus de métropolisation ? Nous poursuivrons notre recherche en abordant les aspects économiques des métropoles et principalement grâce à une approche diachronique de l'évolution de leur appareil productif. Nous pourrons dès lors considérer si les activités de ces métropoles leur ont permis de s'intégrer dans l'économie mondiale et de se positionner comme véritable hub au sein de ces réseaux. Cet aspect sera complété par l'observation des réseaux de communication de ces métropoles. Nous serons alors en mesure de déterminer leur rôle au sein de la sphère internationale. Le dernier aspect que nous aborderons sera déterminant pour notre recherche et il concerne le jeu des acteurs et les politiques qu'ils mettent en œuvre au sein de ces métropoles. Traduisent-ils l'existence de processus de métropolisation ? Les actions entreprises les impulsent-ils ou les accompagnent-ils ?

## CHAPITRE 5 – Une démographie caractéristique

Le processus de métropolisation est communément associé à la croissance démographique. Comme nous l'avons vu dans la première partie, il est vrai que la croissance urbaine et plus particulièrement les résultats du recensement de la population de 1990 en France ont été à la source de l'utilisation du néologisme métropolisation qui s'est peu à peu immiscé dans le champ conceptuel.

Dans le panel des villes étudiées, dont l'agglomération est comprise entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants, quelles ont été les évolutions démographiques depuis les années 1980 ? Que révèlent les tendances rencontrées et sont-elles uniquement à imputer à un phénomène de métropolisation, ou en sont-elles une des caractéristiques constitutives ?

Afin de mesurer l'implication des évolutions démographiques dans les processus de métropolisation des villes étudiées, l'étude de l'évolution de la population au cours des trois derniers recensements de la population correspondant à une période de 20 années va nous permettre de confronter les questionnements ci-dessus aux villes étudiées. Pour cela, plusieurs séries statistiques seront abordées : celles concernant les aires urbaines mais aussi celles des régions et pays respectifs des villes afin d'évaluer la situation de la concentration et polarisation de la population dans les métropoles. Dès lors, il conviendra d'approfondir l'analyse des mutations démographiques en se focalisant sur les composantes de ces dernières, à savoir les causes de la croissance de la population. Un dernier point permettra de compléter le profil démographique des métropoles et plus particulièrement des métropolitains à travers les données sur les catégories de population par tranches d'âges. Ainsi, l'ensemble des tendances démographiques relevées dans chacune des métropoles apportera une première vision sur la structure de la population métropolitaine et par conséquent sur les atouts éventuels qu'elle peut représenter pour le dynamisme des villes étudiées.

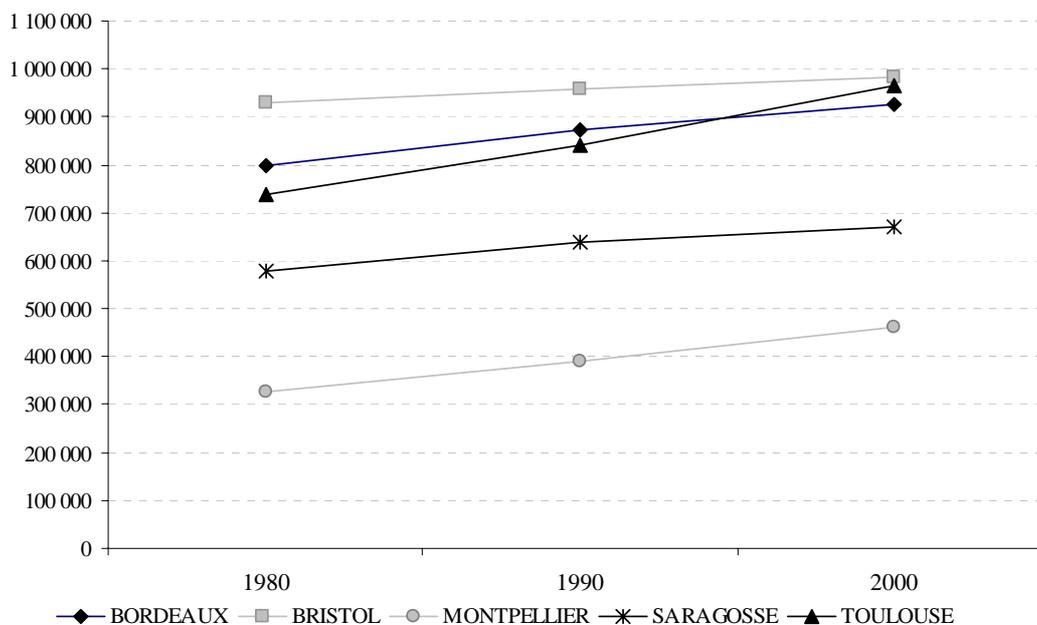
## 1 Le dynamisme démographique des métropoles

Afin d'appréhender l'influence des mouvements démographiques comme facteur éventuel de manifestation de processus de métropolisation pour les villes étudiées, il convient de s'intéresser à la situation des aires urbaines en général pour relever leur dynamisme. Cependant, en comparant ces données à celles relevées pour les régions et les pays respectifs de chaque capitale régionale, il sera alors possible de mesurer réellement le dynamisme démographique et la concentration et polarisation des hommes, phénomènes présentés comme révélateurs de l'existence de processus de métropolisation.

### 1.1 Des agglomérations en forte croissance démographique

En prenant comme référence la population comptée dans chaque aire urbaine lors des trois derniers recensements de la population, il apparaît très nettement que ces cinq métropoles n'ont cessé de voir croître leur population. Néanmoins, même si la tendance générale est à la hausse, chaque aire urbaine connaît une évolution différente.

Figure 12: Population des aires urbaines aux trois derniers recensements de la population



Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

Face aux résultats des recensements sur cette période de 20 ans, deux groupes de métropoles apparaissent : les métropoles françaises d'une part, caractérisées par une croissance sans précédent, et les métropoles de Bristol et Saragosse, connaissant une croissance démographique mais à un moindre degré d'autre part.

Les taux d'évolution intercensitaires entre 1982-1990 et 1990-1999 sont surprenants pour Montpellier et Toulouse puisqu'ils dépassent respectivement les 18 % et 14 % de hausse. Pour Bordeaux, les taux d'évolution sont importants mais moindres puisqu'ils sont de 8,9 % pour l'avant dernière période intercensitaire et de 6,2 % pour la dernière. La métropole espagnole connaît également des taux d'évolution remarquables mais alors que la croissance dépassait les 10 % entre le recensement de 1980 et de 1990, elle diminue de moitié entre 1990 et 2000, atteignant 5 %. En revanche, du panel des villes étudiées, Bristol est l'aire urbaine qui a connu les plus faibles taux : 3 % entre 1981 et 1991 pour descendre à 2,8 % entre 1991 et 2001.

Le dynamisme démographique des trois métropoles françaises confirme bien la prise en compte de ce phénomène dans l'analyse des recensements de la population, et particulièrement celui de 1990 qui a contribué à développer l'utilisation du néologisme métropolisation. Cependant, la croissance démographique relative des métropoles britannique et espagnole tend plutôt à démontrer une croissance urbaine « qui suit son cours » normalement.

Finalement, si lors des recensements du début des années 1980 et 1990, le classement croissant de la population des aires urbaines laissait apparaître Montpellier en 5<sup>ème</sup> position, suivie de Saragosse, Toulouse, Bordeaux et Bristol, le dernier recensement respecte le même ordre sauf pour Bordeaux et Toulouse puisque la première a été dépassée par la seconde.

Ces statistiques de l'évolution démographique des aires urbaines démontrent donc soit un dynamisme démographique conséquent (pour les métropoles françaises) soit un dynamisme relatif (pour les métropoles espagnole et britannique). Ces données ne permettent pas de tirer des conclusions significatives. Elles témoignent certes d'une situation de croissance mais ne permettent pas de mesurer l'ampleur réelle du

phénomène. Pour cela, il convient d'approfondir l'analyse statistique en comparant les taux de croissance relevés à ceux enregistrés pour les mêmes périodes intercensitaires aux régions respectives de chaque capitale régionale ainsi qu'au taux d'évolution de leurs pays.

## 1.2 Une évidente concentration et polarisation de la population à toutes les échelles

La réalité de la force de concentration et polarisation des aires urbaines des capitales régionales par rapport à leurs régions et pays respectifs se mesure en comparant les taux d'évolution démographique relevés pour chaque territoire concerné.

**Tableau 4: Evolution démographique des aires urbaines et de leurs régions et pays respectifs**

	POPULATION			EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE	
	1980	1990	2000	1980-1990 %	1990-2000 %
BORDEAUX	799 897	871 234	925 253	8,9	6,2
AQUITAINE	2 656 544	2 795 830	2 908 359	5,2	4,0
MONTPELLIER	328 210	388 747	459 916	18,4	18,3
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1 926 514	2 114 985	2 295 648	9,8	8,5
TOULOUSE	737 448	841 152	964 797	14,1	14,7
MIDI-PYRENEES	2 325 319	2 430 663	2 551 687	4,5	5,0
FRANCE	54 334 871	56 615 155	58 518 395	4,2	3,4
BRISTOL	928 692	956 672	983 860	3,0	2,8
SOUTH-WEST	4 381 400	4 611 442	4 928 458	5,3	6,9
ANGLETERRE - PAYS DE GALLE	49 016 600	49 890 278	52 041 916	1,8	4,3
SARAGOSSE	577 191	639 091	671 437	10,7	5,1
ARAGON	1 196 952	1 188 817	1 204 215	-0,7	1,3
ESPAGNE	37 677 044	38 872 268	40 847 371	3,2	5,1

Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

De ces taux d'évolution enregistrés pour les capitales régionales, leurs régions et pays respectifs au cours des trois derniers recensements, trois situations distinctes se détachent.

Les métropoles françaises continuent à présenter une situation de dynamisme démographique considérable. Alors que le taux d'évolution de la population de la France

métropolitaine atteignait 4,2 % entre 1982 et 1990 et 3,4 % entre 1990 et 1999, les métropoles enregistraient des taux d'évolution minimum deux fois supérieurs pour Bordeaux (8,9 % pour la période 1982-1990 et 6,2 % pour la période 1990- 1999).

Pour Toulouse, l'aire urbaine présentait des taux de 10 points environ supérieurs aux taux d'évolution nationaux et Montpellier dépassait ces évolutions avec des taux supérieurs à 18 %, soit plus de 14 points des taux nationaux.

Les trois métropoles du Sud de la France se démarquent depuis les derniers recensements pour leur dynamisme démographique. Effectivement, Bordeaux, Montpellier et Toulouse figurent en tête des classements des villes connaissant la croissance démographique la plus élevée du territoire métropolitain depuis les derniers recensements de la population. Selon les résultats du recensement de 1999<sup>1</sup>, sur la base du découpage en aires urbaines, les 3 métropoles font partie du groupe des 11 métropoles françaises qui ont totalisé à elles seules entre 1990 et 1999 la moitié de l'accroissement de la population. Plus précisément, l'aire urbaine de Toulouse se classe en seconde position derrière Paris avec 6,5 % de contribution à la croissance démographique. Montpellier suit en 4<sup>ème</sup> position avec 3,7 % et Bordeaux en 8<sup>ème</sup> position avec 2,8 %. Par conséquent, Toulouse occupe la 5<sup>ème</sup> place dans la hiérarchie des aires urbaines françaises, suivie de Bordeaux en 7<sup>ème</sup> position et Montpellier en 15<sup>ème</sup> position.

Ce dynamisme des trois métropoles françaises au regard des évolutions démographiques nationales se retrouve également à l'échelle régionale. Pour chacune des capitales régionales, leurs taux d'évolution sont bien supérieurs à ceux enregistrés par leurs régions respectives, même si ces dernières figurent en tête des régions françaises ayant connu les hausses démographiques les plus importantes durant ces vingt dernières années. Ceci est particulièrement vrai pour la Région Languedoc-Roussillon qui est la première région française à connaître les taux d'augmentation de sa population les plus élevés depuis vingt ans. La région Midi-Pyrénées est la sixième région et l'Aquitaine la huitième.<sup>2</sup>

La situation de Saragosse en Espagne est différente. Alors que l'aire urbaine présentait un taux d'évolution de 7 points supérieur au taux d'évolution national entre 1980 et

---

<sup>1</sup> Ces résultats nationaux sont extraits des bulletins INSEE PREMIERE, n° 692, janvier 2000 et n° 766, avril 2001.

<sup>2</sup> INSEE PREMIERE, n° 664, juillet 1999.

1990, cette situation ne s'est pas reproduite lors du dernier recensement : le taux de croissance national est similaire à celui de la métropole (5,1 % pour le premier et 5,1 % pour le second). Même si la capitale régionale demeure tout aussi dynamique sur ces vingt années par rapport à l'évolution nationale espagnole, la situation est totalement différente au regard des statistiques régionales. En effet, après avoir connu un déclin démographique dans les années 1980 (- 0,7 % entre 1980 et 1990), la situation s'est renversée au cours des années 1990 puisque l'Aragon a enregistré un taux de croissance de 1,3 %.

Saragosse présente donc la spécificité d'être une capitale régionale dynamique qui a connu une croissance démographique très importante puis qui s'est ensuite stabilisée pour se rapprocher du taux moyen d'évolution national. Mais le fait le plus important est qu'elle se trouve au cœur d'une région qui connaît des difficultés notoires en matière de démographie depuis plus d'un siècle. Sur la base d'une analyse présentant les évolutions à long terme de la population espagnole (1860-2000), une équipe de chercheurs détache le cas unique de l'Aragon, dont la démographie des trois Provinces<sup>3</sup> (Provincias) qui composent la région n'a cessé de décroître, sauf celle de la capitale régionale : « *Sans la ville de Saragosse, l'ensemble de l'Aragon serait actuellement un authentique désert démographique, et seule la vitalité qu'a connue cette ville a permis des chiffres globaux de croissance qui dans un autre sens occultent le grave processus de dépeuplement qu'a connu une grande partie de l'Aragon* » (COLLANTE GUTIEREZ, PINILLA NAVARRO, 2003). Toutefois, les auteurs ajoutent également que cette déprise démographique est aussi liée aux caractéristiques géographiques de la région : une grande partie du territoire est montagneux et les zones de montagne espagnoles ont connu une évolution démographique très négative. Effectivement, la province de Teruel est au cœur du Système Ibérique, tout comme les provinces voisines de Cuenca, Soria et Guadalajara. Ces provinces, auxquelles s'ajoute la province de Huesca, sont celles qui présentent les densités de population les plus basses de cette partie de l'Espagne. C'est donc au cours des évolutions démographiques sur le XX<sup>ème</sup> siècle que la capitale de l'Aragon a peu à peu conforté sa qualification de « capitale dans le désert ».

La métropole britannique présente une situation différente. Contrairement aux autres aires urbaines, Bristol est la seule à présenter lors des deux dernières périodes

---

<sup>3</sup> La Provincia est un territoire politico-administratif équivalent au département français.

intercensitaires des taux d'évolution certes positifs mais inférieurs à ceux enregistrés par la région. De surcroît, cette situation s'est accentuée lors du dernier recensement : alors que le taux d'évolution de Bristol s'élevait à 3 % pour l'avant dernière période intercensitaire, celui de la région South-West était de 5,3 %. Pour la dernière période intercensitaire, le taux d'évolution de l'aire urbaine a légèrement diminué puisqu'il est de 2,8 % alors que celui de la région a augmenté pour atteindre presque les 7 % de croissance. Finalement, au regard de la situation britannique, Bristol a présenté un dynamisme plus important entre les années 1980 et 1990 alors qu'entre 1990 et 2000, l'Angleterre et le Pays de Galles ont connu une croissance démographique de 4,3 % alors que celle de Bristol n'a atteint que 2,8 %. Ces chiffres amènent à penser directement au processus de « counter urbanisation » qu'ont connu les villes britanniques. Toutefois, le cas de Bristol est considéré à part dans ce processus, comme le souligne Martin BODDY (BODDY, 2003) dans la publication présentant les résultats d'une étude nationale sur les villes du Royaume-Uni : *« Donc, dans le cas de Bristol, le changement de population n'est pas représentatif d'un simple processus de contre-urbanisation ou de désurbanisation; c'est en fait un décalage de la population vers le bas de la hiérarchie urbaine. Plus exactement, cela a représenté un processus de décentralisation localisée principalement au sein de la même ville-région fonctionnelle et auquel s'est superposé l'impact différentiel d'une immigration venue d'au-delà de la ville-région ».*

Les descriptions de ces trois types de situations relevées permettent de dresser de premières conclusions significatives sur l'impact que produisent les évolutions démographiques sur la transformation des métropoles.

Tout d'abord, une fois encore, il apparaît nettement que les taux d'évolution démographique relevés pour les métropoles françaises étudiées et comparés à ceux des régions et du pays attestent une concentration et polarisation de la population au sein des aires urbaines. Cette spécificité française, au regard de la situation de Bristol et Saragosse explique également pourquoi cette situation a donné lieu à la généralisation du néologisme métropolisation pour spécifier cette tendance démographique qui venait bousculer les évolutions antérieures. On comprend alors pourquoi le terme métropolisation a d'abord été utilisé principalement dans la recherche francophone.

Concernant la situation des deux autres métropoles européennes, leur situation spécifique au sein même de leur région ou pays nous a permis de constater que le dynamisme démographique de la capitale régionale entraîne automatiquement le dynamisme démographique régional mais que la situation inverse, à savoir que les évolutions enregistrées par une région ne se répercutent pas aussi automatiquement au sein de la principale aire urbaine (ou région urbaine) régionale.

Donc, ces premières conclusions nous amènent à penser que le facteur démographique joue un rôle important dans le développement des processus de métropolisation dans leur aspect concentration et polarisation de la population.

Finalement, pour conforter la force de concentration et de polarisation des métropoles au sein de leur région, le rapport entre la part de la population de l'aire urbaine et la part de la population de la région apporte de nouveaux éléments.

**Tableau 5: Evolution de la part de la population de chaque aire urbaine par rapport à la population régionale**

	Part de la population de l'aire urbaine dans la population de la région (en %)		
	1980	1990	2000
BORDEAUX AQUITAINE	30,1	31,2	31,8
BRISTOL SOUTH-WEST	21,2	20,7	20,0
MONTPELLIER LANGUEDOC-ROUSSILLON	17,0	18,4	20,0
SARAGOSSE ARAGON	48,2	53,8	55,8
TOULOUSE MIDI-PYRENEES	31,7	34,6	37,8

Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

Deux catégories de métropoles se dégagent de ces statistiques. D'une part, Bristol présente une situation singulière puisque des cinq villes étudiées, c'est la seule qui connaît une diminution légère mais constante du poids démographique de la métropole par rapport à la région South-West. Il est vrai que la région South-West est une des régions les plus dynamiques sur le plan démographique et qu'un grand nombre de nouveaux arrivants s'installent hors de la zone métropolitaine. Toutefois, la part de la population de Bristol dans la région n'est pas négligeable puisqu'elle s'élève à 20 %.

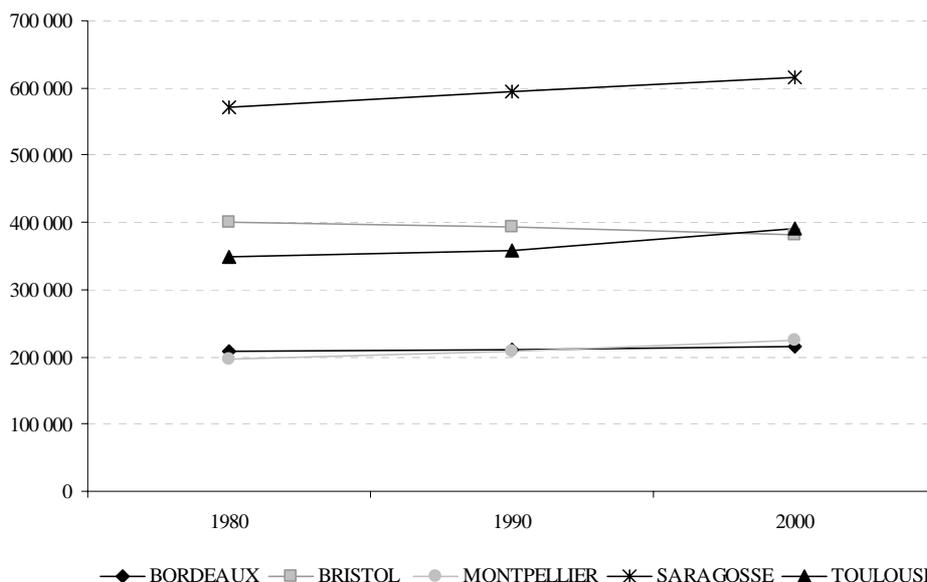
Les quatre autres métropoles connaissent la tendance inverse. Même si la situation de chaque ville n'est pas comparable puisqu'elle correspond aux évolutions démographiques de chaque région, on constate toutefois que de 1980 à 2000, la part de la population des métropoles par rapport à la population de la région n'a cessé d'augmenter. Bordeaux est la métropole qui a connu la plus faible évolution durant ces vingt ans puisque la part de sa population représentait 30,1 % en 1980 de la population de l'Aquitaine et qu'elle s'élevait à 31,8 % en 2000. La part de la population de Montpellier par rapport au Languedoc-Roussillon a augmenté de 3 points entre 1980 et 2000. La part de la population de Montpellier par rapport à la région est similaire à celle de Bristol, soit 20 %. Dans ce cas également, l'attractivité démographique générale de la région peut expliquer ce pourcentage moins élevé que pour les autres métropoles.

Toutefois, Toulouse et Saragosse se détachent nettement dans ces rapports de population. En effet, Toulouse regroupait en 2000 plus du tiers de la population de Midi-Pyrénées avec 37,8 % de la population. En vingt ans, ce rapport est passé de 31,7 % à 37,8 %, soit un gain de 6,7 points. La situation de Saragosse est encore plus spectaculaire. La métropole abritait en 1980 près de la moitié de la population de l'Aragon (48,2 %) et au cours de ces deux dernières décennies, 55,8 % de la population de l'Aragon est à présent installée dans l'aire urbaine de Saragosse. Pour ces deux cas également, la situation s'explique par rapport aux tendances d'évolution démographique des régions. Comme cela a été démontré auparavant, les régions Midi-Pyrénées et Aragon connaissent des hausses démographiques essentiellement dues à l'attractivité de leur capitale régionale. Toutefois, la situation de Saragosse mérite d'être nuancée. Contrairement aux quatre autres métropoles, comme cela sera présenté dans le point suivant, le phénomène de périurbanisation est peu développé dans la capitale de l'Aragon. On constate au contraire une forte concentration et une densification au sein de la métropole.

## 2 La croissance démographique se répercute sur l'ensemble du territoire métropolitain

### 2.1 Les villes centre subissent des croissances modérées

Figure 13: Population des villes centre aux trois derniers recensements de la population



Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

Les évolutions intercensitaires pour les villes centres selon les trois derniers recensements laissent apparaître des lignes d'évolution presque identiques à celles des aires urbaines. Montpellier et Toulouse sont les villes qui connaissent une évolution démographique constante et remarquable avec des taux dépassant les 8 % pour la période 1991-1999

(8,3 % pour Montpellier et 8,8 % pour Toulouse), et de 5,4 % pour la première et 3 % pour la seconde entre 1981 et 1991. Néanmoins et contrairement aux évolutions plus importantes de son aire urbaine, la ville de Bordeaux a vu sa population croître seulement de 1 % entre le recensement de 1981, la croissance entre 1990 et 1999 s'est plus accentuée puisqu'elle a atteint les 2,3 %. L'évolution de Saragosse est également considérable puisqu'elle oscille entre 3 % et 4 % : la hausse a été plus importante entre 1981 et 1991 avec 3,9 % alors qu'elle a atteint les 3,4 % entre 1991 et 2001. Contrairement à ces tendances positives, la ville de Bristol n'a cessé de voir diminuer la

population de sa ville centre. Elle a perdu 2,2 % de sa population entre 1981 et 1991 et jusqu'à 2,9 % entre 1991 et 2001.

Au final, trois ensembles de villes centre émanent de ces courbes d'évolution : Montpellier et Bordeaux constituent un groupe de villes d'une population dépassant de peu les 200 000 habitants. Au fil de ces vingt dernières années, la croissance de Montpellier n'a cessé et la population de la ville dépasse actuellement celle de Bordeaux de 10 000 habitants. Bristol et Toulouse constituent un second groupe avec une population oscillant entre 350 000 et 400 000 habitants. Tout comme pour les deux villes précédentes, les évolutions démographiques ont fait que Toulouse a peu à peu grandi à la différence de Bristol. Egalement, près de 10 000 habitants séparent les deux villes. Quant à Saragosse, la ville avoisinait les 600 000 habitants en 1981 et les a dépassés en 2001. Cette ville, en constante évolution depuis vingt ans est relativement singulière au sein du panel étudié concernant la population. En effet, la ville centre contient quasiment la totalité de la population de son aire urbaine.

## **2.2 Une restructuration spatiale comme conséquence**

Le croisement des données de la ville centre d'une part et de l'aire urbaine d'autre part permet de faire émerger l'évolution du poids d'un territoire par rapport à l'autre. Ces informations, même si elles traduisent davantage des phénomènes de la croissance urbaine, ne sont pas à négliger dans l'analyse des processus de métropolisation pour lesquels le jeu des acteurs impliqués dans chaque territoire est décisif. Néanmoins, ces données sont à nuancer à cause de deux éléments. D'une part, il est évident que la superficie de chaque commune centre, quelle soit plus ou moins vaste, conditionne les possibilités d'accueil de la population. D'autre part, comme cela a été mentionné antérieurement, les limites des aires urbaines sélectionnées obéissant à des critères non comparables, la comparaison entre chaque métropole ne peut être totalement exacte.

Toutefois, ces données permettent de dégager une tendance générale qui se traduit par une perte progressive du poids démographique de la ville centre au profit des communes de l'aire urbaine.

**Tableau 6: Superficie des villes centre et de leurs aires urbaines respectives - part de la population des villes centre par rapport à celle des aires urbaines**

Superficie			Part de la population de la ville centre par rapport à celle de l'aire urbaine (en %)		
	en km <sup>2</sup>	Part de la superficie de la ville centre par rapport à celle de l'aire urbaine (en %)	1980	1990	2000
<b>BORDEAUX</b>					
Ville centre	49,36				
Aire urbaine	3 842,97	1,3	26,0	24,1	23,3
<b>BRISTOL</b>					
Ville centre	110,00				
Aire urbaine	1 332,00	8,3	43,2	41,0	38,7
<b>MONTPELLIER</b>					
Ville centre	56,88				
Aire urbaine	1 461,68	3,9	60,1	53,5	49,0
<b>SARAGOSSE</b>					
Ville centre	1 059,90				
Aire urbaine	2 514,00	42,2	99,1	93,0	91,6
<b>TOULOUSE</b>					
Ville centre	118,30				
Aire urbaine	4 015,18	2,9	47,2	42,6	40,5

Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

Les résultats obtenus par le croisement des deux données montrent une fois de plus que les cas de Montpellier et Toulouse se détachent : ce sont les deux villes qui ont perdu le plus de poids démographique par rapport à leur aire urbaine. Bordeaux et Bristol perdent de leur poids démographique mais de façon plus douce. Quant à Saragosse, même si le poids de la ville centre par rapport à son aire urbaine reste spectaculaire, la commune de Saragosse occupe tout de même 42 % de la superficie de l'aire urbaine étudiée.

Même si la localisation spatiale de la population dans la métropole est un fait essentiel dans l'analyse de la structure urbaine de la ville, elle n'apparaît pas comme un facteur décisif dans la mise en œuvre des processus de métropolisation. En effet, la croissance urbaine et plus précisément sa caractérisation par la périurbanisation n'est pas un fait propre au processus de métropolisation mais relève d'une tendance générale de l'urbanisation. L'étalement de la périphérie est plutôt à considérer comme influant dans la métropolisation par rapport à l'implication croissance de cette dernière, ou plutôt de

ses acteurs, dans la place grandissante qu'ils occupent dans le système métropolitain généré, dans lequel s'incubent et se développent les processus de métropolisation. Ces aspects seront plus amplement abordés dans la troisième partie.

Ces tendances générales permettent d'avoir une première approche sur le facteur démographique et ses corrélations avec les processus de métropolisation dans les villes étudiées. Afin d'approfondir le rôle de la démographie, il convient à présent de s'attarder sur les caractéristiques de la population qui est à la source de ces mutations urbaines.

### **3 Profil général des personnes attirées par les métropoles**

Le dynamisme démographique des métropoles étudiées a clairement été révélé par les statistiques relevant la croissance de la population à différentes échelles. Toutefois, afin de poursuivre dans la recherche de la manifestation des processus de métropolisation dans les cinq métropoles européennes, il convient à présent d'approfondir l'analyse sur la recherche des causes de cette croissance.

En effet, s'il y a croissance démographique, on peut déjà supposer que l'attractivité des métropoles est due à plusieurs facteurs socio-économiques, culturels, environnementaux. C'est donc grâce à une brève analyse de la balance entre les soldes naturels et les soldes migratoires de chaque aire urbaine que nous pourrions apporter des premiers éléments de réponse.

#### **3.1 Les soldes migratoires témoignent de la forte attractivité des métropoles**

Au regard des résultats et analyses<sup>4</sup> émanant des recensements de la population, les cinq aires urbaines connaissent depuis vingt ans une croissance démographique essentiellement due à leur solde migratoire positif. Toutefois, dans ce cas aussi, les

---

<sup>4</sup> Etant donné que les résultats des recensements de la population espagnols et britanniques ne fournissent pas les soldes naturels et migratoires pour les périodes intercensitaires, il a été possible de vérifier ces informations uniquement à travers la bibliographie mentionnée pour les deux villes européennes en question.

situations varient d'une aire urbaine à l'autre, mais aussi d'une période intercensitaire à l'autre.

Même si les derniers résultats intercensitaires pour les trois métropoles françaises laissent apparaître un certain repli de la croissance démographique due au solde migratoire par rapport aux taux enregistrés entre 1982 et 1990, ces villes se caractérisent par les taux annuels de croissance nettement supérieurs à ceux enregistrés pour leurs régions respectives et pour la France.

Alors que le taux annuel de croissance de la population due au solde migratoire est de 0,01 % pour la France entre 1990 et 1999, l'aire urbaine de Montpellier est celle des trois capitales régionales du Sud de la France mais aussi de la France métropolitaine qui présente le taux le plus élevé soit de 1,31 % de hausse par an. Afin de mesurer l'importance de ces taux et de mieux « visualiser » leur impact, il convient de préciser que l'aire urbaine a accueilli 7 300 nouveaux habitants par an, ce qui correspond « à un accroissement comparable à une ville comme Béziers<sup>5</sup> ».

La région Languedoc-Roussillon enregistre également un taux élevé mais moindre que celui de la capitale puisque la population s'installant dans la région a produit une augmentation de 0,83 % par an. Cette croissance régionale est la plus élevée des régions françaises, puisqu'elle dépasse de deux fois et demie la moyenne des régions françaises<sup>6</sup>.

Toulouse et Midi-Pyrénées se classent ensuite avec 0,99 % de hausse annuelle pour la capitale et 0,5 % pour la région, qui de ce fait, est la seconde région la plus attractive de France après le Languedoc-Roussillon<sup>7</sup>. Ces deux territoires connaissent également un repli de leur taux de croissance dû au solde migratoire dans les années 1990 par rapport à celui des années 1980. Toutefois, des trois métropoles étudiées (ainsi que des régions), Toulouse est l'aire urbaine qui présente le recul le moins important puisqu'il est de 0,21 points contrairement à 0,25 point pour Montpellier et 0,38 point pour Bordeaux.

Effectivement, l'aire urbaine de Bordeaux a enregistré le repli le plus important en la matière des trois métropoles étudiées, puisque le taux annuel de croissance de la

---

<sup>5</sup> INSEE, Repères pour l'économie du Languedoc-Roussillon, synthèse n°4, 2000.

<sup>6</sup> INSEE, Repères pour l'économie du Languedoc-Roussillon, synthèse n°24, 2000.

<sup>7</sup> INSEE, 6 pages Midi-Pyrénées, n°40, 2000.

population dû au solde migratoire s'est élevé entre 1990 et 1999 à 0,3 % alors qu'il était de 0,68 % entre 1982 et 1990. L'aire urbaine de Bordeaux et la région Aquitaine enregistrent des taux annuels supérieurs à la moyenne nationale mais dans une proportion moindre de celle enregistrée par les deux métropoles et régions précédentes. Bordeaux et l'Aquitaine présentent en plus une situation inverse aux deux précédentes. Le taux d'évolution annuel de la population dû au solde migratoire s'élève à 0,43 % pour la région alors que celui de l'aire urbaine est inférieur et atteint les 0,3 % par an. Cette situation pour la période 1990-1999 est un renversement de tendance par rapport aux deux périodes intercensitaires précédentes puisque le taux annuel de variation de la population dû au solde migratoire était toujours supérieur dans l'aire urbaine par rapport à la région.

Bordeaux et l'Aquitaine présentent également une spécificité par rapport aux deux autres villes et régions. L'aire urbaine de Bordeaux, lors du dernier recensement de la population n'a pas été l'aire urbaine de sa propre région ayant enregistré le taux le plus élevé de croissance de la population dû au solde migratoire<sup>8</sup>, contrairement à Montpellier et Toulouse pour leurs régions respectives. Sa capacité de concentration et de polarisation est certes indéniable mais du fait de la proximité d'autres espaces urbains fortement dynamiques (aire urbaine d'Arcachon) ou intégrés dans un système urbain transfrontalier (conurbation du Pays basque de Bayonne à Bilbao), son attractivité démographique est quelque peu « concurrencée ».

Ces deux situations différentes des aires urbaines par rapport à leur région viennent confirmer que les aires urbaines des capitales régionales entraînent à elles seules une part considérable de la croissance démographique régionale, ce qui réaffirme donc leur capacité de concentration et polarisation.

Toutefois, le cas de Bordeaux permet de poursuivre l'analyse sur un point. La croissance démographique de l'aire urbaine pour la période 1990-1999 est due au taux annuel moyen de croissance de la population dû au solde naturel qui s'est élevé à 0,37 %. En ce sens, l'agglomération bordelaise reproduit la situation nationale puisque la population de la France a essentiellement augmenté grâce à un taux annuel moyen dû au solde

---

<sup>8</sup> INSEE, Le quatre pages Aquitaine, n°79, 1999. Quatre autres aires urbaines de l'Aquitaine enregistrent des taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire nettement supérieurs à ceux de Bordeaux. Il s'agit d'Arcachon (1,72 %), d'Irun-Hendaye (0,96 %), de Bayonne (0,88 %) et de Dax (0,71 %).

migratoire de 0,36 %. Cette situation laisse présager la présence d'une population jeune au sein de l'agglomération, dont la présence s'explique en partie par l'attractivité du marché de l'emploi<sup>9</sup>. Le solde naturel est donc à l'origine de la croissance démographique de l'aire urbaine mais aussi de la ville centre. En effet, Bordeaux a connu un taux de croissance annuel moyen de 0,26 % entre 1990 et 1999 (soit le double du taux de croissance moyen de la précédente période intercensitaire) grâce à son taux annuel moyen dû au solde migratoire s'élevant à 0,3 %, alors que la ville connaît un taux annuel moyen dû au solde migratoire négatif (- 0,03 %). La commune de Bordeaux présente cette situation depuis une vingtaine d'années, tout comme les communes de Montpellier et Toulouse. Elles aussi enregistrent des gains de population grâce à leur taux annuel moyen dû au solde naturel. Toutefois, la dernière période intercensitaire pour ces deux communes présente un renversement de tendance puisque le taux annuel moyen de population dû au solde migratoire est à nouveau positif (0,26 % pour Montpellier et 0,28 % pour Toulouse).

Le bilan démographique des trois aires urbaines françaises permet donc de mettre en évidence leur forte attractivité au niveau régional d'une part mais surtout au niveau national. Elles sont aussi à la source de la croissance démographique due au solde naturel supérieur à la moyenne nationale. De plus, ayant constaté que les métropoles concentraient l'essentiel de la croissance urbaine due au solde migratoire, au regard des résultats sur les migrations interrégionales disponibles sont à l'échelle régionale, on peut déduire que les métropoles n'exercent plus seulement une force d'attractivité pour leur arrière-pays mais que leur influence s'exerce à l'échelle nationale<sup>10</sup>. En effet, les nouveaux habitants des trois régions recensés en 1999 provenaient en premier lieu de la région Ile-de-France. Ensuite, pour chaque région, les migrants étaient originaires des régions limitrophes, à savoir de Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes pour l'Aquitaine, de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées pour le Languedoc-Roussillon et enfin d'Aquitaine et de Languedoc-Roussillon pour Midi-Pyrénées. Il convient aussi de souligner que les trois régions des capitales régionales étudiées reçoivent une part importante de migrants provenant de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette tendance constitue un changement significatif au sein du pays constaté

---

<sup>9</sup> Cette hypothèse sera abordée et développée dans le prochain chapitre.

<sup>10</sup> BECAÏNI Brigitte, Les migrations internes en France de 1990 à 1999: l'appel de l'Ouest, Economie et Statistiques, n° 344, 2001, pp. 39- 79.

depuis le recensement de 1990. Les capitales régionales ne font pas encore contrepoids à Paris mais ont renforcé leur positionnement démographique vis-à-vis de la capitale.

Sans toutefois pouvoir distinguer aussi finement les tendances, les métropoles de Bristol et Saragosse doivent également leur croissance démographique aux apports migratoires de population.

Comme nous l'avons vu précédemment, la métropole britannique est celle ayant connu un taux de croissance démographique des plus bas au cours des derniers recensements, et de plus, inférieur à ceux de la région South West ainsi que de l'Angleterre et Pays de Galles. Toutefois, sa croissance globale est positive et principalement due au solde migratoire depuis les années 1980, ce qui traduit l'expansion économique et la croissance de l'emploi. De plus, comme l'indique l'auteur, cette tendance se poursuit pour la ville région de Bristol et la démarque par là de la situation de la plupart des grandes aires urbaines britanniques. L'attraction de la métropole se retrouve dans le cas présent également.

La capitale de l'Aragon concentre plus de la moitié de la population de la région, comme nous l'avons vu auparavant. Après avoir attiré une grande partie de la population de l'Aragon dans les années 1960 et 1970, Saragosse continue à devoir l'essentiel de sa croissance démographique aux nouveaux arrivants. Cette analyse est clairement indiquée dans le diagnostic stratégique élaboré par Ebropolis en 1996 : « Bien que les grands courants migratoires soient arrêtés, Saragosse continue à être une ville qui attire de la population ». Même si la part que représente le solde migratoire dans la croissance démographique de l'aire urbaine n'est pas clairement indiqué, les analyses présentent en revanche clairement que la croissance démographique est essentiellement due à l'arrivée de la population étrangère. Comme l'indique Angela Lopez Jiménez dans un travail portant sur l'Aragon (LOPEZ JIMENEZ, 2004), « le changement de tendance démographique a une clé : la population immigrante étrangère, qui a expérimenté une croissance spectaculaire, se multipliant par 10 entre 1996 et 2003 ». La situation de l'Aragon reflète en fait la situation espagnole. Effectivement, lors du dernier recensement, les résultats ont laissé apparaître que la population espagnole a augmenté

de presque deux millions de personnes entre 1991 et 2001, et ce principalement grâce à l'arrivée de la population étrangère<sup>11</sup>.

Les capitales régionales constituent donc de véritables pôles attractifs non seulement au sein de leurs régions respectives mais aussi à l'échelle nationale. Pour poursuivre cette analyse, il convient à présent de s'attarder sur la composition par tranches d'âges de la population afin de relever de nouvelles caractéristiques de la démographie métropolitaine significatives de dynamisme.

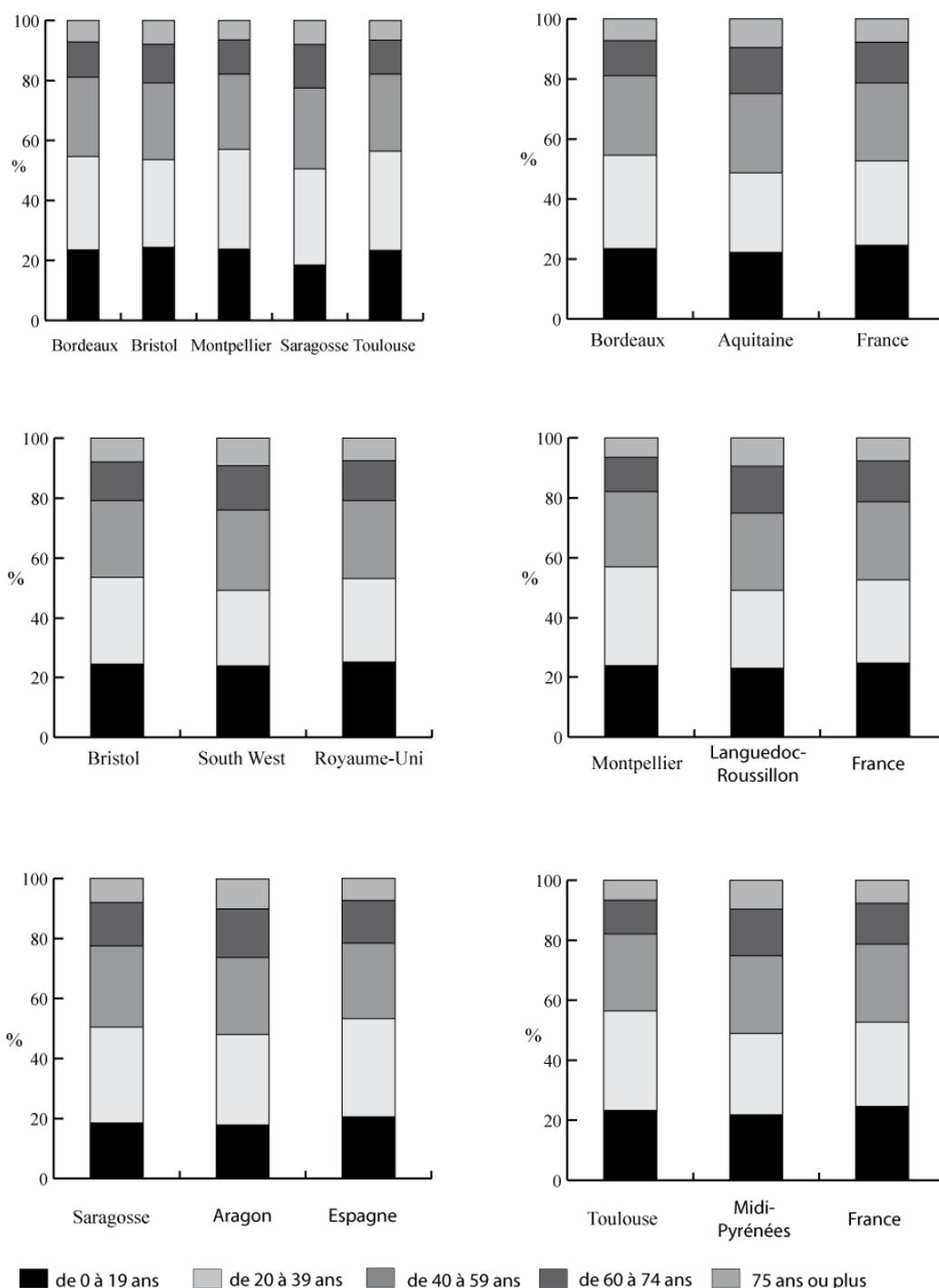
### **3.2 Une population métropolitaine généralement plus jeune**

Décomposer la population en cinq tranches d'âges permet de pouvoir apporter de nouveaux éléments sur la manifestation des processus de métropolisation dans les capitales régionales étudiées. En effet, si la population est composée d'une majorité de personnes comprises dans les tranches d'âges de 20 à 60 ans, il peut facilement être déduit d'une part que la fécondité sera plus élevée et d'autre part que la population active y sera plus importante du fait de l'existence d'un marché de l'emploi attractif.

---

<sup>11</sup> INE, Censos de población y viviendas 2001, Los cambios sociales de los últimos diez años, 2003.

**Figure 14: La population des métropoles et de leurs régions et pays respectifs selon les tranches d'âges**



Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

Au regard de la situation de chaque aire urbaine lors du dernier recensement de la population, trois observations peuvent être faites. Les deux premières font état de

divergences entre les classes d'âge de 0-20 ans d'une part et celle des plus de 60 ans d'autre part.

En ce qui concerne la population de moins de 20 ans, les trois métropoles françaises présentent un taux similaire oscillant entre 23,3 % et 23,5 %. Toutefois, les deux autres métropoles européennes se distinguent à nouveau. Bristol présente un taux plus élevé (24,4 %) tandis que Saragosse est la métropole qui comporte la proportion la plus faible de personnes de moins de 20 ans (18,5 %).

La classe d'âge des plus de 60 ans présente aussi des différences entre les métropoles françaises d'une part et les métropoles européennes d'autre part. En effet, les plus de 60 ans à Bordeaux, Montpellier et Toulouse représentent entre 17,9 % et 18,9 % de la population. Les deux autres métropoles présentent des taux plus élevés : 20,8 % de la population de la métropole britannique est âgée de plus de 60 ans et Saragosse détient la plus importante proportion de cette classe de personnes avec 22,5 % de sa population.

Toutefois, dans les cinq métropoles, la population de 20 à 59 ans est représentée dans une proportion pratiquement similaire, s'établissant dans une fourchette comprise entre 54,8 % et 59 %.

Ces trois observations issues des comparaisons entre les cinq métropoles laissent toutefois apparaître un élément important : la proportion la plus représentée de la population est celle de la classe d'âge des 20-59 ans, soit la classe d'âge qui fournit la grande majorité de la population active. Cette similitude entre les cinq métropoles permet d'appréhender une convergence dans la composition de la population dans cette catégorie de villes qui permet de conforter l'évidence de la manifestation de processus de métropolisation. De plus, les moins de 60 ans composent la majorité de la population des métropoles. En effet, ils représentent plus de 80 % de la population dans les aires urbaines françaises avec 82,1 % de la population pour Montpellier et Toulouse et 81,1% pour Bordeaux. Les proportions pour Bristol et Saragosse avoisinent ces chiffres mais n'atteignent pas les 80 % : les moins de 60 ans composent les 79,2 % de la population pour Bristol et les 77,5 % de la population de Saragosse.

En complétant l'analyse par la comparaison des proportions des différentes classes d'âges représentées dans chaque métropole avec leurs régions et pays respectifs, cette situation pourra être plus éclairée.

Face à leurs régions et pays, les aires urbaines présentent également la même tendance : la classe d'âge des 20-59 ans est toujours plus nombreuse qu'au niveau régional ou national. Plus précisément, les cinq capitales régionales se détachent de leur région car les taux de population pour chaque classe d'âge laissent apparaître que la population des régions est plus âgée que celle des villes et même que les taux sont supérieurs aux taux nationaux.

Cet écart est important pour les trois métropoles françaises et plus particulièrement pour Montpellier puisque la population des 20-59 représente 58,3 % de sa population alors qu'elle n'est que de 52 % en Languedoc-Roussillon, soit une différence de 6,3 points. L'écart de la proportion de cette classe d'âge pour Toulouse et Midi-Pyrénées est aussi conséquent puisqu'il est de 5,7 points, même si des trois régions françaises, Midi-Pyrénées est celle qui comporte la plus grande proportion de population âgée entre 20 et 59 ans avec 53,1 % des habitants. Pour Bordeaux enfin, l'écart de la proportion avec la région est de 4,7 points, ce qui traduit également la présence d'une population plus jeune dans la capitale régionale que dans le reste de la région. Pour les deux autres capitales régionales européennes, les écarts sont moins importants. Saragosse creuse l'écart avec l'Aragon de 3,1 points tandis que Bristol présente une population de 20 à 59 ans de 2,5 points supérieurs à la région South West.

Au final, les trois métropoles françaises sont donc aussi composée d'une population plus jeune que celle de la France, puisque plus de 80 % de leur population est âgée de moins de 60 ans, alors que la population française de moins de 60 ans représente 78,7 % de la population. Au regard de ces statistiques, les deux autres métropoles se distinguent à nouveau. Bristol détient le même taux de population de moins de 60 ans que le Royaume-Uni, soit 79,2 % de la population. En revanche, l'Espagne est plus jeune que la capitale de l'Aragon puisque 78,5 % de sa population a moins de 60 ans contre 77,5 % pour Saragosse.

Malgré les situations différentes relevées entre les capitales régionales européennes, la force d'attractivité des métropoles, leur population jeune et par conséquent des taux de natalité supérieurs à la moyenne nationale placent ces villes dans une situation favorable. Le profil démographique des cinq capitales régionales correspond aux tendances générales constatées dans les villes subissant des mutations inhérentes aux processus de métropolisation. Toutefois, ces analyses ne permettent pas de tirer des conclusions significatives. Il convient de poursuivre l'analyse en se penchant sur le profil socio-économique des métropolitains.

## **CHAPITRE 6 - Le capital humain des métropoles**

Outre les atouts démographiques, le profil de la population peut jouer un rôle important dans la manifestation de mutations d'ordre socio-économiques au sein des métropoles. Afin de déceler ces caractéristiques dans les cinq agglomérations étudiées, trois critères principaux ont été retenus pour l'analyse. D'une part, comme constaté auparavant, les métropoles détiennent une population jeune importante et supérieure aux moyennes régionales et nationales. Etant donné que ces métropoles sont des villes universitaires, il apparaît intéressant de s'attarder sur la population étudiante des villes. En effet, leur concentration traduit à la fois un dynamisme métropolitain mais surtout préfigure de l'existence d'un potentiel de formation supérieure et de recherche, facteur d'excellence rattaché aux métropoles contemporaines.

Le second critère analysé sera celui du niveau de formation de la population. Directement lié au critère précédent sur la population étudiante, le profil de la population métropolitaine selon sa formation nous permettra de relever les premiers éléments significatifs du capital humain. Il nous sera possible alors de constater si les tendances de sélectivité émanant de la qualification de la population se détachent également dans la catégorie des villes analysées. Toutefois, l'étude plus générale de la population active permettra d'approfondir l'analyse. Mis en relation avec la composition par grands secteurs d'activité des emplois recensés dans les métropoles, l'examen des catégories socioprofessionnelles nous permettra d'apporter des éléments de réponse significatifs quant à la spécificité du capital humain particulier des métropoles. Enfin, les facteurs d'excellence et de sélectivité que l'on pourra rencontrer dans ces analyses ne doivent pas occulter l'existence d'importantes difficultés sociales au sein des villes. Le chômage constituera donc le dernier point abordé de ce chapitre.

# **1 Deux facteurs d'excellence métropolitaine apportés par la population : la concentration des étudiants et des actifs hautement qualifiés**

## **1.1 La présence d'une population étudiante importante dynamise les métropoles**

Comme cela a été rappelé dans la présentation de chaque métropole, chacune d'entre elles détient la fonction de ville universitaire depuis de nombreux siècles. Cette fonction s'est peu à peu consolidée au fil du temps et surtout avec l'ouverture des universités à une plus grande partie de la population. Dès lors, les universités sont présentées comme une force et une valeur ajoutée par chaque métropole, comme nous l'indique le tableau de présentation synthétique des métropoles (tableau n°3).

Chaque métropole est dotée de plusieurs universités, écoles d'ingénieurs et grandes écoles<sup>1</sup>. Outre les formations universitaires « classiques » en sciences, sciences économiques, humaines et sociales proposées par les différentes universités présentes dans les cinq métropoles, il convient de signaler aussi la présence de grandes écoles ou formations universitaires directement liées au milieu productif local que nous aborderons dans le chapitre 7. A titre d'exemple, on peut citer la présence à Toulouse d'écoles d'ingénieurs directement liées au secteur productif local de l'aéronautique, comme l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace (ENSAE ou Sup'Aero), ou encore l'Ecole Nationale Supérieure de Constructions Aéronautiques (ENSICA).

Ces appareils de l'enseignement supérieur des cinq capitales régionales accueillent une population étudiante venant de leur propre région en grande partie mais aussi des autres régions et pays. Par conséquent, cela a une influence directe sur la population et vient en partie expliquer les tendances relevées dans le précédent chapitre dans lequel on constatait que les villes connaissaient une croissance démographique due au solde

---

<sup>1</sup> Les cartes des cinq métropoles insérées dans le chapitre 4 de la première partie localisent les campus universitaires.

migratoire d'une part et que leur population y est généralement plus jeune que dans les autres territoires d'autre part.

**Tableau 7: Nombre d'étudiants et leur part de représentation par rapport à la population des aires urbaines**

	<b>Nombre d'étudiants</b>	<b>Part des étudiants dans la population de l'aire urbaine</b>
<b>BORDEAUX</b>	65 000	7,0
<b>BRISTOL</b>	54 000	5,5
<b>MONTPELLIER</b>	55 000	12,0
<b>SARAGOSSE</b>	31 000	4,6
<b>TOULOUSE</b>	115 000	11,9

Sources : ces statistiques concernent l'année universitaire 2004-2005 et ont été arrondies pour faciliter les comparaisons. Toutefois, les informations proviennent de plusieurs sources : pour les villes françaises, les statistiques émanent des Académies respectives. Pour Saragosse et Bristol, les statistiques sont issues des informations fournies par les différentes universités.

Au-delà du statut de ville universitaire pour les cinq métropoles, les statistiques sur le nombre d'étudiants qu'elles accueillent laissent apparaître des situations différentes. De ce panel, Toulouse et Montpellier se détachent nettement. En effet, Toulouse est la ville qui présente le plus grand nombre d'étudiants (115 000) mais tout comme Montpellier, elle connaît une densité de population étudiante élevée atteignant les 12 % de la population de l'aire urbaine. Bordeaux présente une situation intermédiaire puisque la population étudiante représente 7 % de la population de l'aire urbaine. En revanche, les deux autres capitales régionales européennes regroupent certes un nombre important d'étudiants (54 000 pour Bristol et 31 000 pour Saragosse) mais la densité y est nettement moins significative que pour les autres villes, puisqu'elle est de 5,5 % pour Bristol et 4,6 % pour Saragosse. En l'absence d'analyses détaillées sur ce thème pour ces deux villes, la proximité d'autres villes universitaires comme Londres et Oxford pour Bristol ou Barcelone et Madrid pour Saragosse peut expliquer ces statistiques. Toutefois, l'Observatoire de la région South-West indique que la région est une des moins étudiante d'Angleterre<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Voir la partie Higher Education sur le site internet de l'observatoire [www.swo.org.uk](http://www.swo.org.uk).

Par conséquent, ces statistiques obéissent à des tendances nationales concernant l'attractivité des établissements d'enseignement supérieur d'une part mais aussi des formations supérieures offertes aux étudiants. Les cas de Toulouse et Montpellier obéissent à cette conclusion puisqu'au regard des résultats de recensement de la population<sup>3</sup>, les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon se classaient respectivement en deuxième et quatrième position nationale pour leur attractivité de population étudiante. Même si ces statistiques sont apportées à l'échelle régionale, ces chiffres sont majoritairement le fait des capitales régionales bien que les centres universitaires régionaux soient inclus dans ces données. Par ailleurs, cette attractivité des étudiants se répercute sur les soldes migratoires de ces deux villes puisque selon l'INSEE, 40 % des étudiants de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon n'habitaient pas dans leur région d'étude 9 ans auparavant<sup>4</sup>.

Ainsi, le statut de ville universitaire est toujours repris dans les descriptions des villes car il est synonyme de ville dynamique, de ville « qui bouge ». Cet argument apparaît comme un élément d'excellence de la métropole mais aussi comme une référence indispensable et évocatrice dans les politiques de valorisation et de marketing urbain développées par les acteurs locaux, qui seront étudiées plus en détail dans la partie suivante. A titre d'exemple, au-delà des raisons inhérentes à cette position, Toulouse est la première ville universitaire de Province et ce classement est mentionné par l'ensemble des acteurs locaux et régionaux pour promouvoir leur territoire et consolider leur démonstration d'attractivité.

## **1.2 Les métropolitains ont un niveau de formation supérieur à celui du reste de la population**

Afin d'évaluer le facteur d'excellence de la métropolisation à travers l'analyse de la population installée dans les métropoles, le critère du niveau d'étude atteint par la population permet d'apporter, de construire et de consolider l'hypothèse. Les recensements de la population des trois pays permettent de savoir le niveau d'étude

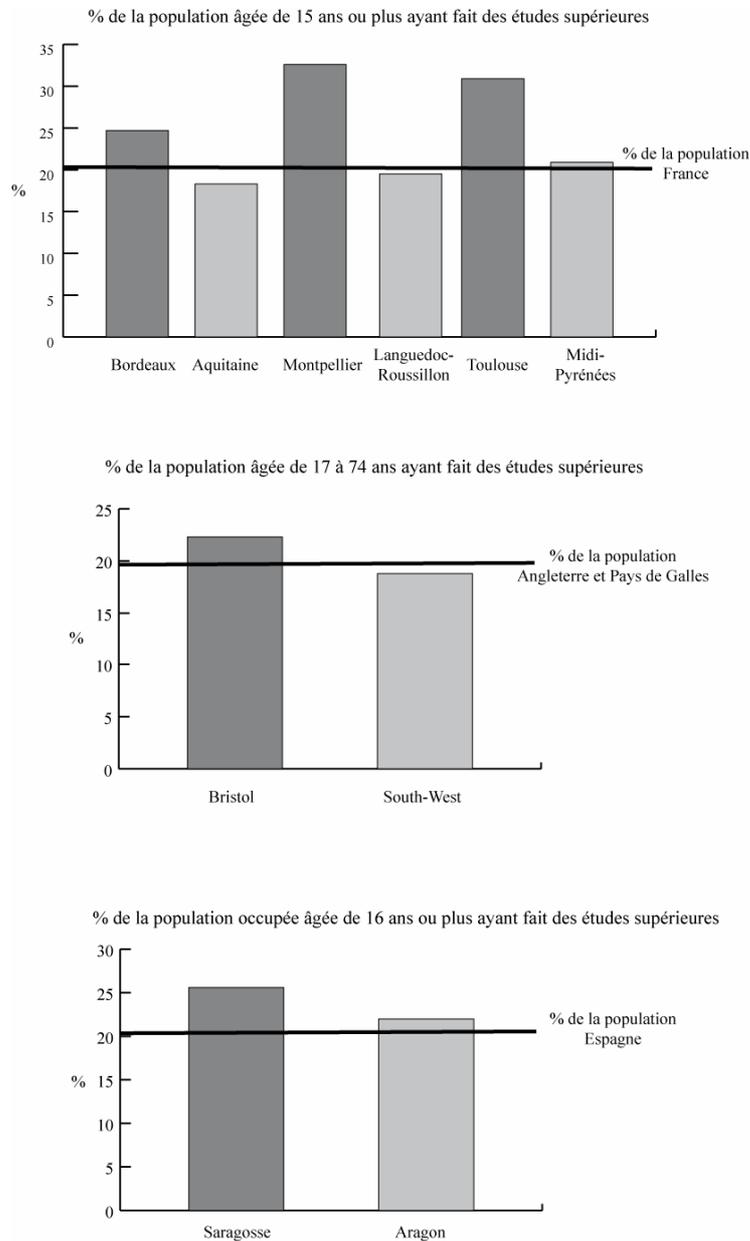
---

<sup>3</sup> Les statistiques de la population étudiante de l'INSEE sont issues du recensement de la population de 1999 et non des statistiques présentées dans le tableau ci-dessus provenant des Académies (Ministère de l'éducation et de l'enseignement supérieur).

<sup>4</sup> JULIEN Philippe et all., Les études supérieures : un motif de migration, INSEE première n° 813, 2001.

atteint par la population. Cependant, du fait de définitions divergentes d'un pays à l'autre<sup>5</sup>, seule une analyse des tendances peut être établie.

**Figure 15: Proportions de population ayant fait des études supérieures**



Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

<sup>5</sup> La définition de la variable « niveau d'étude atteint » diffère d'un pays à l'autre. L'information disponible pour la France recense la population âgée de 15 ans ou plus ayant atteint un des quatre niveaux d'étude défini (primaire, collège, seconde-première-terminale, études supérieures). Pour l'Angleterre et le Pays de Galles, la définition englobe la population âgée de 17 à 74 ans et seuls les niveaux de l'enseignement secondaire d'une part et de l'enseignement supérieur sont disponibles. La définition en Espagne ne prend en compte que la population occupée de 16 ans ou plus. Donc, du fait des différences existantes pour la population comptabilisée, les comparaisons entre les cinq métropoles ne peuvent être envisagées.

Les trois métropoles françaises se distinguent au regard de leurs régions respectives ainsi qu'au regard de la moyenne nationale. Egalement, même au sein des trois aires urbaines, Montpellier se détache à nouveau : près du tiers (32,6 %) de la population âgée de 15 ans ou plus a fait des études supérieures. L'aire urbaine de Toulouse détient 30,9 % de sa population dans cette même catégorie et celle de Bordeaux près du quart de ses habitants (24,7 %). Pour les trois métropoles, ces taux sont nettement supérieurs à ceux de leurs régions respectives mais aussi du taux national. Néanmoins, les cas de Montpellier et Toulouse peuvent également s'expliquer par le fait que la population étudiante dans ces deux villes est beaucoup plus importante, et par conséquent, cela se répercute sur le niveau de formation de la population recensée.

La tendance que présente la capitale régionale du Sud-ouest de l'Angleterre est similaire. Le pourcentage de la population de l'aire urbaine âgée de 17 à 74 ans ayant fait des études supérieures est plus élevé que celui de la région et du pays. Bristol enregistre 22,3 % de sa population dans ce cas alors que la région et le pays comptabilisent respectivement 18,8 % et 19,8 %. Toutefois, les écarts existants entre la métropole et les deux autres entités sont moins importants que ceux relevés pour les trois cas français.

Même si les statistiques espagnoles ne prennent en compte que la population occupée de 16 ans ou plus, une fois encore la tendance décrite précédemment se retrouve. Un quart de la population de la capitale régionale de l'Aragon (25,6 %) a fait des études supérieures alors que ce taux atteint 22 % pour l'Aragon et 20,6 % pour l'Espagne. Toutefois, le taux de la région est supérieur au taux national, tout comme Midi-Pyrénées pour le cas français.

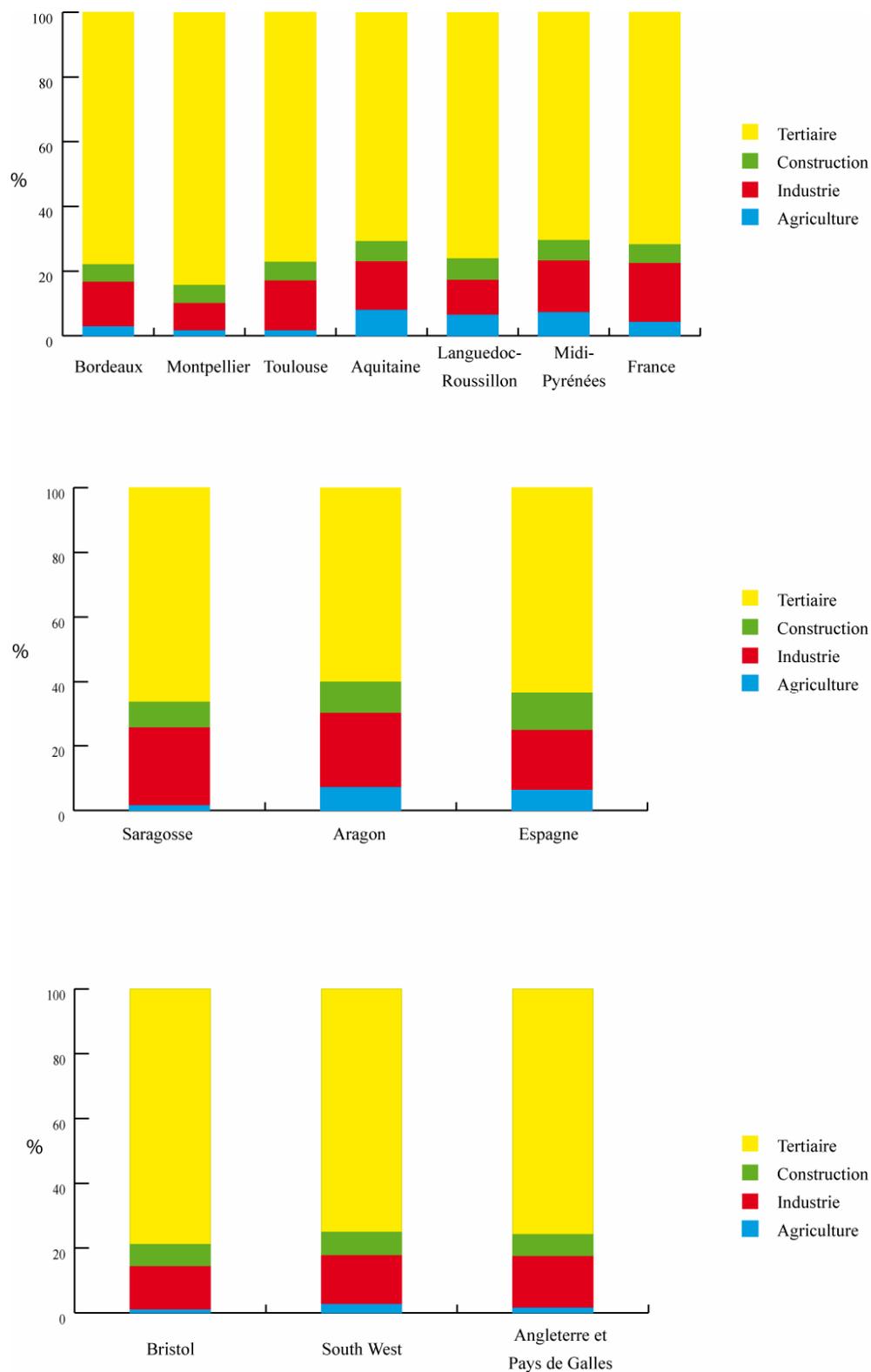
Ces statistiques démontrent donc que les cinq capitales régionales ont une part plus importante de leur population plus « formée » par rapport aux autres entités territoriales. Cet élément ajoute un indice supplémentaire sur l'existence de processus de métropolisation dans ces villes. En effet, ajouté aux spécificités « positives » relevées dans le cadre de la démographie et des tranches d'âges, il est possible d'affirmer que ces métropoles se caractérisent par une attractivité notoire de populations jeunes et formées, dont la présence plus importante qu'ailleurs présume et correspond à la sélectivité et excellence de la métropolisation. Il convient à présent de se pencher sur les emplois métropolitains et voir s'ils répondent aussi à ces deux critères.

## **2 Les emplois qualifiés se concentrent dans des métropoles fortement tertiariées**

### **2.1 Un secteur tertiaire imposant**

Au regard des données disponibles aux derniers recensements dans les trois pays, l'importance des emplois qualifiés dans les cinq métropoles est évidente. Toutefois, la comparaison des catégories socioprofessionnelles de métropoles à celles de leurs régions et pays respectifs permettent de distinguer des particularités inhérentes aux activités en présence dans ces territoires et qui peuvent avoir une certaine influence dans la manifestation plus ou moins importante de processus de métropolisation. Pour cela, il convient de mettre en parallèle les statistiques des catégories socioprofessionnelles à celles portant sur la proportion de chaque secteur d'activités selon les quatre grands secteurs (agriculture, industrie, construction et tertiaire)

**Figure 16: Les secteurs d'activité**



Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

A l'évidence, le secteur tertiaire occupe la grande majorité des emplois répertoriés. Cette proportion est également plus importante à l'échelle des métropoles puisque les données issues des derniers comptages font état de nombre d'emplois dans ce secteur supérieur à 75 %. Les pourcentages d'emplois du secteur tertiaire sont plus élevés dans les métropoles que dans leurs régions et pays respectifs. Des cinq villes étudiées, Montpellier concentre la plus grande proportion avec 84,4 % des emplois. Elle est suivie par Bristol (78,9 %), Bordeaux (78 %) et Toulouse (77,3 %). Seule la métropole espagnole enregistre un taux de 66,5 % d'emplois dans les services mais cette situation s'explique par le fait que le secteur des services présente un pourcentage moins élevé en Espagne (63,6 %) qu'en France ou au Royaume-Uni (respectivement 71,8 % et 75,8 %).

En revanche, les proportions d'emplois dans les secteurs de l'industrie et de la construction sont plus élevées en Espagne que dans les deux autres pays. Concernant le secteur de l'industrie, Saragosse concentre près du quart de ces emplois (24 %), alors que ces pourcentages oscillent entre 8,4 % pour Montpellier jusqu'à 15,4 % pour Toulouse. Dans ce cas également, la présence de ces emplois dans les métropoles reflète l'importance du secteur au sein des régions. A titre d'exemple, le pourcentage de Montpellier s'explique par la faiblesse du secteur industriel dans la région Languedoc-Roussillon puisqu'il ne représente de 10,8 % des activités.

Quant aux deux secteurs restant, la construction et l'agriculture, leur importance est aussi singulière dans chaque cas. La construction occupe une place importante dans l'économie espagnole et la part des emplois y est conséquente dans les trois entités territoriales étudiées. Des cinq métropoles, Saragosse présente la plus grande proportion d'emplois liés à la construction avec 8 %. Pour l'agriculture, il est intéressant de souligner que les cinq métropoles sont situées dans des régions agricoles puisque le pourcentage d'emplois dans ce secteur est toujours plus élevé dans les cinq régions que dans les trois pays. Toutefois, les métropoles françaises et espagnoles se détachent. Les emplois du secteur agricole représentent plus de 1,5 % et atteignent 2,8 % à Bordeaux.

Ces pourcentages sont énoncés à titre de « cadrage » pour aborder à présent la répartition des emplois selon les catégories socioprofessionnelles. Toutefois, dans le chapitre suivant portant sur les principales activités à la source des processus de métropolisation dans les cinq capitales régionales, ces données remarquables pour le secteur tertiaire à

Montpellier, le secteur industriel à Saragosse ou le secteur agricole à Bordeaux trouveront la source de leur explication.

## **2.2 Une forte représentation des emplois de haut niveau**

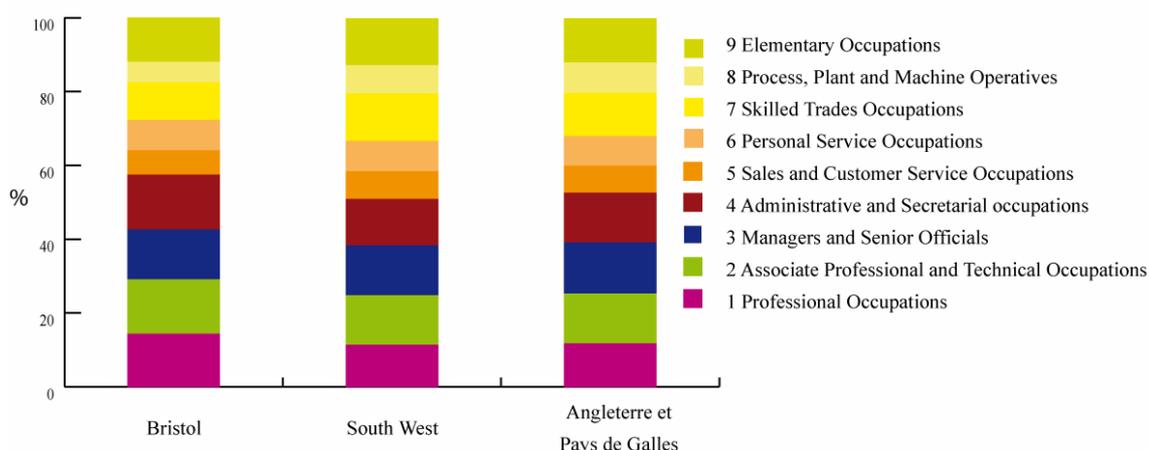
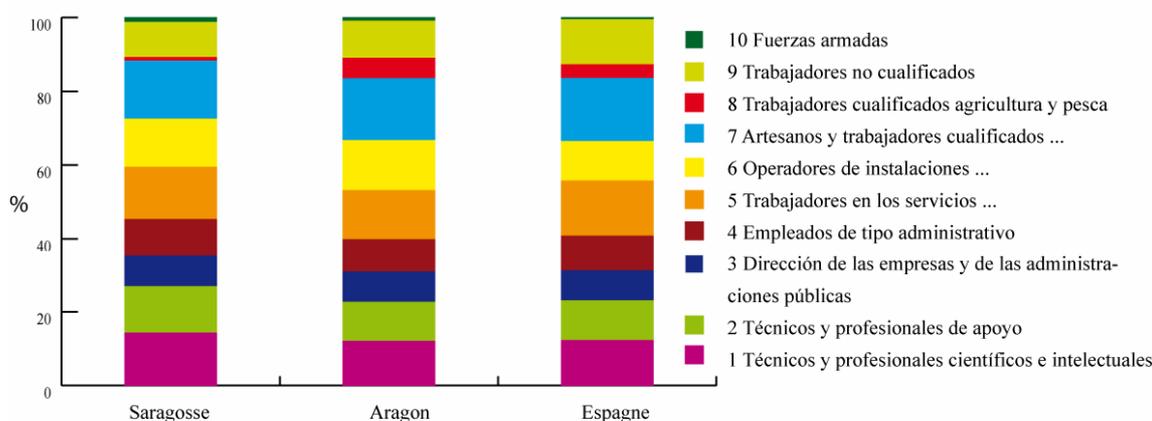
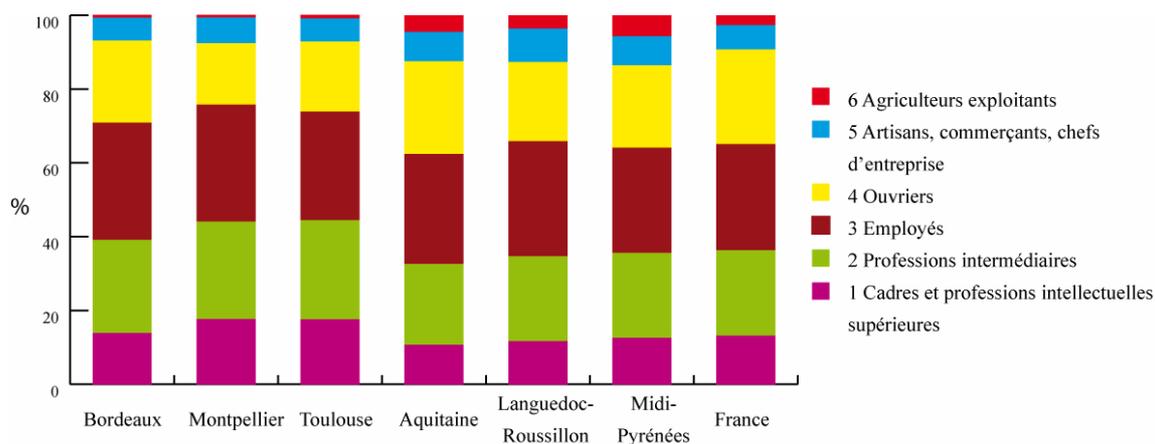
Malgré des classifications différentes dans les trois pays<sup>6</sup>, les catégories socioprofessionnelles les plus représentées sont donc celles relatives au secteur tertiaire<sup>7</sup>, à savoir les employés, professions intermédiaires et intellectuelles et celle des cadres et dirigeants. En effet, ces catégories représentent plus de 70 % des emplois dans les métropoles françaises et britanniques et 59,4 % pour Saragosse. Dans ces cinq métropoles, ces proportions sont aussi plus élevées que celles enregistrées dans les régions et pays respectifs, puisque ces emplois représentent entre 53,1 % pour l'Aragon jusqu'à 67,8 % pour l'Angleterre et le Pays de Galles. Dès lors, on constate que ces proportions sont en totale adéquation avec les statistiques présentées antérieurement relatives aux secteurs d'activités : les cas français et britanniques présentent des proportions d'emplois plus élevées dans le secteur tertiaire que le cas espagnol puisque les activités tertiaires sont moins présentes en Espagne.

---

<sup>6</sup> Le classement de la population selon les catégories socioprofessionnelles est réalisé au cours de chaque recensement de la population. Ces données sont présentées dans les graphiques ci-dessus pour les cas français et espagnols. Pour la France, les données sont issues du recensement de 1999. Les catégories socioprofessionnelles sont classées selon 8 catégories. Pour la présente analyse, seules 6 d'entre elles correspondant à la population ayant une activité professionnelle ont été retenues afin de pouvoir les comparer à celles disponibles pour l'Espagne et le Royaume-Uni. Concernant le cas britannique, le recensement de la population classifie également la population selon une « Socio-Economic Classification ». Néanmoins, une enquête annuelle de la population active menée par le NOMIS dénombre la population active selon la classification « Standard Occupational Classification » élaborée en 2000 et dont les catégories existantes permettent d'approcher les catégories françaises et espagnoles. Pour cela, ces statistiques ont été choisies et reflètent la situation de la période mars 2001 – février 2002.

<sup>7</sup> Afin de faciliter la lecture des graphiques, les différentes catégories existantes pour chaque pays ont été numérotées dans la légende de leur graphique correspondant. Les catégories considérées sont les suivantes : Pour la France, il s'agit des catégories 1 à 3 ; pour l'Espagne, sont considérées les catégories 1 à 5 ; pour l'Angleterre et le Pays de Galles, les catégories 1 à 6.

**Figure 17: La répartition des emplois selon les catégories socioprofessionnelles**



Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

Note : Les catégories britanniques et espagnoles n'ont pas été traduites en français afin de ne pas modifier leur sens particulier.

Au sein même des catégories socioprofessionnelles relatives au secteur tertiaire, la distribution des emplois selon les différentes catégories présente également la même tendance dans les cinq métropoles. Tout d'abord, la catégorie des employés est la plus représentée avec 30 % environ des emplois. Saragosse évidemment, en raison de la structure des activités, présente la plus faible proportion avec 24,3 % des emplois (catégories 4 et 5). Elle est suivie par Toulouse avec 29,4 % des emplois, puis Bristol avec 29,7 % des emplois (catégories 4, 5 et 6) alors que cette catégorie dépasse les 30 % à Montpellier et Bordeaux (respectivement 31,7 % et 31,8 % des emplois). Dans ce cas également, les pourcentages relevés pour les cinq métropoles sont également supérieurs à ceux relevés pour leurs régions et pays respectifs. Toutefois, les écarts constatés ne sont pas vraiment significatifs puisque le maximum constaté est de 3 points (entre Bordeaux et la moyenne nationale française). Ces différences ne témoignent donc pas d'une spécificité métropolitaine mais bien d'une tendance structurelle générale.

Néanmoins, la situation est différente concernant les emplois qualifiés du secteur tertiaire. Ces emplois concernent ceux répertoriés dans les catégories françaises de « professions intermédiaires » et « cadres et professions intellectuelles supérieures »<sup>8</sup>. Au niveau des cinq capitales régionales, ces emplois s'élèvent en moyenne à 40 %. Dans ce cas présent aussi, Saragosse présente des chiffres inférieurs aux quatre autres métropoles puisque ces emplois représentent 35,1 %, contre 39 % pour Bordeaux, 42,5 % pour Bristol, 44 % pour Montpellier et 44,4 % pour Toulouse. Par ailleurs, les proportions relevées pour les métropoles sont également plus importantes que celles des régions et pays respectifs. En effet, cette situation est manifeste pour Montpellier et Toulouse puisque la proportion d'emplois qualifiés de l'aire urbaine est de 9,4 points supérieure à la situation régionale pour la première et de 8,9 points pour la seconde. Par rapport aux statistiques françaises, les données relevées pour ces deux métropoles sont également supérieures de 8 points en moyenne. Concernant Bordeaux, les écarts relevés sont également importants mais n'atteignent pas des proportions aussi élevées. De surcroît, alors que les emplois qualifiés de l'aire urbaine bordelaise enregistrent une différence positive de 6,5 points par rapport à la région Aquitaine, cet écart n'est que de 2,8 points avec la proportion de la France. Enfin, pour Bristol et Saragosse, les écarts entre les

---

<sup>8</sup> Les emplois qualifiés sont pratiquement répertoriés de la même façon dans les trois pays. Toutefois, l'Espagne et le Royaume-Uni ont une catégorie de « dirigeants » qui peut dans une certaine mesure être rattachée à celle des emplois qualifiés. Pour cela, au regard des graphiques, les emplois qualifiés concernent ceux des catégories 1 et 2 pour la France, 1, 2 et 3 pour l'Espagne et l'Angleterre et le Pays de Galles.

proportions d'emplois qualifiés pour les métropoles et ceux enregistrés pour leurs régions et pays respectifs s'élèvent à 4 points en moyenne.

Si l'on poursuit la lecture de ces statistiques, il convient de souligner qu'au sein de ce panel des cinq métropoles, seules Montpellier et Toulouse présentent des proportions de cadres et professions intellectuelles plus élevées par rapport aux autres villes et territoires. Avec 17,6 % d'emplois de cadres pour Montpellier et 17,5 % pour Toulouse, contre 14 % en moyenne pour les autres villes, cela explique les écarts rencontrés précédemment au niveau des emplois qualifiés en général puisque les proportions de professions intermédiaires sont similaires dans les cinq cas.

Hormis ces situations différentes relevées pour les cinq métropoles et pour lesquelles le chapitre suivant sur les activités principales de chaque métropole apportera les explications, la tendance générale laisse apparaître que plus de la moitié des emplois présents dans les métropoles relatifs aux activités du secteur des services sont donc des emplois de haut niveau. Par conséquent, au niveau de la population active des cinq métropoles, le facteur excellence peut être également vérifié.

### **3 Un taux de chômage toutefois élevé**

L'ensemble des données traitées jusqu'à présent faisait état de processus de croissances démographique et socioéconomique au sein des villes étudiées, principalement liés à des caractéristiques de sélectivité et d'excellence inhérentes à la métropole contemporaine. Ces constats constituent une première étape dans l'étude des mutations métropolitaines mais d'autres éléments seront apportés dans les points suivants. Toutefois, à ce stade de la réflexion, il convient de faire état d'un élément important dans l'analyse des villes étudiées. Suite aux statistiques relatives à l'activité économique des métropoles et au profil des emplois répertoriés, il est nécessaire d'aborder brièvement la situation des cinq capitales régionales face au chômage.

Comme indiqué dans la première partie, le chômage est perçu comme étant une externalité négative de la métropolisation<sup>9</sup>. Après avoir abordé les premiers aspects socioéconomiques des métropoles, il convient d'y faire une référence rapide car les mutations décrites dans les structures des emplois métropolitains peuvent avoir un rapport de causalité avec les statistiques enregistrées dans les métropoles. Effectivement, comme l'ont révélé les statistiques des catégories socioprofessionnelles, les emplois qualifiés occupent à présent une place importante dans les villes. Dès lors, les populations étant peu ou pas qualifiées rencontrent des difficultés pour s'insérer dans le marché du travail métropolitain. Certes, cette situation est générale puisqu'elle résulte des mutations du système productif. Toutefois, à cause de l'attractivité des métropoles, notamment de l'attractivité de leur marché de l'emploi, un certain nombre de nouveaux métropolitains, ou des habitants déjà implantés dans ces villes sont à la recherche d'un emploi mais ils se trouvent face à une adéquation difficile entre leur formation et les emplois proposés. Ces tendances générales relatives à la structuration des marchés de l'emploi ont été identifiées pour les trois métropoles françaises (SIINO, 2002) et l'on peut déduire que les tendances pour les autres villes européennes sont comparables au regard de l'analogie des séries statistiques sur la formation et les emplois.

Toutefois, le tableau suivant fait état des données du chômage pour chaque métropole et région lors du dernier recensement de la population. Etant donné l'existence de différents modes de calcul des taux de chômage, il a été choisi de ne faire état que du chômage selon la définition du recensement, même si depuis le début des années 2000, les données ont évolué pour chaque territoire. Par ailleurs, comme les statistiques du chômage sont calculées par rapport à la population active, ces informations ont été insérées dans le tableau et le croisement de ces deux catégories de données permet de constater et conforter plusieurs caractéristiques métropolitaines.

---

<sup>9</sup> Le thème du chômage métropolitain ne sera pas abordé en profondeur car il est considéré comme résultante de la métropolisation. Or, l'objet de la thèse n'est pas d'étudier les conséquences de la métropolisation mais de rechercher si les mutations urbaines constatées pour les métropoles étudiées peuvent être appréhendées comme processus de métropolisation.

**Tableau 8: La population active et les chômeurs dans les cinq métropoles au dernier recensement**

	Population active		Chômeurs		Taux de chômage
	Nombre	part de la pop.active de la métropole dans la région	Nombre	part de chômeurs de la métropole dans la région	
BORDEAUX	435 740		63 121		14,5
AQUITAINE	1 292 202	33,7	172 502	36,6	13,3
BRISTOL	493 125		17 140		3,5
SOUTH-WEST	2 386 266	20,7	90 803	18,9	3,8
MONTPELLIER	202 958		35 637		17,6
LANGUEDOC-ROUSSILLON	956 938	21,2	177 601	20,1	18,6
SARAGOSSE	324 513		37 183		11,5
ARAGON	551 635	58,8	55 866	66,6	10,1
TOULOUSE	457 675		63 490		13,9
MIDI-PYRENEES	1 132 802	40,4	143 935	44,1	12,7
FRANCE	-	-	-	-	12,8
ESPAGNE	-	-	-	-	14,2
ANGLETERRE - PAYS DE GALLES	-	-	-	-	5,0

Sources : Elaboration personnelle à partir des données des recensements INSEE (1999), INE (2001), ONS (2001)

D'une part, on retrouve dans la part qu'occupe la population active de la métropole au sein de la région des taux de concentration similaires à ceux constatés dans le tableau 5 présentant la part de la population des aires urbaines dans leur région respective. Plus exactement, le phénomène de concentration est très élevé à Saragosse et Toulouse voire Bordeaux puisqu'elles concentrent respectivement 58,8 %, 40,4 %, et 33,7 % de la population active de leur région alors que les villes de Bristol et Montpellier rassemblent 21 % en moyenne de la population active régionale. D'autre part, ces taux de concentration pour chaque métropole, à la fois sur le plan de la population et sur le plan de la population active, obéissent aux mêmes proportions.

Par ailleurs, au regard des taux de chômage relevés pour chaque territoire au début des années 2000, on constate de façon générale que les villes et régions françaises enregistrent des taux supérieurs de chômage à ceux de la France, alors que la situation est inverse pour les villes et régions espagnoles et britanniques. Ces constatations d'ordre général ne permettent pas de tirer des conclusions sur l'importance du problème du chômage au sein de chaque agglomération. Toutefois, si l'on s'attarde sur la relation entre la proportion de la population active de chaque métropole par rapport à leur région

et sur la proportion de chômeurs de la métropole par rapport aux régions, deux types de situation se dégagent. D'une part, Bristol et Montpellier du fait de présenter un taux de chômage régional supérieur à celui de l'aire urbaine détiennent par conséquent une proportion de chômeurs inférieure à la proportion de la population active présente dans la métropole par rapport à la région. A l'inverse, Bordeaux, Saragosse et Toulouse ont une proportion de chômeurs plus importante que la proportion de population active par rapport à leurs régions respectives puisque ces aires urbaines ont un taux de chômage supérieur à celui de leur région. Au-delà de cette constatation, si l'on compare dans les deux cas les deux proportions calculées pour la population active d'une part et les chômeurs d'autre part, on aperçoit également les phénomènes de concentration des métropoles, en particulier pour Saragosse et Toulouse. En effet, la part de chômeurs de Saragosse par rapport à l'Aragon est supérieure de 7,8 points à la part de la population active dans ces deux territoires. Pour Toulouse, l'écart entre ces deux mêmes taux s'élève à 3,7 points. Par conséquent, on peut admettre que la proportion de chômeurs est relativement plus importante dans ces métropoles au regard de la situation existante pour la population active d'une part et à l'échelle régionale d'autre part.

Le capital humain des métropoles étudiées leur procure une totale adéquation avec les facteurs d'excellence et de sélectivité propres aux métropoles contemporaines. La concentration et la surreprésentation par rapport aux territoires régionaux et nationaux des étudiants, de la population ayant poursuivi des études supérieures et des emplois de haut niveau témoigne certes que ces métropoles présentent un profil adéquat à celui que l'on attend d'une ville de cette catégorie. Toutefois, ce profil actuel, qui correspond à la situation des métropoles au début des années 2000 est le résultat de mutations qui se sont engagées près de quatre décennies auparavant. Grâce à l'étude du système productif des métropoles, dont dépend le capital humain, nous allons pouvoir apprécier les phénomènes qui ont permis d'aboutir à cette situation.

## **CHAPITRE 7 – Une spécialisation accrue du système productif des métropoles**

L'image des métropoles est véhiculée à présent par les grands secteurs d'activités qui composent leur système productif. A titre d'exemple, il est commun d'entendre ou de lire « Toulouse, capitale européenne de l'aéronautique », « Bordeaux, capitale mondiale du vin ». Même si ces « slogans » peuvent être à la fois réducteurs et doivent être nuancés, ils indiquent clairement que la fonction productive dans un domaine particulier que peut avoir une ville est synonyme d'une certaine force économique et de commandement.

Il s'agit donc à présent de faire état de cette fonction économique des métropoles étudiées en s'appuyant sur leur système productif. Les descriptions qui suivent n'ont pas l'ambition d'être exhaustives ni de présenter en détail le fonctionnement de toutes les activités recensées mais de fournir les éléments clés qui nous permettront d'avancer dans la recherche sur les processus de mutation des fonctions métropolitaines. Par ailleurs, il convient de souligner que les éléments qui suivent sont le résultat de périodes d'évolution plus ou moins longues et qui ont façonné les métropoles que nous connaissons en début de ce XXI<sup>ème</sup> siècle. Pour cela, le premier point consiste à mentionner les activités grâce auxquelles « tout a commencé ». Seront abordées ensuite les activités qui ont pris leur essor dans ces métropoles au cours de ces deux dernières décennies et dont le développement actuel garantit la suite de leur expansion.

## **1 La genèse des transformations économiques et productives des métropoles étudiées**

Les années 1960 marquent le début des profondes mutations qu'allaient subir les métropoles. D'une part, la plupart de ces villes ont été à cette époque déclarées comme étant la capitale régionale de leur région. Par conséquent, ce rôle administratif s'est peu à peu consolidé et ces villes ont vu s'installer et se consolider des fonctions de commandement et de redistribution de services, principalement administratifs, vers leur arrière-pays. De plus, au fil des transferts de compétences et suite à la constitution de nouvelles structures politico-administratives pour gérer les agglomérations, les fonctions administratives et de commandement ont été consolidées. Par conséquent, au regard des statistiques présentant les employeurs les plus importants au sein de chaque métropole, les administrations et services publics d'échelle régionale ou métropolitaines se classent parmi les premiers employeurs. A titre d'exemple, en 2002, la ville de Bristol comptait 16 500 employés, les hôpitaux de Bristol 6 000 employés et l'Université de Bristol 5 000 employés (BODDY et al. 2003). Toulouse présentait une situation identique en 2003 : les hôpitaux employaient 12 000 personnes, la Ville de Toulouse 7 000 personnes<sup>1</sup>.

Outre ces fonctions administratives, l'autre cause essentielle à l'amorçage des changements qu'allaient connaître les métropoles se trouve dans l'implantation de nouvelles activités sur leur territoire soit par le biais des différentes vagues de décentralisation d'activités décidées par l'Etat ou par l'implantation de multinationales. En effet, dans le premier cas, ce sont surtout les villes françaises qui sont concernées grâce à la politique des métropoles d'équilibre, laquelle a été présentée en première partie.

- L'aéronautique à Bordeaux, Toulouse et Bristol

Choisies métropoles d'équilibre au début des années 1960, Bordeaux et Toulouse ont été désignées pour devenir chacune un pôle aéronautique. Ces activités avaient déjà été faiblement implantées sur ces territoires (pour des raisons stratégiques pendant l'entre deux guerres), mais les pouvoirs publics ont concentré d'énormes moyens pour leur

---

<sup>1</sup> Statistiques issues du site Internet de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse en 2003.

développement. Près d'un demi-siècle après, le secteur aéronautique est devenu dans les deux métropoles le principal secteur d'activité. Les activités de l'agglomération bordelaise sont davantage en relation avec l'aéronautique militaire tandis qu'à Toulouse, l'aéronautique civile prédomine. Tout au long de cette période, jalonnée par des conjonctures plus ou moins favorables, les activités aéronautiques se sont développées, auxquelles se sont greffées les activités relatives à l'espace. Au final, le secteur aéronautique et spatial représente plus de 38 000 emplois pour les régions Aquitaine (17 000) et Midi-Pyrénées (21 000) selon les statistiques de l'INSEE en 2004<sup>2</sup>, emplois qui sont quasiment implantés dans les agglomérations des deux capitales régionales (voir ci-après). Ces emplois sont principalement fournis par les grands établissements constructeurs comme Dassault aviation, EADS, Roxel, SME, SNECMA, SAFT et Thalès pour Bordeaux et Airbus France, EADS, Air France, ATR, SNECMA, Latécoère, Rockwell Collins, Thalès et Liebherr-Aérospatiale pour Toulouse. Grâce à leurs activités, ces entreprises européennes et mondiales ont contribué à l'essor industriel des deux métropoles d'une part mais à l'insertion de ces villes dans la sphère internationale d'autre part puisque leur production, que ce soit au niveau de la conception ou de l'assemblage, est réalisée à l'échelle européenne.

Outre l'implantation de ces grands établissements, les deux métropoles ont vu peu à peu s'implanter toute une gamme d'entreprises prestataires de services directement liées avec ces grands constructeurs cités préalablement. Toujours selon les enquêtes de l'INSEE citées auparavant, plus de 18 000 salariés étaient employés en Aquitaine dans les entreprises liées, dont plus de 10 000 dans le département de la Gironde. Concernant la région Midi-Pyrénées, 32 200 salariés ont été recensés et 24 700 dans la Haute-Garonne dont 22 800 dans l'agglomération de Toulouse (et 8 800 sur la commune de Toulouse). Ces établissements liés sont des prestataires de services, des sous-traitants ou encore des fournisseurs. Selon les résultats provisoires de l'enquête pour l'année 2005<sup>3</sup>, grâce à la conjoncture favorable du secteur, les effectifs de ces établissements ont nettement

---

<sup>2</sup> Les statistiques sont issues des enquêtes annuelles sur le secteur de l'aéronautique et l'espace réalisées par les délégations régionales d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées de l'INSEE. INSEE Aquitaine, Aéronautique et espace, Résultats de l'enquête de 2005, Dossier n° 56, décembre 2005, 34 p.

INSEE Midi-Pyrénées, Aéronautique, espace et sous-traitance, résultats de l'enquête 2005, Dossier n° 132, 56 p.

<sup>3</sup> INSEE Midi-Pyrénées, Le secteur aéronautique et spatial dynamise l'activité des établissements liés du Grand Sud-ouest en 2005, juillet 2006, publication électronique.

progressé entre 2004 et 2005. Concrètement, même si les données sont relatives au territoire régional, les créations d'emplois en Aquitaine ont été réalisées par les sous-traitants (7 emplois créés sur 10) et une création d'emploi sur deux s'est faite dans l'industrie. Alors qu'en Midi-Pyrénées, ce sont les entreprises de services aux entreprises et les activités informatiques (respectivement + 12 % et + 13 %) qui ont le plus recruté.

Ces informations, même si elles sont la conséquence d'une conjoncture favorable, démontrent que ces pôles aéronautiques décidés dans les années 1960 ont en quelque sorte atteint leurs objectifs. Ils ont contribué à faire émerger localement toute une série d'activités hautement spécialisées et reconnues à l'échelle internationale. Par exemple, outre les entreprises liées, la présence d'une multitude d'établissements de recherche ou de formation (abordés ultérieurement) contribuent au développement de l'activité aéronautique et spatiale mais aussi à ce que la métropole et son image de ville de l'aéronautique soit confortée.

Toutefois, ces enquêtes nous indiquent aussi la relative fragilité du secteur dans les deux métropoles. En effet, « les établissements liés de Midi-Pyrénées sont deux fois plus dépendants du secteur aéronautique et spatial que ceux d'Aquitaine ». A titre d'exemple, les entreprises prestataires de services enquêtées de Midi-Pyrénées déclarent à 58 % être dépendantes du secteur alors qu'elles ne sont que 13 % en Aquitaine. Ensuite, il est indiqué que la quasi-totalité des activités du secteur aéronautique et spatial de Midi-Pyrénées sont développées dans l'agglomération toulousaine alors qu'en Aquitaine, les pôles de Pau et de Bayonne-Anglet-Biarritz arrivent à faire contrepoids au pôle bordelais (annexe 4). Par conséquent, étant donné que ces grands constructeurs énumérés auparavant constituent des entreprises internationales dont le siège social n'est pas implanté dans les métropoles étudiées, ces dernières sont confrontées aux aléas économiques du secteur aéronautique. Ainsi, une grande partie de l'activité économique de Toulouse ou Bordeaux (dans une moindre mesure au regard de la localisation des emplois) dépendant de décisions extérieures, peut souffrir de restructurations néfastes pour le développement de la ville et l'emploi des métropolitains travaillant pour les grands constructeurs et les entreprises liées. A titre d'exemple, les informations émanant des retards pris dans l'élaboration de l'A 380 dont l'assemblage est conçu à Toulouse pèsent comme une menace sur le dynamisme de l'économie locale.

Le secteur aéronautique et spatial est également un des fleurons de Bristol. Par ailleurs, le site britannique d'Airbus UK localisé à Filton (nord de Bristol) entretient des liens étroits avec le site toulousain : une navette quotidienne existe entre les deux établissements d'Airbus. Même si Bristol a également été le berceau du Concorde, à cause des premières restructurations au début des années 1960, le secteur aéronautique a connu des crises importantes qui se sont traduites par la fermeture d'entreprises (JALABERT, 1968). A l'heure actuelle, tout comme à Bordeaux et Toulouse, de grands groupes localisés à Filton entretiennent la renommée de ville de l'aéronautique. Il s'agit d'Airbus UK et Rolls Royce principalement<sup>4</sup>. Le premier détient ses activités dans l'aéronautique civile et employait 5 770 personnes en 2001 alors que le second travaille pour la branche militaire. Au total, la région South-West compte environ 43 000 employés dans le secteur de l'aéronautique. Un tissu de petites et moyennes entreprises s'est également développé dans la région et travaille également avec les deux autres grands constructeurs, Westland et Smiths implantés en dehors de la région métropolitaine de Bristol (annexe 5). Malgré la concentration d'entreprises dans l'aire urbaine de Bristol, ce secteur d'activité y est important mais pas selon le même degré qu'à Bordeaux et surtout Toulouse<sup>5</sup>. Par ailleurs, contrairement aux deux autres villes, le secteur de l'aéronautique est un des secteurs d'activités important de la métropole, mais il n'est pas le seul.

L'importance des activités aéronautiques et spatiales, principalement à Bordeaux et Toulouse a illustré l'impact des décisions de politiques nationales dans le développement de l'industrie des hautes technologies dans ces villes. Cette situation s'est également produite dans d'autres secteurs d'activité pour les autres villes étudiées, mais dans ce cas, même si les acteurs politiques locaux et nationaux ont quelque peu influencé la situation, l'implantation d'une firme, d'une multinationale a contribué à bouleverser et ancrer le développement de Saragosse et Montpellier.

---

<sup>4</sup> En l'absence de travaux de recherches et de statistiques spécifiques à ce secteur, les informations ont été extraites du site internet du West of England Aerospace Forum (WEAF, [www.weaf.co.uk](http://www.weaf.co.uk)). Un rapport élaboré par le chercheur Dr. Andrew Mair intitulé « South West Aerospace : the challenges ahead, the regional agenda » [http://www.weaf.co.uk/export\\_partners/reports/exec\\_sum\\_draft\\_041102.pdf](http://www.weaf.co.uk/export_partners/reports/exec_sum_draft_041102.pdf)

<sup>5</sup> Voir LERICHE 2004 pour la description des activités d'Airbus UK à Bristol.

- L'automobile à Saragosse et Bordeaux

A la fin des années 1970, afin de créer un nouveau pôle de production européen, la multinationale General Motors a choisi de s'implanter à Figueruelas, petite bourgade située à 25 kilomètres de la capitale régionale de l'Aragon. Bien évidemment, ce choix ne s'est pas fait par hasard (ALONSO LOGROÑO, 1993). Jouissant d'un positionnement géographique favorable, au cœur de la vallée de l'Ebre, Saragosse se situait également dans la partie la plus développée d'Espagne entre Madrid, Barcelone, Bilbao et Valence. Ensuite, au niveau local, les axes de communication ont permis d'influencer favorablement la décision : les grandes voies routières desservaient déjà Figueruelas, une gare se trouvait à proximité (à Grisén) pour pouvoir accéder rapidement au réseau ferré espagnol, l'aéroport était également dans la même zone. Sur le plan du marché de l'emploi ou de la main d'œuvre disponible, la ville accueillait encore un grand nombre de nouveaux arrivants de l'arrière-pays qui étaient dépourvus de travail dans les zones rurales du fait de la mécanisation. Par ailleurs, la présence d'une industrie métallurgique importante dans l'aire urbaine fournissait déjà une main-d'œuvre qualifiée pour les emplois nécessaires à l'usine qui allait débiter son activité en 1982. Enfin, General Motors a bénéficié de nombreuses facilités de la part des pouvoirs publics pour s'installer par le biais de facilités pour l'acquisition des terrains (la firme occupe 350 hectares) et pour l'aménagement des voies de communication existantes vers l'entreprise. Après 25 ans d'activités, l'usine de Figueruelas compte 7 600 employés en 2006 qui participent à la fabrication de 400 000 véhicules par an (Opel Corsa).

Dans le cas présent aussi, l'implantation de cette firme a immédiatement conditionné l'émergence d'un réseau de fournisseurs et sous-traitants, principalement dans les branches industrielles de métallurgie, équipement mécanique, matériel et équipement électronique et matériel de transport. Selon les données élaborées par l'Institut statistique aragonais, ces quatre branches d'activités représentaient 49,7 % des emplois industriels de l'Aragon et 51,7 % de la valeur de la production industrielle produite dans la région en 2001. En l'absence d'informations détaillées sur les entreprises liées à General Motors, on peut facilement déduire qu'elles sont dans leur grande majorité situées dans l'aire urbaine. En effet, depuis le début des années 1990, l'entreprise a mis en place une organisation de la production selon la méthode du « juste à temps » (CALVO

PALACIOS et al., 1997). Les entreprises des fournisseurs ont été aidées par l'aide publique locale et régionale pour s'installer à El Padriillo (Pedrola) situé à moins d'un kilomètre de Figueruelas et à Valdemuel (Epila) situé à une vingtaine de kilomètres. Saragosse (et plus généralement l'Aragon puisque ce secteur est concentré dans l'agglomération) détient un savoir faire sur le plan technologique très compétitif. De surcroît, elle contribue à jouer un rôle important dans l'exportation régionale et nationale. Cependant, l'implantation de General Motors ne s'est pas traduite par une émergence générale de services aux entreprises mais les études existantes relèvent que les services présents sont directement liés au secteur industriel (BARBERO, 2004).

Le secteur automobile est également présent à Blanquefort, commune de l'agglomération bordelaise. La multinationale Ford s'y est installée en 1973, suite aux démarches entreprises par le Maire de l'époque et également Premier Ministre jusqu'en 1972, Jacques Chaban-Delmas (POUSSOU, 1996). Les mêmes effets induits sur l'industrie, la main d'œuvre, les entreprises liées et les exportations ont également largement contribué à dynamiser l'agglomération. Aujourd'hui sur le site de Blanquefort, deux usines assurent la production : Getrag Ford Transmissions fabrique les boîtes à vitesse manuelle pour les modèles européens du constructeur et Ford Aquitaine Industries (FAI) réalise les boîtes automatiques destinées au marché Nord-américain. A cause de la concurrence d'autres modèles des autres constructeurs consommant moins de carburants, suite à la hausse du pétrole, les véhicules Ford se vendent moins outre Atlantique du fait de leur consommation importante de carburant. Pour cela, l'usine de FAI produisant les boîtes à vitesse destinées à être montées sur les véhicules aux Etats-Unis s'est séparée en 2006 de 400 employés sur les 3 200 que comptait le site. Cette restructuration est annoncée comme un problème conjoncturel et non structurel par la direction de FAI, qui espère pouvoir atteindre une production de 500 000 transmissions par an à l'horizon 2009 contre 400 000 aujourd'hui<sup>6</sup>. A travers ce cas, on voit bien une fois de plus que le dynamisme économique des métropoles, tant que la conjoncture de la branche d'activité ou de la production des biens qui y sont produits est favorable, le développement économique et social se produit sans encombre. Toutefois, ces métropoles sont liées à des décisions extérieures qui peuvent d'un moment à l'autre porter de lourds préjudices à leur croissance.

---

<sup>6</sup> Informations recueillies dans une dépêche AFP en date du 19 avril 2006.

- L'informatique à Montpellier et dans les autres villes

Le cas de Montpellier répond aussi au même processus, mais l'activité qui s'y est développée est l'informatique. En effet, en 1964, IBM décide de s'implanter sur la commune de Montpellier. Dans ce cas aussi, le choix de localisation de cette multinationale a été justifié par les avantages comparatifs qu'offrait alors l'agglomération montpelliéraine. Il convient de rappeler qu'à cette date, les métropoles d'équilibre avaient été désignées mais que Montpellier n'avait pas été retenue. En revanche, il est évident que la ville recevait les retombées de la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (plus connue sous le nom de Mission Racine, du nom de son président), mais aussi celles liées à l'aménagement des infrastructures de communication. Par conséquent, cette implantation dont un des objectifs était de délocaliser 400 cadres de la région parisienne s'est traduite par le même processus de dynamisation socio-économique de la ville et par l'émergence d'un tissu de sous-traitants. Toutefois, même si ce fait est essentiel dans le développement montpelliérain, il convient de souligner l'impact « psychologique » qu'a provoqué cette implantation. En effet, comme le démontrent Robert Ferras et Jean-Paul Volle (FERRAS VOLLE, 2002), IBM a produit une « rupture avec les héritages ». Il y a d'abord eu un effet « vitrine » positionnant Montpellier comme une ville de technologies de pointe mais surtout, les nouveaux modes de fonctionnement de l'organisation du travail propres à IBM ont bouleversé les modes de fonctionnement locaux d'une ville provinciale pour la faire progresser ville dynamique, symbole de modernité et de changement social. En quarante ans, Montpellier s'est développée grâce à l'impulsion apportée par IBM et le secteur informatique lié depuis quelques années constitue le fleuron de l'industrie de la capitale régionale. Par ailleurs, un autre grand nom de l'informatique, DELL s'est également implanté à Montpellier à la fin des années 1990 et compte près de 800 emplois, contre 1 100 pour IBM<sup>7</sup>. Au total, ce secteur représente plus de 25 000 emplois au sein de l'agglomération. L'effet IBM a constitué la réelle opportunité de développement de la métropole et dont l'impulsion a ensuite toujours été adroitement utilisée et déclinée par les acteurs locaux, comme nous le verrons dans la partie suivante.

---

<sup>7</sup> Les informations sur le secteur de l'informatique proviennent de la mairie de Montpellier. <http://www.montpellier.fr/26-economie-emploi-tic.htm>

A la source du développement montpelliérain, le secteur informatique est également très important à Bordeaux, Toulouse et Bristol. Avec son expansion dans les années 1970 mais aussi grâce à la présence des grands secteurs industriels présentés auparavant (aéronautique et automobile), de nombreux métropolitains travaillent dans ce secteur.

- Le secteur des finances à Bristol

Des cinq villes étudiées, Bristol est la seule à détenir un secteur financier fort, comprenant les banques et assurances, c'est-à-dire dont la centralité joue un rôle important au-delà de la capitale régionale. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 2, dans l'analyse des critères permettant de définir l'internationalisation d'une ville, le secteur des finances constitue un facteur à part entière. Qu'en est-il pour Bristol ? Le secteur des finances y est en expansion depuis le début des années 1970, grâce à la relocalisation d'entités londoniennes mais aussi du fait du développement rapide du secteur en lui-même du fait de la dérèglementation et de la mondialisation. Par ailleurs, comme dans toute délocalisation/relocalisation, les entreprises du secteur ont porté leur choix sur Bristol pour les avantages comparatifs qu'elle offrait : la ville comportait déjà un nombre important de fonctions financières clés, les emplois du secteur financier représentaient déjà une part importante par rapport à l'ensemble des emplois. En 35 ans, de nombreuses délocalisations de sièges sociaux de compagnies d'assurances se sont relocalisés à Bristol : London life, Phoenix life, Royal Sun Alliance Group et Sun Life and London Life insurance companies (BODDY et al. 1986) dans les années 1970-1980, ou encore la branche d'assurance vie de Nat West dans les années 1990 tout comme un centre d'appel de Direct Line qui s'est installé dans le centre de Bristol. Concernant le secteur bancaire, Bristol abrite les sièges de Lloyd's TSB's et de Bristol & West mortgage (FRENCH, LEYSHON, 2003). Selon ces mêmes auteurs, le secteur financier de la région urbaine de Bristol occupait environ 30 000 personnes au début des années 2000, soit relativement plus que le secteur aéronautique et de la défense. Par ailleurs, la branche assurance était la plus représentée puisqu'elle concentrait 40 % des activités. Toutefois, malgré ces chiffres, Bristol est passée de la cinquième place nationale à la sixième entre 1990 et 2000. Cette perte de position est toutefois à relativiser car malgré les mutations incessantes de ce secteur, les emplois ont été globalement maintenus. Par ailleurs, le secteur des finances de Bristol reste compétitif. Au regard des mouvements

qui se sont produits dans les années 1990 avec la montée des technologies de l'information et plus particulièrement dans le secteur de l'assurance, la multiplication des centres d'appel, malgré la concurrence d'autres sites où les coûts de localisation (autres villes de la région South-West) ou les coûts de la main-d'œuvre (Inde) sont plus attractifs, les centres d'appel continuent à être implantés dans la région urbaine. Le fait de concentrer une grande part d'activités relatives aux assurances, hypothèques et banques et d'offrir une main d'œuvre qualifiée dans ces domaines a permis à Bristol de conserver ses centres d'appel. Mais le fait le plus remarquable est que le secteur financier de Bristol a su créer les conditions de son expansion en proposant l'innovation au travers de la spécialisation dans l'investissement socialement responsable (Socially Responsible Investing - SRI). Le SRI constitue aujourd'hui un point fort du secteur financier de Bristol, étant donné aussi que les aspects sociaux et environnementaux sont des préoccupations constantes de la ville de Bristol. Toutefois, d'après les résultats obtenus de l'étude sur le secteur financier de Bristol à la fin des années 1990 et début des années 2000, les auteurs (FRENCH, LEYSHON, 2003) concluent que Bristol est un centre régional du secteur financier à l'échelle du Royaume-Uni, tout comme Edimbourg ou Leeds qui occupent toutefois une position supérieure.

- Le secteur vitivinicole à Bordeaux

Cette première partie sur les secteurs d'activité ayant initié le développement métropolitain ne peut pas être conclue sans faire état du secteur vitivinicole à Bordeaux. Des cinq métropoles étudiées, le positionnement et l'image mondiale de Bordeaux est incontestable et ce grâce à cet « or rouge ». Alors que la production s'effectue aux portes de l'agglomération, la métropole bénéficie amplement des manifestations internationales qui sont organisées chaque année à Bordeaux pour le secteur vitivinicole. Deux grands salons sont réalisés en alternance, Vinexpo, les années paires et Vinitech, les années impaires. Ces salons accueillent à la fois des exposants (plus de 2 300 pour le premier selon les chiffres de 2005) et plus de 50 000 visiteurs chacun (venant de 148 pays pour le second selon les chiffres de 2005). Il convient également de souligner que Montpellier bénéficie également de cette vitrine grâce à l'importance du secteur en Languedoc-Roussillon car le salon Sitevi qui s'y déroule tous les deux ans présente des statistiques de fréquentation identiques.

Ce secteur permet également à la métropole bordelaise de se positionner en tant que pôle de recherche et de formation international. A titre d'exemple, la création de l'Institut des Sciences de la Vigne et du Vin a pour objectif de fédérer les équipes de la région travaillant dans la recherche, l'enseignement supérieur et le transfert de technologies à se regrouper sur un site unique qui sera opérationnel en 2008<sup>8</sup>. Cet institut localisé à Villenave d'Ornon et construit grâce à la contribution des collectivités locales et des laboratoires de recherche accueillera 400 étudiants ainsi que 120 chercheurs, ingénieurs et techniciens.

Par l'implantation et l'expansion de ces quatre secteurs d'activités communs aux cinq villes étudiées, il ressort clairement que la décision de l'implantation d'une activité à fort potentiel économique au cœur d'une agglomération donne une impulsion majeure aux processus de développement métropolitain, que ce soit sur le plan socio-économique ou bien dans l'insertion de la métropole dans des réseaux nouveaux. Dans les différents cas présentés, le rôle joué par les acteurs locaux a été indéniable et au regard de l'importance de cet aspect, il fera l'objet de développements dans la partie suivante. Par ailleurs, au niveau des conséquences sur le système productif et sur l'économie locale, nous avons vu que les effets induits de l'implantation d'une branche d'activité spécifique se traduisaient automatiquement par l'essor d'activités complémentaires dans la production ou les prestations de services adaptés à la demande et aux besoins de la branche.

Les faits présentés ont constitué la première étape de mise en œuvre de processus qui ont peu à peu modifié le rôle et les fonctions des métropoles en profondeur. Ces étapes se sont déroulées durant les décennies 1970-1980. Entre temps, d'autres étapes se sont peu à peu façonnées dans le système productif et la structure économique de chaque ville et ont doté les métropoles étudiées de nouvelles fonctions à partir des années 1990. Il s'agit à présent de faire état de ces bouleversements qui sont survenus récemment dans les métropoles et qui les exposent telles que nous les connaissons actuellement.

---

<sup>8</sup> Mis en œuvre par la région Aquitaine, cet institut est présenté sur le site Internet de cette institution <http://aquitaine.fr/contenu.asp?Id=188>

## **2 L'émergence de nouvelles activités pour un développement métropolitain plus avancé**

Les mutations du système productif et la mondialisation se répercutent en premier lieu dans les villes, comme indiqué dans la première partie. A l'heure de la société de l'information et de la société de la connaissance, les villes apparaissent comme étant les premiers acteurs portant le développement des nouvelles donnes. Ce rôle, elles l'ont acquis peu à peu durant les dernières décennies. Il se retrouve dans les fonctions métropolitaines et plus particulièrement dans les activités qui y sont en pleine expansion. Au niveau des cinq capitales régionales étudiées, plusieurs éléments nous permettent de considérer que ces villes sont à présent en adéquation avec ce nouveau modèle d'organisation. Il s'agit donc à présent de faire état des activités qui se déploient dans les métropoles et qui sont inhérentes aux mutations engendrées par les activités précédemment décrites.

- L'accumulation des activités de recherche et développement, des hautes technologies et des forces locales en présence impulsent l'innovation et la constitution de pôles de compétences ou clusters

De par leur fonction universitaire d'une part, les métropoles ont automatiquement été dotées de structures de recherche. D'autre part, avec l'implantation des branches d'activités spécialisées décrites auparavant, ces entreprises ont depuis développé leurs activités de recherche. Ces deux forces en présence dans chaque métropole ont peu à peu noué des liens entre elles en associant également les appareils de formation et les acteurs publics. De véritables pôles spécialisés se sont petit à petit structurés localement et agissent en interaction pour développer l'innovation dans leurs activités. Grâce à la présence d'un capital humain fort, l'innovation prend forme dans les métropoles et entraîne parallèlement l'émergence de nouvelles activités. Ce processus auto-cumulatif façonne à des degrés différents le système économique-productif des cinq métropoles étudiées. Nous n'allons pas entrer dans une analyse en profondeur et exhaustive de ces processus pour les cinq villes mais nous allons faire état des forces en présence qui sont présentées comme les fleurons contemporains. Par ailleurs, le développement de ces nouvelles branches d'activités constitue une possibilité de diversification de l'économie

locale. Face à cet enjeu, les acteurs publics mettent en œuvre des politiques d'accompagnement qui feront l'objet du chapitre suivant.

- L'aéronautique

A Bristol, Bordeaux et Toulouse, l'aéronautique civile et militaire ont permis le rapprochement de partenariats constitués par les grands groupes, les laboratoires de recherche et le système de formation. Ces faits se produisent depuis le début des années 1990. A titre d'exemple, en 1994, un laboratoire de recherche sur la construction aéronautique a été créé à l'University of the West of England de Bristol : il s'agit du Aerospace Manufacturing Research Centre (AMRC) de la Faculté d'informatique, ingénierie et sciences mathématiques. En relation avec l'Université de Bristol, ces deux universités participent à la fois aux programmes de recherche avec les industriels et dispensent des formations supérieures totalement adaptées aux besoins de l'industrie au niveau local, national voire international. Cette compétence acquise est montrée en exemple dans les plaquettes de promotion de la région urbaine<sup>9</sup>. A Toulouse, le rapprochement entre les industriels, les laboratoires de recherche et les instituts de formation est également constaté depuis le début des années 1990 (ZULIANI, JALABERT, 2005). Par conséquent, selon les mêmes auteurs, Toulouse constitue un Système local de compétences (SLC) « constitué par accumulation de savoirs et de savoir-faire, d'interrelations entre personnels issus souvent des mêmes lieux de formation, cadres des grandes écoles et des universités ». Dès lors, la métropole toulousaine s'est transformée en pôle de développement incontournable de l'aéronautique au sein de l'Europe qu'il est difficile de démanteler. Au contraire, ce pôle va continuer à s'ancrer à Toulouse grâce au pôle de compétitivité Aerospace Valley qui achève de se constituer avec l'aide des pouvoirs publics en relation avec le pôle aéronautique bordelais. Concernant ce dernier, grâce à ses activités tournées vers le secteur aéronautique et spatial militaire (DI MEO, 1998), le Commissariat à l'énergie atomique CEA-CESTA<sup>10</sup>, fort de son expérience assure l'implantation du laser

---

<sup>9</sup> Cette information figure dans le prospectus sur la région urbaine de Bristol préparé par la ville de Bristol en partenariat avec les acteurs socio-économiques des 4 Unitary Authorities : <http://www.corecities.com/coreDEV/cityprosps/Bris.pdf#search='bristol%3A%20a%20prospectus%20for%20the%20city%20region'>

<sup>10</sup> CEA-CESTA Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine implanté au Barp depuis 1965 dont l'activité principale consiste à assurer l'architecture industrielle des armes de la force de dissuasion.

Mégajoule. Cet instrument de recherche, unique au monde, construit pour assurer la pérennité de la dissuasion après l'arrêt définitif des essais nucléaires sera ouvert aux scientifiques nationaux et internationaux. Selon le CEA, « son exploitation entraînera le développement, dans son environnement proche d'un tissu technologique spécialisé, générant des recherches et développements dans le domaine de l'optique, des lasers et des plasmas ». Cette implantation au sein de l'agglomération bordelaise constitue un enjeu considérable pour son développement futur et son positionnement international. De ce fait, cet ensemble a également été constitué en pôle de compétitivité « Route des lasers », que nous présenterons dans la partie suivante.

Les pôles aéronautiques sont donc devenus de véritables systèmes locaux hautement spécialisés, s'autoalimentant en partie grâce aux réseaux locaux mais insérés dans la sphère internationale de l'innovation et des savoirs.

- La santé

Les capitales régionales, aussi pôles universitaires, concentrent en leur sein les Centres Hospitaliers et Universitaires régionaux. Dans ce domaine aussi, les liens entre les universités, les laboratoires de recherche et les entreprises du secteur implantées se sont émancipés. Ce secteur est important dans les cinq villes, mais deux d'entre elles ont choisi de concentrer leurs efforts sur son développement pour notamment diversifier leurs activités et garantir une croissance pérenne de la ville en cas de crise dans un autre secteur d'activité dominant. Il s'agit des villes de Montpellier et Toulouse.

Pour la capitale régionale du Languedoc-Roussillon, même si les activités liées à la santé sont de tradition séculaire, elles constituent actuellement un des axes de développement de l'agglomération des plus importants. Les stratégies de développement ont commencé au début des années 1980, époque à laquelle les villes étaient perçues uniquement à travers l'appellation de technopole. Parallèlement, ces politiques « à la mode » ont été confortées par la volonté politique de la municipalité pour développer des pôles de compétences dans différents secteurs d'activités de haute technologie (abordés dans le chapitre suivant), dont un d'entre eux inhérent à la recherche médicale, à la chimie, à la

pharmacie, etc. Euromédecine<sup>11</sup> a été le parc d'activité à partir duquel la stratégie visant à l'impulsion d'un secteur de la santé puissant pour l'agglomération montpelliéraine a pris forme à proximité des Hôpitaux. De nombreux laboratoires et entreprises reconnus à l'échelle mondiale sont implantés sur ce site mais aussi sur l'ensemble de l'agglomération (DATAR, 1991), comme Sanofi, Idenix, Chauvin, Bristol-Myers, mais aussi les laboratoires publics nationaux comme l'INSERM ou le Laboratoire National de la Santé. Tout comme IBM, l'entreprise A.B.X spécialisée dans l'analyse hématologique décide d'installer sa première usine de production à Montpellier en 1987 sur le site Euromédecine, ce qui a permis à la ville de consolider son image de compétence en la matière (FERRAS, VOLLE, 2002). L'accumulation de ces laboratoires de recherche a également généré un tissu de petites entreprises innovantes. De même, comme indiqué dans les informations sur l'économie de Montpellier diffusées par la mairie, de nouvelles industries du secteur de la santé s'implantent à Montpellier, notamment les industries du diagnostic médical in vitro qui, 15 ans auparavant, étaient inexistantes dans l'agglomération<sup>12</sup>. Au final, ce pôle santé montpelliérain regroupait quelques 5 000 emplois au début des années 2000 (VOLLE, 2002). Par ailleurs, Montpellier abrite depuis 1999 un des huit Génopole français. Cette structure a été créée suite à l'initiative du Ministère de la Recherche dans le cadre du programme national de génomique français visant à renforcer et dynamiser la recherche en génomique via une approche pluridisciplinaire (mathématiques, informatique, biologie, etc.). Le Génopole Montpellier Languedoc-Roussillon détient plusieurs programmes de recherche d'intérêt national dans lesquels sont impliqués les universités de la région, les laboratoires de recherche publics, plusieurs formations universitaires et a permis la création de cinq entreprises. La constitution de ce Génopole démontre bien l'importance et surtout les compétences montpelliéraines en matière de santé en général. Il en est de même pour Toulouse qui détient aussi un Génopole depuis 1999. Ce dernier rassemble aussi sur plusieurs programmes de recherche les universités et laboratoires de recherche, plusieurs formations universitaires ainsi que les six entreprises créées pour le développement de ce programme. Depuis le début des années 2000, le soutien des pouvoirs publics pour la constitution d'un pôle sur les biotechnologies et de la santé en général constitue l'axe majeur du développement métropolitain. Cette stratégie repose sur la volonté de

---

<sup>11</sup> Euromédecine est également l'appellation d'un congrès international qui se déroule à Montpellier depuis 1985 sous l'impulsion de la communauté scientifique.

<sup>12</sup> Informations recueillies sur le site Internet de la ville de Montpellier, [www.montpellier.fr](http://www.montpellier.fr)

diversification de l'économie métropolitaine<sup>13</sup> mais aussi sur un tissu d'entreprises, de laboratoires publics et privés, d'universités et hôpitaux employant quelques 5 000 personnes. Deux grands laboratoires sont implantés à Toulouse et rassemblent près de 2 000 personnes. Il s'agit du groupe Pierre Fabre (800 emplois) et de Sanofi-Synthélabo (1 100 emplois). Ce secteur d'activité est en forte croissance grâce notamment au soutien national et local. A titre d'exemple, la labellisation du pôle de compétitivité du Cancéropole (étudié dans le chapitre suivant), qui constitue le second pôle de compétitivité toulousain témoigne la volonté de faire de Toulouse un centre de référence en matière de santé.

- Les industries culturelles à Bristol

Bristol est depuis les années 1990 présentée comme une ville culturelle au sens large. Il est vrai que la culture est un élément qui a beaucoup été mis au service des politiques urbaines de la ville, tout comme dans les autres villes étudiées, comme nous le verrons dans le chapitre 8. Mais s'agissant des industries culturelles, c'est-à-dire de la production et de la création, Bristol occupe une place importante au niveau international dans ce domaine d'activité. Plus concrètement, la branche de la production télévisuelle relative aux documentaires sur la nature est implantée à Bristol depuis la fin des années 1960. La BBC y avait installé ses activités « accidentellement » en 1957 (BASSET, GRIFFITHS, SMITH, 2003). Depuis, cette activité s'est considérablement développée, uniquement à Bristol, au point d'être devenue le « Hollywood vert » ou la plus grande production au monde de films sur la nature. Cette branche d'activité s'est transformée en véritable cluster dans le quartier Clifton, autour du siège de la BBC. De nombreuses petites entreprises de production ont vu le jour et ce sont près de 300 personnes qui travaillent dans ce secteur. Ce cluster est bien ancré dans la ville et contribue à son rayonnement. D'une part, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, la réhabilitation des anciens docks du centre de Bristol (Harbourside) a doté la ville du complexe @t Bristol, entièrement dédié à la science, à la nature et aux nouvelles technologies. D'autre part, le Festival international Wildscreen, sponsorisé par les partenaires institutionnels et les entreprises, attire près de 900 participants sur le complexe Harbourside. Toutefois, le secteur commence à faire face à des difficultés conjoncturelles avec la baisse de la

---

<sup>13</sup> Le bulletin de liaison de la communauté d'agglomération du Grand Toulouse présente dans son premier numéro « L'enjeu des biotechnologies » Grand Toulouse Infos, n° 1, octobre 2002.

demande de productions de ce genre, la mise en service de la télévision numérique et l'expansion d'Internet.

La production de l'industrie culturelle est complétée par la présence d'une forte activité relative à l'animation. Son développement est plus récent mais aussi et surtout sa notoriété qui contribue largement à la publicité de Bristol, notamment grâce à la production Aardman Animations, connue à travers les dessins animés Wallace et Gromit et Chicken run. Aardman Animations est la compagnie la plus connue mais d'autres petites compagnies de production se sont créées, contribuant aussi à l'éclosion d'un cluster de l'animation à Bristol. Ce cluster se développe aussi grâce à la formation des professionnels qualifiés de l'animation à Bristol Mediaworks, structure de formation de l'University of the West of England. Le secteur de l'animation a aussi son festival international annuel : produit par les entreprises du secteur (BBC, Aardman) et d'autres partenaires institutionnels comme l'University of the West of England, il a accueilli près de 10 000 participants en 2005. Toutefois, à la différence du secteur de production télévisuelle, le secteur de l'animation est moins indépendant. Des services spécialisés sont souvent fournis par des entreprises londoniennes, et ce à cause du fonctionnement du secteur qui repose en grande partie sur les entreprises publicitaires. Néanmoins, à cause des mutations rapides des hautes technologies et des demandes sans cesse renouvelées auxquelles doit faire face cette industrie, elle est considérée comme une industrie « volatile » par les chercheurs locaux (BASSET, GRIFFITHS, SMITH, 2003). Malgré cette caractéristique, l'existence de ce cluster de l'industrie culturelle à Bristol démontre qu'une ville de taille moyenne à l'échelle internationale peut jouer un rôle mondial.

- La logistique pour donner une nouvelle expansion à Saragosse

Depuis le début des années 1990, les acteurs locaux de Saragosse se sont regroupés pour créer une Association pour le développement stratégique de Saragosse et son aire d'influence appelée Ebropolis.<sup>14</sup> L'objectif de ces acteurs est de mettre en application le plan de développement stratégique établi et dont le principal objectif consiste à diversifier l'économie de la métropole en lui conférant une fonction logistique importante. En effet, Saragosse est présentée comme ayant une position stratégique au

---

<sup>14</sup> Dans le chapitre suivant, l'association Ebropolis sera plus amplement présentée.

sein de la péninsule Ibérique (position déjà constatée par General Motors) mais aussi au sein du Sud de l'Europe (annexe 6). Cette fonction logistique, Saragosse l'a déjà développée. Elle dispose au nord de la ville de deux équipements importants qui sont Mercazaragoza d'une part et la Ciudad del transporte d'autre part. La première n'est autre que le « marché d'intérêt régional », plate-forme logistique alimentaire faisant référence dans toute la vallée de l'Ebre. Quant à la Ciudad del transporte, il s'agit d'un centre logistique de plus de 600 000 m<sup>2</sup> dont plus de 200 000 sont des entrepôts où sont installées plus de 180 entreprises<sup>15</sup>. Ces deux équipements, dignes d'une capitale régionale, ne sont certes pas à la hauteur de l'ambition pour devenir une plate forme logistique incontournable du Sud de l'Europe. Pour cela, le projet PLA ZA de plate forme logistique multimodale d'initiative publique a été mis en place en 1998. Positionné au sud-ouest de la ville, à proximité de l'aéroport, de la gare et de l'autoroute, cette infrastructure s'étend sur plus de 1 000 hectares. Cette plate-forme se bâtit peu à peu, et selon le répertoire disponible sur le site Internet de PLAZA, une centaine d'entreprises y sont déjà installées et parmi elles, de grandes entreprises de divers secteurs d'activité telles que DHL, TDN, INDITEX, Imaginarium, Barclays Bank, etc<sup>16</sup>. A terme, lorsque cet équipement sera terminé avec ses espaces commerciaux, restaurants et toutes les parcelles disponibles, il est prévu qu'il abritera 350 entreprises dans lesquelles seront employées plus de 4 000 personnes. Outre la création de l'infrastructure et les emplois qu'elle va générer pour faire de Saragosse la référence européenne en matière de logistique du Sud de l'Europe, PLA ZA a également impulsé la création d'un pôle de formation et recherche en matière de logistique. Effectivement, depuis 2003, le Gouvernement de l'Aragon a mis en place au sein de l'Université de Saragosse le centre de recherche Zaragoza Logistic Center (ZLC) dont l'objectif est de transformer Saragosse en centre international d'excellence en formation et recherche en logistique. Ce centre dispense une formation supérieure et des cours de formation pour les cadres supérieurs spécialisés en logistique et gestion de la chaîne d'approvisionnement. Il est également lié par une convention avec le Centre pour le transport et la logistique du MIT (Massachusetts Institute of Technology). De grands espoirs sont nés grâce à ce projet liant à la fois l'équipement logistique ainsi que les activités de recherche et formation qui lui donnent une connotation innovante. Toutefois, étant donné que ces activités sont au début de leur mise en œuvre, il est encore trop tôt pour juger de leur capacité réelle à la

---

<sup>15</sup> Informations recueillies sur le site Internet de Zaragoza open [www.zaragozaopen.com](http://www.zaragozaopen.com)

<sup>16</sup> Ces informations sont répertoriées sur le site Internet de PLA ZA [www.plazadosmil.com](http://www.plazadosmil.com)

diversification de l'économie de Saragosse. Cependant, la volonté de propulser Saragosse comme capitale européenne de la logistique est indéniable. Pour symboliser cette stratégie, le site Internet du centre de recherche ZLC est uniquement disponible en anglais<sup>17</sup> !

### **3 Les nouveaux systèmes productifs et économiques métropolitains**

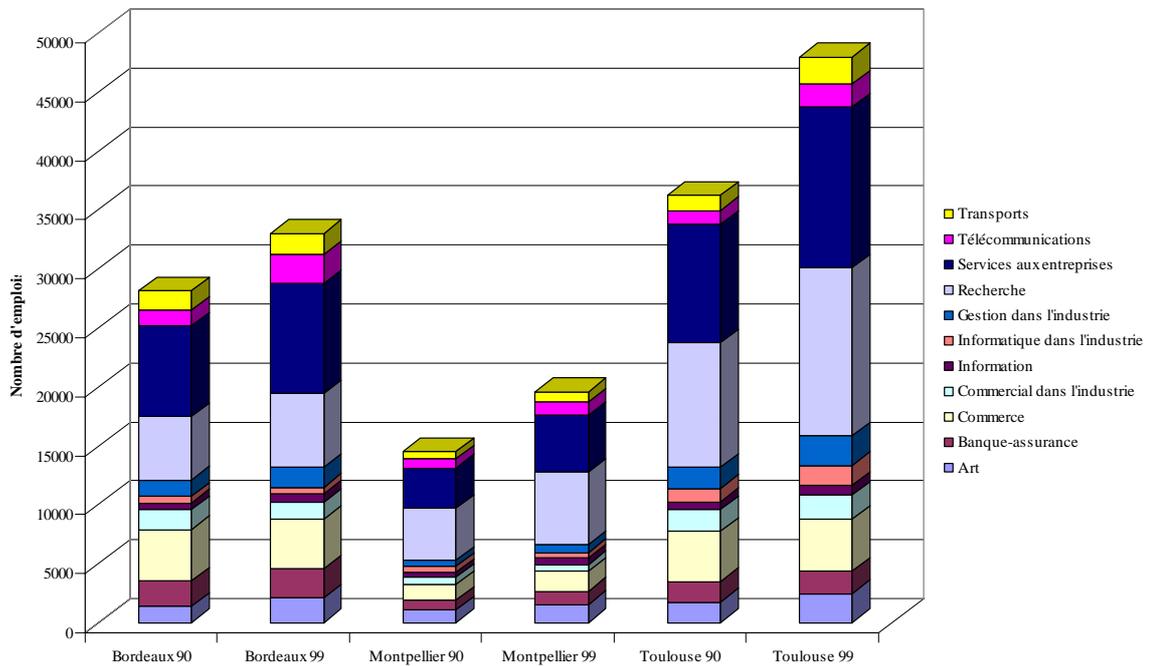
A travers l'analyse des principaux secteurs de développement des cinq métropoles, il apparaît clairement qu'une première phase de leur développement s'est amorcée dans les années 1960-1970 avec l'implantation d'une branche d'activité industrielle et parallèlement avec l'affirmation de leurs rôles et fonctions de capitale régionale. Une seconde phase de leur développement s'est initiée dans les années 1980-1990 avec l'affirmation des activités de haute technologies dans les métropoles qui se manifestait par la constitution de technopoles (avec ou sans accent circonflexe). Depuis le milieu des années 1990 à aujourd'hui, le système productif des métropoles évolue avec l'éclosion de nouvelles activités totalement ancrées dans les hautes technologies et l'innovation et donnent naissance à de véritables clusters nationaux voire internationaux. L'émergence de ces spécificités métropolitaines est due à deux facteurs essentiels : la recherche et les coopérations entreprises-recherche-développement d'une part et la prolifération de petites et moyennes entreprises spécialisées offrant aux grands groupes les services spécialisés nécessaires au développement de leur production d'autre part.

Du fait des comptabilisations statistiques différentes d'un pays à l'autre, il n'est pas possible de procéder à une comparaison exhaustive de l'influence et du poids de ces deux éléments dans chaque métropole. Concernant uniquement le cas français, le recensement des fonctions métropolitaines supérieures établi par l'INSEE depuis le recensement de 1990 permet de préciser ces faits.

---

<sup>17</sup> [www.zaragozalogistics.com](http://www.zaragozalogistics.com)

**Figure 18: Les fonctions métropolitaines supérieures dans les trois capitales régionales françaises en 1990 et en 1999**



Source : INSEE, recensements 1990 et 1999.

Globalement, ces fonctions métropolitaines supérieures répertorient 11 secteurs d'activité qualifiés, représentant d'une certaine forme le « tertiaire supérieur » dont la présence est spécifique aux grandes villes. Ces activités représentent 7,9 % des emplois nationaux au dernier recensement de la population<sup>18</sup>. Les trois villes françaises présentent des pourcentages supérieurs à cette moyenne. Ces emplois représentent 12 % des emplois de l'aire urbaine toulousaine (47 955 emplois au total), ce qui la place en troisième position nationale derrière Paris et Grenoble. Elle est suivie par Montpellier avec 11,4 % des emplois (19 577 emplois) et Bordeaux arrive en neuvième position avec 8,7 % des emplois (32 978 emplois). Dans les trois métropoles, deux secteurs se détachent : il s'agit de la recherche et des services aux entreprises. La recherche est le secteur le plus représenté à Montpellier et Toulouse avec 31 % des emplois contre 29 % à Bordeaux où dans cette agglomération, les services aux entreprises présentent la proportion la plus élevée avec 29 % des emplois, contre 28 % à Toulouse et 25 % à Montpellier. Comme nous l'avons

<sup>18</sup> INSEE Première, Onze fonctions pour qualifier les grandes villes françaises, n°840, 2002.

vu précédemment, les métropoles de par leur fonction universitaire concentrent aussi les laboratoires de recherche, représentés surtout par les établissements publics scientifiques et techniques. D'ailleurs, la recherche publique occupe la plus grande part des activités de recherche dans les trois régions<sup>19</sup> : elle est de 72,5 % en Languedoc-Roussillon et de 42,5 % en Midi-Pyrénées. En revanche, la recherche publique en Aquitaine ne représente que 28 % de la recherche totale. Ces statistiques apportent un nouvel éclairage sur les proportions plus élevées à Toulouse et Montpellier des emplois de cadres et professions intellectuelles.

Concernant les services aux entreprises, leur expansion dans les métropoles s'est réalisée à partir du milieu des années 1980, parallèlement à la croissance des activités dites de hautes technologies. Ces services ont évolué différemment dans les métropoles<sup>20</sup>, mais la majorité est en relation avec les services de nettoyage, de sécurité, de transport et d'informatique. L'absence d'études spécifiques identiques pour l'agglomération de Bristol ne nous permet pas de pouvoir comparer la place qu'occupent les services aux entreprises. Néanmoins, du fait de la composition similaire des catégories socioprofessionnelles et de la composition des emplois par secteurs d'activités, on peut supposer qu'elle présente un profil similaire aux trois métropoles françaises. Quant à Saragosse, des études ont été élaborées mais font état d'une situation bien différente de la capitale de l'Aragon par rapport aux autres villes étudiées. En effet, même si les services aux entreprises existants sont pour plus de 80 % implantés dans l'agglomération (GOMEZ LOSCOS et al., 2006), la moyenne qu'ils représentent par rapport à la totalité des emplois n'atteint pas la moyenne nationale espagnole et de surcroît, ces services sont fournis par des entreprises localisées à Barcelone ou Madrid (BARBERO, 2004).

Le système productif des métropoles répond donc au début des années 2000 à un nouveau modèle correspondant non plus au système post-fordiste mais à celui de l'innovation et de la connaissance. Les liens qui se sont constitués et qui continuent à se consolider entre les organismes de recherche publics et privés, les établissements d'enseignement supérieur (universités, écoles d'ingénieurs et grandes écoles) et les entreprises locales contribuent à l'émergence d'une territorialisation de savoir-faire et de

---

<sup>19</sup> Les statistiques disponibles sont à l'échelle régionale. Du fait de la concentration de ces activités dans les métropoles, les proportions fournies par ces statistiques peuvent être assimilées globalement aux métropoles.

<sup>20</sup> Se reporter à la bibliographie. Pour Bordeaux, MONNOYER-LONGE, 1996 et 1999 ; pour Montpellier, FORNAIRON, 1999 ; pour Toulouse, ZULIANI, 1999.

connaissances spécifiques à chaque métropole. L'émergence de ces réseaux constitue les enjeux du développement économique et productif des villes en ce début de XXI<sup>ème</sup> siècle. Conscients de la situation, les acteurs publics locaux, régionaux et nationaux mettent en œuvre toute une série de politiques relatives aux nouvelles activités métropolitaines. Quels impacts produisent-elles et sont-elles capables de répondre aux besoins des métropoles ? Les deux chapitres suivants vont nous permettre d'apporter des éléments de réponse au regard des politiques mises en place à Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse.

Toutefois, malgré ces évolutions, il est une variable qui n'a pas profité de ces mutations. Des cinq métropoles étudiées, aucune d'entre elles ne dispose de centres réels de décision. Tous les grands groupes présents dans les métropoles sont des succursales de multinationales et dépendent donc de décisions qui sont prises à l'extérieur. Quelles sont les conséquences pour chaque agglomération d'apparaître comme « métropole incomplète », comme le soulignait Guy Jalabert en 1995 concernant l'agglomération toulousaine ? (JALABERT, 1995). Les acteurs publics mettent-ils en place les politiques adéquates pour répondre à ces lacunes ?

## CHAPITRE 8 – Les métropoles des réseaux

Grâce à certaines branches d'activités, les métropoles sont intégrées dans des réseaux internationaux. Toutefois, comme nous l'avons vu dans les chapitres 2 et 3, les réseaux métropolitains sont de plus en plus internationaux et donc voués à une concurrence accrue. La compétitivité des métropoles est devenue l'un des premiers enjeux auquel elles doivent faire face depuis le milieu des années 1980 et le début des années 1990. Pour cela, les acteurs locaux ont mis en place des stratégies de développement pour que les villes présentent les critères dignes de métropole internationale.

Afin d'analyser cette situation, deux axes essentiels vont nous permettre de mesurer comment les cinq capitales régionales ont réagi face à cette nouvelle donne et quels sont les moyens qui leur ont été octroyés pour qu'elles intègrent et confortent leur positionnement. Dans un premier temps, l'aspect de l'accessibilité sera abordé. Cette notion recoupe plusieurs champs, à la fois l'accessibilité par le transport à l'échelle infra-métropolitaine et supra-métropolitaine mais aussi à travers les technologies de l'information et communication grâce aux équipements par les infrastructures adéquates.

Le second axe concerne les équipements métropolitains. En une vingtaine d'années, les métropoles se sont fondé une nouvelle image grâce aux constructions d'équipements d'une nouvelle génération qui leur permettait de vanter leur modernité. C'est donc par le biais des politiques de marketing urbain et les équipements de superstructure que l'on observera la transformation des villes étudiées.

## **1 Des positionnements de carrefour en voie de consolidation**

Alors que leur insertion dans les réseaux économiques internationaux leur a été possible grâce en grande partie à l'implantation de firmes de multinationales et à l'évolution de leurs activités productives, ces métropoles sont aussi le lieu de convergence de flux de personnes, de biens et de services. Pour qu'elles puissent être dotées de cette fonction, les métropoles doivent posséder les infrastructures de communication adéquates. En fait, la question est de savoir si ces métropoles se sont au fil des décennies constituées en véritable hub dans la dynamique des réseaux internationaux. Pour mesurer ce positionnement, plusieurs facteurs doivent être pris en compte. Tout d'abord, l'accessibilité des métropoles aux échelles infra et supra métropolitaines et ensuite leur dotation en équipements logistiques. Ces facteurs doivent être considérés en fonction des possibilités d'accessibilité qu'ils offrent mais aussi en termes d'image de modernité qu'ils procurent aux métropoles.

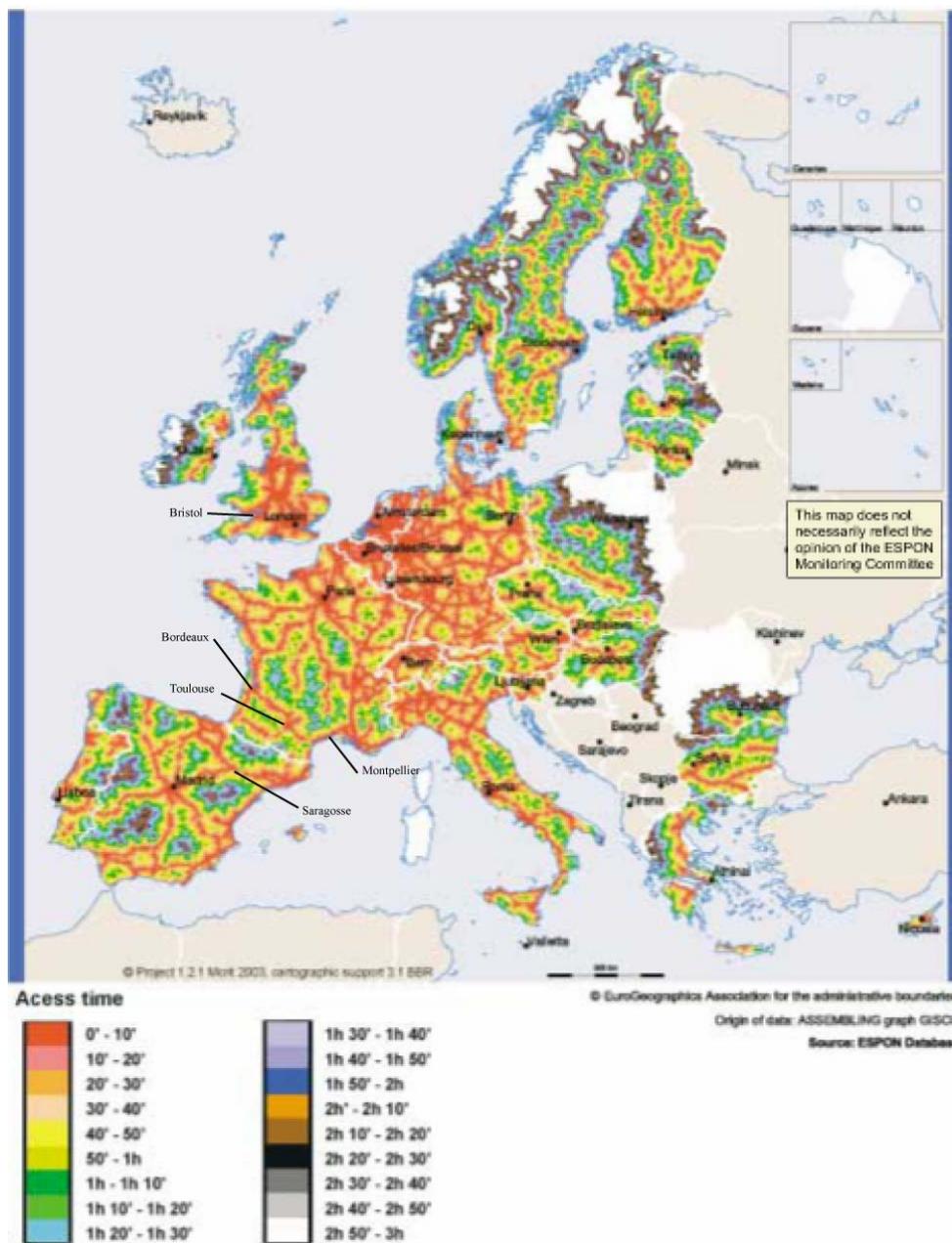
### **1.1 Les autoroutes et les ports**

Les réseaux autoroutiers qui se sont développés à la fin des années 1960 et jusqu'au début des années 1980 ont d'abord bénéficié aux capitales régionales. Elles ont été les premières desservies par ces voies rapides. Même si aujourd'hui ces réseaux autoroutiers souffrent d'engorgement ou de saturation aux abords des métropoles, ils constituent les premiers points de connexion des villes à l'échelle régionale et nationale. Comme indiqué dans les cartes de présentation des cinq métropoles<sup>1</sup>, ces autoroutes offrent plusieurs points d'accès aux agglomérations. Afin de mieux considérer le positionnement des capitales régionales en termes d'infrastructures autoroutières, il est nécessaire d'analyser cette situation non pas à l'échelle nationale mais plutôt à l'échelle européenne. Les réseaux de communication et les flux divers se développent à cette dimension mais surtout ces réseaux font l'objet de politiques communautaires. En effet, la Direction Générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne intervient aux côtés des Etats membres en apportant un soutien financier centré sur les réseaux transeuropéens (RTE dans le jargon européen).

---

<sup>1</sup> Voir les figures 7 à 11 du chapitre 4.

Figure 19: Le réseau autoroutier européen à partir des temps d'accès



Source : carte extraite du rapport ESPON, résultats préliminaires, automne 2003.

Le positionnement géographique de ces villes leur permet de s'insérer sur des grands axes ou carrefours autoroutiers nationaux voire européens. Bordeaux jouit d'une situation de carrefour et de point de passage entre l'axe atlantique reliant la France à l'Espagne et l'axe français reliant l'Atlantique à la Méditerranée. Montpellier présente une position similaire sur l'axe méditerranéen reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

Bristol et Saragosse sont également comparables pour leur position de carrefour. La métropole britannique est au croisement des axes nord-sud et est-ouest de l'Angleterre. Quant à Saragosse, elle est au carrefour des autoroutes desservant l'axe Madrid-Barcelone et Bilbao-Valence. Enfin, Toulouse souffre d'une position moins favorable même si elle est au centre de l'axe français reliant l'Atlantique à la Méditerranée.

Cette carte matérialisant les temps d'accès nécessaires pour accéder à une autoroute à l'échelle européenne traduit bien le fonctionnement en « Hub and spoke » décrit dans le chapitre 2. Les métropoles régionales étudiées apparaissent bien sur les grands axes de communication transeuropéens et leur position de nœud de connexion apparaît clairement sur cette carte. Toutefois, il ne s'agit là que des liaisons supra métropolitaines. Les liaisons routières à l'échelle infra métropolitaine relèvent d'autres analyses spécifiques à chaque métropole et dont les conséquences ne sont pas aussi essentielles pour l'intégration des métropoles dans les réseaux européens.

L'autre catégorie d'infrastructure à considérer pour mesurer l'intégration des métropoles dans les réseaux européens ne concerne que deux d'entre elles, Bordeaux et Bristol. Alors que leur port avait été à la base de leur développement et rayonnement international du XVI<sup>ème</sup> au XVIII<sup>ème</sup> siècle, ils constituent aujourd'hui un pôle d'activité important mais ils ne figurent pas comme nœud de connexion essentiel sur le continent européen. Selon les statistiques, le port de Bordeaux traite environ 8,5 tonnes de marchandises par an et celui de Bristol 12 tonnes<sup>2</sup>. En revanche, sur le plan national et surtout régional, leur rôle est toujours d'importance. Ils sont utilisés pour exporter des productions nationales mais aussi et surtout régionales. Par exemple, Bristol est le premier port anglais pour l'exportation de voitures. Quant à Bordeaux, du fait de son arrière-pays, il est le premier exportateur européen de maïs. Mais le port de Bordeaux est devenu aussi depuis le début des années 2000 un enjeu essentiel pour l'implantation dans l'agglomération toulousaine de l'usine d'assemblage de l'A 380. En effet, les pièces fabriquées en Allemagne, Espagne et Grande-Bretagne arrivent à Pauillac, un des sites du port de Bordeaux. Elles sont amenées par barges jusqu'à Langon et empruntent ensuite l'itinéraire à grand gabarit jusqu'à Blagnac sur le site Aéroconstellation (abordé dans le chapitre suivant).

---

<sup>2</sup> Ces statistiques émanent du Port autonome de Bordeaux ([www.bordeaux-port.fr](http://www.bordeaux-port.fr)) et de The Bristol Port Company ([www.bristolport.co.uk](http://www.bristolport.co.uk)).

Les ports de Bordeaux et Bristol constituent donc une porte régionale et nationale sur l'Atlantique. Leur existence est certes un atout supplémentaire pour se développer comme un véritable nœud de connexion. Mais au cours de ces dernières décennies, les métropoles ont misé sur le développement d'autres infrastructures pour présenter des critères d'accessibilité leur permettant d'intégrer les réseaux internationaux.

## **1.2 Les équipements vecteurs d'une image moderne et internationale**

Dans cette catégorie d'infrastructures mises en avant pour promouvoir l'accessibilité des métropoles à différentes échelles, trois types d'équipements sont à considérer : les transports en commun en site propre (TCSP), les trains à grande vitesse et les aéroports. Les métropoles ont été peu à peu équipées par ces différents moyens de transport.

Tout d'abord, les projets de TCSP ont commencé à être construits dans la catégorie des métropoles étudiées à partir de la fin des années 1980. A cette époque, comme nous l'avons vu antérieurement, les périphéries s'étaient encore plus étalées et la population de l'agglomération continuait de s'accroître. Les flux de population au sein de l'agglomération ne faisaient que s'accroître. Dès lors, afin de remédier aux problèmes de congestion, la solution des TCSP a été envisagée.

Cependant, à Bristol, du fait de l'existence d'un réseau ferré avec plusieurs gares de desserte au sein de la région urbaine (voir carte de localisation du chapitre 4), la construction d'un TCSP n'est pas soulevée. Le réseau des transports publics par bus fait l'objet de politiques d'encouragement en proposant des lignes fréquentes entre les différents pôles d'habitat et d'emploi de l'agglomération. Cette politique est définie depuis 1998 dans le plan d'aménagement de la région urbaine de Bristol<sup>3</sup>. Quant au réseau ferré, il est aussi l'objet d'améliorations. A titre d'exemple, une gare a été spécialement construite dans la North Fringe pour desservir le Ministère de la Défense qui emploie près de 6 000 personnes. Cela ne signifie pas que la métropole ne rencontre pas de problèmes de circulation, de congestion et de pollution. Mais au regard de sa desserte par les voies routières et autoroutières et la concentration des activités dans la

---

<sup>3</sup> Ce plan appelé Joint Replacement Structure Plan sera présenté dans le chapitre suivant. Il est entré en vigueur en juin 1998 pour les quatre Unitary Authorities qui constituent la région urbaine de Bristol.

North Fringe, d'autres solutions différentes à celles appliquées actuellement ne sont pas envisageables.

Quant à Saragosse, la question de la construction d'un TCSP est entrée dans les débats depuis peu. En effet, avec la construction de PLA ZA mais aussi des équipements de Milla Digital et de l'Expo 2008 à l'ouest de la commune (ces deux éléments seront présentés ultérieurement), un projet de construction d'un tramway reliant le centre de la ville à ces « nouveaux » pôles d'emploi et d'activité est en cours de consolidation. La construction d'un tel équipement suscite de nombreux débats, notamment sur son éventuel tracé. Toutefois, il s'avère que cette infrastructure pourrait aider à résorber une partie de la congestion de la ville. Par conséquent, une décision quant à la construction serait imminente. On notera toutefois que cette question a été posée à Saragosse au début des années 2000, soit dix ans après ses homologues françaises.

Effectivement, les trois métropoles françaises ont été dotées d'équipements de TCSP au cours des années 1990-2000. La construction des lignes de transport en commun type tramway ou métro a été un élément phare de la politique des transports en commun dans l'ensemble des grandes villes françaises dans les années 1990. Rappelons brièvement les lignes existantes pour les trois métropoles (voir cartes des lignes de TCSP, annexe 7). Toulouse a été la première à inaugurer une ligne de métro (ligne A) en 1993, reliant la ville selon un axe sud-ouest nord-est. Une seconde ligne de métro reliant la ville selon un axe nord-sud sera mis en service en juin 2007. Ces infrastructures sont complétées par une ligne de train régional appelée ligne C depuis octobre 2003 reliant la ville jusqu'à Colomiers, à l'ouest de la ville. Une dernière infrastructure sera mise en service en 2009. Il s'agit cette fois d'une ligne de tramway qui reliera le centre à l'ouest de l'agglomération à partir de la station Arènes qui est à présent la correspondance entre les lignes A et C pour conduire les voyageurs jusqu'au terminal Aéroconstellation. Montpellier et Bordeaux ont quant à elles été équipées de lignes de tramway. La ligne 1 du tramway montpelliérain traversant la ville selon un axe est-ouest a été inaugurée en juillet 2000. La seconde ligne nord-sud sera inaugurée en décembre 2006 et le tracé de la troisième ligne sud-est - ouest a été adopté en mars 2006 par le Conseil de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. L'agglomération bordelaise a été la dernière des trois métropoles à être dotée d'un TCSP mais ce sont trois lignes de tramway qui ont été mises en service en décembre 2003, constituant une première phase

de construction. La seconde phase sera achevée en 2007 et permettra de prolonger les lignes existantes.

Outre les débats sur les choix opérés par les acteurs locaux pour des lignes de métro ou de tramway, la mise en service des lignes construites a transformé de façon notable les flux de personnes au sein de ces agglomérations. Mais ce n'est pas en termes de déplacements à l'échelle infra-métropolitaine que nous allons aborder ce point mais plutôt en analysant comment la construction de ces infrastructures a été mise à profit par les acteurs locaux pour valoriser l'image de ville dynamique et moderne.

En effet, dans les trois métropoles françaises considérées, la construction des lignes de métro et de tramway a parallèlement fait l'objet de campagnes de communication destinées à présenter le TCSP comme un vecteur de modernité incontestable tant sur le plan des déplacements urbains mais surtout sur la nouvelle image de la ville qui en résulterait. Pour cela, l'aménagement des stations de desserte des lignes a été confié à des architectes, paysagistes, designers et artistes. A titre d'exemple, 38 artistes et architectes ont été retenus pour la conception des stations du métro toulousain. A Bordeaux et Montpellier, l'aménagement du réseau du tramway a recueilli la même attention. Dans ces deux cas, les enjeux d'image étaient plus importants qu'à Toulouse puisque le TCSP est complètement en surface. Ainsi, dans les deux métropoles, architectes, designers et urbanistes ont été sollicités pour donner une qualité esthétique aux lignes de tramway afin qu'elles s'incorporent dans la nouvelle image moderne de la ville. Les trames du tramway ont également été soignées par un design spécifique pour chaque métropole. Celui de Bordeaux a reçu un prix national pour son design en 2000, avant sa date de mise en circulation (2003) et celui de Montpellier est distinctif des autres tramways par son habillage extérieur. Les rames de ligne 1 sont sur fond bleu avec des hirondelles et celles de la ligne 2 sont ornées de fleurs multicolores.

C'est donc sur une échelle de temps s'élevant entre 10 et 15 ans que ces métropoles seront équipées de réseaux de TCSP. Ces équipements répondent-ils aux nécessités propres à chaque agglomération en termes de déplacements infra-métropolitains ? La question appelle d'autres débats qui ne sont pas directement liés à l'objet de la présente analyse. Mais il est vrai que ces équipements permettent aux acteurs locaux de diffuser une image de ville accessible grâce à des moyens de transport performants capables de

relier les différents points de la ville en un temps remarquable. Hormis les transports urbains, l'accessibilité des métropoles à l'échelle internationale est davantage l'enjeu des dessertes par les voies ferrées et aériennes. Cette accessibilité par ces deux moyens de transport leur permet de mettre en avant des arguments pour attirer les entreprises.

Figure 20: Carte des axes transnationaux européens



Source : carte extraite du rapport de Groupe à Haut Niveau, « Des réseaux pour la paix et le développement », DG Transports, Commission européenne, novembre 2005.

Concernant les liaisons ferroviaires, selon la carte ci-dessus, seules les métropoles de Bordeaux, Montpellier et Saragosse sont concernées par la desserte d'un train à grande vitesse. En effet, seules ces trois villes sont à ce jour desservies par le TGV (train à

grande vitesse) ou l'AVE (alta velocidad). Bordeaux a accueilli le TGV au début des années 1990 et Montpellier en 2001. La ligne grande vitesse les relie à Paris dans un délai de 3 heures environ (2 heures 59 pour la première et 3 heures 15 pour la seconde). Concernant les fréquences journalières des liaisons de ces métropoles à Paris, 22 départs sont effectués depuis Bordeaux et 10 depuis Montpellier. Pour Saragosse, sa desserte par l'AVE est plus récente. L'AVE est arrivé dans la capitale aragonaise en décembre 2002 et il permet depuis de la relier en 1 heure et quart à Madrid et à Barcelone au lieu de 3 heures et à Séville en 4 heures au lieu de 6 heures 40 (GOMEZ BAHILLO, 2002). La desserte de ces métropoles par un train à grande vitesse les dote d'atouts considérables qu'elles mettent en avant pour leur promotion. Le train à grande vitesse est devenu un argument publicitaire que ces métropoles utilisent au plan national pour promouvoir le tourisme culturel et urbain. Toutefois, de nombreuses études relativisent l'impact économique de l'arrivée du TGV. En effet, même si les lignes grande vitesse ont transformé les liaisons entre les principales villes desservies à l'échelle nationale, ces dernières n'ont pas pour autant bénéficié d'une importante attractivité à l'égard des localisations d'entreprises comme espéré. Les bouleversements sont plutôt à rechercher au niveau de la mobilité et des échanges professionnels et non dans une décision de localisation géographique d'une entreprise<sup>4</sup>.

Par conséquent, en termes d'impacts sur l'insertion des métropoles dans les réseaux, le train à grande vitesse produit plus d'effets sur la mobilité des personnes que sur les décisions d'implantation des entreprises. Or, cette caractéristique permet à ces métropoles de se positionner actuellement en hub au niveau national en permettant à un cadre, employé ou universitaire d'une capitale régionale de se rendre plus facilement à Paris ou Madrid pour traiter d'une affaire en une journée. N'en est-il pas de même pour les impacts des aéroports ?

Comme indiqué dans les chapitres précédents, les aéroports ont constitué un critère essentiel pour déterminer l'insertion d'une ville dans la sphère internationale. Dans le tableau 3 du chapitre 4, le nombre de passagers pour chacun des aéroports des villes étudiées est mentionné. L'aéroport de Toulouse Blagnac est celui qui était en 2005 le

---

<sup>4</sup> Ce constat est partagé par l'Association des Maires des Grandes villes de France. Il est reflété dans un article présentant l'impact du TGV dans les grandes villes françaises. GVM n° 12, « L'impact du TGV dans les grandes villes » septembre 2006. Disponible sur <http://www.grandesvilles.org/spip.php?article709>

plus fréquenté avec plus de 5,7 millions. Il était suivi par celui de Bristol avec 4,2 millions de passagers, par celui de Bordeaux Mérignac avec 3,1 millions et enfin Montpellier Méditerranée avec 1,3 million. Quant à l'aéroport de Saragosse, seulement un peu plus de 380 000 personnes l'avaient fréquenté cette même année. Au regard de ces statistiques et considérant le point précédent sur le train à grande vitesse, on perçoit facilement pour Toulouse les raisons du nombre élevé de passagers. En effet, n'étant pas desservie par une liaison à grande vitesse, Toulouse est rapidement reliée à Paris grâce à son aéroport et aux 40 vols quotidiens assurés vers les deux aéroports parisiens. Par conséquent, plus de la moitié des passagers de Toulouse Blagnac (2, 9 millions) a emprunté un vol à destination de Paris. En revanche, le nombre de passagers de l'aéroport de Saragosse n'a cessé d'enregistrer une baisse depuis l'arrivée de l'AVE en 2002 (MARQUES INSA, 2006). Ces deux situations contraires corroborent la position de hub à l'échelle nationale des métropoles étudiées. Néanmoins, si l'on observe les lignes disponibles dans chaque aéroport depuis les années 2000, on constate qu'un plus grand nombre de destinations surtout internationales sont proposées. Elles sont le fait de petites compagnies aériennes et des compagnies à bas prix qui offrent un éventail de destinations nouvelles. Sont-elles pour autant devenues des hubs ? A l'évidence non, puisque leurs destinations principales sont les capitales nationales de leur pays ou les villes plus importantes. Par exemple en France, Lyon a été choisie par la compagnie Air France comme hub alternatif à Paris. De ce fait, les vols entre les trois capitales régionales européennes étudiées et Lyon sont également importants. Quant à Bristol et Saragosse, leur proximité avec les aéroports de leur capitale nationale ne leur permet pas de pouvoir prétendre à devenir un hub international. De plus, les aéroports de Bristol et de Toulouse Blagnac font l'objet d'analyses et de projets depuis le début des années 2000 quant à leur éventuelle saturation à moyen et long terme. Face à cette situation, l'idée de la construction d'un second aéroport a été abordée dans les deux métropoles. Ces projets ont fortement fait l'objet d'oppositions de la part d'acteurs locaux, régionaux et de la société civile. Pour le cas toulousain, les opposants invoquent que les estimations de passagers s'élevant à 11 millions à l'horizon 2030 sont surestimées et que les impacts du TGV qui devrait desservir Toulouse à l'horizon 2020 contribueront largement à faire diminuer la fréquentation de l'aéroport.

Il apparaît clairement que les métropoles sont dotées dans leur grande majorité des infrastructures de transport leur permettant d'avoir accès aux réseaux internationaux.

Leurs infrastructures sont en totale adéquation avec les caractéristiques de métropoles dites de troisième niveau à l'échelle européenne. Ce positionnement est principalement dû aux politiques d'équipement mises en œuvre par les pouvoirs publics. L'avenir de leur développement dans ces réseaux de flux est fortement lié aux décisions qui seront prises en matière d'aménagement et de dotations d'infrastructures. Ces décisions dépassent le cadre local et concernent maintenant les acteurs régionaux, nationaux voire européens d'une part mais aussi les partenaires privés. Ces derniers représentés par les grandes entreprises implantées dans les métropoles jouent de leur influence auprès des décideurs locaux pour l'implantation des infrastructures de communication.. Les enjeux ne se trouvent-ils pas alors dans les capacités d'interaction de ces derniers ?

Si l'on observe le dernier élément pris en compte pour mesurer l'accessibilité des métropoles, soient les infrastructures des technologies de l'information et communication, on relève aussi que ces agglomérations figurent comme hub national. En effet, l'émergence de la société de l'information au cours de cette dernière décennie a constitué un enjeu majeur du développement métropolitain. La montée en puissance des technologies de l'information et communication s'est d'abord manifestée dans les grandes agglomérations. Conscients de ce nouvel enjeu pour la compétitivité de leur agglomération et de l'attractivité pour les entreprises d'être dotées des infrastructures aptes à proposer le haut débit sur l'ensemble du territoire métropolitain, les acteurs locaux ont mis en œuvre des programmes d'équipement importants.

Tel est le cas des agglomérations de Bordeaux et Toulouse. Pour la première, c'est la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) qui assure l'équipement métropolitain en haut débit. La CUB a d'abord voté en juillet 2003 un schéma directeur haut débit, pour trouver un point d'équilibre entre le soutien aux acteurs déjà en place pour compléter la couverture du territoire, la diversification des accès haut débit (fibre optique, courant porteur de ligne, Wifi...) et le développement de la concurrence saine entre les principaux opérateurs de télécommunications. Le conseil de la CUB a concédé la construction, l'exploitation et la commercialisation de l'infrastructure de télécommunication métropolitaine à haut débit à LD Collectivités. Cette entreprise s'est engagée dans le cadre d'une délégation de service public pour un contrat signé pour 20 ans. Elle a reçu une enveloppe de fonds publics de 6,9 millions d'euros pour la construction du réseau dont le coût est estimé à 25,3 millions d'euros. C'est ainsi que le réseau appelé INOLIA

se développe sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Sa date d'achèvement est prévue pour la mi 2007.

Dans le cas toulousain, c'est également la communauté d'agglomération du Grand Toulouse qui a assuré l'équipement de l'agglomération. La construction de l'Infrastructure Métropolitaine de Télécommunications (IMT) est achevée depuis la fin de l'année 2001 et a coûté 6,25 millions d'euros à la communauté d'agglomération. Toutefois, une délégation de service public a aussi été confiée à la société Garonne Networks, créée à cet effet à Toulouse. Elle est constituée par le groupe VINCI (premier groupe mondial de concession) et la Caisse des Dépôts et Consignations. Garonne Networks est chargée de l'exploitation, de la maintenance et de la commercialisation du réseau pour une durée de 10 ans.

Ces deux actions similaires dotent incontestablement les agglomérations d'infrastructures de haut débit leur permettant de se positionner de façon notable dans les réseaux. Mises au service de tous les opérateurs télécoms, elles permettent à l'ensemble des utilisateurs, publics et privés, de bénéficier de conditions techniques et tarifaires optimales. Toutefois, parmi les cinq capitales régionales étudiées, seules ces deux agglomérations ont développé à leur échelle une politique d'équipement de ce genre. Pour Montpellier, le réseau haut débit appelé Pégase a été construit sur la commune même de la ville. Il est aussi mis à disposition des clients publics et privés de la ville. A Saragosse, des travaux d'équipement sont engagés grâce au projet Milla Digital mais sont aussi à l'échelle communale. Dès lors, ces décalages entre les stratégies d'équipement des métropoles peuvent-ils nous permettre de tirer des conclusions quant à leur positionnement dans les réseaux haut débit ? Tout d'abord, puisque ces équipements sont apparus dans les métropoles à partir des années 2000, il convient de relativiser les situations différentes relevées. Ensuite, les métropoles ont été les premières desservies par les opérateurs historiques et privés. Donc, il n'existe pas de problème infrastructurel, contrairement à ce qui se produit en milieu rural. Il faudrait alors rechercher l'explication plutôt dans un souci d'aménagement et de compétitivité des agglomérations. Les métropoles bordelaise et toulousaine accueillent des grandes entreprises internationales comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent qui se localisent sur l'ensemble de l'agglomération. Aux côtés des grands clients publics (universités, hôpitaux, etc.), l'ensemble de ces utilisateurs doit pouvoir avoir recours aux infrastructures les plus avancées pour le développement de

leurs activités. Cet impératif a donc constitué un enjeu auquel les deux agglomérations ont su apporter une réponse efficace. Concernant Montpellier, les grandes entreprises, les parcs d'activités et les établissements publics sont implantés sur la commune. Ce fait explique par conséquent le développement de l'infrastructure à l'échelle communale uniquement.

L'accessibilité des métropoles revêt donc plusieurs aspects. Elle concerne les flux de personnes, de biens et d'informations. Analysées à partir de l'ensemble des critères en relation à ces flux, il apparaît nettement qu'elles sont des hubs nationaux incontournables, correspondant parfaitement à leur rôle de capitale régionale. Elles ont acquis ce positionnement grâce aux infrastructures adéquates qui ont été consolidées (autoroutes et aéroports par exemple) ou construites depuis les dernières décennies (lignes de train à grande vitesse, réseaux de fibre optique et TCSP). Mais c'est grâce à ce positionnement national que ces métropoles peuvent prétendre s'insérer dans les réseaux internationaux. Cet enjeu a été totalement intégré par les acteurs locaux qui appuient leurs politiques de communication sur l'existence des infrastructures indispensables à l'installation et au développement des entreprises. L'image de l'accessibilité des métropoles s'est donc construite au fil des dernières décennies et continue à évoluer en fonction des nécessités. Toutefois, cette image n'est pas suffisante. D'autres projets d'équipement à caractère beaucoup plus emblématique ont été conçus par les acteurs locaux pour impulser et soutenir le développement du caractère métropolitain de leur agglomération.

## **2 Le marketing et les équipements structurants**

Pour intégrer ces réseaux internationaux, les métropoles ont dû répondre aux « normes » européennes qui exigent un certain nombre d'équipements de niveau métropolitain. Pour cela, conscient de l'enjeu de disposer de ces infrastructures, des politiques d'équipement et de constructions ont été menées par les acteurs locaux dans les années 1980 et 1990. Accompagnées de campagnes de diffusion à l'échelle locale, nationale et européenne, ces équipements ont peu à peu structuré les métropoles.

## 2.1 Les équipements de la norme métropolitaine

Comme cela figure sur les cartes de présentation des métropoles, (chapitre 4), toutes les villes sont équipées d'infrastructures pour accueillir les foires, salons et congrès. Ces équipements sont mis en avant comme étant un facteur supplémentaire pour l'attractivité des entreprises et multinationales qui disposeraient sur place d'infrastructures pour accompagner leurs activités. Mais ils sont aussi voués à être utilisés pour la célébration d'évènements locaux, régionaux, nationaux et internationaux. Ils permettent en fait à la métropole de rentrer dans la catégorie des villes de congrès, caractéristique très prisée dans les années 1980-1990 où les villes cherchaient à se positionner dans les classements européens. De ce fait, ces équipements ont contribué à accentuer la compétition entre les villes et avec leur mise en service, ils sont entrés en concurrence les uns avec les autres. Face à cette situation, les cinq villes étudiées ont développé leurs stratégies. Nous allons nous intéresser essentiellement au cas de Montpellier.

Dans une étude réalisée en 2001 sur le tourisme de réunions et de congrès international à l'échelle mondiale, Montpellier est la seule capitale régionale des cinq étudiées qui apparaisse dans le classement des villes intégrées dans ce réseau (CHRISTOFFLE, 2001). Comme l'indique l'auteur, les congrès internationaux se déroulent dans les villes qui présentent toutes les facilités, à la fois d'accessibilité et d'hébergement. Bien évidemment, l'équipement en infrastructures est aussi essentiel. Dès lors, Montpellier apparaît dans un groupe de niveau 3 des villes accueillant ces manifestations internationales<sup>5</sup>. Ce positionnement s'explique par les caractéristiques précédentes mais surtout par la politique de valorisation des équipements montpelliérains que les acteurs locaux ont mis en place. Montpellier a été dotée de trois infrastructures majeures dans les années 1980 : le Corum (Palais des congrès, Opéra Berlioz), le Parc des Expositions et le Zénith. Afin de conforter le positionnement de la métropole, la gestion de ces trois équipements a été confiée à une entité juridique, la société anonyme d'économie mixte qui développe depuis 1999 la marque « Enjoy Montpellier ». Cette société compte avec la participation des institutions locales qui sont la ville de Montpellier, la communauté d'agglomération de Montpellier et la région Languedoc-Roussillon. Enjoy Montpellier

---

<sup>5</sup> Le groupe un est constitué de 20 villes qualifiées de « villes majeures », le second groupe est formé de 28 villes « intermédiaires », et le troisième groupe dans lequel figure Montpellier comporte 34 villes « mineures ».

propose toute une gamme de services aux clients potentiels pour l'organisation et la gestion des manifestations. Depuis 1999, le positionnement international de la ville dans l'organisation d'évènements n'a cessé de croître et ce succès place Montpellier comme la troisième ville congressiste de France, derrière Paris et Nice. Ainsi, ce sont plus de 800 000 congressistes et visiteurs qui sont venus à Montpellier chaque année. Concernant le nombre de manifestations, 472 se sont déroulées en 2004 dont 33 étaient d'échelle internationale<sup>6</sup>.

Même si le positionnement de Montpellier demeure encore fragile à l'échelon international, ces résultats démontrent qu'une capitale régionale peut s'imposer dans les réseaux internationaux grâce à une force endogène. Cette dernière doit rassembler à la fois une forte volonté politique, des équipements adéquats et aussi la valorisation d'un savoir-faire. Par ailleurs, ce positionnement contribue à diversifier les activités métropolitaines de Montpellier. En se configurant un profil de ville de congrès, c'est également le tourisme de congrès qui est valorisé et qui vient conforter l'économie locale et même régionale. En fait, ce développement montpelliérain voulu et conduit par un partenariat public-privé s'inscrit dans une logique de dynamisation économique à travers les activités liées au tourisme au sens large, souvent présenté comme première industrie de la région Languedoc-Roussillon.

## **2.2 Des démarches globales**

Pour se placer dans la hiérarchie européenne, les métropoles ont été dans l'obligation d'offrir une image de ville innovante en proposant des activités originales et inédites. Pour répondre à cette nécessité de standard européen, de véritables démarches globales ont émergé dans les métropoles. Elles concernent à la fois les politiques de marketing urbain et les constructions d'équipements structurants. Ces éléments se sont manifestés dans les cinq capitales régionales étudiées. Ils sont à la source des grandes mutations que ces métropoles ont connues sur le plan urbain.

---

<sup>6</sup> Données recensées dans un rapport d'information de l'Assemblée nationale sur le développement en France des foires, salons et congrès, 25 janvier 2006. Disponible sur [www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i2826.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i2826.asp)

Les années 1980 ont été marquées par les constructions d'équipements de foires et congrès. Une fois ces équipements réalisés et afin d'accroître l'offre d'équipements métropolitains, de nouveaux projets en relation avec la culture et les loisirs ont émergé. Il s'agissait de franchir une nouvelle étape dans l'affirmation métropolitaine en construisant des projets innovants et uniques pour qu'ils donnent une image d'exclusivité et de caractère à la métropole. Il est possible d'observer cette tendance dans trois des capitales régionales étudiées : Bristol, Montpellier et Toulouse. En effet, durant les années 1990, chacune de ces villes a mis en œuvre la construction d'un projet d'envergure qui venait offrir une nouvelle gamme d'activités de loisirs et culturelles. Il s'agit du projet @t Bristol pour la capitale régionale britannique, d'Odysseum à Montpellier et de la Cité de l'espace à Toulouse. Si l'on observe l'ensemble du processus de l'élaboration du projet à sa réalisation, on constate que les acteurs locaux ont utilisé des stratégies similaires dans les trois métropoles.

Dans un premier temps, ces actions s'inscrivent dans l'exécution d'un projet de développement urbanistique de la ville. Dans les trois cas, les projets ont été construits sur des espaces qui, une fois dotés de ces structures, allaient contribuer à intégrer ou réintégrer une partie du territoire urbain dans la ville. En effet, le projet @t Bristol a été érigé en plein cœur de la ville historique. Suite à la crise industrielle des années 1970, les anciens quais du centre ont été peu à peu délaissés. Ils constituaient un vaste espace inutilisé et délabré au centre de Bristol qui nuisait en fait à l'image de la ville. Ainsi, avec l'aménagement de cet espace, le centre-ville allait retrouver une certaine continuité puisque cette zone appelée Harbourside permettait de relier le centre-ville historique à la ville contemporaine. Concernant Montpellier, le projet urbain mis en œuvre par la municipalité depuis la fin des années 1970 consistait à ce que la ville se développe sur un axe d'ouest en est. Avec Odysseum, la municipalité a réalisé la dernière phase du développement à l'est de la ville, en la rapprochant de la mer. La construction de la Cité de l'espace à Toulouse s'inscrit moins dans un projet urbain mais elle permettait d'utiliser un espace vacant situé à l'est de la ville.

Cet enjeu urbanistique constituait déjà une première opportunité pour chaque ville. Pour accentuer cet effet et contribuer à renforcer l'image de la ville, les municipalités ont fait appel à des architectes de renom pour concevoir les projets. A Bristol, pas moins de trois cabinets d'architectes ont collaboré dans la construction du complexe, à la fois des

bâtiments (Chris Wilkinson Architects pour Explore-At-Bristol et Michael Hopkins & Partners pour Wildwalk-At-Bristol) et des espaces publics ouverts (The Concept Planning Group pour Open Spaces-At-Bristol). A Montpellier, c'est le projet des architectes de Design International qui a été retenu. Ce choix a été expliqué par le fait que cette agence est une des plus grandes spécialistes des centres ludiques, de loisirs et de commerces basée à Londres, Toronto, Singapour et Dallas. Bien évidemment, les constructions réalisées sont ensuite utilisées pour promouvoir l'image d'une ville moderne dotée d'une architecture nouvelle et innovante.

Mais la construction de ces équipements métropolitains n'a pas été uniquement décidée dans la simple perspective de conception d'une image nouvelle de la ville. Le dynamisme recherché passe également par l'intention de véhiculer une image innovante rattachée aux spécificités économiques de l'agglomération. En effet, la Cité de l'Espace à Toulouse est une vitrine destinée au grand public sur les activités relatives au secteur spatial toulousain. Le complexe @t Bristol quant à lui, expose le savoir-faire de l'agglomération en matière de multimédia et films sur la nature. Le projet Odysseum se positionne dans une autre perspective davantage en lien avec les nouveaux modes de vie et la place que prennent les loisirs dans le quotidien des personnes. Il propose un espace de loisirs pour les montpelliérains mais aussi pour les touristes de la côte languedocienne. Pour cela, ce projet peut aussi être rapproché d'une certaine façon à la fonction culturelle et touristique que les acteurs locaux ambitionnent pour la capitale régionale.

Ces trois projets ont incontestablement marqué l'image des métropoles, à la fois sur le plan urbanistique (pour Bristol et Montpellier) et sur le plan des nouvelles fonctions métropolitaines liées aux activités de loisir. Saragosse et Bordeaux se sont engagées dans la même voie mais dans des perspectives différentes. Saragosse est en train de construire sa nouvelle image grâce à l'Exposition universelle de 2008 que nous aborderons dans le point suivant. Bordeaux a entamé cette étape de construction d'image de ville nouvelle et dynamique grâce à la réhabilitation des quais de la Garonne. Profitant de la construction des lignes de tramway, un projet d'aménagement des quais rive gauche de Bordeaux a été instauré en 2000 par la ville et la Communauté d'agglomération. Ce projet est piloté par le paysagiste Michel Corajoud et développé par une équipe composée d'architectes, d'éclairagistes, etc. Bien que localisé sur la commune de Bordeaux, ce projet s'inscrit

aussi dans le développement de l'agglomération dans son ensemble car les quais sont un lieu de l'identité bordelaise. Ainsi ce vaste chantier entrepris au début des années 2000 sera achevé au début de 2008. Les travaux consistent à la fois à réaménager les espaces publics des quais de la Garonne et à doter l'agglomération de nouveaux équipements structurants. Parmi l'ensemble des réalisations, il convient de détacher la réhabilitation de deux hangars sur les quais de Bacalan. Tout d'abord, le Hangar 14 a été réhabilité et transformé en équipement de congrès au cœur de la ville pour accueillir des salons et expositions, en complément au parc des expositions et au palais des congrès. Ensuite, le nouveau Hangar 20 abrite Cap Sciences qui est un centre d'animation et d'exposition ouvert à tous les publics pour la découverte et la compréhension des phénomènes scientifiques, des principes technologiques, des applications et savoir-faire industriels. Tout comme la Cité de l'Espace et @t Bristol, cet équipement constitue une vitrine des savoir-faire locaux et de promotion des activités de l'agglomération et de la région.

L'ensemble de ces réalisations n'aurait toutefois pas été possible sans la volonté des acteurs publics locaux. Mais ces volontés sont également le fruit des nouveaux modes de gestion des villes que nous avons abordés dans le chapitre 3, à savoir la prolifération des partenariats public-privé. En effet, dans toutes les opérations mentionnées, ce sont des partenariats mixtes qui ont financé la réalisation des équipements et qui en assurent le développement et la gestion. Les collectivités locales participent financièrement à la réalisation de ces opérations mais concèdent l'aménagement et la construction à des partenaires privés. Mais l'élément le plus intéressant à rechercher dans ces partenariats est la participation financière des grandes entreprises implantées dans les agglomérations. Il s'agit en fait du cas de @t Bristol où les établissements des différentes branches d'activités ont apporté leur contribution financière. On citera la Lloyd's bank, Axa, Winterthur Life UK, Orange, Hewlett Packard, Nestlé, Rolls Royce, etc. Il en est de même pour la Cité de l'espace à Toulouse. La Ville a apporté 60 % de l'investissement initial (23 millions d'euros). Les 40 % restant ont été financés par les autres collectivités locales et organismes publics (CNES, ONERA, CNRS, Météo France) mais aussi par les grands établissements toulousains liés au secteur aéronautique et spatial comme EADS, Alcatel Space ou encore Astrium. Cette implication des grandes entreprises vient corroborer que ces deux équipements reflètent une vitrine des forces productives locales. On voit bien que la collaboration entre les collectivités locales et les grandes entreprises se produit dans un souci mutuel de développement conjoint de la métropole et de ses

activités. Cette force endogène conforte inévitablement le positionnement de la métropole et valorise son image.

Le dernier point à souligner quant à la constitution des partenariats finançant ces équipements est la capacité des acteurs locaux à les intégrer dans des programmes d'action plus vastes. En effet, le projet @t Bristol a pu voir le jour en grande partie grâce au programme national lancé par le gouvernement britannique à la fin des années 1990 pour financer des opérations symboliques à l'heure du passage à l'an 2000. Les projets étaient soumis à une commission appelée « Millenium Commission » qui attribuait des fonds recueillis par la « National Lottery ». Le projet @t Bristol a bénéficié d'une subvention s'élevant à 47,6 millions de livres, soit 45,6 % de son coût total (104,4 millions de livres). La réhabilitation et l'aménagement des quais à Bordeaux ont également bénéficié de l'apport de financements d'une opération plus vaste, à savoir les projets pilotes urbains<sup>7</sup> (PPU) cofinancés par le FEDER dans le cadre de la politique communautaire en faveur des zones urbaines. Suite à l'appel à projets lancé par la Commission européenne en avril 1996, le projet bordelais intitulé « Bordeaux les deux rives » a été un des 26 projets retenus parmi les 503 présentés. La participation financière de l'Europe s'est élevée à 3 millions d'euros dans le but de financer 22 actions mises en œuvre entre 1997 et 2001 pour contribuer à l'ensemble du projet de réhabilitation des quais.

Ces différents projets d'équipement métropolitain nous ont permis de voir que les acteurs locaux ont réellement pris conscience de l'enjeu que des infrastructures d'un nouveau genre pouvaient doter d'atouts leur métropole dans le champ de la compétition engagée entre les villes. Mais cette volonté politique ne peut se concrétiser sans l'implication de partenariats mixtes formés par des partenaires publics et privés. Fortes d'une nouvelle image dynamique et moderne, ces capitales régionales doivent une large part de leur rayonnement à cette force endogène. Ces nouveaux espaces urbains qui occupent une faible partie du territoire servent en fait à promouvoir l'ensemble de l'agglomération.

### **2.3 A la conquête de l'événementiel**

---

<sup>7</sup> Les PPU prétendent soutenir l'innovation dans les politiques d'aménagement et de régénération mises en œuvre dans les villes dans le but de promouvoir la cohésion économique et sociale.

Aux côtés des nouvelles fonctions métropolitaines liées à la culture et aux loisirs, le défi des villes est à présent de capter un événement de portée internationale à caractère sportif ou culturel. Les trois métropoles françaises ont pu bénéficier de l'effet Coupe du Monde de football en 1998. Leurs stades respectifs ont fait l'objet d'aménagements spécifiques pour cet événement. Mais au-delà de ces équipements, c'est l'ensemble des trois agglomérations qui ont enregistré des retombées économiques importantes et d'une promotion à l'échelle mondiale.

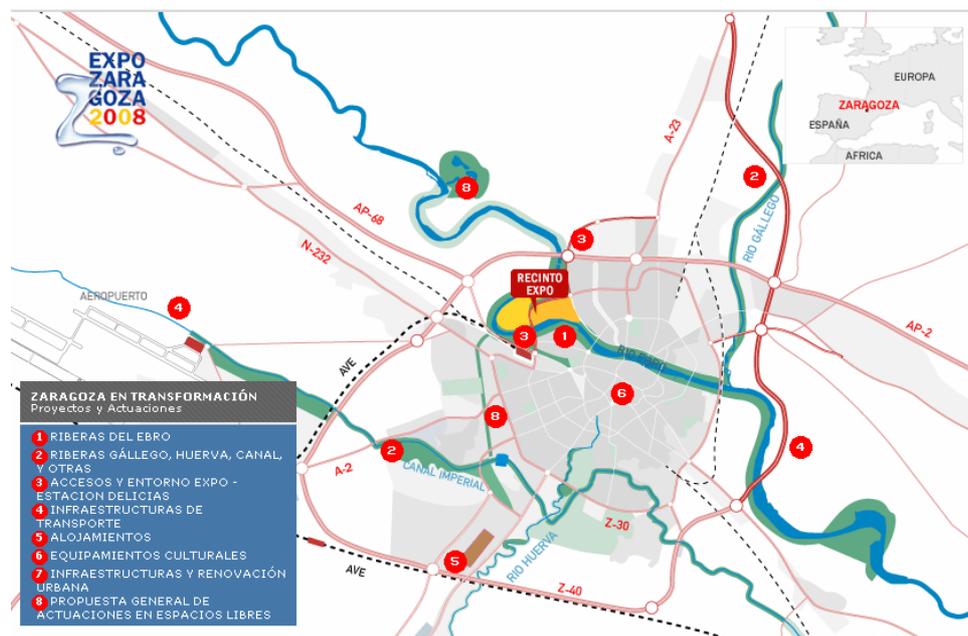
Les deux autres métropoles, Bristol et Saragosse ont à titre individuel présenté leur candidature à des événements de portée internationale. Bristol était candidate pour être la Capitale européenne de la culture en 2008. Le projet porté par la Ville et la Chambre de Commerce de Bristol était ambitieux et se basait sur le brassage culturel de la ville et la qualité des équipements disponibles. Toutefois, la candidature n'a pas été retenue au profit de celle de Liverpool. Quant à Saragosse, sa candidature pour être le siège de l'Exposition universelle de 2008 a eu plus de succès. Le Bureau International des Expositions a annoncé le 16 décembre 2004 que Saragosse accueillerait l'Expo 2008 du 14 juin au 14 septembre de la même année.

Cet événement mondial est un véritable atout pour le développement de la capitale de l'Aragon. Il est prévu que 60 à 70 pays participent à cette Expo et plus de 6 millions de visiteurs sont attendus. La candidature de Saragosse portait sur « L'eau et le développement durable » qui est par conséquent devenu celui de l'Expo 2008. Le choix de la ville n'est pas anodin. D'une part, la localisation géographique de Saragosse explique déjà ce choix : la ville s'est développée au fil des siècles sur la confluence de trois cours fluviaux : l'Ebre, le Gallego et la Huerva. D'autre part, le thème de l'eau se révèle être un enjeu pour les décennies à venir au regard des déclarations de l'UNESCO indiquant que l'eau sera un des problèmes majeur auquel sera confrontée l'Humanité au cours du XXI<sup>ème</sup> siècle mais aussi par la mise en place de la politique par l'ONU de la Décennie Internationale 2005-2015 « Eau, source de vie » Mais surtout, la ville s'est déjà posé ce défi depuis 1999 avec la mise en place du programme « Ciudad Ahorradora de Agua » (ville « économisatrice » d'eau). Cela lui a d'ailleurs valu la distinction de l'ONU de capitale mondiale de l'eau puisqu'elle est la ville qui économise le plus de ressources hydriques de toute l'Espagne. Ce savoir-faire local lié aux enjeux que représentent les ressources hydriques pour les décennies à venir et le thème de l'Expo

propulsent Saragosse comme référence incontournable en la matière. La promotion et la valorisation de l'image de la ville est en bonne voie. Cependant, pour accueillir un événement de ce type, la ville doit développer rapidement le projet urbain d'accompagnement qu'elle a prévu. Tel est le principal enjeu auquel elle doit faire face mais qui assure parallèlement une dynamique de développement inespérée.

Le site de l'Exposition va d'abord être érigé. Situé dans le méandre de Ranillas sur une superficie de 150 hectares, il accueillera trois pavillons thématiques consacrés à l'eau (pavillon pont, tour de l'eau et aquarium fluvial), les pavillons institutionnels et les places thématiques. Le site constituera un nouvel espace de développement pour la métropole une fois terminé. Il est prévu qu'il sera destiné à accueillir des activités proprement culturelles ou à caractère populaire ou de loisirs. Outre ces éléments prévus à moyen terme pour le développement de l'espace urbain, d'autres équipements revêtant un caractère beaucoup plus stratégique sont programmés ou déjà en cours de réalisation sur l'ensemble de la commune, comme le témoigne la carte ci-dessous. Le plan d'accompagnement vise d'abord à renforcer l'accessibilité de la métropole. Pour cela, l'aéroport va être doté d'un nouveau terminal, la plateforme sera allongée et de nouveaux vols internationaux vont être mis en service, à l'exemple de celui de Londres. Une seconde gare de l'AVE sera construite au sud de la ville, sur la rive située en face de l'Expo et aux abords du parc des expositions. Le réseau routier sera aussi amélioré et amplifié grâce aux tronçons reliant la Z 40 et la A 23 à l'est de la commune et au tronçon permettant la jonction de la A 23 et de la AP 2 au nord de la commune (voir carte ci-dessous). Comme indiqué auparavant, une ligne de métro léger figure parmi les projets d'équipement de la ville à échéance 2009. Outre l'amélioration de son accessibilité, la métropole fait également l'objet d'une politique de construction de plus de 1 000 logements, prévus dans un premier temps pour loger les personnes travaillant dans les pavillons et qui seront ensuite vendus ou transformés en habitat social.

Figure 21: Le plan d'accompagnement d'aménagement urbain de Saragosse pour l'Expo 2008



Source : carte extraite du site Internet de l'Expo 2008, [www.expozaragoza2008.es](http://www.expozaragoza2008.es)

C'est donc l'ensemble de la ville qui va être transformé en moins de cinq ans grâce à un investissement dépassant le milliard d'euros. Une fois l'Expo terminée, la métropole sera-t-elle capable « d'exploiter » au profit de son développement les investissements engagés? Le plan d'accompagnement présente déjà les stratégies d'utilisation des bâtiments et constructions réalisées à cet effet. Les projets existant misent sur une diversification de l'activité économique en impulsant des activités liées à la société de la connaissance. Le projet Milla Digital que nous présenterons dans le chapitre suivant en est la réalisation phare.

Il est certain que ces cinq métropoles sont insérées dans les réseaux internationaux de flux. Mais, tout comme avec les firmes multinationales, leur positionnement se limite à une place intermédiaire à l'échelle européenne mais de première importance à l'échelle nationale et bien évidemment à l'échelle régionale. Leur place de capitale régionale en matière d'accessibilité est indéniable. Toutefois, les métropoles doivent beaucoup leur insertion dans la sphère internationale aux constructions des équipements répondant au standard métropolitain européen. Ces nouvelles fonctions dans le domaine des loisirs, de la culture et des congrès véhiculent une image dynamique et moderne qui est devenue indispensable dans la concurrence à laquelle elles sont confrontées. C'est ainsi

qu'apparaît en filigrane l'importance des acteurs pour le développement de cette catégorie de métropoles. Quelles sont les incidences réelles de leurs politiques sur la métropolisation ?

## **CHAPITRE 9 – Les acteurs face aux enjeux des métropoles**

Ces dernières décennies ont transformé les rôles et fonctions des métropoles. Les nouvelles exigences économiques contemporaines les ont peu à peu intégrées dans un système complexe évoluant selon un rythme dicté à l'échelle mondiale. Les capitales régionales de troisième niveau ont été entraînées par ces mouvements depuis les années 1980. Grâce à une série de critères démographiques, socio-économiques et d'aménagement urbain, nous avons pu constater l'ensemble des processus qui a transformé ces métropoles. Depuis le début des années 2000, ces agglomérations sont redevenues au centre des débats et des politiques publiques. Quels sont les enjeux de ce nouveau contexte ?

Les métropoles actuelles doivent à présent relever deux défis. Tout d'abord, puisqu'elles sont au centre du nouveau système économique, leur développement fait l'objet de toutes les attentions. Depuis le début des années 2000, de nombreuses politiques publiques sont mises en œuvre par les acteurs publics. Nous verrons donc dans un premier temps en quoi consistent ces politiques et quelles sont leur stratégie.

Le second défi consiste à la mise en place d'un système de gouvernance adapté à ces nouvelles métropoles, à la fois pour assurer leur développement socio-économique et aussi urbain. Nous étudierons quels sont les structures institutionnelles en place au sein des cinq capitales régionales et les politiques que chacune d'entre elles développent sur leur territoire.

## **1 Les nouvelles politiques publiques en faveur des métropoles**

Depuis le début des années 2000, les métropoles réapparaissent dans les discours des acteurs publics. Etant l'un des réceptacles majeurs de la mondialisation, elles sont en partie le lieu de départ de l'innovation et de la croissance. Dès lors, elles sont perçues comme un atout pouvant impulser le développement économique de leurs territoires environnants, qu'ils soient à l'échelle de l'agglomération, de la région voire même du territoire national. Comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, ce sont les métropoles qui « tirent » la croissance nationale dans les trois cas analysés. Ainsi, conscients de l'enjeu que représente le développement métropolitain, les acteurs publics locaux, régionaux et nationaux mettent en place des stratégies d'accompagnement, de soutien voire d'impulsion de cette croissance métropolitaine. Quels sont les objectifs recherchés par ces politiques ? Quels sont les moyens mis en œuvre pour les atteindre ? L'analyse des politiques récemment instaurées dans les cinq capitales régionales étudiées va nous permettre d'apporter des éléments de réponse à ces interrogations.

### **1.1 De grands projets industriels pour les métropoles européennes**

Dans quatre des cinq capitales régionales étudiées, Bordeaux, Bristol, Saragosse et Toulouse, des grands projets industriels instaurés par les acteurs publics ont vu le jour depuis le début des années 2000. Certains de ces projets ont déjà été évoqués dans les chapitres précédents, mais afin de mieux comprendre les enjeux qu'ils représentent pour les métropoles, il convient de présenter chacun d'eux brièvement.

Le gouvernement français a lancé la politique des pôles de compétitivité lors du CIADT du 14 septembre 2004. Il s'agit d'une politique industrielle répondant aux mutations économiques internationales qui a été mise en place au niveau national dans un cadre très précis. Le gouvernement a d'abord défini ce que devait être un pôle de compétitivité : il s'agit de la combinaison sur un même territoire de trois catégories d'acteurs que sont les entreprises, les centres de formation et les unités de recherche. Pour que le pôle soit constitué, ces trois acteurs doivent former un partenariat développant des projets innovants de Recherche et Développement devant disposer de la masse critique

nécessaire pour une visibilité internationale. Sur la base de cette définition, le gouvernement a lancé un appel à projets à l'automne 2004 qui a permis de sélectionner et labelliser 66 pôles de compétitivité sur les 105 dossiers reçus. Depuis le 12 juillet 2005, Bordeaux et Toulouse sont au cœur de trois pôles de compétitivité dont un d'entre eux est commun aux deux métropoles<sup>1</sup>.

Le pôle mondial Aerospace Valley se développe à la fois sur les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Nous avons vu dans le chapitre 7 que la principale activité de ces deux capitales régionales de ces deux régions est l'aéronautique. En présentant un projet commun autour de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués, ce partenariat constitue le premier pôle aéronautique et spatial européen en totalisant 94 000 emplois, plus de 1 200 établissements et 8 500 emplois dans la recherche. Plus concrètement, au cœur de ce pôle, 36 projets de coopération autour de 9 domaines d'activités stratégiques vont être engagés et 12 projets structurants vont voir le jour. Parmi ces derniers, deux d'entre eux concernent les capitales régionales. A Toulouse, les principaux acteurs de la formation et de la recherche vont être réunis sur le site de Montaudran mis à disposition par la ville et la communauté d'agglomération du Grand Toulouse pour constituer l'Aerospace Campus. Ce site est dans la continuité du complexe scientifique de Rangueil où se trouvent déjà SUPAERO, l'ENAC, l'INSA, l'Université Paul Sabatier, le LAAS-CNRS, le CNES, et à proximité d'acteurs importants tels que Airbus, Alcatel Space, EADS Astrium, Latécoère, Siemens Automotive, Thales. Fort de ce regroupement des principaux acteurs de l'agglomération toulousaine sur ce positionnement stratégique, le pôle de formation obtiendra ainsi une plus forte visibilité internationale. A Bordeaux, c'est également le campus universitaire qui va être renforcé à partir de l'Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique (INRIA). Un laboratoire va être installé dans le but de développer des recherches dans le domaine des Sciences et Technologies de l'Information et de la Communication répondant aux besoins des industries aéronautiques et spatiales. Ces activités seront mises en œuvre en partenariat avec les Universités Bordeaux 1 et Bordeaux 2, l'ENSEIRB et le CNRS et occuperont près de 200 personnes. Plus généralement, les objectifs de ce pôle de compétitivité sont de conforter le territoire représenté à la première place mondiale en aéronautique civile et de

---

<sup>1</sup> L'agglomération de Montpellier bénéficie également de la politique des pôles de compétitivité à travers le soutien au tripode université-recherche-industrie. Les cinq pôles de compétitivité dans lesquels participent les acteurs montpelliérains présentent moins de réalisations « emblématiques » sur le plan urbain que ne le font ceux de Bordeaux et Toulouse.

s'affirmer en tant que capitale européenne de l'espace au service de l'homme. Il est également espéré de créer d'ici 20 ans 40 000 à 45 000 emplois au sein de cet espace interrégional...

Le second pôle de compétitivité toulousain est le pôle Cancer-Bio-Santé. Son principal objectif est de regrouper les principaux acteurs de Midi-Pyrénées contribuant à la lutte contre le cancer qui sont les centres de recherche et industriels de l'agroalimentaire, de la pharmacie, des biotechnologies, les centres de formation, les centres de soins etc. La constitution d'un partenariat liant la formation, la recherche et l'industrie permettra de favoriser les innovations thérapeutiques, de créer des entreprises nouvelles spécialisées et par là donc de nouveaux emplois. Au total, selon les données émanant de sa direction, le pôle de compétitivité représente actuellement plus de 20 000 emplois dont plus de 10 000 en recherche et développement dans les entreprises, auxquels s'ajoutent près de 9 000 personnes en recherche publique. La présence de nombreuses entreprises dans l'agglomération toulousaine de l'industrie pharmaceutique (Pierre Fabre, Sanofi Aventis) ou du secteur des info-technologies (Thales, IBM, Siemens) a donné l'impulsion à la constitution de cette candidature. Par ailleurs, ce pôle de compétitivité a la particularité de pouvoir déjà bénéficier d'une certaine visibilité car il émane du Cancéropôle toulousain créé en mars 2004 sous l'impulsion du maire et président de la communauté d'agglomération. Ce Cancéropôle a été institué suite au plan national de lutte contre le cancer lancé en 2003. Mais pour Toulouse, il s'inscrit en plus dans un processus de reconversion du site de Langlade qui a été le lieu de la plus grande catastrophe industrielle le 21 septembre 2001 avec l'explosion de l'usine chimique d'AZF. Parallèlement, il est présenté comme une occasion de diversification économique par rapport à l'aéronautique.

Le dernier pôle de compétitivité lié à une des deux capitales régionales est celui concernant l'agglomération bordelaise, le pôle Route des lasers. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 7, ce pôle se développe suite à l'implantation sur la commune de l'agglomération bordelaise du Barp sur le site du CEA-CESTA qui accueillera le Laser Mégajoule. Ce pôle de compétitivité regroupe déjà de nombreuses entreprises (Thales, Sagem) ainsi que les laboratoires de recherche du CNRS, du CEA et des universités bordelaises. Ce pôle a pour ambition de promouvoir la valorisation industrielle des

recherches conduites par les acteurs publics et privés mais aussi d'utiliser les compétences technologiques locales comme moteur de développement économique.

Même si ces trois pôles de compétitivité concernent les acteurs répartis sur l'ensemble de chaque région, ils se développent à partir des forces en présence dans les trois agglomérations, à savoir les laboratoires de recherche, les universités et les grands groupes industriels.

Concernant les deux autres capitales européennes, les grands projets industriels en cours se localisent spécifiquement au cœur des métropoles.

Le projet de développement industriel de Bristol émane de la volonté de l'institution régionale South West of England Regional Development Agency (elle sera abordée dans le point suivant). En effet, cette dernière a acquis en 2004 un terrain de 21 hectares situé dans la North Fringe, sur l'Unitary Authority de South Gloucestershire pour la construction d'un parc scientifique appelé « Bristol Science park ». L'objectif de ce projet est de doter la région urbaine de Bristol d'un parc scientifique comparable à celui de Cambridge, qui est une référence en la matière. L'ambition de ce parc scientifique est de créer 6 000 emplois hautement qualifiés dans les secteurs d'activité forts de l'agglomération, à savoir, le secteur aérospatial et de la défense, les biotechnologies, les technologies de l'information et communication, les industries créatives et les technologies environnementales. Pour cela, l'agence régionale travaille en collaboration avec les trois universités de la région urbaine (Université de Bristol, de Bath et du South West), les laboratoires de recherche et les grands groupes industriels du secteur aérospatial (Airbus, Rolls Royce) et des technologies de l'information et communication (Orange, Toshiba, Hewlett Packard). A terme, ce parc scientifique comportera également un centre d'innovation qui sera mis en œuvre en collaboration avec les trois universités pour favoriser le transfert des technologies et soutenir la création d'entreprises start-up.

Enfin, le projet Milla Digital de Saragosse s'inscrit aussi dans des champs d'action similaires de promotion du développement industriel basé sur l'innovation. Ce projet est principalement porté par la ville de Saragosse afin de répondre à plusieurs objectifs. Tout d'abord, la Milla Digital va se développer sur les espaces stratégiques disponibles situés à proximité de la gare Delicias desservie par le train à grande vitesse et une fois l'Expo

terminée, le projet récupérera les bâtiments construits à cet effet. Les acteurs locaux prétendent façonner un nouvel espace urbain qui proposera un modèle de « ville d'innovation et de la connaissance » et dans lequel l'habitat, les entreprises pourront bénéficier d'un urbanisme de grande qualité et d'infrastructures avancées de télécommunications. Le projet a été pensé en prenant comme exemple les parcs scientifiques reconnus à l'échelle mondiale, comme ceux de Digital Coast à Los Angeles, de la Silicon Glen entre Glasgow et Edimbourg, de Chennai en Inde ou encore de 22@bcn à Barcelone. Il a en fait pour principal objectif de répondre à deux carences de la ville : l'absence d'une zone dédiée spécifiquement à l'innovation et aux nouvelles technologies et le manque de services aux entreprises. Ce projet, en cours d'élaboration, bénéficie à la fois d'un appui scientifique et technique. En effet, le plan d'aménagement urbain et le plan directeur sont élaborés grâce à la participation de l'Université de Saragosse, de l'Institut Technologique de Massachusetts (MIT) et de l'Ecole d'architecture de Barcelone mais aussi des entreprises Siemens, Samsung, Telefonica et Endesa. Une fois réalisé, il est prévu que ce nouvel ensemble urbain crée entre 4 000 et 5 000 emplois hautement qualifiés.

Ces cinq projets constituent actuellement l'élément phare de la politique publique en faveur des métropoles. Ils aspirent tous au même objectif : générer des partenariats entre les universités, la recherche et les entreprises pour développer l'innovation au sein de la métropole et générer parallèlement la création de plusieurs milliers d'emplois hautement qualifiés. Que traduit ce nouvel élan de la politique industrielle en faveur des métropoles ? Les projets sont-ils vraiment innovants et pourquoi s'appuient-ils autant sur les métropoles ? Grâce à une analyse parallèle des processus de conception de ces projets, plusieurs éléments vont pouvoir être mis en exergue afin d'apprécier les nouvelles formes d'action qui se développent dans les capitales régionales européennes.

## **1.2 Une stratégie de développement renouée et adaptée aux nouveaux enjeux économiques**

Les cinq politiques publiques présentées ont toutes pris cours depuis le début des années 2000. Elles ont la particularité d'être destinées au développement économique des métropoles et s'appuient sur des branches industrielles bien spécifiques de la haute technologie. Il est encore trop tôt pour évaluer leurs incidences sur le développement des

métropoles puisque certaines d'entre elles en sont encore au stade de projet. Mais il est tout de même intéressant de repérer les processus conditionnant leur élaboration ; quels sont les objectifs recherchés et qui sont les acteurs à la base de ces stratégies ?

Ces politiques sont impulsées à la base par les acteurs publics. Toutefois, selon les pays, ces acteurs sont différents. En France, l'initiative des pôles de compétitivité vient de l'Etat alors qu'en Espagne, c'est la ville de Saragosse qui a lancé le projet Milla Digital. Quant à Bristol, ce sont les acteurs régional et local qui ont mis en œuvre la construction du parc scientifique.

A travers ces trois cas d'intervention, apparaissent les différents acteurs publics. Peut-on déduire en fonction de chaque cas spécifique que leur intervention ou absence dans ces exemples présentés traduisent leur intérêt ou leurs compétences envers les métropoles dans des systèmes politico-administratifs différents ? Si l'on considère le cas français, l'implication de l'Etat correspond avant tout à une stratégie nationale de soutien à l'industrie pour la compétitivité du pays. La participation par la suite des acteurs régionaux, départementaux, locaux et intercommunaux dans la mise en œuvre des pôles de compétitivité traduit une implication de tous les acteurs envers le développement métropolitain à travers l'industrie. A Saragosse, même si c'est la ville qui est à l'origine du projet Milla Digital, la Communauté Autonome d'Aragon n'est pas encore directement impliquée dans la mise en œuvre du projet. Toutefois, la commission de l'économie et du budget de l'Assemblée régionale (Cortes de Aragon) a approuvé à l'unanimité une proposition en février 2003 demandant au Gouvernement autonome son soutien à la politique mise en place par la ville de Saragosse. La Milla Digital n'est qu'à l'origine de son développement. Mais comme elle va s'étendre sur les installations prévues par l'Expo 2008, et dans lesquelles la Communauté Autonome participe largement au financement, au même titre que le Gouvernement central par ailleurs, ce projet reçoit en fait l'appui de l'ensemble des administrations espagnoles. Concernant enfin le cas du parc scientifique de Bristol, ce dernier verra le jour grâce à l'impulsion donnée par l'agence régionale de développement. Cette dernière a été créée en 1999 dans le cadre du processus de « régionalisation » britannique impulsé par le gouvernement central à la fin des années 1990. Même si les terrains sur lesquels va être construit ce parc scientifique ont été acquis par l'agence régionale, le conseil de South Gloucestershire coopère avec l'agence dans l'établissement du projet sur son territoire.

Quel que soit le niveau de décentralisation ou le système politico-administratif existant dans ces trois pays, les grands projets de développement métropolitain sont soutenus par l'ensemble des acteurs publics. L'implication de ces acteurs dans ces projets démontre donc la considération du rôle et des potentialités de développement que les métropoles régionales jouent à présent pour l'ensemble des échelons territoriaux. Pour autant, les dynamiques engagées par ces acteurs publics ne se limitent pas à leur simple domaine d'action d'aménagement des infrastructures comme on pourrait penser a priori. L'impulsion qu'ils cherchent à produire sur le développement métropolitain répond à une stratégie globale qui vise à promouvoir et consolider des partenariats entre les différents acteurs du développement économique, qu'ils soient publics ou privés. Pour cela, les politiques publiques présentées antérieurement partagent toutes la même ambition. Quelle que soit la branche industrielle concernée, les acteurs publics encouragent le rapprochement entre les trois forces présentes et polarisées dans les métropoles : les universités, les laboratoires de recherche publics et privés et les grands groupes industriels. Cette stratégie correspond parfaitement au modèle de « clusties » abordé dans le chapitre 2.

Ces dynamiques ainsi créées pour promouvoir l'innovation au sein des métropoles répondent aux enjeux de la mondialisation et aux caractéristiques actuelles du système productif métropolitain. Pour autant, les actions mises en œuvre, hormis la formation des partenariats, sont-elles innovantes ?

La politique des pôles de compétitivité se traduit en grande partie par la dotation d'aides à la recherche et au développement aux acteurs publics et privés impliqués dans les projets développés au sein des pôles. La réalisation d'infrastructures est aussi intégrée à cette politique. A ce titre, le campus de l'Aerospace Valley en est la meilleure illustration puisque la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse a décidé en juillet 2006 de lancer un concours d'architectes-urbanistes international pour concevoir les bâtiments du campus. Outre l'infrastructure, la volonté des acteurs est d'édifier un ensemble architectural qui dote le pôle de compétitivité d'une image pouvant lui servir de vitrine, à l'exemple de la zone d'aménagement du Cancéropôle sur l'ancien site d'AZF. Les acteurs publics déploient donc les stratégies identiques pour l'équipement infrastructurel de ces nouveaux espaces de l'industrie-recherche-formation que celles mises en œuvre

quelques années auparavant pour les équipements métropolitains que nous avons analysés dans le chapitre antérieur.

Si l'on observe par ailleurs le projet dans sa globalité, on s'aperçoit rapidement que sa conception n'amène pas d'éléments fondamentalement novateurs mais que les principes des politiques industrielles utilisés dans les années 1980 sont repris. En effet, dans le cas de la Milla Digital de Saragosse et du parc scientifique de Bristol, les concepts de réalisations industrielles tels que les parcs technologiques ou les technopôles sont mis en avant et pris comme exemples pour la mise en œuvre de ces grands projets contemporains. De façon générale, ces deux projets prévoient la construction de bâtiments à usage commun pour les entreprises, laboratoires et centres de formation installés sur ces nouveaux sites. Comme leurs homologues des années 1980, ces espaces industriels sont prévus pour accueillir des activités de production industrielle de haute technologie et des services aux entreprises. Ils sont aussi conçus dans un environnement de haute qualité, desservis par les moyens de communication les plus performants et reliés par les moyens les plus novateurs du haut débit. En fait, les deux métropoles reproduisent les politiques des technopôles engagées par leurs homologues françaises au milieu des années 1980. Les trois capitales régionales françaises étudiées concentrent des parcs technologiques<sup>2</sup> : il s'agit à Bordeaux des parcs technologiques Montesquieu, Productic, Unitec et Technowest. A Toulouse, les deux principaux parcs sont Labège innopole et Basso Cambo. Toutefois, l'exemple le plus remarquable en la matière est celui de Montpellier. En effet, grâce à la politique volontariste de la municipalité et du district de l'agglomération, l'essor de la capitale régionale est en grande partie dû à la politique technopolitaine développée à partir de 1985. Cette année là, marquée par les mille ans de la ville, est née l'association Montpellier L.R. Technopole dont la mission principale était de créer les conditions du développement technopolitaine de l'agglomération. Aujourd'hui, cette association s'appelle Montpellier Méditerranée Technopole et continue à gérer et développer les politiques et infrastructures qui ont contribué au succès du développement métropolitain. Le développement de l'agglomération a été pensé de façon globale, et cinq pôles techniques spécialisés ont constitué les cinq axes de développement. Ces pôles sont constitués par le pôle Euromédecine (économie de la santé), Agropolis (agro-biologie) et Antenna (nouveaux

---

<sup>2</sup> Les cartes des métropoles insérées dans le chapitre 4 localisent ces parcs technologiques dans les trois agglomérations.

médias), Communicatique (informatique, robotique et électronique) et Héliopolis (tourisme et loisirs). Le développement s'est réalisé grâce à la création de parcs d'activités d'une part. Actuellement, la communauté d'agglomération dispose de 18 parcs d'activités<sup>3</sup> répartis sur plus de 600 hectares, dont 8 sont des parcs technologiques et tertiaires. Plus de 1 500 entreprises y sont installées et emploient 30 000 personnes. D'autre part, l'autre clé du succès montpelliérain est dans la politique d'immobilier d'entreprises qui a été conçue de façon parallèle. Avec la création de 2 pépinières d'entreprises, Cap Alpha et Cap Omega, et trois hôtels d'entreprises, un ensemble de services et de bureaux sont mis à disposition des jeunes entreprises. C'est donc grâce à une forte volonté politique engagée depuis une vingtaine d'années que l'agglomération montpelliéraine a engagé son développement économique et urbain. Confortée également par une politique de marketing urbain, les acteurs locaux ont permis à la métropole d'acquérir une image dynamique et attractive, basée sur son industrie de hautes technologies.

Les acteurs publics considèrent donc que le développement des métropoles doit se baser à présent par le soutien à l'innovation en utilisant les forces en présence locales que sont les universités et l'appareil de formation dans son ensemble, les laboratoires de recherche et les entreprises. Les politiques mises en œuvre se caractérisent par une volonté plus affichée de procéder au regroupement de ces forces. Les actions se placent dans une certaine mesure dans le prolongement de celles engagées dans les années 1980 avec les technopôles. Ces derniers ont largement contribué au développement économique des métropoles dans lesquelles ils ont été créés. Dans une certaine mesure, la dynamique actuelle des systèmes productifs des cinq villes étudiées est le résultat de ces investissements technopolitains. Il est bien trop tôt pour évaluer les impacts qu'auront les politiques naissantes que nous venons de présenter, mais elle configurent déjà un nouveau cap à franchir pour les métropoles. Cet enjeu va conditionner le futur du développement de ces capitales régionales, tout comme celui de leur gouvernement.

---

<sup>3</sup> Les premiers parcs technologiques qui ont contribué à l'expansion technologique de l'agglomération sont localisés sur la carte de l'agglomération figurant dans le chapitre 4.

## **2 La gouvernance métropolitaine : acteurs et enjeux**

La question de la gouvernance métropolitaine est le second défi majeur auquel doivent s'affronter les acteurs publics. Alors que les métropoles sont insérées dans un système complexe qui entraîne de nouvelles données sur le plan économique, social et urbain, la gestion de l'ensemble de ces éléments pose les problèmes que nous avons déjà soulevés dans le chapitre 3. Quel est le territoire pertinent pour gérer une agglomération ? Quels peuvent être les attributs de cette gestion et quels sont les acteurs qui peuvent les mettre en place ? Avant de pouvoir apprécier les modes de gestion existant dans les métropoles étudiées, il convient de présenter brièvement les forces en présence (annexe 8).

### **2.1 Des structures de coopération différentes selon les cadres nationaux**

Nous avons étudié jusqu'alors les métropoles selon un périmètre bien défini. Pour les capitales régionales françaises, le périmètre statistique de l'aire urbaine a jusqu'ici prévalu. Or, si l'on étudie à présent les structures institutionnelles et politico-administratives, seul le périmètre des communautés d'agglomération prévaut. Nous avons à plusieurs reprises abordé l'existence de ces communautés d'agglomération au sein de chaque métropole, notamment lors de la présentation de l'intervention des acteurs publics dans la mise en œuvre des politiques au sein des agglomérations. En effet, ces structures intercommunales sont aujourd'hui un des acteurs majeur dans le développement métropolitain depuis la loi « Chevènement » que nous avons présentée dans le chapitre 3. Chacune des trois métropoles est gérée par une structure intercommunale.

Des trois métropoles françaises, Bordeaux détient la structure intercommunale la plus ancienne puisque la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) existe depuis 1968. Elle fut créée sur décision de l'Etat à travers la loi du 31 décembre 1966 qui fixait le cadre de ses compétences et missions. Depuis, le périmètre de cette structure est resté identique. Composé de 27 communes, la CUB rassemblait au dernier recensement de la population 660 091 habitants. Depuis près de trente ans, la CUB exerce donc les 12 compétences qui lui ont été transmises par la loi, dont notamment le développement économique, l'urbanisme, l'habitat et les transports urbains.

La Communauté d'Agglomération Montpellier Agglomération existe depuis août 2001. Elle émane du District de Montpellier qui détenait depuis 1965 les compétences de gestion de la ville de Montpellier et des 14 autres communes qui le composaient. Suite à la loi Chevènement, la Communauté d'Agglomération a été créée mais avec un grand nombre de difficultés liées à la délimitation de son périmètre. Comme indiqué par la loi, un périmètre à 38 communes de la structure intercommunale avait été arrêté par le Préfet. Cependant, cette délimitation a été à la source de nombreuses polémiques venant de certaines communes qui étaient rattachées à la Communauté d'Agglomération par arrêté préfectoral. Refusant d'être associées à la structure pour ne pas « tomber sous l'influence » de Montpellier, grâce à un amendement à la loi voté par le parlement français, les communes réfractaires ont obtenu gain de cause et 6 communes ont pu se retirer de la communauté d'agglomération au 1<sup>er</sup> janvier 2004 et 1 au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Cette situation était en fait en grande partie la conséquence des divisions politiciennes locales, notamment à l'encontre du Maire de Montpellier Georges Frêche. Montpellier Agglomération est donc composé de 31 communes qui totalisaient en 1 999 390 745 habitants. Cette structure intercommunale détient 7 compétences parmi lesquelles l'aménagement de l'espace communautaire, l'économie et les transports.

Quant à l'agglomération toulousaine, son héritage historique en matière de coopération intercommunale est beaucoup plus récent. En effet, il remonte à 1992 avec la création du District du Grand Toulouse qui regroupait alors 15 communes. Au 1<sup>er</sup> janvier 2001, ce dernier a évolué en Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse. Cette structure intercommunale s'est élargie à 25 communes et comptait en 1 999 630 000 habitants. Cette Communauté d'Agglomération détient 8 compétences dont celles du développement économique, de l'aménagement de l'espace et les infrastructures de communication. Toutefois, le Grand Toulouse ne concerne qu'une partie de l'agglomération. En effet, deux autres structures intercommunales d'une importance majeure au sein de l'agglomération développent leurs compétences au sud-est de la ville de Toulouse avec le SICOVAL et au sud-ouest avec la Communauté d'Agglomération du Muretain.

Malgré ces handicaps apparents, ces structures intercommunales sont devenues un acteur à part entière prenant part au développement métropolitain. Si l'on s'intéresse aux deux

autres cas européens, la situation est complètement différente du fait de l'inexistence de loi incitant le regroupement intercommunal pour la gestion métropolitaine.

Concernant Bristol, le périmètre à partir duquel nous avons construit notre analyse de l'agglomération est celui de l'ancien County de l'Avon, sur lequel le partenariat du West of England Partnership s'est constitué depuis 1995. Cette « sous-région » comptait 983 860 habitants lors du recensement de 2001. Ce partenariat est formé par des membres de chaque Unitary Authority : chacune de ces institutions nomme 3 de ses élus pour intégrer le partenariat. Il est également complété par 7 membres des représentations socio-économiques et environnementales. Enfin, des membres issus des institutions politiques régionales et locales sont impliqués en qualité d'observateurs. L'ensemble de ces membres est nommé chaque année. Ce partenariat constitue ensuite des groupes de travail sur les thèmes de l'habitat, de l'aménagement, du transport et de l'environnement, sur l'économie et enfin sur la culture, les loisirs et le tourisme. Ce partenariat ne détient pas de compétences spécifiques pour la mise en œuvre de politiques publiques. Il élabore seulement des stratégies d'aménagement à l'échelle de la région urbaine qu'il soumet ensuite aux responsables régionaux et nationaux. Ses capacités d'action sont donc limitées du fait de l'absence d'une structure institutionnelle propre.

Quant à Saragosse, nous avons étudié l'évolution de son agglomération à partir du périmètre de la zone d'influence de la métropole défini par l'association Ebropolis. Cette association est active depuis mai 1994 et elle œuvre pour le « développement stratégique de Saragosse et de son aire d'influence ». Tout comme la Grande-Bretagne, le gouvernement central espagnol n'a pas légiféré en matière de coopération intercommunale de façon similaire à ce qui a été établi en France. Toutefois, grâce à une volonté politique forte émanant de la municipalité de Saragosse au début des années 1990, les acteurs locaux institutionnels et socio-économiques se sont regroupés pour former l'association Ebropolis (voir annexe 8 pour consulter la liste des membres fondateurs). Organisés aussi en groupes de travail thématique, l'association a approuvé en juillet 1998 le plan stratégique de Saragosse offrant une vision de ce que devrait être la capitale régionale et les 24 communes de son aire d'influence à l'horizon 2010. Ce document que nous présenterons dans le point suivant a été actualisé en juin 2006 et adapté aux évolutions présentes et futures de l'agglomération. Cette association concerne donc l'aire d'influence de Saragosse qui représentait en 2001 671 437 habitants, soit la moitié de la population régionale.

Il ressort de cette présentation des structures de coopération intercommunale que les métropoles françaises sont face à un encadrement plus important que ne le sont les deux autres capitales régionales européennes. Toutefois, cette situation impliquerait-elle pour autant une meilleure gestion des agglomérations ? Ces structures mettent-elles en place les politiques publiques d'aménagement pour relever le second défi des métropoles à savoir la gestion du développement urbain ?

## **2.2 La planification comme miroir de la complexité de la gouvernance**

Afin de considérer les moyens mis en œuvre par chaque structure intercommunale pour maîtriser le développement métropolitain, il convient de faire référence aux plans d'aménagement stratégique que chacune nomme différemment : plan stratégique ou Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Toutefois, parmi les cinq structures présentées antérieurement, celle de Bristol n'a pas établi directement de plan d'aménagement. En fait, le partenariat du West of England Partnership établit des rapports de cette « sub-region » du South-West qu'il soumet à l'entité régionale. Néanmoins, il existe un plan d'aménagement recoupant le même périmètre de ces entités territoriales et qui a été établi par les mêmes membres du West of England Partnership, à savoir les 4 Unitary Authorities. Ce plan appelé Joint Replacement Structure Plan (mentionné dans le chapitre 8) a été approuvé en juin 1998 après avoir fait l'objet d'une consultation publique. Il concerne l'environnement, le développement économique et des emplois, l'habitat, les surfaces commerciales centrales et périphériques, les loisirs, et la planification des transports des 4 entités à échéance 2011. Il a la particularité de tracer en fait les grandes lignes du développement de la région métropolitaine qui sont ensuite reprises par chaque Council lors de l'élaboration de leur plan local respectif.

Le plan stratégique de Saragosse et de son aire d'influence que nous avons abordé dans le point précédent a fait l'objet d'une actualisation qui a été adoptée en juin 2006. L'association Ebropolis présente cette actualisation comme étant une conséquence de l'accueil par la ville de Saragosse de l'Expo universelle de 2008. Comme indiqué dans le document d'actualisation, l'Expo donne une « excellente occasion pour repenser la ville

du jour d'après »<sup>4</sup>. Ainsi, le plan stratégique comporte à la fois des objectifs à atteindre au moyen d'une série d'actions qui sont énumérées. Ce plan stratégique concerne à la fois trois thématiques de progrès (social, culturel et éducatif, économique) et cinq de développement (territorial, environnemental, d'accessibilité, d'identité et enfin de relations entre les différents acteurs métropolitains). Ces thématiques restent inchangées entre le plan initial de 1998 et celui révisé de 2006. Toutefois, il est important de souligner que l'association a corrigé le périmètre du plan stratégique. Alors qu'en 1998 le plan avait établi l'aire d'influence de Saragosse à 24 autres communes définies à partir de leur niveau de cohésion et d'une distance fixée à partir d'un isochrone de 30 minutes maximum, il s'est avéré que cette critériologie devait être aussi révisée. Ainsi, le plan stratégique de 2006 n'établit pas de limite de l'aire d'influence de Saragosse. Il n'est d'ailleurs plus fait état d'aire d'influence mais de « entorno » (environnement). Le périmètre n'est donc pas établi mais il est indiqué que lors des réunions de travail de préparation de la révision du plan, cet « environnement » avait été fixé jusqu'à 49 communes adjacentes à Saragosse, ce qui représente 90 % de la population de la province.

Quant aux trois métropoles françaises, comme stipulé dans la loi SRU présentée dans le chapitre 3, un SCOT a été établi pour chacune d'entre elles. Bordeaux a été la première des trois métropoles à être dotée de cet instrument d'aménagement. En 1996, le Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine est entré dans une procédure de révision. Cette dernière a été confiée à un Syndicat mixte (SYSDAU - Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine) qui de maître d'ouvrage de la révision s'est vu ensuite confiée la mise en œuvre des orientations retenues par le Schéma Directeur. Le projet du Schéma Directeur a été arrêté le 31 mars 2000, avant l'entrée en vigueur de la loi SRU. Par conséquent, son approbation définitive en date du 26 septembre 2001 est soumise au régime antérieur à la loi mais le Schéma a valeur de SCOT. De la même manière, l'agglomération toulousaine a adopté en décembre 2000 un Schéma Directeur. Toutefois, une charte inter-SCOT a été adoptée par l'ensemble des EPCI existant au sein de l'aire toulousaine le 13 janvier 2005 après pratiquement trois années de travail. Cette démarche a donné naissance à la Conférence de l'aire urbaine toulousaine dans laquelle participe chaque établissement public de SCOT. La charte ainsi réalisée s'impose à l'ensemble des établissements publics qui doivent en respecter son contenu lors de

---

<sup>4</sup> Ebropolis, Plan estratégico de Zaragoza y su entorno, Documento de actualización, junio de 2006, disponible sur [www.ebropolis.es](http://www.ebropolis.es)

l'élaboration et mise en œuvre de leur propre SCOT. Enfin, Montpellier a été la dernière des trois métropoles à approuver son SCOT au 17 février 2006 alors que les travaux d'élaboration de ce dernier avaient été engagés deux ans auparavant. Le contenu de ces trois documents d'aménagement approuvés répond aux exigences définies par la loi à savoir donner une cohérence et coordonner les politiques en matière d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'implantations commerciales.

Les cinq métropoles sont donc toutes concernées par un document de planification. Nous n'allons pas entrer dans le contenu de chacun d'entre eux car cela ne nous permettrait pas de répondre à notre préoccupation essentielle qui est de savoir si les moyens mis en œuvre par les acteurs publics pour relever le défi du développement urbain de la métropole sont adaptés. Il convient alors de centrer l'analyse sur deux points essentiels que nous avons d'ailleurs relevés dans le chapitre 3

Le premier concerne le périmètre. A la suite des différents points abordés jusqu'à présent, nous avons étudié les métropoles à partir de plusieurs périmètres. Toutefois, cela concerne les métropoles françaises uniquement. En effet, l'analyse de Bristol a toujours porté sur la région urbaine définie par les 4 Unitary Authorities et le schéma d'aménagement approuvé en 1998 correspond également à ce périmètre. Pour Saragosse, la situation est identique. L'aire d'influence définie par Ebropolis a retenu notre attention car elle était la base du diagnostic métropolitain et du plan stratégique développé pour l'agglomération depuis 1998. Même si ce périmètre a été remis en question récemment, l'absence de délimitation précise de « l'environnement » de Saragosse ne remet pas en cause notre choix. La situation est toute autre pour les trois métropoles françaises. Alors que l'étude socio-économique portait sur la délimitation des aires urbaines définies d'après le recensement de la population de 1999, nous avons constaté dans le point antérieur que les périmètres « politiques » de ces agglomérations sont différents et plus restreints. Mais de surcroît, si l'on observe les périmètres des SCOT, de nouveaux périmètres apparaissent pour les cas de Bordeaux et Toulouse. A Montpellier, le périmètre SCOT est identique à celui de la Communauté d'Agglomération. En revanche, le périmètre SCOT de Bordeaux concerne 93 communes (alors que la CUB en compte 27). La situation toulousaine est plus particulière puisque la charte inter-SCOT prévoit la constitution d'un SCOT central qui correspond au pôle urbain et plus particulièrement aux EPCI du Grand Toulouse, du SICOVAL et du Muretain, ainsi qu'à trois

Communautés de communes. Les autres SCOT correspondent aux pétales, c'est-à-dire aux SCOT périphériques qui correspondent à des territoires situés au sud, au sud-est et au nord-est du pôle central.

Dès lors, on assiste à une imbrication de différents acteurs publics politiques, administratifs et institutionnels. Même s'ils apparaissent complexes, ces partenariats maîtrisent l'évolution des espaces sous l'influence directe de la métropole, qu'ils soient urbains ou encore ruraux. Mais sur le plan du développement économique, au regard de l'étendue de ces périmètres et à la localisation des activités qui entraînent le dynamisme métropolitain, il semble que le périmètre politique des agglomérations soit plus apte à intervenir. En effet, les activités motrices de chacune des cinq métropoles étudiées sont concentrées au sein de ces limites politiques plus ou moins récentes. Mais si on se penche à nouveau sur l'efficacité de ces dernières, apparaît la question de leur représentativité. Comme nous l'avons indiqué précédemment, aucune de ces structures de gouvernance des métropoles n'émane du suffrage universel direct. Les membres de ces institutions ou partenariats sont nommés par les conseils municipaux des communes participantes (pour les villes françaises et britannique dans les cas étudiés). Or, comme nous l'avons vu dans le premier point de ce chapitre, ce sont les structures intercommunales qui mettent en œuvre de plus en plus les politiques publiques décisives pour le développement métropolitain et non les communes. Il existe donc une absence de légitimité de ces structures qui agissent pour l'ensemble des habitants d'une agglomération.

Au regard de la situation dans les cinq capitales régionales étudiées, il apparaît clairement que la situation de la planification et de la gouvernance métropolitaine diffère selon les pays. En France, les métropoles de Bordeaux et Toulouse sont donc dotées de deux niveaux d'échelle en ce qui concerne leur planification et d'un seul concernant la gouvernance. En revanche, la planification et la gouvernance montpelliéraine se développent sur le même périmètre (celui de la Communauté d'Agglomération), tout comme à Bristol puisque c'est l'ancien County de l'Avon qui est considéré. Concernant Saragosse, la situation est plus complexe du fait de l'absence d'une délimitation précise. Mais derrière ces périmètres différents ou homogènes, agissent un grand nombre d'acteurs. L'absence de leadership clairement défini couplé avec une coopération à géométrie variable rend le gouvernement métropolitain complexe. Le développement métropolitain, à

la fois en termes économique et spatial a provoqué la montée en puissance des métropoles et par là même celle des acteurs locaux. Le fait de leur donner plus de pouvoirs, comme ils le réclament, constitue un vrai enjeu pour l'ensemble des pouvoirs politico-administratifs existants. Les Etats sont-ils prêts à céder de leurs prérogatives aux territoires qui assurent une grande partie de leur croissance ?

## CONCLUSION GENERALE

Depuis les trois dernières décennies, les villes sont donc devenues le réceptacle majeur de la mondialisation et la métropolisation est le reflet des dynamiques économiques et des mutations de l'urbanisation actuelle la plus avancée. Les rôles et fonctions des métropoles se sont peu à peu modifiés et adaptés à ce contexte puisque la métropolisation n'est pas un état mais bien plus une situation d'évolution constante. Cette situation est bien définie pour les très grandes villes. Mais grâce à l'analyse comparative des cinq capitales régionales européennes, nous avons aussi relevé des tendances similaires dans ces métropoles dont l'agglomération comprend entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants. Bordeaux, Bristol, Montpellier, Toulouse et Saragosse sont-elles confrontées à des processus de métropolisation ?

Pour définir la métropolisation, il était nécessaire de s'attarder au préalable sur la notion de métropole. En effet, l'apparition de ce néologisme dans le langage francophone a tout son sens. Tout d'abord, au regard du rôle que les pouvoirs publics ont octroyé aux métropoles en France, mais surtout, suite aux résultats du recensement de la population de 1990 à partir duquel les métropoles enregistraient de fortes hausses démographiques. Par conséquent, si le premier critère de la métropolisation consiste à la concentration et à la polarisation des hommes dans les métropoles, les cinq capitales régionales étudiées répondent à ce prérequis. La hausse constante du nombre d'habitants dans ces agglomérations depuis les années 1980 mais surtout leur force de polarisation en comparaison aux échelles régionales et nationales témoigne d'une attractivité remarquable. De surcroît, cette attractivité ne s'exerce qu'à une faible mesure envers leur arrière-pays mais s'opère à présent pour les autres régions et métropoles nationales. Quant au profil des métropolitains, il se détache aussi de celui de la population nationale ou régionale. Les habitants des métropoles sont plus jeunes et plus qualifiés. Donc sur le plan démographique, les métropoles étudiées sont bien concernées par la métropolisation.

En poursuivant l'analyse de la population mais en s'attardant sur la population active, les statistiques nous ont permis de relever la concentration d'emplois qualifiés dans ces cinq agglomérations, ce qui préfigure un système productif caractéristique aussi des métropoles. Elles ont vu s'implanter en leur sein des firmes multinationales (IBM à Montpellier, General Motors à Saragosse...) qui leur ont permis de se spécialiser dans des branches

d'activités et industries de pointe. Mais surtout, ces implantations d'entreprises dans les années 1970-1980 ont constitué un moment clé pour le développement de ces métropoles. Elles ont été alors introduites dans les réseaux internationaux qui caractérisent le nouveau mode de fonctionnement métropolitain. Toutefois, ces métropoles n'accueillent que des succursales de ces multinationales et non les sièges sociaux. Par conséquent, leur rôle de commandement n'atteint pas celui des très grandes villes.

Concernant toujours les réseaux, c'est également grâce aux infrastructures de communication que ces métropoles ont pu se positionner. Dans ce cas, l'analyse de leur fonction de hub générée par les infrastructures physiques nous a permis d'apprécier leur accessibilité. Elles jouent pleinement le rôle de capitale à l'échelle de leur région puisqu'elles sont le point principal de connexion entre toutes les infrastructures. Au niveau national, elles sont apparues aussi comme véritable relais de la capitale nationale. Mais sur ce plan aussi, si l'on retient le critère essentiel pour l'insertion dans les réseaux qui est celui d'un aéroport international, on constate que ces métropoles se positionnent à un niveau nettement inférieur aux très grandes villes puisque la majorité de leurs liaisons sont avec la capitale nationale. Le rôle de commandement induit par la métropolisation dans les villes de troisième niveau (à l'échelle européenne) est donc d'une faible portée puisqu'elles continuent à dépendre des métropoles qui évoluent parallèlement à elles dans les niveaux supérieurs de la hiérarchie métropolitaine.

Mais même si ce positionnement dans le système urbain européen demeure faible au niveau du commandement, ces cinq capitales régionales ont pu en deux décennies évoluer selon la norme des métropoles européennes. En effet, dans le contexte d'internationalisation et de construction européenne, les concurrences entre les métropoles ont été exacerbées et c'est grâce aux jeux des acteurs par le biais des politiques publiques entreprises que ces capitales régionales ont acquis leurs nouveaux rôles et fonctions de métropole européenne. C'est tout d'abord dans un objectif de doter la métropole d'une image nouvelle et dynamique que les campagnes de marketing urbain ont commencé à promouvoir ces villes. Mais c'est en s'appuyant sur une vaste politique de construction d'équipements de superstructure correspondant aux standards métropolitains que les bouleversements se sont produits. Cette émergence des nouvelles fonctions métropolitaines grâce aux équipements de congrès, loisirs et culture est à l'évidence le seul résultat de volontés politiques fortes. Cette force endogène de développement a particulièrement aidé

à l'émergence et au soutien des processus de métropolisation dans ces cinq capitales régionales. Les acteurs publics ont parfaitement intégré les enjeux du développement international des métropoles et des répercussions qu'ils pouvaient avoir sur l'expansion économique et sociale des villes. Mais ces acteurs n'ont pu s'impliquer dans le développement des métropoles que grâce à de nouveaux modes de gestion qui allient les acteurs privés dans les investissements entrepris. Ces partenariats public-privé sont apparus dans les années 1980 dans les cinq capitales régionales, dans un contexte de décentralisation et de désengagement progressif des Etats. Les processus de métropolisation ont donc profité des bouleversements politico-administratifs qui ont transféré plus de pouvoirs aux maires.

L'ensemble des éléments exposés jusqu'alors correspondent aux premières manifestations des processus de métropolisation qui sont apparus dans les métropoles jusqu'aux années 1990. Depuis le début des années 2000, ces dynamiques démographiques et socio-économiques poursuivent leur expansion mais il semblerait que les processus de métropolisation entrent dans une nouvelle phase dans cette catégorie de villes. Il s'agit en fait des deux enjeux que nous avons relevés en fin de l'analyse comparative, à savoir le développement économique et la gouvernance métropolitaine. La particularité de cette conjoncture émergente provient spécifiquement des nouvelles politiques que les acteurs mettent en œuvre pour ces métropoles. A travers les cinq cas analysés, on retrouve une forte implication des acteurs publics dans le développement métropolitain depuis le début des années 2000. Sur le plan économique, ils sont à la base de l'impulsion des politiques d'encouragement à la constitution de partenariats entre les universités, la recherche et les entreprises. A présent constitués en grande partie par des activités de hautes technologies, les systèmes productifs métropolitains se développent à la fois sur le plan international avec les firmes multinationales mais puisent aussi leurs ressources au niveau local en utilisant le fort potentiel métropolitain constitué du tripode université-formation, recherche-développement et industries. Dans les cinq métropoles étudiées, le système productif est devenu fortement tertiarisé et de plus en plus spécialisé, ce qui a entraîné l'éclosion de « clusties ». Ce sont donc ces derniers que les pouvoirs publics cherchent à soutenir car ils sont au cœur de l'innovation. Avec l'ensemble des activités, les métropoles concentrent ainsi une grande part du développement et de la croissance économique de leurs pays. C'est donc cette résultante de la métropolisation que les acteurs publics soutiennent. Les effets espérés de déversement de la croissance seront-ils au rendez-vous

ou accentueront-ils la manifestation des processus de métropolisation dans les agglomérations soutenues ?

Quant au second enjeu sur la gouvernance des métropoles, les situations divergent en fonction des systèmes administratifs et politiques de chaque pays. La gouvernance des métropoles françaises a été rendue « obligatoire » par la loi et donc par l'Etat. Les structures que sont les communautés d'agglomération (pour Montpellier et Toulouse) ou urbaine (pour Bordeaux) disposent de compétences leur permettant de conduire le développement de l'agglomération. Ces structures n'ont pas d'équivalent dans les deux autres métropoles étudiées mais nous avons constaté que les acteurs locaux se sont regroupés pour tracer aussi le développement de leurs métropoles. Mais la superposition des coopérations existantes s'ajoute aux empilements des périmètres d'actions et de planification, ce qui produit une confusion et un frein à la prise de décisions réellement applicable à l'ensemble du territoire métropolitain. Malgré les différences politico-institutionnelles, les cinq métropoles sont confrontées à une situation analogue : l'absence d'un leadership représentant l'ensemble des acteurs et forces locales. Or, dans les trois pays, cette question fait l'objet de débats depuis le début des années 2000. Face aux rôles qu'ont gagné les métropoles depuis ces dernières décennies, certains acteurs locaux demandent à disposer de plus amples moyens d'actions allant jusqu'à la constitution d'une élection au suffrage universel direct des membres des structures de coopération intercommunale. Les Etats sont-ils prêts à octroyer de plus amples « pouvoirs » à ces métropoles qui jouissent d'une influence économique grandissante ?

Toutefois, il apparaît que les Institutions européennes ont déjà emboîté le pas. En effet, dans le cadre de la préparation de la période de programmation des fonds européens pour 2007-2013, au fil des rapports et études réalisées (rapports sur la cohésion économique et sociale notamment) et des objectifs fixés pour cette période (stratégies de Lisbonne et Göteborg), les villes sont perçues comme des entités clés pouvant permettre d'atteindre « la réussite des objectifs de croissance et d'emploi, et du développement durable »<sup>1</sup>. Alors que la politique de la Commission privilégiait jusqu'à présent l'échelon régional, les villes sont considérées depuis le début des années 2000 comme étant un échelon territorial

---

<sup>1</sup> Document de synthèse de la Direction générale Politique régionale résumant les résultats de la consultation publique sur le document de travail des services de la Commission « La politique de cohésion et les villes : la contribution urbaine pour la croissance et l'emploi dans les régions ». Disponible sur : [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/urban/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/urban/index_fr.htm)

pertinent pour contribuer à la cohésion du territoire européen. L'extrait suivant résume cette situation : « Depuis deux siècles, les villes et les aires métropolitaines sont le moteur du développement économique en Europe par la croissance, l'innovation et l'emploi qu'elles engendrent. Ces dernières années, ce rôle central a été renforcé par une extension de leurs pouvoirs. Toutefois, les villes n'opèrent pas seules. Elles jouent un rôle fondamental dans le développement régional, y compris celui des zones rurales proches. Les villes et les régions sont interdépendantes. La prospérité d'une région dépend de la prospérité de ses villes, et réciproquement<sup>2</sup> ».

Ces quelques lignes résument en fait les conséquences des processus de métropolisation. Les métropoles ont acquis une influence et un pouvoir qu'elles exercent à tous les échelons. Mais dans les capitales régionales étudiées, cette situation a été fortement soutenue et impulsée par le jeu des acteurs et les politiques publiques mises en œuvre. A ce stade de leur développement, elles sont au seuil d'une nouvelle étape qui se traduit par l'enclenchement de la transformation de leur pouvoir politique. Toutefois, cette décision dépend uniquement de la volonté des Etats de leur transférer des compétences élargies. Cette confrontation des stratégies de pouvoir entre les Etats d'une part et les villes d'autre part traduit indéniablement la montée en puissance des métropoles. Jusqu'où les processus de métropolisation parviendront-ils à autonomiser les métropoles ?

---

<sup>2</sup> Commission des Communautés européennes, Document de travail des services de la Commission accompagnant la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, 13 juillet 2006. Disponible sur [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/urban/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/urban/index_fr.htm)

## **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

## Ouvrages généraux

Agences d'urbanisme de Grenoble, Lyon et Saint-Etienne, Les processus de métropolisation, synthèse bibliographique, Collections du CERTU, 2001, 113 p.

AMIN Ash (Ed.), Post-fordism, a reader, Blackwell, Oxford, 1995, 435 p.

ASCHER François, Métapolis ou l'avenir des villes, Editions Odile Jacob, 1995, 345 p.

ASCHER François, Métropolis, in Collectif, Les territoires du Futur, DATAR, Editions de l'Aube, 1993, pp.83-99.

ASCHER François, Métropolisation et services aux ménages, Equipements centraux et services à domicile dans les zones métropolitaines, in BONAMY Joël, MAY Nicole (dir.), Services et mutations urbaines : questionnements et perspectives, Anthropos Economica, 1994, pp 239-250.

ASCHER François, La République contre la ville, Essai sur l'avenir de la France urbaine, Editions de l'Aube, collection Société, 1998, 200 p.

ASCHER François, Les nouveaux principes de l'urbanisme, la fin des villes n'est pas à l'ordre du jour, Editions de l'Aube, intervention, 2001, 103 p.

ASCHER François, La société hypermoderne, ou ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, Editions de l'aube, collection essai, 2000, 300 p.

BAGNASCO A., LE GALES P. (dir), Villes en Europe, La Découverte, coll. "Recherches", 1997, 280p.

BAILLY Antoine, HURIOL Jean-Marie, Villes et croissance, Théories, modèles, perspective, Anthropos, collection géographie, 1999, 280p.

BARON Catherine, Villes croissance et exclusion in BAILLY Antoine, HURIOL Jean-Marie, Villes et croissance, Théories, modèles, perspective, Anthropos, collection géographie, 1999, pp.207-235.

BARRERE Pierre, CASSOU-MOUNAT Micheline, Les villes françaises, Masson, collection géographie, 1980, 255 p.

BASSAND Michel , La métropolisation et ses acteurs in JACCOUD Christophe, SCHULER Martin, BASSAND Michel, Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain, Presses Polytechniques et universitaires romandes, 1996, pp.70-81.

BASSAND Michel, Métropolisation et inégalités sociales, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 1997, 245p.

BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (dir.), Enjeux de la sociologie urbaine, Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Science, Technique, Société, Lausanne, 2001, 257 p.

BASSAND Michel, Métropoles et métropolisation, in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (dir.), Enjeux de la sociologie urbaine, Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Science, Technique, Société, Lausanne, 2001, pp 3-16.

BAZIN Marcel, GEPPERT-HEBRARD Anna, Des réseaux urbains aux réseaux de ville, in NEMERY Jean-Claude (dir.), Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe, Economica, 1994, pp 265-271.

BEAUCHARD Jacques, La bataille du territoire, mutations spatiales et aménagement du territoire, L'Harmattan, 2000, 143 p.

BEAUCHARD Jacques (dir), La ville-pays, Vers une alternative à la métropolisation, Editions de l'Aube, IAAT, 1996, 125p.

BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, CHABOT Georges, Traité de géographie urbaine, Armand Colin, 1963, 493 p.

BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, DEZERT Bernard (coord.), La grande ville: enjeu du XXIème siècle, Presses Universitaires de France, 1991, 622p.

BECKOUCHE Pierre (et all.), Métropolisation et aires métropolitaines, Internationalisation et enjeux urbains, étude pour le Commissariat Général du Plan, Paris, 1989, 355 p.

BENEVOLO Leonardo, La ville dans l'histoire européenne, Editions du Seuil, collection faire l'Europe, 1993, 284 p.

BENKO Georges (dir), La dynamique spatiale de l'économie contemporaine, Editions de l'Espace Européen, France, La Garenne-Colombes, 1990, 396p.

- BENKO Georges, LIPIETZ Alain (dir), La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique, PUF Economie en Liberté, 2000, 564p.
- BENKO Georges, LIPIETZ Alain (dir), Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique, PUF économie en Liberté, 1992, 424p.
- BIAREZ Sylvie Gouvernement local et politiques urbaines, Saint Martin d'Hères, CERAT, 1993, 559 p.
- BODDY Martin (Ed), Urban transformation and urban governance, Shaping the competitive city of the future, The Policy Press, Bristol, 2003, 105 p.
- BODDY Martin, LAMBERT Christine, SNAPE Dawn, City for the 21<sup>st</sup> century? Globalisation, planning and urban change in contemporary Britain, The policy press, 1997, 352 p.
- BODDY Martin, PARKINSON Michael (Ed), City matters, competitiveness, cohesion and urban governance, The Policy Press, Bristol, 2004, 448 p.
- BONAMY Joël, MAY Nicole (dir.), Services et mutations urbaines : questionnements et perspectives, Anthropos Economica, 1994, 283 p.
- BONNET Jacques, Les grandes métropoles mondiales, Nathan Université, collection géographie d'aujourd'hui, 1996, 191 p.
- BONNEVILLE Marc et al., Villes européennes et internationalisation, Programme Rhône-Alpes, Recherches en Sciences Humaines, 1995, 213 p.
- BOUINOT Jean, La ville compétitive, les clefs de la nouvelle gestion urbaine, Economica, la lettre du financier territorial, 2002, 180 p.
- BROCHTIE John et al., Cities in competition, productive and sustainable cities for the 21<sup>st</sup> century, Longman Australia, 1995, 532 p.
- BRUNET Roger, Les villes "européennes", DATAR, GIP RECLUS La documentation française, 1989, 79p.
- BUISSON Marie-Andrée et al., Prospective des villes en 2010, Etudes et Recherches n°4, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 1995, 176 p.
- CASTELLS Manuel, La société en réseaux, l'ère de l'information, Fayard, 1998, 613p.

CATIN Maurice, LESUEUR Jean-Yves, ZENOU Yves (dir), Emploi, concurrence et concentration spatiales, Economica, 1999, 290p.

CATTAN Nadine, PUMAIN Denise, ROZENBLAT Céline, SAINT-JULIEN Thérèse, Le système des villes européennes, Anthropos, Economica, collection villes, 1994, 201 p.

CATTAN Nadine, SAINT-JULIEN Thérèse, Les villes en France, documentation photographique, La Documentation Française, n°7039, 1997, 45 p.

Centre de documentation de l'urbanisme, Gouvernance, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 1999, Paris, 66p.

CLAVAL Paul, SANGUIN André-Louis (dir.), Métropolisation et politique, L'Harmattan, série "culture et politique", collection "Géographie et Culture", 1997, 316 p.

Collectif, Habitat et villes: l'avenir en jeu, l'Harmattan, collection villes et entreprises, 1992, 161 p.

Collectif, Mutations économiques et urbanisation, Cinq ans de recherche et d'expérimentation, La Documentation Française, 1993, 469 p.

Collectif, Patrimoine et développement des cœurs de ville, les débats sur la ville 5, Editions confluences, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 2003, 401 p.

Collectif, Les territoires du futur, Editions de l'Aube, 1993, 182 p.

Conférence Permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme d'Aquitaine, La notion de ville internationale, CPAU Edition, Bordeaux, 1987, 90p.

CULLIER Francis (dir), Les débats sur la ville 1, Editions confluences, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 1998, 219p.

CULLIER Francis (dir), Les débats sur la ville 2, Editions confluences, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 1999, 245p.

CULLIER Francis (dir), Les débats sur la ville 3, Editions confluences, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 2000, 219p.

CULLIER Francis (dir), Les débats sur la ville 4, Solidarité et renouvellement urbains : propos sur la loi SRU, Editions confluences, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 2002, 283 p.

CUNHA Antonio, Métropolisation, processus d'exclusion et développement durable : la question urbaine, in JACCOUD Christophe, SCHULER Martin, BASSAND Michel, Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain, Presses Polytechniques et universitaires romandes, 1996, pp.22-43.

DAMETTE Félix, La France en villes, La documentation française, 1994, 271 p.

DATAR, En Europe, Des villes en réseaux, La Documentation Française, 1991, 109p.

DATAR, Dossier prospective et territoires, La Documentation française, 1994, 163p.

DATAR, La politique régionale européenne en France, La documentation française, 1987, 148p.

DATAR, Préfecture d'Ile-de-France, Pour une métropolisation raisonnée: diagnostic socio-économique de l'Ile-de-France et du Bassin parisien, La Documentation française, 1999, 140p.

DATAR, Villes internationales, villes mondiales, Travaux de recherche et prospective, n°72, 1977, 104 p.

DAVEZIES Laurent, LEFEVRE Christian, Les coalitions public-privé dans le développement urbain, in COLLECTIF, Territoires d'Europe, les armatures urbaines un nouvel espace de responsabilité régionale, Volume V, CEDRE, 1994, France, pp. 127-147.

DE ROO Priscilla, La métropolité, in SALLEZ Alain (dir), Les villes, lieux d'Europe, Editions de l'Aube, 1993, 198 p.

DEMAZIERE Christophe, Entreprises, développement économique et espace urbain, Anthropos, 2000, 189p.

DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie, PUMAIN Denise, Penser la ville, Théories et modèles, Anthropos, collection villes, 1996, 335p.

DUMONT Gérard-François, Economie urbaine, villes et territoires en compétition, Litec économie, 1993, 295 p.

FERRAS Robert, VOLLE Jean-Paul, 99 réponses sur la ville, CRDP-CDDP Languedoc-Roussillon, 1995.

- FONTAN Jean-Marc, KLEIN Juan-Luis, TREMBLAY Diane-Gabrielle (dir), Entre la métropolisation et de village global: les scènes territoriales de la reconversion, Presses de l'Université du Québec, 1999, Canada, 325p.
- GARIEPY Michel, MARIE Michel (dir), Ces réseaux qui nous gouvernent? L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, 1997, 467p.
- GAUDIN Jean-Pierre, Technopolis, Crises urbaines et innovations municipales PUF, Economie en Liberté, 1989, 168p.
- GEORGE Pierre, Précis de géographie urbaine, PUF, 1961, 284 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia (dir), Penser la ville de demain, Qu'est-ce qui institue la ville? L'Harmattan, collection Géographie cultures, 1994, 266p.
- GODARD Francis (coord.), Le gouvernement des villes : territoire et pouvoir, Paris, Descartes et Cie, 1997, 285 p.
- GOTTMANN Jean, Megalopolis, the urbanized northeastern seaboard of the United States, The twentieth century fund, New-York, 1961, 810p.
- GUGLIELMO Raymond, Les grandes métropoles du monde et leur crise, Armand Colin, 1996, 270 p.
- GUICHARD François, La métropolisation, atout ou frein pour la dynamique régionale ? Quelques réflexions à partir du cas portugais, in COLLECTIF, Territoires d'Europe, les armatures urbaines un nouvel espace de responsabilité régionale, Volume V, CEDRE, 1994, France, pp. 49-66.
- GUIGOU Jean-Louis, France 2015, recomposition du territoire national, Editions de l'Aube, DATAR, coll. monde en cours, 1993, 79p.
- GUIGOU Jean-Louis, Une ambition pour le territoire, aménager l'espace et le temps, Editions de l'Aube, DATAR, 1995, 136p.
- GUILLAUME Régis (dir.), Globalisation, systèmes productifs et dynamiques territoriales : regards croisés au Québec et dans le Sud-ouest français, Géographies en liberté, 2005, 327 p.
- HURIOT Jean-Marie (dir), La ville ou la proximité organisée, Anthropos, collection villes, 1998, 237p.

- JACCOUD Christophe, SCHULER Marin, BASSAND Michel, Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain, Presses Polytechniques et universitaires romandes, 1996, 381p.
- JALABERT Guy, THOUZELLIER Christiane (dir), Villes et technopoles, Nouvelle urbanisation, nouvelle industrialisation, Presses Universitaires du Mirail, 1990, 506p.
- JOUBE Bernard, LEFEVRE Christian (coord.), Villes, Métropoles, Les nouveaux territoires du politique, Anthropos, collection Villes, 1999, 305 p.
- JOUBE Bernard, LEFEVRE Christian (Ed), Horizons métropolitains, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, 273 p.
- JOUBE Bernard, LEFEVRE Christian (dir.), Horizons métropolitains, Presses polytechniques et universitaires romandes, collection Recherches urbaines, 2004, 274 p.
- LABASSE Jean, Conditions d'existence d'une ville internationale, La notion de ville internationale, Conférence Permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme d'Aquitaine, Bordeaux, 1987, pp. 37-64.
- LABORDE Pierre, Les espaces urbains dans le monde, Nathan collection géographie, 1989, 239 p.
- LABORIE Jean-Paul, Hiérarchies urbaines et découpages territoriaux, in COLLECTIF, Territoires d'Europe, les armatures urbaines un nouvel espace de responsabilité régionale, Volume V, CEDRE, 1994, France, pp. 11-27
- LACOUR Claude, Un renouveau de l'analyse urbaine, in PHILIPPE Jean, LEO Pierre-Yves, BOULIANNE Louis M., Services et métropoles, Formes urbaines et changement économique, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, 1999, pp. 7-21.
- LACOUR Claude, PUISSANT Sylvette (coord.), La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures, Anthropos, collection Villes, 1999, 190 p.
- LEFEVRE Christian, Les coopérations métropolitaines en Europe, Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, DATAR, 2004.
- LEVY Jacques, Six idées sur la métropolisation partagée, in NEMERY Jean-Claude (dir.), Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe, Economica, 1994, pp 255-264.

LEVY Jean-Paul, L'espace non-métropolisé revisité vingt ans après, in KAYSER Bernard (dir), Géographie, entre espace et développement, Presses Universitaires du Mirail, 1990, Toulouse, pp.105-111.

LEO Pierre-Yves, PHILIPPE Jean, Tertiarisation et métropolisation, Quelles stratégies pour un développement à long terme? Notes de recherche, n°194, CER, Aix-en-Provence, 1997, 23 p.

LEO Pierre-Yves, PHILIPPE Jean, La transformation des métropoles françaises, in Services et métropoles, Formes urbaines et changement économique, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, 1999, pp.25-60.

LEPETIT Bernard, PUMAIN Denise (coord.), Temporalités urbaines, Anthropos Economica, collection villes, 1999, 317 p.

LERESCHE Jean-Philippe, JOYE Dominique, BASSAND Michel (dir.), Métropolisations: Interdépendances mondiales et implications lémaniques, Editions Georg, collection LUG, Genève, 1995, 236 p.

LOPEZ RAMON Fernando, La politique régionale et l'aménagement du territoire en droit espagnol, in NEMERY Jean-Claude (dir.), Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe, Economica, 1994, pp 583-609.

MARCONIS Robert, THOUZELLIER Christiane, Villes et Territoires, n°2: Technologies nouvelles, mutations industrielles et changements urbains, PUM, 1989, 207p.

MARCONIS Robert, Urbanisation et urbanisme en France, les métropoles de province, Le dossier documentation photographique, n° 8025, 2002, 63 p.

MAY Nicole, VELTZ Pierre, LANDRIEU Josée, SPECTOR Thérèse (dir), La ville éclatée, Editions de l'Aube, 1998, 350p.

MERLIN P., CHOAY F., Dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme, PUF, 3ème édition, 1998, 902 p.

MORICONI-EBRARD François, Geopolis, Pour comparer les villes du Monde, Anthropos, collection Villes, 1994, 246 p.

MORICONI-EBRARD François, L'urbanisation du Monde depuis 1950, Anthropos, collection Villes, 1993, 372 p.

NEMERY Jean-Claude, WACHTER Serge (dir), Entre l'Europe et la décentralisation, Les institutions territoriales françaises, Editions de l'Aube, DATAR, coll. monde en cours, 1993, 173p.

NEMERY Jean-Claude (dir.), Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe, Economica, 1994, 706 p.

NEMERY Jean-Claude, WACHTER Serge (dir), Gouverner les territoires, Editions de l'Aube, DATAR, coll. monde en cours, 1994, 206p.

NOISETTE Patrice, VALLERUGO Franck, Le marketing des villes, un défi pour le développement stratégique, Les éditions d'organisation, collection service public, 1996, 423 p.

OATLEY Nick (Ed.) Cities, economic competition and urban policy, Paul Chapman Publishing Ltd, Londres, 1998, 238 p.

OCDE, Des villes pour le XXI<sup>ème</sup> siècle, OCDE Poche, 1995.

OFFNER Jean-Marc, PUMAIN Denise (dir.), Réseaux et territoires : significations croisées, La Tour d'Aigues, Les éditions de l'Aube, 1996, 280 p.

PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, BODY-GENDROT Sophie (dir), La ville et l'urbain, l'état des savoirs, Editions La Découverte, 2000, 441 p.

PAQUOT Thierry (dir), Le monde des villes, Editions complexes, 1996, 699 p.

PARKINSON Michael (et al.), Competitive European cities: where do the core cities stand?, Londres, Core cities working group, 2003.

PAULET Jean-Pierre, Les très grandes villes dans le monde, SEDES, 2000, 240 p.

PHILIPPE Jean, LEO Pierre-Yves, BOULIANNE Louis M., Services et métropoles, Formes urbaines et changement économique, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, 1999, 300p.

PINSON Gilles, Projets urbains, acteurs économiques et construction des territoires politiques : deux scenarii, colloque EURA, Villes européennes en transformation, 22-23 octobre 1999, Paris, 11p.

PREEL Bernard, La ville à venir, Descartes & Cie, 1994, 268 p.

PUMAIN Denise, La dynamique des villes, Economica, 1982, 231 p.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, Les interaction spatiales, Armand Colin, 2001.

PUMAIN Denise, GODARD Francis (dir), Données urbaines, Anthropos, 1996, 377 p.

PUMAIN Denise, Le système de villes, in Encyclopédie de géographie, Economica, 1992, pp.646-663.

PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore (coord.), Données Urbaines 2, Anthropos, Economica, collection villes, 1998, 471p.

PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore (coord.), Données Urbaines 3, Anthropos, Economica, collection villes, 2000, 441p.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, Les dimensions du changement urbain, Mémoires et documents de géographie, Editions du CNRS, 1978.

RANDET Pierre, L'aménagement du territoire, Genèse et étapes d'un grand dessein, La Documentation française, 1994, 147p.

REMY Jean, VOYE Liliane, La ville: vers une nouvelle définition? L'Harmattan, Villes et entreprises, 1992, 173p.

ROCHEFORT Michel, Métropoles et fragmentation des espaces, in Collectif, Habitat et villes: l'avenir en jeu, l'Harmattan, collection villes et entreprises, 1992, pp17-37.

RONCAYOLO Marcel, La ville et ses territoires, Gallimard, Folio, collection essais, 1990, 278 p.

RONCAYOLO Marcel, Ville internationale : pour une nouvelle problématique de l'extraversion, La notion de ville internationale, Conférence Permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme d'Aquitaine, Bordeaux, 1987, pp. 71-85.

ROSEMBERG Muriel, Le marketing urbain en question : production d'espace et de discours dans quatre projets de villes, Paris, Anthropos, Economica, coll. Villes, 2000, 184 p.

ROUSSEAU Marie-Paule, La productivité des grandes villes, Anthropos, collection villes, 1998, 206 p.

ROUSSET-DESCHAMPS Marcel, Métropolisation et formes géographiques de la production servicielle, in BONAMY Joël, MAY Nicole (dir.), Services et mutations urbaines : questionnements et perspectives, Anthropos Economica, 1994, pp203-217.

ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, Les villes européennes, Etude comparative, Paris, La Documentation française, 2003.

SALLEZ Alain (dir), Les villes, lieux d'Europe, Editions de l'Aube, 1993, p.

SASSEN Saskia, La ville globale, New-York, Londres, Tokyo, Descartes et Cie, 1996, 530 p.

SAVY Michel, Institutions et stratégies des entreprises, L'entreprise et la ville, in NEMERY Jean-Claude (dir.), Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe, Economica, 1994, pp 509-514.

SAVY Michel, VELTZ Pierre (dir), Economie globale et réinvention du local, Datar, Editions de l'Aube, coll. Monde en cours, 1995, 189p.

SAVY Michel, VELTZ Pierre (dir), Les nouveaux espaces de l'entreprise, Editions de l'Aube, DATAR, 1993, 199p.

SCHNEIDER Ulrike, Le marketing dans le cadre du développement urbain et régional, in COLLECTIF, Territoires d'Europe, les armatures urbaines un nouvel espace de responsabilité régionale, Volume V, CEDRE, 1994, France, pp. 103-126.

SCHULER Martin, JEMELIN Christophe, Régions urbaines et agglomérations : multiplicité et diversité des définitions statistiques en Europe, in JACCOUD Christophe, SCHULER Martin, BASSAND Michel, Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain, Presses Polytechniques et universitaires romandes, 1996, pp.45-68.

SIINO Corinne, LAUMIERE Florence, LERICHE Frédéric, Métropolisation et grands équipements structurants, Presses Universitaires du Mirail, Collection villes et territoires, 2004, 305 p.

SOLDATOS Panayotis, Les nouvelles villes internationales: profil et planification stratégique, Serdeco, Aix en Provence, 1991, 127p.

SPECTOR Thérèse, THEYS Jacques (dir), Villes du XXIe siècle, Entre villes et métropoles: rupture ou continuité? Collections du CERTU, 1999, 262p.

TOBELEM-ZANIN Christine, La qualité de la vie dans les villes françaises, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, 1995, 288 p.

VELTZ Pierre, Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel, PUF, Economie en liberté, 1996, 262 p.

WACHTER Serge, La ville contre l'Etat, in NEMERY Jean-Claude (dir.), Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe, Economica, 1994, pp 249-253.

WACHTER Serge, La ville contre l'Etat ? Reclus, Montpellier, 1995, 95 p.

WACKERMAN Gabriel, De l'espace national à la mondialisation, Ellipses, 1995, 192 p.

WIEL Marc, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Editions Madarga, collection architecture + recherches, 1999, 149 p.

## Articles

AGUILERA Anne, Proximité et localisation intramétropolitaine des services aux entreprises, III<sup>èmes</sup> journées de la Proximité, Nouvelles croissances et Territoires, Paris, 13 et 14 décembre 2001, 18 p. Disponible sur <http://www.jm.u-psud.fr/~adis/rubriques/p/prox/c27-1.pdf>

ASCHER François, Dynamiques métropolitaines et enjeux socio-politiques, globalisation et métropolisation, in *Futur Antérieur*, n°29, 1995/3, pp. 147-162.

BAILLY Antoine, JENSEN-BUTLER Chris, LEONTIDOU Lila, Changing cities: restructuring, marginality and policies in urban Europe, *European Urban and Regional Studies*, n°3, 1996, pp.161-176.

BAILLY Antoine, Métropoles européennes en croissance, *l'Espace géographique*, n°1, 1995,

BASSET Keith, Partnerships, business elites and urban politics: new forms of governance in an English city?, *Urban Studies*, vol. 33, n°3, 1996, pp. 539-555.

BAUDOIN Thierry, La ville, nouvel espace productif de la mondialisation, *Futur Antérieur*, n°30-31-32, 1995/4, pp. 127-140.

BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie, Processus d'agglomération et définition de la ville, *RERUIV*, 1997, pp515-524.

BAZIN Sylvie, Passage d'une logique concurrentielle à une logique organisationnelle des politiques locales d'attraction d'entreprises: rôle de la gouvernance locale, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, 1998, pp. 585-606.

BECKOUCHE Pierre, Métropolisation et système productif, approche fonctionnelle du fait métropolitain en France, *Métropoles en déséquilibre ? : actes du colloque organisé à Lyon les 22-23 novembre 1990*, *Economica*, 1993, pp.43-64.

BENKO Georges, Les chemins du développement régional : du global au local, *Futur Antérieur*, n°29, 1995/3, pp. 163-185.

BIAREZ Sylvie, Le discours sur la métropole en France, nouvelle communication et nouveaux rapports dans le cadre de la décentralisation, *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 4, Volume 56, 1990, pp739-766.

BIAREZ Sylvie, Recomposition territoriale et urbaine en Europe, "Sciences de la Société", n°30, 1993, pp103-122.

BOINO Paul, Métropole et métropolisation, Texte réalisé pour Millénaire3 à l'occasion de la Journée Métropolisation du 8 juillet 2002 à Lyon.

[http://www.millenaire3.com/Affichage\\_de\\_la\\_ressou.122+M5eccb0777f9.0.html](http://www.millenaire3.com/Affichage_de_la_ressou.122+M5eccb0777f9.0.html)

BOINO Paul, Les associations : dispositif organisationnel de la métropolisation, Cahier Millénaire 3, n° 26-tome2, pp 49-53, 2002.

[http://www.millenaire3.com/Affichage\\_de\\_la\\_ressou.122+M5bddb650501.0.html](http://www.millenaire3.com/Affichage_de_la_ressou.122+M5bddb650501.0.html)

BONNEVILLE Marc, Une revue des recherches sur les villes et l'internationalisation, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°2, 1994, pp. 133-157.

BONNEVILLE Marc, Une revue des recherches sur les villes et l'internationalisation, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°2, 1994, pp. 133-157.

BRETAGNOLLE Anne, PUMAIN Denise, ROZENBLAT Céline, Space-time Contraction and the Dynamics of Urban Systems, In Cybergeog,

<http://193.55.107.45/ROSTOK/PUMAIN/TEXTROST.HTM>

BUISSON Marie-Andrée, ROUSIER Nicole, L'internationalisation des villes: métropolisation et nouveaux rapports ville-région, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°2, 1998, pp. 163-184.

BURY Jean-Claude Métropoles et structuration du territoire, Rapport du Conseil Economique et Social, Avis adopté par le CES au cours de sa séance du 9 avril 2003.  
[http://www.conseil-economique-et-social.fr/ces\\_dat2/2-3based/frame\\_rech\\_avis.htm](http://www.conseil-economique-et-social.fr/ces_dat2/2-3based/frame_rech_avis.htm)

CATTAN Nadine, La dynamique des échanges aériens internationaux entre les grandes villes européennes, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°4, 1993, pp.649-659.

CHAVELET Catherine, La ville..., c'est-à-dire?, Diagonal, mini dossier n°120-121, 1996, pp. 48-58.

CHAVELET Catherine, L'agglomération, un concept pour les comparaisons internationales, Diagonal, 120-121, 1996, pp.57-58.

CHEVALIER Dominique, La politique urbaine domaine réservé du maire, Annales de la recherche urbaine, n° 80-81, 1998, pp.121-127.

CHRISTOFLE Sylvie, Position de villes, mondialisation et réunions internationales, Géocarrefour, vol. 76, n°2, 2001, pp. 145-150.

CLAVAL Paul, Métropolisation et évolution contemporaine des systèmes de communication, in Historiens et Géographes, n° 374, 2001, pp. 335-344.

Colloque de Lyon, Métropoles en déséquilibre?. Métropoles en déséquilibre ? Actes du colloque organisé à Lyon les 22-23 novembre 1990 par le Programme interministériel "Mutations économiques et urbanisation", Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, Plan urbain, Economica, 1994, 617 p.

COPPOLANI Jean, Les principales agglomérations françaises de 1962 à 1968, leur croissance et leurs structures spatiales, Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 40, fasc.4, 1969, pp. 379-388.

CORADE Nathalie, La métropolisation ou la ville retrouvée? Revue de la littérature actuelle, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°2, 1994, pp. 251-266.

CORADE Nathalie, LACOUR Claude, La métropolisation dans l'économie mondiale, Cahiers économiques de Bretagne, n°2, 1996, pp.11-34.

CORADE Nathalie, LACOUR Claude, La métropolisation: les commandements, Cahiers de la recherche de l'IERSO, n° 95.04, 1995, 40 p.

CUADRADO-ROURA Juan R., RUBALCABA-BERMEJO Luis, Specialization and competition amongst European Cities: a new approach through fair and exhibition activities, Regional Studies, n°2, Vol. 32, 1998, pp. 133-147.

DATAR, Appel à coopération métropolitaine, Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, 2004, 14 p.

DATAR, L'état des savoirs sur les forces et faiblesses des métropoles françaises en Europe, Capitalisation des résultats d'un séminaire organisé par la DATAR en mai 2004, (TETRA), Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, 2004, 17 p.

DATAR, Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, Eléments de diagnostic et orientations, 2004, 44 p.

DATAR, L'offre métropolitaine française vue par les emplois métropolitains supérieurs, Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, Eléments de diagnostic et orientations, 2004, 95 p.

- DAVEZIES Laurent, Les « palmarès » des villes, *Métropolis*, n°98-99, pp.64-69.
- DEMAZZERE Christophe, RODRIGUEZ Arantxa, Le grand projet emblématique, réponse des métropoles à la globalisation, le cas de Bilbao, *Espaces et Sociétés*, n° 95, 1998, pp. 147-160.
- DEZERT Bernard, Métropolisation et exurbanisation, Causes et conséquences géographiques de la métropolisation et de l'exurbanisation, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°2, 1991, pp. 133-138.
- DI MEO Guy, Les métropoles des pays développés, in *Encyclopédie de géographie, Economica*, 1992, pp. 715-730.
- DOREL Gérard, Métropolisation, mondialisation, puissance : l'exemple des Etats-Unis, in *Historiens et Géographes*, n° 374, 2001, pp.357-362.
- DREYFUSS Laurence, MARCHAND Alain, Gouvernement local et légitimation : vers des républiques urbaines ? *Futur antérieur*, n°29, 1995/3, pp. 71-102.
- FABRE Jacques, Le développement des villes françaises de dimension européenne et les réseaux de villes, rapport présenté au Conseil Economique et Social, séances des 12 et 13 février 1991, 175 p.
- FACHE Jacques, Haute technologie, diffusion et métropolisation de la région nantaise, *Cahiers nantais*, n° 53, 2000, pp. 15-25.
- Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), Les forces et les faiblesses de l'offre métropolitaine française, Les dossiers FNAU, 2004.
- FONTAINE François, Les métropoles régionales à la recherche de leurs points forts, *Economie et Statistiques*, n°290, 1990, pp. 17-30.
- Futur Antérieur*, n°30-31-32, 1995/4.
- GASCHET Frédéric, LACOUR Claude, Métropolisation et innovation : les enjeux d'un débat, communication au XLII colloque de l'ASRDLF, Dijon, 5-7 septembre 2005. Disponible sur : <http://ungaro.u-bourgogne.fr/asrdlf/DIJON/Programme/programme.htm>
- GAUDIN Jean-Pierre, Politiques urbaines et négociations territoriales, quelle légitimité pour les réseaux des politiques publiques? *Revue française de science politique*, vol. 45, n°1, 1995, pp. 31-56.

- GAUSSIÉ Nathalie, LACOUR Claude, PUISSANT Sylvette, Metropolization and territorial scales, *Cities*, Vol.20, N° 4, 2003, pp253-263.
- GEORGE Pierre, Les villes-métropoles, Aménagement du territoire, Grenoble, 1967, pp. 135-153.
- GEORGE Pierre, Métropoles d'équilibre, *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 38, fasc. 2, 1967, pp. 105-111.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, Les villes américaines à l'heure de la métropolisation, *L'information géographique*, n° 1, 2001, pp. 1-17
- GODARD Francis, A la recherche de la ville, *Urbanisme*, n°288, 1996, pp. 82-87.
- GOZE Maurice, La métropolisation comme référence de l'évolution des politiques urbaines, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, 1998, pp. 565-584.
- GOZE Maurice, Métropolisation et intégration urbaine: les relectures stratégiques de la décentralisation, *Cahiers de la recherche de l'IERSO*, n°96.02, 1996, 21 p.
- GUEROIS Marianne, PAULUS Fabien, Commune centre, agglomération, aire urbaine : quelle pertinence pour l'étude des villes, *Cybergeo*, n°212
- HAERINGER Philippe, La toile de fond: Méga versus métro, *2001 Plus...*, 50, 1999, pp7-14.
- HARVEY David, Cities or urbanization?, *City*, n°1/2, pp.38-61.
- HAUTREUX Jean, ROCHEFORT Michel, Physionomie générale de l'armature urbaine française, *Annales de Géographie*, nov. /déc. 1965, pp.660-677.
- HYZY Violette, Réseaux de villes : la position de l'Union européenne, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°3, 2001, pp.277-290.
- JALABERT Guy, Mutation du système productif et métropolisation, in *Historiens et Géographes*, n° 374, 2001, pp. 345-355.
- JALABERT Guy, La ville : objet de recherche autonome ou reflet de la société ? *Sciences de la Société*, n° 53, 2001, pp. 219-234.
- JALABERT Guy, Villes et politiques urbaines : du pouvoir local à la gouvernance, *Sciences de la Société*, n° 54, 2001, pp. 209-226.

JOUVE Bernard, LEFEVRE Christian, Metropolitan governance and institutional dynamics: a comparison, Actes du séminaire EURA "Governing cities: international perspectives" Bruxelles, 1997.

JOUVE Bernard, LEFEVRE Christian, Where territorial political culture makes urban institution: the « metropolitan city » of Bologna, Environment and Planning C: Government and Policy, vol. 15, 1997, pp.89-111.

JULIEN Philippe, La "métropolarisation" des actifs structure le territoire, Economie et Statistiques, n°290, 1995, pp.33-49.

JULIEN Philippe, L'urbanisation se poursuit des les années 90, INSEE Première, n°603, 1998, 4 p.

JULIEN Philippe, Spécificités des grandes villes de province, Economie et Statistiques, n°294-295, 1996, pp.137-152.

JULIEN Philippe, L'évolution des périmètres des aires urbaines 1968-1999, XVIème entretiens du Centre Jacques Cartier, Les villes ont-elles achevé leur transition ? <http://villes-en-transition.entpe.fr/>

KAYSER Bernard, L'espace non-métropolisé du territoire français, Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 40, fasc.4, 1969, pp. 371-378.

LABASSE Jean, Profils de villes européennes à vocation internationale, Cahiers de géographie du Québec, Vol.25, n°66, 1981, pp 403-412.

LABORIE Jean-Paul et al., Les petites villes face à la métropolisation, rapport pour la DATAR, 1995, 133 p.

LABORIE Jean-Paul, Hiérarchies urbaines et découpages territoriaux, Collectif, Territoires d'Europe, les armatures urbaines, un nouvel espace de responsabilité, Centre européen de développement régional, Junta de Castilla y Leon, 1994, pp. 11-27.

LACOUR Claude, La métropolisation pour lire la transition urbaine ? XVIème entretiens du Centre Jacques Cartier, Les villes ont-elles achevé leur transition ? <http://villes-en-transition.entpe.fr/>

LE GALES Patrick, Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, Revue française de science politique, vol. 45, n°1, 1995, pp. 57-95.

LE GLEAU Jean-Pierre, PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, Villes d'Europe: à chaque pays sa définition, Economie et Statistiques, n°294-295, 1996, pp. 9-23.

LE JEANNIC Thomas, Une nouvelle approche territoriale de la ville, Economie et Statistiques, n°294-295, 1996, pp. 25-45.

LE JEANNIC Thomas, Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes, Economie et Statistiques, n°307, 1997, pp. 21-41.

LEFEVRE Christian, Institutional reforms in metropolitan areas: building metropolitan government by developing metropolitan governance, Actes du séminaire "Governing metropolitan areas: institutions, finance and partnerships", OCDE, Stockholm, 1997.

LEFEVRE Christian, Metropolitan government and governance in Western countries: a critical review, International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 22, n°1, 1998, pp. 9-25.

LEFEVRE Christian, Les coopérations métropolitaines en Europe, Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, DATAR, 2004, 46 p.

LEO Pierre-Yves, PHILIPPE Jean, Tertiarisation des métropoles et centralité, une analyse de la dynamique des grandes agglomérations en France, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°1, 1998, pp. 63-84.

LEO Pierre-Yves, PHILIPPE Jean, Tertiarisation et métropolisation, quelles stratégies pour un développement à long terme ? Les Annales de la Recherche Urbaine, n°76, 1997, pp.121-133.

LEROY Stéphane, Sémantiques de la métropolisation, in l'espace géographique, n°1, 2000, pp. 78-86.

MANERO MIGUEL Fernando, PASTOR ANTOLIN Luís Jesús, Globalización, integración regional y dinámicas urbanas: la metropolización como paradigma territorial, in n° 23, 1999, pp. 25-34.

MARCONIS Robert, Villes et campagnes, l'évolution des zonages statistiques en France, Historiens et Géographes, n°356,

MIGNOT Dominique, Métropolisation et nouvelles polarités. Le cas de l'agglomération lyonnaise, les cahiers scientifiques du transport, n°36/1999, pp. 87-112.

MIGNOT Dominique, AGUILERA Anne, BLOY Danièle, Permanence des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain, rapport final, recherche financée par l'ADEME, mars 2004, 114 p.

[www.ish-lyon.cnrs.fr/let/francais/publications/rapports/rapdef.pdf](http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let/francais/publications/rapports/rapdef.pdf)

MONS Alain, La bordure troublée des métropoles, "Sciences de la Société", n°30, 1993, pp103-122.

MORICONI-EBRARD François, La loi de la métropolisation, un modèle pour la croissance des systèmes urbains, Revue de Géographie de Lyon, vol.73/1, 1998, pp.55-70.

MOULAERT Frank, FARCY Hélène, Les économies d'agglomération: la genèse d'un concept, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°4, 1995, pp. 597-604.

MUSSO Enrico, CASTAGNINO Paola, Avantages compétitifs des villes, une analyse comparative dans le cadre de l'Europe du Sud, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°1, 1997, pp. 67-96.

NELLO Oriol, cambio de siglo, cambio de ciclo? Las grandes ciudades españolas en el umbral del Siglo XX, Ciudad y territorio, Estudios territoriales, vol. XXXVI, tercera época, n°141-142, 2004, pp. 523-542.

OBERG Sture, DICKEN Peter, The global context: Europe in a world of dynamic economic and population change, European Urban and Regional Studies, n°3, 1996, pp 101-120.

PAAL Michaela, Une nouvelle approche de l'importance métropolitaine et de la relativité des réseaux urbains en Europe, Bulletin de l'Association des Géographes Français, n°3, 2001, pp.266-276.

PETIT Olivier, Note de synthèse sur la métropolisation, Etude réalisée pour le Centre de documentation de l'Urbanisme, septembre 2003, 29 p.

<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/index.html>

PETIT Olivier, Etude de cas métropolisation : Hong-Kong, Séoul, Paris, Bordeaux, Etude réalisée pour le Centre de documentation de l'Urbanisme, février 2004, 30 p.

<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/index.html>

PINET Jean-Marc, La métropolisation du territoire français, *Historiens et Géographes*, n°356, 1997, pp. 195-208.

PRUD'HOMME Rémy, La ville enrichit et appauvrit, *Projet*, n°243, 1995, pp. 41-49.

PUISSANT Sylvette, La métropolisation en questions, *Principes méthodologiques*, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, 1997, pp. 648-666.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, Fonctions et hiérarchies des villes françaises, *Etudes du contenu des classifications réalisés en FRANCE entre 1960 et 1974*, *Annales de Géographie*, n°470, 1976, pp. 385-440.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, Le réseau des villes de dimension européenne, *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1993, pp.15-25.

PUMAIN Denise, Villes, métropoles, régions urbaines... Un essai de clarification des concepts, *Actes du colloque "Métropoles et aménagement du territoire"*, mai 1993, Université Paris-Dauphine, pp. 31-51.

QUERMONNE Jean-Louis, La régionalisation et l'aménagement du territoire en FRANCE, *Aménagement du territoire*, Grenoble, 1967, pp.1-34.

ROUSIER Nicole, La métropolisation, traduction urbaine de la mondialisation, *XVIème entretiens du Centre Jacques Cartier*, Les villes ont-elles achevé leur transition ? <http://villes-en-transition.entpe.fr/>

ROZENBLAT Céline, L'internationalisation des villes européennes par les réseaux des entreprises multinationales, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, 1993, pp. 661-678.

ROZENBLAT Céline, Mesurer l'attractivité des villes européennes pour les multinationales, *l'Espace Géographique*, n° 4, 1990-1991, pp. 343-348.

SAINT-JULIEN Thérèse, L'attraction migratoire des villes et l'évolution récente du système urbain français, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°3, 1987, pp. 221-232.

SASSEN Saskia, L'Etat et la ville globale: notes pour penser l'inscription spatiale de la gouvernance, *Futur Antérieur*, n°30-31-32, 1995/4, pp. 27-49

SASSEN Saskia, Locating cities on global circuits, in *Environment and urbanization*, vol. 14, n° 1, 2002, pp. 13-30.

THISSE Jean-François, VAN YPERSELE Tanguy, Métropoles et concurrence territoriale, Economie et Statistiques, 326-327, 1999, pp19-30.

URBANISME, Les métropoles d'équilibre, numéro spécial, n°58, 1965.

URBANISME, La métropolisation, Hors-série n°2, 1993, 35 p.

URBANISME, La ville en ses concepts, dossier, n°296, 1997, pp. 40-90

URBANISME, Métropole en question, métropole en action, Actes de la 26<sup>ème</sup> rencontre nationale des agences d'urbanisme, Grenoble, Saint-Etienne, Lyon, décembre 2005, Hors série n° 28, 76 p.

Disponible sur [http://www.fnau.org/publication/contenu\\_page\\_publi.asp?ID\\_PAGE=102](http://www.fnau.org/publication/contenu_page_publi.asp?ID_PAGE=102)

VERGES Véronique, Les similitudes entre projets de redéveloppement urbain et de gouvernement métropolitain sur un même territoire : comparaison entre Amsterdam, Rotterdam et Bordeaux, colloque EURA, Villes européennes en transformation, 22-23 octobre 1999, Paris, 11p.

WACKERMANN Gabriel, Réseaux de villes et aménagement durable en Europe, la problématique générale, Bulletin de l'Association des Géographes Français, n°3, 2001, pp.257-265.

WIEL Marc, La transition urbaine est-elle réversible ?, XVIème entretiens du Centre Jacques Cartier, Les villes ont-elles achevé leur transition ? <http://villes-en-transition.entpe.fr/>

ZULIANI Jean-Marc, JALABERT Guy, L'industrie aéronautique européenne : organisation industrielle et fonctionnement en réseaux, L'Espace géographique, n° 2, 2005, pp 117-133.

# BORDEAUX

## Articles et ouvrages généraux

AUGUSTIN Jean-Pierre, FAVORY Michel, Bordeaux et la métropolisation culturelle du département, *Sud-ouest européen*, n° 2, pp.79-91, 1998.

BALLESTA Olivier, CHARRIE Jean-Paul, L'emploi dans l'agglomération bordelaise : une approche de la dynamique des processus économiques et spatiaux, *Sud-ouest européen*, n° 2, pp.19-32, 1998.

BARRERE Pierre, CASSOU-MOUNAT Jacqueline, Bordeaux: mutations fonctionnelles et développement urbain, *Les Annales de Géographie, Sphère du Mécénat*, n° spécial, 1991, pp.17-44.

BENZ Arthur, FRENZEL Albrecht, La dynamique institutionnelle de la région urbaine de Bordeaux : du « système Chaban » à Alain Juppé, in JOUVE Bernard, LEFEVRE Christian, *Villes, métropoles, Les nouveaux territoires du politique*, Anthropos, collection villes, 1999, pp.73-102.

BRUHAT Thierry (dir.), *Bordeaux Technopolis*, in *Vingt technopoles un premier bilan*, DATAR, La documentation française, 1991

CHARRIE Jean-Paul, Bordeaux et Toulouse, quelques effets territoriaux de la métropolisation, *Sud-ouest européen*, n° 4, pp.1-4, 1999.

CHARRIE Jean-Paul (dir), *Intercommunalité, bassins de vie, pays*, Le cas de l'Aquitaine, *Recherches urbaines* n°11, Université de Bordeaux III, Bordeaux, 1995, 140 p.

CHARRIE Jean-Paul, LABORDE Pierre (dir), *Dynamique des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, *Recherches urbaines* n°7, Université de Bordeaux III, Bordeaux, 1993, 166 p.

CHARRIE Jean-Paul, DUMAS Jean, Le système économique bordelais, Tertiariation accrue et restructurations industrielles, in LABORDE Pierre (dir), *Bordeaux, Métropole régionale, Ville internationale?*, La documentation française, 1998, pp.143-168.

CHARRIE Jean-Paul, DUMAS Jean, Bordeaux, métropole économique, in CUILIER Francis (dir.), *Les débats sur la ville 2*, Editions confluentes, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 1999, pp.73-90.

BONIN Hubert (dir.), 50 ans en Aquitaine, Bilans et prospective, l'Horizon chimérique, Bordeaux, 1995, 209 p.

Collectif, Bordeaux: ville océane, métropole régionale, Schéma général d'aménagement de la France, La Documentation française, 1973, 142 p.

DI MEO Guy, Une métropole incertaine, in LABORDE Pierre (dir), Bordeaux, Métropole régionale, Ville internationale?, La documentation française, 1998, pp.169-194.

DELFAUD Pierre, Economie de la région Aquitaine, Editions Sud-ouest, 1996, 223 p.

FAVORY Michel, La Gironde : le département et sa métropolisation, Mappemonde, n° 56, 1999, pp.19-23.

GOZE Maurice, La métropole bordelaise dans la crise économique, Revue économique du Sud-ouest, n°1, 1985, pp.183-199.

LABORDE Pierre (dir), Bordeaux, Métropole régionale, Ville internationale?, La documentation française, 1998, 213 p.

LACOUR Claude, Espace métropolitain et analyse économique, in La fonction métropolitaine de Bordeaux, Actes du séminaire d'étude, Bordeaux, 1981, pp. 63-77.

LEO Pierre-Yves, MONNOYER-LONGE Marie-Christine, PHILIPPE Jean, Métropoles régionales et PME: l'enjeu international, Réflexions à partir des cas de Bordeaux et de Marseille, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°1, 1991, p 41-70.

LERAT Serge (dir), Bordeaux et la communauté urbaine de l'agglomération bordelaise, Notes et Etudes Documentaires, La Documentation française, 1969, 113 p.

LERAT Serge, Aquitaine, in GAMBLIN André (dir.). La France dans ses régions, SEDES, 2000, pp.157-180.

MARIEU Jean, Les enjeux du projet d'agglomération de Bordeaux, in LABORDE Pierre (dir), Bordeaux, Métropole régionale, Ville internationale?, La documentation française, 1998, pp57-74.

MONNOYER-LONGE Marie-Christine, La Métropole Bordelaise, dynamique de la localisation des services aux entreprises, Centre d'Economie Régionale, n°182, 1996/1, 23 p.

POUSSOU Jean-Pierre, Bordeaux, in PINOL Jean-Luc (dir.), Atlas historique des villes de France, Hachette, 1996, pp.258-281.

ROLLAN Françoise, La zone d'influence métropolisée de Bordeaux, Edition de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1992, 191 p.

#### **Sites Internet consultés pour le recueil des informations**

Aéroport de Bordeaux : [www.bordeaux.aeroport.fr](http://www.bordeaux.aeroport.fr)

Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine : [www.aurba.com](http://www.aurba.com)

Communauté urbaine de Bordeaux : [www.lacub.com](http://www.lacub.com)

INSEE Aquitaine : [www.insee.fr/fr/insee\\_regions/aquitaine/home/home\\_page.asp](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/aquitaine/home/home_page.asp)

Ville de Bordeaux : [www.bordeaux.fr](http://www.bordeaux.fr)

# BRISTOL

## Articles et ouvrages généraux

BASSET Keith, GRIFFITHS Ron, SMITH Ian, City of culture? in BODDY Martin, Urban transformation and urban governance, shaping the competitive city of the future, The policy press, Bristol, 2003, pp52-66.

BODDY Martin, Bristol: Sunbelt city?, in coll., Urban economic change, Five city studies, Clarendon Press, Oxford, 1987, 263 p.

BODDY Martin, High technology industry, regional development and defence manufacturing: a case study in the UK Sunbelt, in coll., Managing the city, the aims and impacts of urban policy, edited by Brian Robson, 1987, 220 p.

BODDY Martin, Bristol: a case study in economic change in the UK "Sunbelt", in coll., Regenerating the cities: the UK crisis and the US Experience, edited by Parkinson, Foley and Judd, 1988.

BODDY Martin, Geographical economics and urban competitiveness: a critique, working paper n°8, Bristol Integrated Cities Study ESRC Cities, Competitiveness and Cohesion Research, University of Bristol and the University of the West of England, august 1998. Disponible sur [www.ggy.bris.ac.uk](http://www.ggy.bris.ac.uk)

BODDY Martin, LAMBERT Christine, FRENCH Shaun, SMITH Ian, Bristol business survey: central and north Bristol, working paper n° 6, Bristol Integrated Cities Study ESRC Cities, Competitiveness and Cohesion Research, University of Bristol and the University of the West of England, January 1999. Disponible sur [www.ggy.bris.ac.uk](http://www.ggy.bris.ac.uk)

BODDY Martin, The changing city, in Urban transformation and urban governance, shaping the competitive city of the future, The policy press, Bristol, 2003, pp.4-19.

BODDY Martin, Urban transformation and urban governance, shaping the competitive city of the future, The policy press, Bristol, 2003, 105 p.

BODDY Martin et all., Competitiveness and cohesion in a prosperous city-region: the case of Bristol, in BODDY Martin, PARKINSON Michael, City matters, competitiveness, cohesion and urban governance, The policy press, 2004, pp.51-69.

BODDY Martin, PARKINSON Michael, City matters, competitiveness, cohesion and urban governance, The policy press, 2004, 448 p.

DUNFORD Mick, Metropolitan polarization, the north-south divide and socio-spatial inequality in Britain: a long term perspective, European Urban and Regional Studies, n°2, 1995, p 145-170.

FRENCH Shaun, LEYSHON Andrew, City of money? in BODDY Martin, Urban transformation and urban governance, shaping the competitive city of the future, The policy press, Bristol, 2003, pp32-51.

GRIFFITHS Ron, BASSETT Keith, SMITH Ian, Cultural policy and the cultural economy in Bristol, working paper n°5, Bristol Integrated Cities Study ESRC Cities, Competitiveness and Cohesion Research, University of Bristol and the University of the West of England. Disponible sur [www.ggy.bris.ac.uk](http://www.ggy.bris.ac.uk)

GRIPAIOS Peter, GRIPAIOS Rose, MUNDAY Max, The role of inward investment in urban economic development: the cases of Bristol, Cardiff and Plymouth, Urban Studies, vol.34, n°4, 1997, p 579-603.

HOARE Anthony, Privatization comes to town: national policies and local responses, the Bristol case, Regional Studies, vol. 31.3, 1997, p 253-265.

JALABERT Guy, Les industries aéronautiques britanniques, L'information géographique, n° 9, 1968, pp. 209-223.

KEEBLE David, High-technology industry, Geography, 1990, p 361-363.

LAMBERT Christine, GRIFFITHS Ron, OATLEY Nick, TAYLOR Nigel, SMITH Ian, On the edge: the development of Bristol's North Fringe, Bristol Integrated Cities Study ESRC Cities, Competitiveness and Cohesion Research, University of Bristol and the University of the West of England. Disponible sur [www.ggy.bris.ac.uk](http://www.ggy.bris.ac.uk)

LAMBERT Christine, SMITH Ian, Reshaping the city, in BODDY Martin, Urban transformation and urban governance, shaping the competitive city of the future, The policy press, Bristol, 2003, pp 20-31.

LERICHE Frédéric, Le "système Airbus" en Grande-Bretagne: mutations industrielles et enjeux territoriaux, Les papiers du CIEU, n° 6, 2004, pp.19-42.

MALPASS Peter, Policy making and local governance: how Bristol failed to secure city challenge funding (twice), Policy and Politics, vol. 22, n°4, 1994, p 301-312.

MOINDROT Claude, Les régions humaines et les métropoles régionales britanniques, NOROIS, n°39, juillet-septembre 1963, p 249-271.

PARKINSON Michael et all., Competitive European Cities: Where do the Core Cities stand? Final report, January 2004, 117 p. Disponible sur [www.odpm.gov.uk](http://www.odpm.gov.uk)

REY Martine, Associations et aménagement urbain à Bristol et à Toulouse, Annales de la recherche urbaine, n°89, pp. 154-161.

SMITH Ian, LAMBERT Christine, Cities, regions and networks: evidence from the UK's M4 growth corridor, working paper n°3, Bristol Integrated Cities Study ESRC Cities, Competitiveness and Cohesion Research, University of Bristol and the University of the West of England. Disponible sur [www.ggy.bris.ac.uk](http://www.ggy.bris.ac.uk)

STEWART Murray, Les politiques urbaines dans une ville prospère, Bristol, Les Annales de la recherche urbaine, n°48, 1990.

STEWART Murray, Too little, too late: the politics of local complacency, Journal of urban affairs, vo.18, n°2, 1996, pp. 119-137.

STEWART Murray, Towards collaborative capacity, in BODDY Martin, Urban transformation and urban governance, shaping the competitive city of the future, The policy press, Bristol, 2003, pp.76-89.

SWEETING David et all. Leadership and partnership in urban governance : evidence from London, Bristol and Glasgow, in BODDY Martin, PARKINSON Michael, City matters, competitiveness, cohesion and urban governance, The policy press, 2004, pp 349-366.

### **Principaux sites Internet consultés pour le recueil d'informations**

At Bristol: [www.at-bristol.org.uk](http://www.at-bristol.org.uk)

Bristol City Council : [www.bristol-city.gov.uk/ccm/portal](http://www.bristol-city.gov.uk/ccm/portal)

Intelligence West: [www.intelligencewest.org.uk](http://www.intelligencewest.org.uk)

National Statistics: [www.statistics.gov.uk](http://www.statistics.gov.uk)

The West of England partnership: [www.westofengland.org/site/Home\\_1.asp](http://www.westofengland.org/site/Home_1.asp)

# MONTPELLIER

## Articles et ouvrages généraux

BRUHAT Thierry (dir.), Montpellier LR-Technopole, DATAR, Vingt technopoles, un premier bilan, La documentation française, 1991, pp.70-79.

BRUNET Roger et all., Montpellier Europole, Reclus, Montpellier, 1988, 315 p.

DELPECH P., Montpellier en sa région: images et représentations d'une capitale régionale, in Etudes sur l'Hérault, 1985-1985, Montpellier Millénaire, n°1, 1985, pp. 29-38.

DONZEL André, Urbanisation et fonctions des villes en Europe: le cas de Montpellier, Revue d'Economie Méridionale, vol.39, n°153, 1991, p 3-24.

DOUMENGE François, Montpellier: croissance et vie urbaine, Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, fasc. 4, 1968, p 365-398.

DUCHE Geneviève, Des PME-PMI à Montpellier Technopole, Revue d'Economie Méridionale, vol.39, n°153, 1991, p 25-52.

DUGRAND Raymond et all., L'organisation urbaine entre Sète et Rhône, Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, fasc.4, 1969, p387-509.

FERRAS Robert, VOLLE Jean-Paul, Languedoc-Roussillon, région de la France du Sud et de l'Europe du Nord, Bréal, Histoire et Géographie économiques, 1989, 172 p.

FERRAS Robert, VOLLE Jean-Paul, Dire et construire la technopole: Montpellier - Languedoc-Roussillon, in Etudes sur l'Hérault, n°4, 1998, p165-175.

FERRAS Robert, VOLLE Jean-Paul, Montpellier Méditerranée, Economica, 2002, 212 p.

GEORGE Pierre, La revanche du Midi: le pari de Montpellier, Les Annales de Géographie, Sphère du Mécénat, n° spécial, 1991, p 55-69.

LACAVE Mireille, VOLLE Jean-Paul, Montpellier, in PINOL Jean-Luc (dir.), Atlas historique des villes de France, Hachette, 1996, pp.206-229.

MERCHENAY Michel, L'externalisation de services aux entreprises, Le cas des PME montpelliéraines, Revue d'Economie Méridionale, vol.36, n°142-143, 1988, p 65-76.

NOY André, Approche informationnelle du concept de technopole, le cas de Montpellier, Revue d'Economie Méridionale, vol.37, n°148, 1989, p 3-15.

PREVOST Luc-Paul, Approche du secteur des services aux entreprises dans la région de Montpellier, Revue d'Economie Méridionale, vol. 40, n°158, 1992, p 45-57.

ROUZIER J., Economie de l'essor montpelliérain, in Etudes sur l'Hérault, 985-1985, Montpellier Millénaire, n°1, 1985, pp.17-22.

SAVEY Suzanne, VOLLE Jean-Paul, Montpellier, Notes et Etudes documentaires, La Documentation Française, 1971, 59 p.

VOLLE Jean-Paul, Montpellier en Languedoc-Roussillon: la logique de la Capitale, in Etudes sur l'Hérault, 985-1985, Montpellier Millénaire, n°1, 1985, pp. 5-16.

VOLLE Jean-Paul, Les services et l'espace régional, Revue d'Economie Méridionale, vol.36, n°142-143, 1988, p 27-46.

VOLLE Jean-Paul, Montpellier, mutations contemporaines, in collectif, Histoire de Montpellier, Privat, 1989, pp. 366-416

VOLLE Jean-Paul, A propos de Montpellier, communication du 23 novembre 1995. Disponible sur [www.marseille-innov.org/AMM/crmontp.html](http://www.marseille-innov.org/AMM/crmontp.html)

### **Principaux sites Internet consultés pour le recueil d'informations**

Aéroport Montpellier Méditerranée : [www.montpellier.aeroport.fr](http://www.montpellier.aeroport.fr)

Enjoy Montpellier : [www.enjoy-montpellier.com](http://www.enjoy-montpellier.com)

INSEE Languedoc-Roussillon: [www.insee.fr/fr/insee\\_regions/languedoc/](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/languedoc/)

Montpellier Agglomération : [www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com)

Montpellier Technopole : [www.montpellier-technopole.com](http://www.montpellier-technopole.com)

Ville de Montpellier : [www.montpellier.fr](http://www.montpellier.fr)

# SARAGOSSE

## Articles et ouvrages généraux

ALONSO LOGROÑO María Pilar, Variaciones en las pautas de localización industrial: formación del "corredor industrial del Ebro" y General Motors, *Geographicalia*, n° 28, diciembre 1991, pp.3-22.

ALONSO LOGROÑO María Pilar, Impacto de General Motors España, Estudio del medio rural circundante, institución Fernando el Católico, Fundación nueva impresa, Zaragoza, 1993, 230p.

ASIN SAÑUDO Félix, Ciudad y empresa: los retos de la Planificación a la ciudad de Zaragoza, *Economía Aragonesa*, n° 5, 1998, pp. 61-81.

AZNAR Antonio, APARICIO Maria Teresa, El impacto de la presencia de General Motors en la economía aragonesa, Actas del III congreso de economía aragonesa, Facultad de Económicas y Empresariales, Zaragoza, 1994, pp.281-304.

BAGUENA José Antonio, La terciarización de la economía Aragonesa: el desarrollo de los servicios a las empresas, Actas del III congreso de economía aragonesa, Facultad de Económicas y Empresariales, Zaragoza, 1994, pp.321-332.

BALLESTER Patrice, Les chemins de la gouvernance « Saragosse expo 2008 Espagne » ; communication au XLI<sup>ème</sup> colloque de l'ASRDLF, septembre 2005. Disponible sur <http://ungaro.u-bourgogne.fr/asrdlf/DIJON/Programme/programme.htm>

BARBERO Enrique, La Economía aragonesa. Una visión sintética 25 números después, *Economía Aragonesa*, 2004, pp 101-129.

BIELZA DE ORY Vicente, Los problemas de la red urbana aragonesa: macrocefalia y desjerarquización, en Estudios de geografía en Homaje a D.Alfredo Floristán, Ed. Institución Príncipe de Viana, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Pamplona, 1981, pp.63-75.

BIESCAS José Antonio, Aspectos sectoriales y espaciales en la economía aragonesa, Actas del III congreso de economía aragonesa, Facultad de Económicas y Empresariales, Zaragoza, 1994, pp.189-225.

BIESCAS José Antonio, FRANCO Javier, Aragón: Territorio, población y actividades económicas, Mira editores, Zaragoza, 1997, 135 p.

CALVO PALACIOS José Luis et all., Intégration de réseaux d'infrastructures en Espagne et développement régional: Aragon et Valencia, Revue d'Economie Méridional, vol.45, N°177-178, 1997, pp.151-179.

CARRIERE Jean-Paul, L'internationalisation de l'économie et ses impacts territoriaux dans la péninsule ibérique: la localisation des investissements directs étrangers est-elle un facteur de recomposition spatiale?, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, tome II, 1998, pp.231-250.

COLLANTES GUTIEREZ Fernando, PINILLA NAVARRO Vicente, La evolución a largo plazo de la población española, 1860-2000: Tipología y análisis del caso aragonés, Políticas demográficas y de Población, Gobierno de Aragón, pp52-62, 2002.

DE MIGUEL GONZALEZ Rafael, La gobernanza de la gran Zaragoza: hacia una organización metropolitana de geografía variable, Economía Aragonesa, 2005, pp. 71-103.

FERNANDEZ CLEMENTE Eloy, Historia de Zaragoza, Zaragoza en el siglo XX, Ayuntamiento de Zaragoza, 1999, 92 p.

FOURNEAU Francis, Les politiques d'aménagement du territoire en Espagne, De l'Etat Franquiste à l'Etat des Autonomies, Profils économiques, n°19, 1984, pp.59-69.

GALLEGO RANEDO Carmen, Los procesos migratorios en Aragón: de la estructura al discurso, Políticas demográficas y de Población, Gobierno de Aragón, pp52-62, 2002.

GAVIRIA Mario J., Zaragoza contra Aragón, in GAVIRIA Mario J., GRILLO Enrique, Zaragoza contra Aragón, Ed. José Battló editor, Barcelona, 1974, pp.297-306.

GOMEZ BAHILLO Carlos, Impacto social de la llegada de la línea de alta velocidad a Zaragoza, Economía Aragonesa, Volumen dedicado a la Jornada sobre El impacto socioeconómico del AVE a Zaragoza, 2002, pp13-46.

GOMEZ LOSCOS Ana, PARDOS Eva, RUBIERA MOROLLON Fernando, La concentración de los servicios a empresas en Aragón. Un análisis a escala comarcal, Economía aragonesa, 2006, pp. 78-98.

LÓPEZ JIMÉNEZ Ángela, A Aragón le sienta bien el milenio, Economía Aragonesa, 2004, pp. 67-99.

MARQUES INSA José Luís, Una visión complementaria sobre el futuro de Aragón, Economía aragonesa, 2006, pp. 63-77.

NELLO Oriol, Cambio de siglo, cambio de ciclo? las grandes ciudades españolas en el umbral del Siglo XX, Ciudad y territorio, Estudios territoriales, vol. XXXVI., Tercera época, N° 141-142, 2004, pp 523-542.

SANAÚ VILLARROYA Jaime, Reflexiones sobre el impacto económico del AVE, Economía Aragonesa, Volumen dedicado a la Jornada sobre El impacto socioeconómico del AVE a Zaragoza, 2002, pp 47-65.

SANCHEZ DEGANO Maria Yolanda, Interpretación del hecho metropolitano en Zaragoza, Geografialia, n° 33, 1996, pp. 187-202.

SERRANO SANZ José Maria, Evolución reciente de la economía aragonesa, Actas del III congreso de economía aragonesa, Facultad de Económicas y Empresariales, Zaragoza, 1994, pp.23-29.

YESTE NAVARRO Isabel, De la ciudad privada a la ciudad pública: criterios de actuación urbana en Zaragoza en el siglo XX, Revista Aragonesa de Administración pública, n°18, 2001, pp. 113- 134.

### **Principaux sites Internet consultés pour le recueil d'informations**

Aeropuerto de Zaragoza: [www.aena.es](http://www.aena.es)

Ebropolis : [www.ebropolis.es](http://www.ebropolis.es)

Instituto Nacional de Estadística (INE) : [www.ine.es](http://www.ine.es)

PLA-ZA: [www.plazadosmil.com](http://www.plazadosmil.com)

Zaragoza ciudad abierta: [www.zaragozaopen.com](http://www.zaragozaopen.com)

Zaragoza Expo 2008: [www.expozaragoza2008.es](http://www.expozaragoza2008.es)

# TOULOUSE

## Articles et ouvrages généraux

BRUHAT Thierry (dir.), La technopole de Toulouse, in DATAR, Vingt technopoles, un premier bilan, La Documentation française, 1991, pp.51-61.

CIEU, Une spécialisation: Toulouse et les secteurs aéronautique et spatial, in SALLEZ Alain, Les villes, lieux d'Europe, Editions de l'Aube, 1993; pp. 77-94.

COLL Jean-Louis, De la prospective en Midi-Pyrénées aux options stratégiques de l'aire urbaine toulousaine, Territoires 2030, n° 3, 2006, pp.69-79. Disponible sur [www.diact.gouv.fr](http://www.diact.gouv.fr)

COPPOLANI Jean, JALABERT Guy, LEVY Jean-Paul, Toulouse et son agglomération, Notes et Etudes Documentaires, n°4762, La Documentation Française, 1984, 140 p.

CROUZET Eric, Le marché de l'immobilier de bureau et la dynamique métropolitaine dans le grand Sud-ouest, rapport français pour le programme INTERREG II C, 2002.

DREULLE Sylvie, JALABERT Guy, La technopole toulousaine: le développement de la vallée de l'Hers, L'Espace géographique, 1987, pp.15-29.

DUPUY Claude, GILLY Jean-Pierre (dir.), Midi-Pyrénées, Dynamisme industriel et renouveau rural, La Documentation Française, 1997, 154 p.

DUPUY Claude, GILLY Jean-Pierre, Toulouse et les dynamismes intra-régionaux de Midi-Pyrénées, RGPSO, tome 62, fasc. 3, 1991, pp. 265-284.

ECKERT Denis (coord.), L'explosion de l'usine AZF à Toulouse : une catastrophe inscrite dans la ville, Mappemonde, n° 65, 2002, n° 1, pp.23-28.

ESTEBE Philippe, JAILLET Marie-Christine, L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne ? Les formes du pouvoir local à l'épreuve des mutations urbaines, Sud-ouest européen, n° 2, 1998, pp. 5-14.

GROSSETTI Michel, Enseignement supérieur et technopoles, le cas de l'informatique à Toulouse, Revue Française de Sociologie, XXXI, 1990, pp.463-482.

GROSSETTI Michel, Trajectoires d'ingénieurs et territoire, L'exemple des hautes technologies à Toulouse, Sociétés, 1990, pp. 65-80.

INSEE Midi-Pyrénées, Le Grand Sud-ouest, Les dossiers de l'INSEE, n°133, INSEE Midi-Pyrénées, 2006, 123 p.

JAILLET Marie-Christine, SIINO Corinne, Les dynamiques ambivalentes de l'emploi et des politiques locales dans une métropole qui "gagne": Toulouse, in MAY Nicole et all., La ville éclatée, Editions de l'Aube, 1998, pp. 208-221.

JALABERT Guy, Les transformations de l'espace productif toulousain, Villes et Territoires, n°4, Toulouse-Barcelone: horizon 2000, pp.57-80.

JALABERT Guy, Toulouse, métropole incomplète, Anthropos, collection villes, 1995, 202 p.

JALABERT Guy, Bordeaux et Toulouse : processus de métropolisation, Sud-ouest européen, n° 2, 1998, pp. 1-5.

JALABERT Guy, ZULIANI Jean-Marc, Airbus, zone aéroconstellation, un équipement structurant de l'agglomération toulousaine, in FONTAN Jean-Marc, KLEIN Juan-Luis, LEVESQUE Benoît, Reconversion économique et développement territorial : le rôle de la société civile, 2003, Presses de l'Université du Québec, pp. 299-316.

LABORIE Jean-Paul, JALABERT Guy, Toulouse: les enjeux de l'élaboration du nouveau schéma directeur, in MOTTE Alain, Schéma Directeur et Projet d'agglomération, 1995, Juris service, pp.117-139.

LABORIE Jean-Paul et al., Les petites villes face à la métropolisation, rapport pour la DATAR, 1995, 133 p.

LERICHE Frédéric, Acteurs publics, localisation des activités et polynucléarisation des espaces urbains : l'exemple de Toulouse, Sud-ouest européen, n° 2, 1998, pp. 7-18.

MARCONIS Robert, KAYSER Bernard, Le Sud-ouest: les atouts du retard?, La Documentation photographique, n°6022, 1976, 60 p.

MARCONIS Robert, Toulouse, in PINOL Jean-Luc, Atlas historique des villes de France, Hachette, 1996, pp. 231-255.

MARCONIS Robert, Le métro et la réorganisation des transports collectifs dans l'agglomération de Toulouse, Sud-ouest européen, n° 2, 1998, pp.15-26.

PRADEL de LAMAZE François, Midi-Pyrénées de l'isolement à l'ouverture, Cinquante ans de cheminement, 1946-1996, INSEE Midi-Pyrénées, 1996, 135 p.

ROGER Isabelle, Processus de métropolisation. Exemples européens : Bordeaux, Bristol, Toulouse, Zaragoza, rapport pour le Conseil Régional Midi-Pyrénées, 1999, 104 p.

ROGER Isabelle, Les équipements de loisirs au service du marketing urbain : facteur d'émergence de processus de métropolisation, in SIINO Corinne, LAUMIERE Florence, LERICHE Frédéric (coord.), Métropolisation et grands équipement structurants, Presses universitaires du Mirail, Villes et Territoires, 2004, pp. 25-36.

SIINO Corinne, L'emploi métropolitain du grand Sud-ouest français, Bordeaux, Montpellier, Toulouse entre excellence et exclusion, rapport français pour le programme INTERREG II C, 2002.

ZULIANI Jean-Marc, Effets de proximité et développement métropolitain des services de haut-niveau : le cas de Toulouse, Sud-ouest européen, n° 2, 1998, pp. 33-46.

ZULIANI Jean-Marc, Toulouse, métropole technologique, in PHILIPPE Jean, LEO Pierre-Yves, Services et métropoles, Formes urbaines et changement économique, L'Harmattan, coll. Villes et entreprises, 1999, pp.241-268.

ZULIANI Jean-Marc, JALABERT Guy, L'industrie aéronautique européenne : organisation industrielle et fonctionnement en réseaux, L'espace géographique, n° 2, 2005, pp. 117-133.

### **Travaux universitaires**

GREGORIS Marie-Thérèse, Toulouse, de la métropole à la technopole, sous la direction de Jean-Paul LABORIE, Thèse de Géographie et Aménagement, Université Toulouse-Le Mirail, 1991.

LAUMIERE Florence, Processus d'internationalisation des métropoles régionales : le cas de Toulouse, sous la direction de Guy JALABERT, Thèse de Géographie et Aménagement, Université Toulouse-Le Mirail, 1995.

LUANS-SOLIGNAC Françoise, L'évolution de la centralité et l'émergence de polarisations nouvelles dans les espaces urbains : le cas de l'agglomération toulousaine, sous la direction de Guy JALABERT, Thèse de Géographie et Aménagement, Université Toulouse-Le Mirail, 1995.

SAETTONE Flavia-Maria, L'intégration des populations d'origine étrangère en milieu urbain : comparaison européenne (Bristol, Florence, Toulouse), sous la direction de Guy JALABERT, Thèse de Géographie et Aménagement, Université Toulouse-Le Mirail, 1999.

ZULIANI Jean-Marc, La mutation du système productif des services marchands de haut niveau dans l'agglomération toulousaine : acteurs et enjeux, sous la direction de Guy JALABERT, Thèse de Géographie et Aménagement, Université Toulouse-Le Mirail, 1995.

### **Principaux sites Internet consultés pour le recueil d'informations**

Aéroport de Toulouse Blagnac : [www.toulouse.aeroport.fr](http://www.toulouse.aeroport.fr)

Grand Toulouse, Communauté d'agglomération : [www.agglo-grandtoulouse.fr](http://www.agglo-grandtoulouse.fr)

INSEE Midi-Pyrénées : [www.insee.fr/fr/insee\\_regions/midi-pyrenees](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/midi-pyrenees)

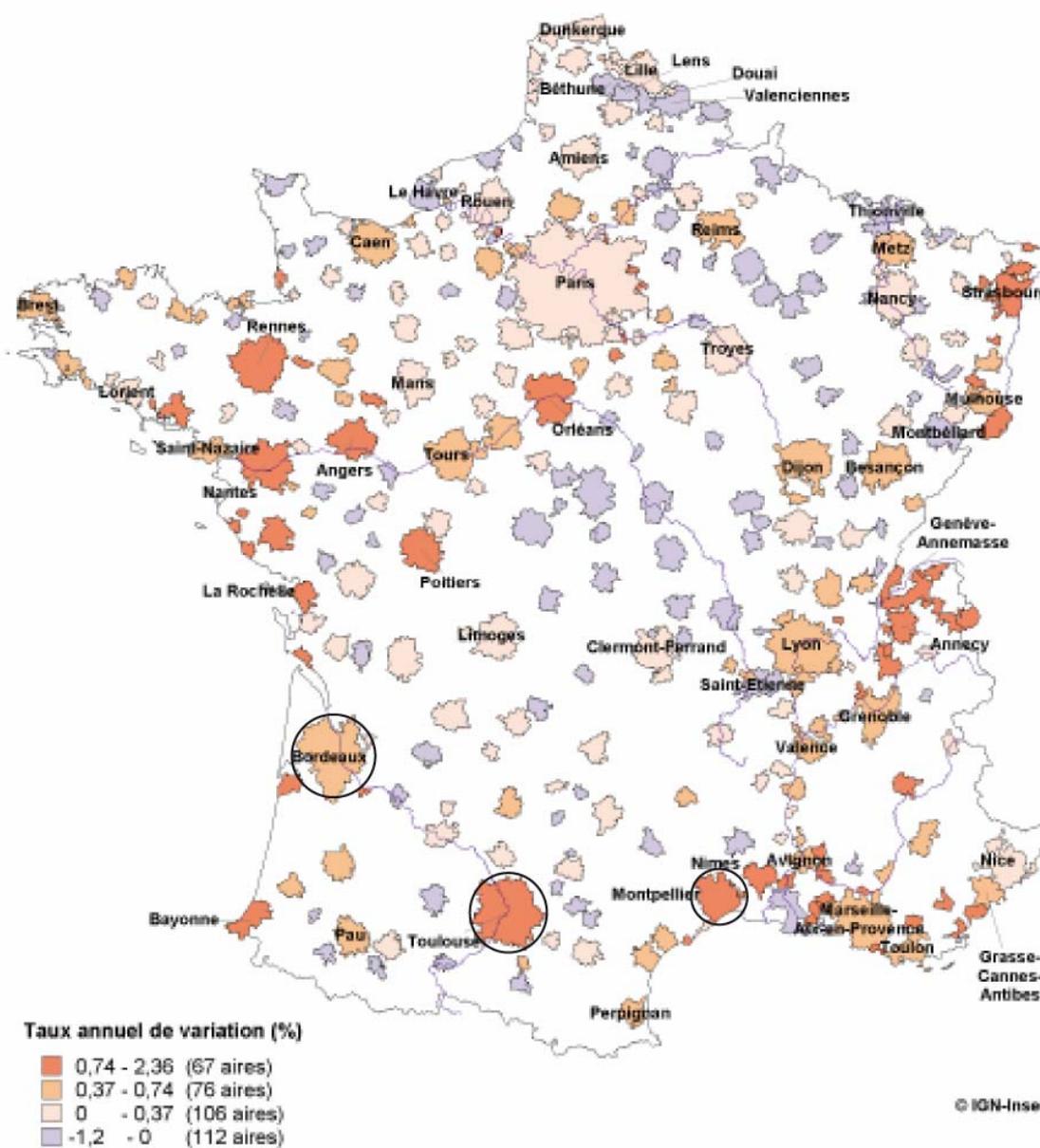
Pôle de compétitivité Aerospace Valley : [www.aerospace-valley.com](http://www.aerospace-valley.com)

Ville de Toulouse : [www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

## **ANNEXES**

**ANNEXE 1: Carte des aires urbaines françaises selon le Zonage en Aire Urbaine au recensement de 1999**

**Les 361 aires urbaines  
Variation de la population entre 1990 et 1999**



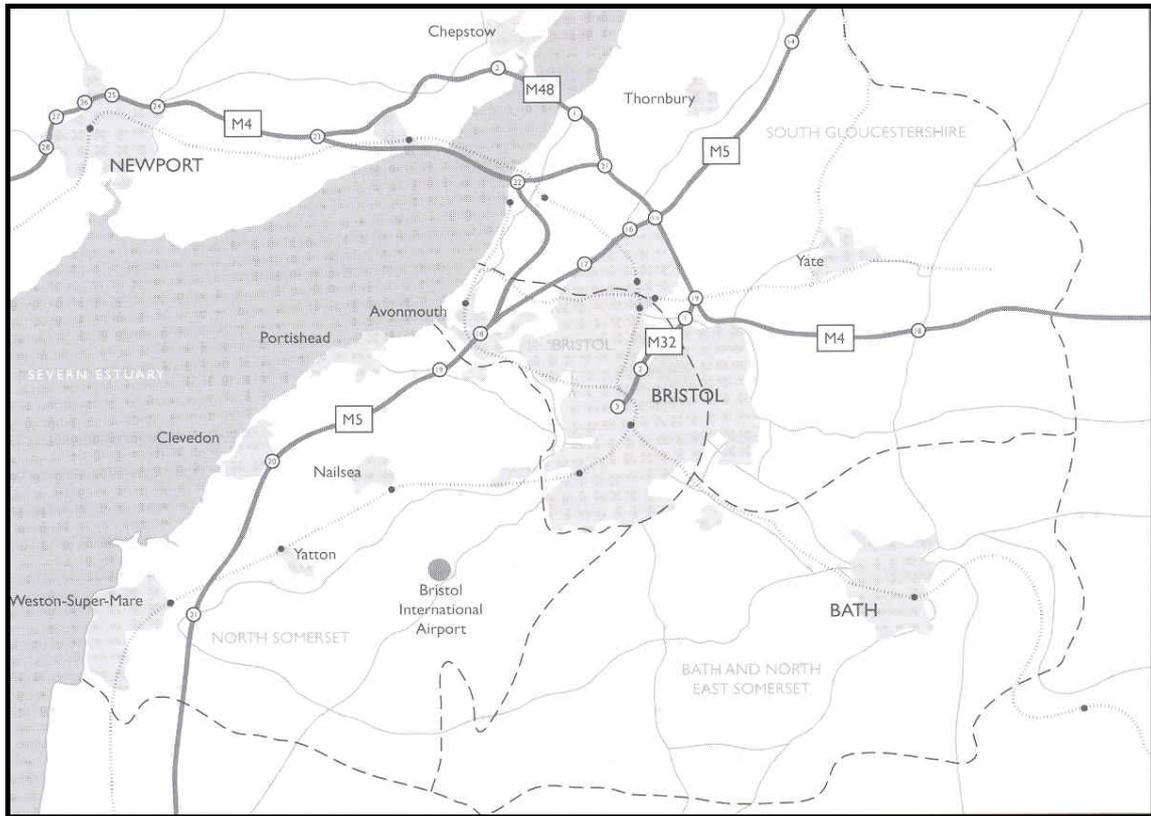
*France métropolitaine : 0,37*

Sont nommées les 52 aires urbaines de plus de 150 000 habitants

Source : recensement de la population de 1999, Insee

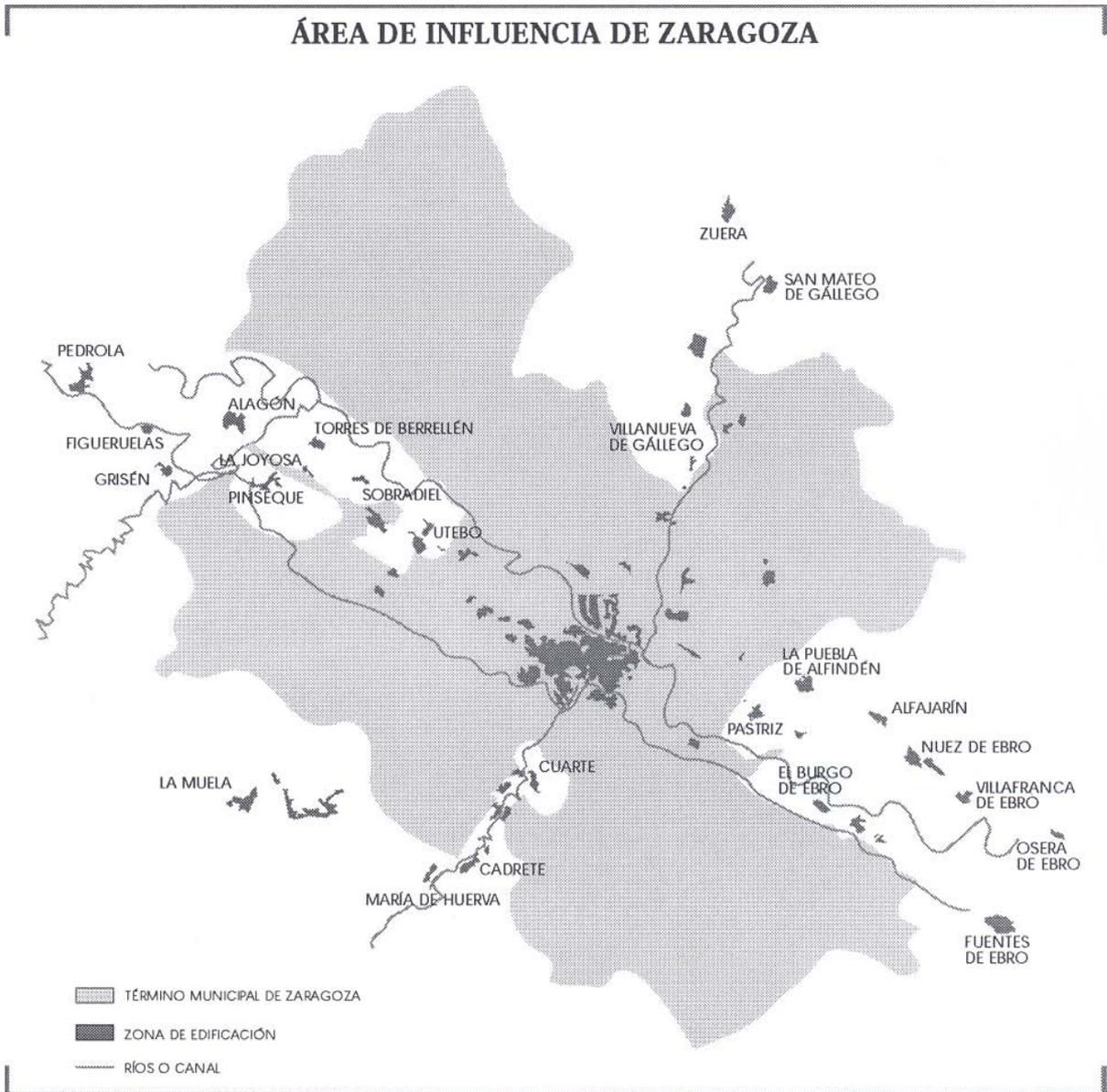
Source : Carte extraite de INSEE Première n° 692, janvier 2000.

## ANNEXE 2: La région urbaine de Bristol



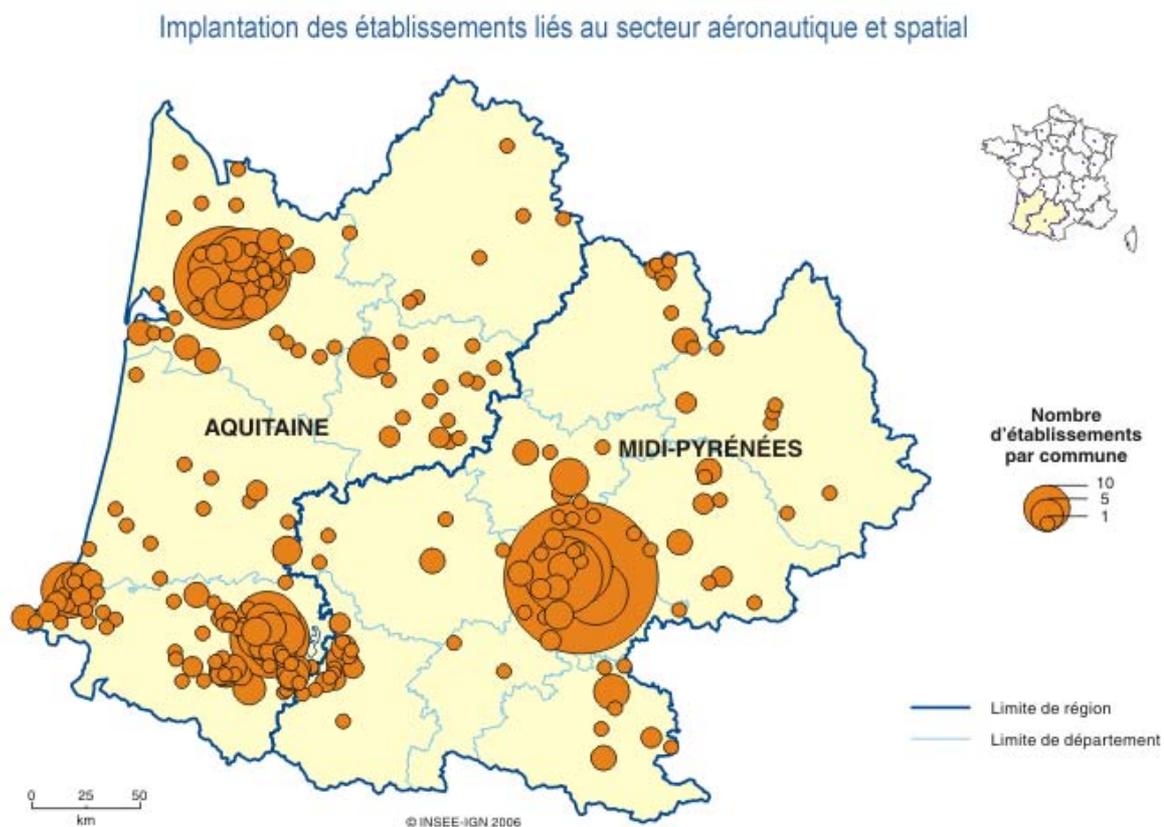
Source : Carte extraite de **BODDY Martin (Ed.)**, Urban transformation and urban governance, Shaping the competitive city of the future, The Policy Press, Bristol, 2003, p. 3.

### ANNEXE 3: L'aire urbaine de Saragosse définie par Ebropolis



Source : Carte extraite de **ASÍN SAÑUDO Félix**, Ciudad y empresa : los retos de la Planificación Etratégica y su aplicación a la ciudad de Zaragoza, Economía aragonesa, n° 5, 1998, p. 74.

## ANNEXE 4: Carte de localisation des activités aéronautiques et spatiales dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées

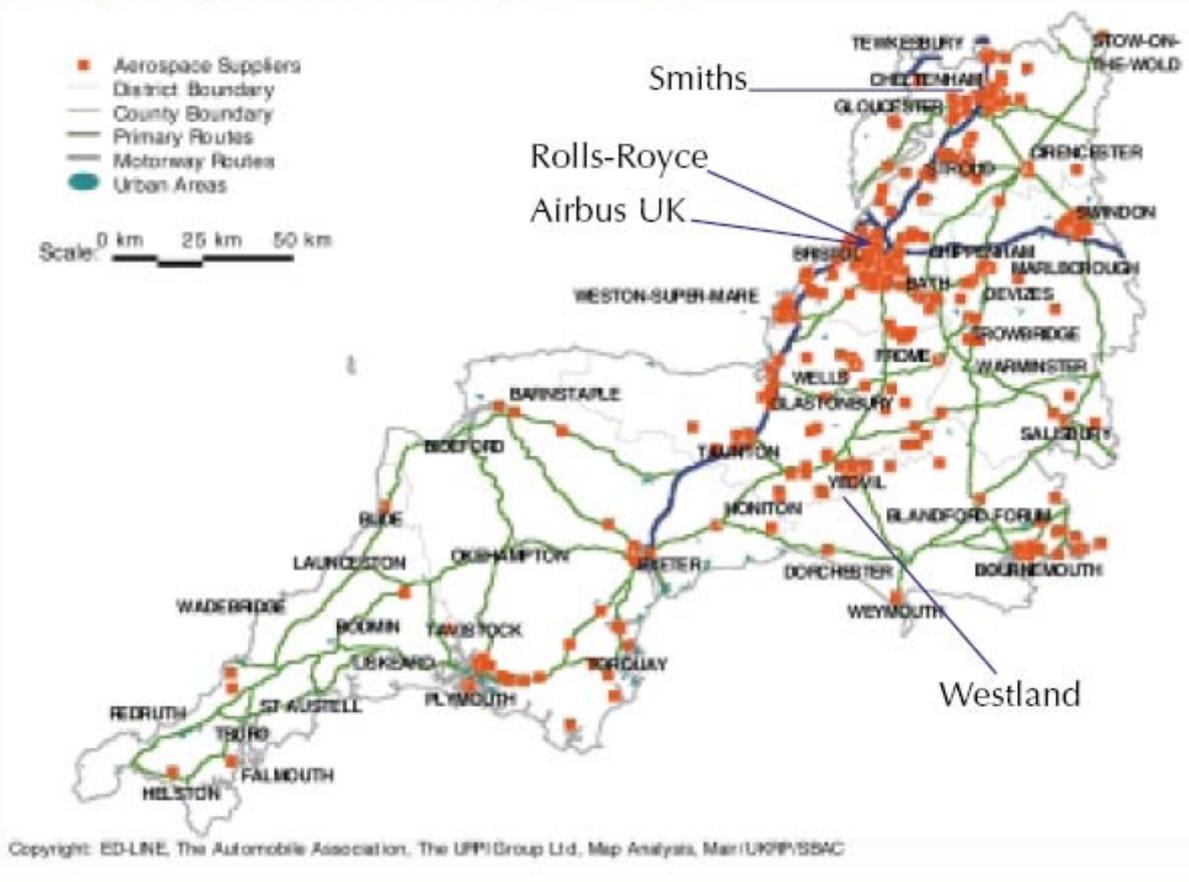


Source : Insee - Enquête aéronautique-espace 2006 (résultats provisoires au 30 juin 2006)

Source : Carte extraite de **INSEE Midi-Pyrénées**, Aéronautique, espace et sous-traitance, résultats de l'enquête 2005, Dossier n° 132, p15.

## ANNEXE 5: Carte de localisation des activités aéronautiques dans la région South-West

Aerospace regional core runs along M5 corridor



Source : Carte extraite de Andrew Mair « South West Aerospace : the challenges ahead, the regional agenda »

[www.weaf.co.uk/export\\_partners/reports/exec\\_sum\\_draft\\_041102.pdf](http://www.weaf.co.uk/export_partners/reports/exec_sum_draft_041102.pdf)

## ANNEXE 6: La situation stratégique de Saragosse selon Ebropolis

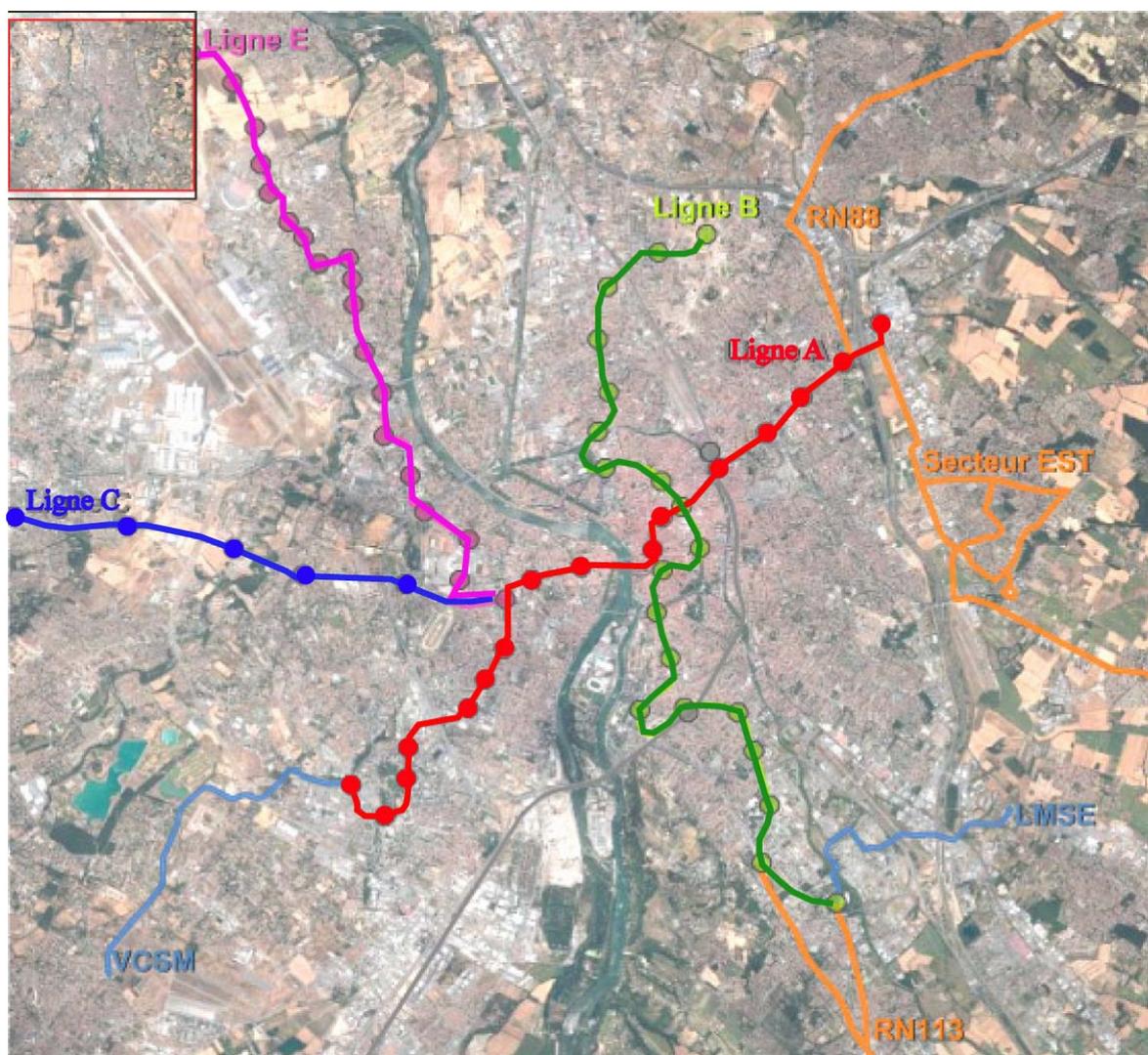


Source : carte extraite du site Internet « Zaragoza open » faisant la promotion de la capitale aragonaise et produit par la Ville de Saragosse et l'association Ebropolis.

<http://www.zaragozaopen.com/frames.html>

## ANNEXE 7: Les lignes de Transport en Commun en Site Propre

### : Les TCSP de l'agglomération toulousaine



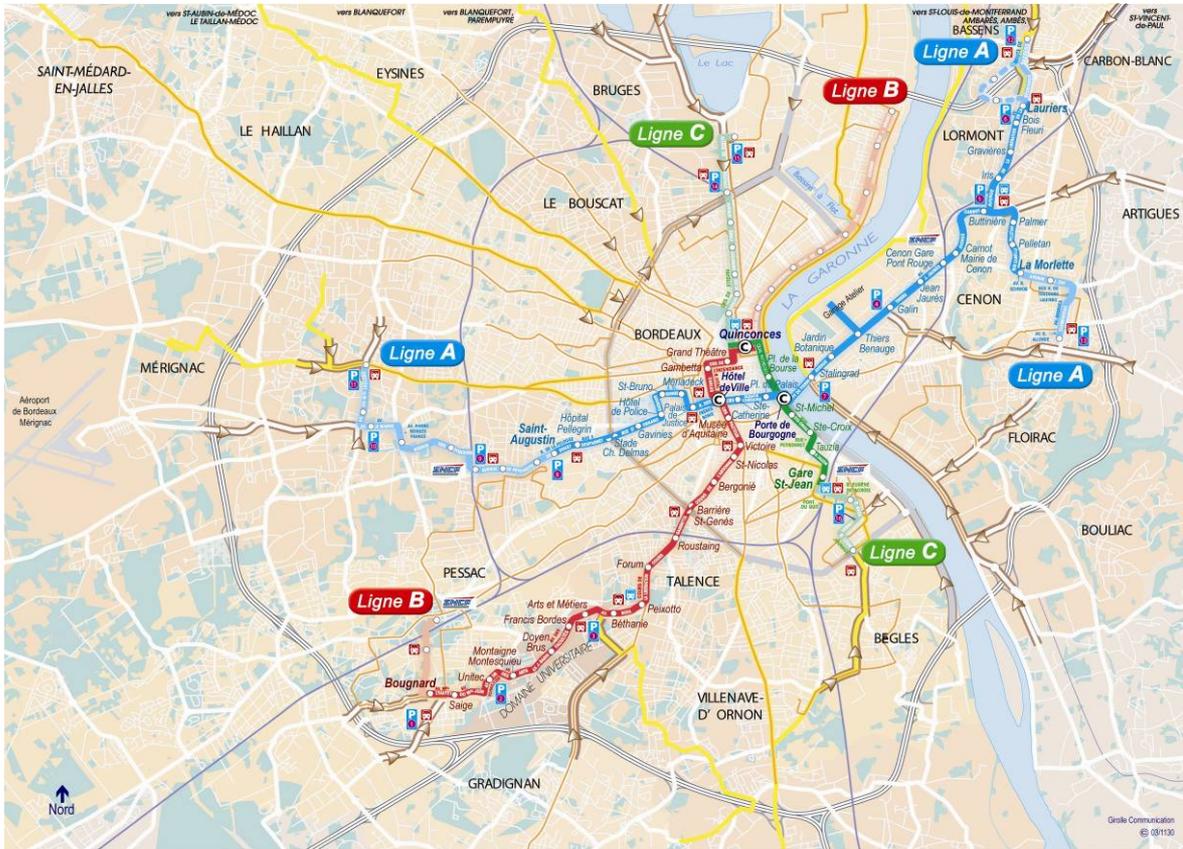
Source : Carte disponible sur : [www.tisseo.fr/projets.asp?sX\\_Menu\\_selectedID=m5\\_253792CD&typeProjet=1](http://www.tisseo.fr/projets.asp?sX_Menu_selectedID=m5_253792CD&typeProjet=1)

## Les lignes de tramway de l'agglomération montpelliéraine



Source : Carte disponible sur : [www.montpellier-agglo.com/tam/page.php?id\\_rubrique=14](http://www.montpellier-agglo.com/tam/page.php?id_rubrique=14)

## Les lignes de tramway de l'agglomération bordelaise



Source : Carte disponible sur : [www.lacub.com/tramway/tramway\\_reseau.asp](http://www.lacub.com/tramway/tramway_reseau.asp)

## ANNEXE 8: Fiches de présentation synthétiques des structures de coopération dans les cinq capitales régionales

### BORDEAUX

<b>Nom de la structure actuelle</b>	Communauté Urbaine de Bordeaux CUB
<b>Date de création</b>	01/01/1968
<b>Membres / élus</b>	120 conseillers
<b>Evolution d'une ancienne structure</b>	non
<b>Nombre de communes</b>	27
<b>Nombre d'habitants</b>	660 091
<b>Superficie</b>	55188 hectares

<b>Compétences</b>	12 missions déléguées aux Communautés Urbaines par la loi du 31/12/1966: Le développement économique / L'urbanisme/ L'habitat / L'environnement (tri, collecte et traitement des déchets) / L'eau et l'assainissement / Les transports urbains / La voirie – la signalisation / Le stationnement / Les abattoirs – le Marché d'Intérêt National / Les parcs cimetières / L'enseignement
<b>Site Internet</b>	<a href="http://www.lacub.com/accueil/accueil.asp">http://www.lacub.com/accueil/accueil.asp</a>



Source : Carte disponible sur : [www.lacub.com](http://www.lacub.com)

## BRISTOL

<b>Nom de la structure actuelle</b>	West of England Partnership
<b>Date de création</b>	1995
<b>Membres / élus</b>	Trois membres élus de chacun des quatre unitary authorities du West of England, à savoir: Bath & North East Somerset Council / Bristol City Council / North Somerset Council / South Gloucestershire Council. Les membres élus sont nommés par chaque autorité, chaque année au mois de mai.
<b>Evolution d'une ancienne structure</b>	non
<b>Nombre de communes</b>	4 anciens counties of Avon
<b>Nombre d'habitants</b>	983 860
<b>Superficie</b>	1332 km <sup>2</sup>
<b>Compétences</b>	Habitat / Aménagement, transports et environnement / Economie / Culture, loisirs et tourisme
<b>Site Internet</b>	<a href="http://www.westofengland.org/site/Home_1.asp">http://www.westofengland.org/site/Home_1.asp</a>



Source : Carte disponible sur : [www.westofengland.org/site/AbouttheWestofEngland\\_2655.asp](http://www.westofengland.org/site/AbouttheWestofEngland_2655.asp)

## MONTPELLIER

<b>Nom de la structure actuelle</b>	Communauté d'agglomération, Montpellier Agglomération
<b>Date de création</b>	01/08/2001
<b>Membres / élus</b>	90 élus
<b>Evolution d'une ancienne structure</b>	oui: le District de Montpellier, créée en janvier 1965 (15 communes)
<b>Nombre de communes</b>	31
<b>Nombre d'habitants</b>	390 745
<b>Superficie</b>	43421 hectares
<b>Compétences</b>	Aménagement de l'espace communautaire / Economie / Equilibre social de l'habitat / Politique de la ville / Transports, déplacements et voiries / Environnement / Culture et sports
<b>Site Internet</b>	<a href="http://www.montpellier-agglo.com/index.php?flash=1">http://www.montpellier-agglo.com/index.php?flash=1</a>



Source : Carte disponible sur : [www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com)

## SARAGOSSE

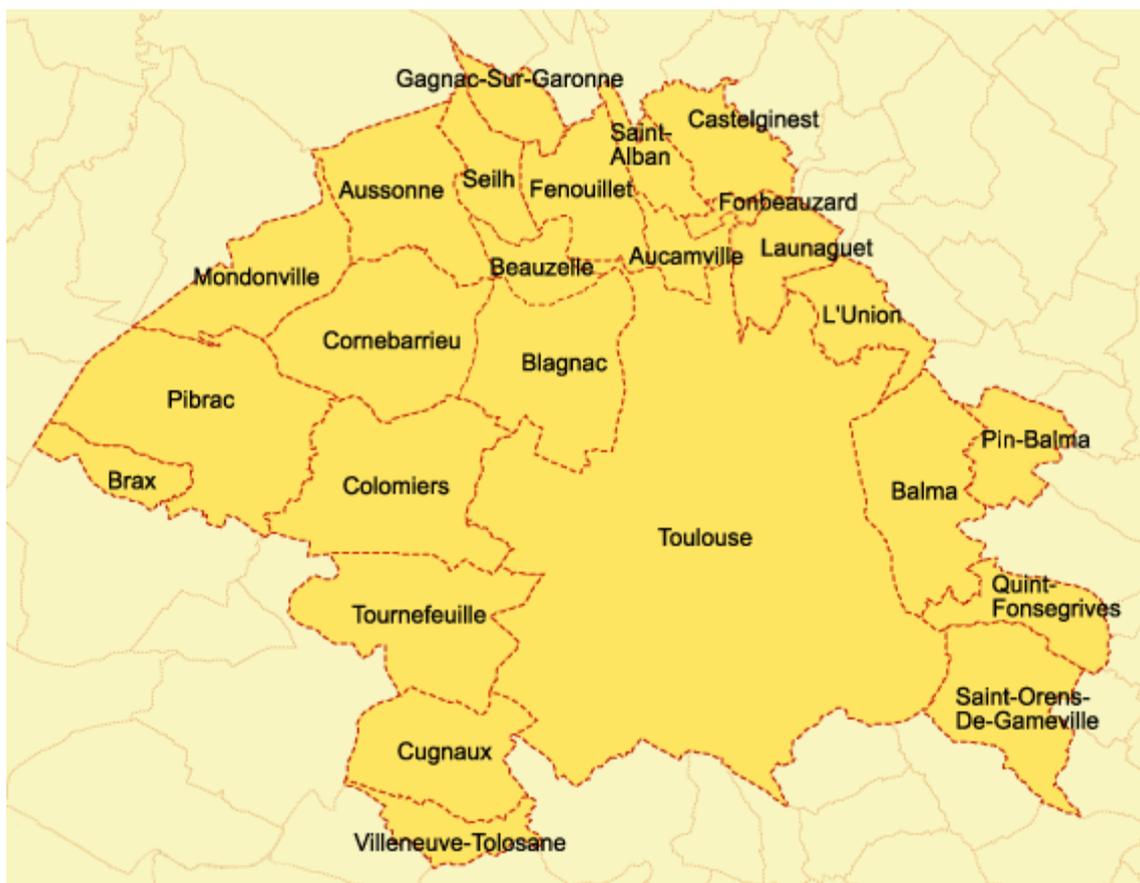
<b>Nom de la structure actuelle</b>	Ebropolis "Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia"
<b>Date de création</b>	mai 1994
<b>Membres / élus</b>	13 membres fondateurs: Ayuntamiento de Zaragoza / Diputación General de Aragón / Diputación Provincial de Zaragoza / Caja de Ahorros de la Inmaculada / Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja / Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zaragoza / Confederación de Empresarios de Zaragoza / Confederación de la Pequeña y Mediana Empresa de Zaragoza / Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza / Unión de AA.VV. Cesaraugusta / Unión General de Trabajadores / Unión Sindical de Comisiones Obreras / Universidad de Zaragoza
<b>Evolution d'une ancienne structure</b>	non
<b>Nombre de communes</b>	25
<b>Nombre d'habitants</b>	671 437
<b>Superficie</b>	2514
<b>Compétences</b>	Elaboration du Plan stratégique de Zaragoza et de son aire d'influence
<b>Site Internet</b>	<a href="http://www.ebropolis.es/">http://www.ebropolis.es/</a>



**Source:** Carte extraite de **ASÍN SAÑUDO Félix**, Ciudad y empresa : los retos de la Planificación Etratégica y su aplicación a la ciudad de Zaragoza, Economía aragonesa, n° 5, 1998, p. 74.

## TOULOUSE

<b>Nom de la structure actuelle</b>	Communauté d'agglomération Grand Toulouse
<b>Date de création</b>	01/01/2001
<b>Membres / élus</b>	68 délégués titulaires
<b>Evolution d'une ancienne structure</b>	oui: District du Grand Toulouse, constitué en 1992 (15 communes)
<b>Nombre de communes</b>	25
<b>Nombre d'habitants</b>	630 000
<b>Superficie</b>	36643 hectares
<b>Compétences</b>	Développement économique / Aménagement de l'espace / Habitat / Politique de la Ville / Environnement et cadre de vie / Assainissement / Infrastructures de communication / Bases et équipements de loisirs
<b>Site Internet</b>	<a href="http://www.agglo-grandtoulouse.fr/">http://www.agglo-grandtoulouse.fr/</a>



Source : Carte disponible sur : [www.agglo-grandtoulouse.fr](http://www.agglo-grandtoulouse.fr)

## LISTE DES FIGURES

Figure 1: L'armature urbaine française au début des années 1960 selon J. Hautreux et M. Rochefort .....	19
Figure 2: Les métropoles retenues pour la politique de coopération métropolitaine.....	26
Figure 3: Une représentation schématique de la métropolisation .....	30
Figure 4: Réseau "christallérien" .....	38
Figure 5: Réseau en hubs and spokes .....	38
Figure 6: Cartographie des sept catégories de villes européennes en 2003 .....	73
Figure 7: Carte de localisation de l'agglomération de Bordeaux.....	78
Figure 8: Carte de localisation de l'agglomération de Bristol .....	81
Figure 9: Carte de localisation de l'agglomération de Montpellier .....	84
Figure 10: Carte de localisation de l'agglomération de Saragosse .....	87
Figure 11: Carte de localisation de l'agglomération de Toulouse .....	90
Figure 12: Population des aires urbaines aux trois derniers recensements de la population .....	96
Figure 13: Population des villes centre aux trois derniers recensements de la population .....	104
Figure 14: La population des métropoles et de leurs régions et pays respectifs selon les tranches d'âges .....	113
Figure 15: Proportions de population ayant fait des études supérieures.....	121
Figure 16: Les secteurs d'activité .....	124
Figure 17: La répartition des emplois selon les catégories socioprofessionnelles.....	127
Figure 18: Les fonctions métropolitaines supérieures dans les trois capitales régionales françaises en 1990 et en 1999.....	152
Figure 19: Le réseau autoroutier européen à partir des temps d'accès .....	157
Figure 20: Carte des axes transnationaux européens .....	162
Figure 21: Le plan d'accompagnement d'aménagement urbain de Saragosse pour l'Expo 2008 .....	176

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Le classement des villes européennes en 1989 .....	70
Tableau 2: Le classement des villes européennes en 2003 .....	72
Tableau 3: Données générales sur les cinq métropoles étudiées .....	91
Tableau 4: Evolution démographique des aires urbaines et de leurs régions et pays respectifs .....	98
Tableau 5: Evolution de la part de la population de chaque aire urbaine par rapport à la population régionale .....	102
Tableau 6: Superficie des villes centre et de leurs aires urbaines respectives - part de la population des villes centre par rapport à celle des aires urbaines.....	106
Tableau 7: Nombre d'étudiants et leur part de représentation par rapport à la population des aires urbaines .....	119
Tableau 8: La population active et les chômeurs dans les cinq métropoles au dernier recensement.....	131

# TABLE DES MATIERES

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE.....</b>	<b>3</b>
<b>PREMIERE PARTIE – De la métropole à la métropolisation : regards croisés sur deux concepts ....</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE 1 – La genèse des concepts.....</b>	<b>10</b>
<b>1 La polysémie du terme métropole .....</b>	<b>11</b>
1.1 « Un concept polymorphe ».....	11
1.2 Variations autour du mot métropole .....	15
<b>2 La métropole au centre des politiques françaises d'aménagement du territoire.....</b>	<b>17</b>
2.1 Les années 1960 et les métropoles d'équilibre.....	17
2.2 La politique de coopération métropolitaine .....	24
<b>3 L'émergence d'un nouveau discours.....</b>	<b>28</b>
<b>CHAPITRE 2 - Le fonctionnement des métropoles dans l'ère de la métropolisation .....</b>	<b>32</b>
<b>1 Un contexte économique en mutation .....</b>	<b>33</b>
1.1 Les économies d'agglomération.....	33
1.2 Les changements socio-économiques et la tertiarisation des emplois métropolitains .....	34
<b>2 Le fonctionnement des métropoles dans l'échelle internationale.....</b>	<b>37</b>
2.1 Le fonctionnement en réseaux .....	37
2.2 La métropole: une ville internationale ou internationalisée ? .....	41
<b>CHAPITRE 3 – La métropole contemporaine .....</b>	<b>44</b>
<b>1 Une urbanité nouvelle.....</b>	<b>45</b>
1.1 L'étalement urbain bouscule les limites de la ville .....	45
1.2 De la monocentralité plurifonctionnelle à la polycentralité monofonctionnelle.....	47
1.3 Les effets négatifs de la métropolisation.....	50
<b>2 La stratégie internationale des acteurs de la gestion métropolitaine.....</b>	<b>51</b>
2.1 Le marketing urbain .....	52
2.2 Le gouvernement des métropoles .....	54
<b>CHAPITRE 4 - Présentation du panel des villes étudiées en général et positionnement de ces villes par rapport à la problématique des processus de métropolisation en particulier .....</b>	<b>60</b>
<b>1 Le choix de la catégorie de villes étudiées .....</b>	<b>61</b>
1.1 Le choix des capitales régionales européennes dont l'agglomération est comprise entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants.....	61
1.2 Le panel de villes étudiées.....	63

<b>2</b>	<b>Le choix de l'analyse comparative à l'échelle européenne : difficultés et apports.....</b>	<b>64</b>
2.1	<i>Les difficultés méthodologiques rencontrées.....</i>	64
2.2	<i>Les apports de la comparaison européenne.....</i>	67
<b>3</b>	<b>Présentation générale des métropoles étudiées.....</b>	<b>68</b>
3.1	<i>Le positionnement européen de ces capitales régionales.....</i>	68
3.2	<i>Bordeaux.....</i>	76
3.3	<i>Bristol.....</i>	79
3.4	<i>Montpellier.....</i>	82
3.5	<i>Saragosse.....</i>	85
3.6	<i>Toulouse.....</i>	88
<b>SECONDE PARTIE – La métropolisation a-t-elle atteint les capitales régionales européennes de taille moyenne ?.....</b>		<b>93</b>
<b>CHAPITRE 5 – Une démographie caractéristique.....</b>		<b>95</b>
<b>1</b>	<b>Le dynamisme démographique des métropoles.....</b>	<b>96</b>
1.1	<i>Des agglomérations en forte croissance démographique.....</i>	96
1.2	<i>Une évidente concentration et polarisation de la population à toutes les échelles.....</i>	98
<b>2</b>	<b>La croissance démographique se répercute sur l'ensemble du territoire métropolitain.....</b>	<b>104</b>
2.1	<i>Les villes centre subissent des croissances modérées.....</i>	104
2.2	<i>Une restructuration spatiale comme conséquence.....</i>	105
<b>3</b>	<b>Profil général des personnes attirées par les métropoles.....</b>	<b>107</b>
3.1	<i>Les soldes migratoires témoignent de la forte attractivité des métropoles.....</i>	107
3.2	<i>Une population métropolitaine généralement plus jeune.....</i>	112
<b>CHAPITRE 6 - Le capital humain des métropoles.....</b>		<b>117</b>
<b>1</b>	<b>Deux facteurs d'excellence métropolitaine apportés par la population : la concentration des étudiants et des actifs hautement qualifiés.....</b>	<b>118</b>
1.1	<i>La présence d'une population étudiante importante dynamise les métropoles.....</i>	118
1.2	<i>Les métropolitains ont un niveau de formation supérieur à celui du reste de la population..</i>	120
<b>2</b>	<b>Les emplois qualifiés se concentrent dans des métropoles fortement tertiarisées.....</b>	<b>123</b>
2.1	<i>Un secteur tertiaire imposant.....</i>	123
2.2	<i>Une forte représentation des emplois de haut niveau.....</i>	126
<b>3</b>	<b>Un taux de chômage toutefois élevé.....</b>	<b>129</b>
<b>CHAPITRE 7 – Une spécialisation accrue du système productif des métropoles.....</b>		<b>133</b>
<b>1</b>	<b>La genèse des transformations économiques et productives des métropoles étudiées.....</b>	<b>134</b>
<b>2</b>	<b>L'émergence de nouvelles activités pour un développement métropolitain plus avancé.....</b>	<b>144</b>
<b>3</b>	<b>Les nouveaux systèmes productifs et économiques métropolitains.....</b>	<b>151</b>

<b>CHAPITRE 8 – Les métropoles des réseaux .....</b>	<b>155</b>
<b>1 Des positionnements de carrefour en voie de consolidation.....</b>	<b>156</b>
1.1 <i>Les autoroutes et les ports.....</i>	<i>156</i>
1.2 <i>Les équipements vecteurs d'une image moderne et internationale.....</i>	<i>159</i>
<b>2 Le marketing et les équipements structurants.....</b>	<b>167</b>
2.1 <i>Les équipements de la norme métropolitaine .....</i>	<i>168</i>
2.2 <i>Des démarches globales .....</i>	<i>169</i>
2.3 <i>A la conquête de l'événementiel.....</i>	<i>173</i>
<b>CHAPITRE 9 – Les acteurs face aux enjeux des métropoles .....</b>	<b>178</b>
<b>1 Les nouvelles politiques publiques en faveur des métropoles .....</b>	<b>179</b>
1.1 <i>De grands projets industriels pour les métropoles européennes .....</i>	<i>179</i>
1.2 <i>Une stratégie de développement rénovée et adaptée aux nouveaux enjeux économiques.....</i>	<i>183</i>
<b>2 La gouvernance métropolitaine : acteurs et enjeux .....</b>	<b>188</b>
2.1 <i>Des structures de coopération différentes selon les cadres nationaux .....</i>	<i>188</i>
2.2 <i>La planification comme miroir de la complexité de la gouvernance .....</i>	<i>191</i>
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>196</b>
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>201</b>
<b>Ouvrages généraux.....</b>	<b>202</b>
<b>Articles.....</b>	<b>214</b>
<b>Bordeaux .....</b>	<b>224</b>
<b>Bristol .....</b>	<b>227</b>
<b>Montpellier.....</b>	<b>230</b>
<b>Saragosse.....</b>	<b>232</b>
<b>Toulouse .....</b>	<b>235</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>239</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>254</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX.....</b>	<b>255</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>256</b>