



HAL
open science

**La notion de ” villes intermédiaires ”, une approche
différenciée du rôle des villes moyennes : entre
structuration territoriale et spécificités
socio-économiques**

Fabien Nadou

► **To cite this version:**

Fabien Nadou. La notion de ” villes intermédiaires ”, une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques. 2010. halshs-00596204

HAL Id: halshs-00596204

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00596204>

Preprint submitted on 26 May 2011

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.

La notion de « villes intermédiaires », une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques.

NADOU Fabien

Fabien Nadou, Doctorant en aménagement, Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement, Université de Tours, UMR CITERES 6173. 33, Allée Ferdinand de Lesseps 37204 TOURS CEDEX 03, France, fabien.nadou@libertysurf.fr

Résumé

Dans le contexte de compétition accrue des territoires, certaines villes n'ont-elles pas un rôle primordial dans la structuration et dans la cohésion territoriale pouvant être qualifiées et désignées de « villes intermédiaires »?

Les métropoles sont souvent présentées comme les « fers de lance » de l'économie actuelle et celles qui répondent aux défis imposés par la mondialisation. Mais qu'en est-il des villes intermédiaires ?

Ce rôle d'intermédiation, que tiennent certaines villes dans la hiérarchie urbaine du territoire national, renvoie à la fois au positionnement de ces villes : la proximité avec l'aire d'influence la plus grande et la plus proche et la relation souvent privilégiée avec les petites villes et le milieu rural environnant. Et renvoie également aux fonctions développées et présentes en rapport avec ces deux types d'espaces: appui, distribution, réseautage, etc.,

L'absence de définition précise et stabilisée des villes intermédiaires nous impose de rechercher avant tout si une délimitation statistique et/ou démographique apporterait un éclairage (section 2), avant de voir, au travers de critères fonctionnels et discriminants, quelles sont les formes d'existence des villes intermédiaires (section 3). Nous illustrerons notre démarche par un travail empirique sur quelques cas de villes étudiées au sein des territoires des régions Centre et Poitou-Charentes (section 4).

Mots-clés : villes intermédiaires, villes moyennes, typologies spatiale et fonctionnelle, connectivité, régions Centre et Poitou-Charentes.

Abstract

In the context of increased competition for territories, some cities have they any role in the structuring and territorial cohesion can be classified and designated as "middle sized cities? The cities are often described as the "spearhead" of the current economy and those that meet the challenges imposed by globalization. But, what about intermediates cities? This intermediation role, kept some cities in the urban hierarchy of the national territory, refers to both the positioning of these locations: proximity to the area of greatest influence and the closest relationship and often privileged with small cities and rural environment. And also refers to functions and developed herein in connection with these two types of space: support, distribution, networking, etc.,

The lack of precise definition and stabilized intermediate cities compels us to seek first of all if a statistical delineation and / or demographic bring illumination (Section 2), then see, through functional and discriminating criteria, what are the forms of existence of intermediate cities (section 3). We illustrate our approach with empirical work on some cases of cities studied in the territories of the Centre and Poitou-Charentes (Section 4).

Key-words: intermediates cities, medium-sized cities, spatial and functional types, connectedness, Centre and Poitou-Charentes regions.

1. Introduction (section 1)

La notion de villes intermédiaires n'est pas exclusive à la France mais est reconnue dans la majeure partie des pays européens. Elle trouve également une place dans la quasi-totalité des pays à travers le monde (Bellet et Llop, 2003). Nous nous intéresserons ici au contexte territorial français et notre propos tentera de définir, dans une approche conceptuelle, ce que sont les villes intermédiaires et dans quelle mesure elles apparaissent dans la hiérarchie urbaine de notre territoire. La mise en lumière de cas particuliers rattachés au contexte des régions Centre et Poitou-Charentes viendra illustrer de façon empirique un échantillon plus complet par ailleurs. Ainsi, cette contribution s'inscrit dans une perspective plus large, au travers d'une thèse de doctorat, qui vise à démontrer que les villes intermédiaires sont les villes de demain, c'est à dire porteuses d'enjeux forts en termes de développement économique local, de cohésion sociale et d'aménagement du territoire. Qu'elles sont en capacité d'être des interfaces pertinentes, notamment du développement territorial durable, au sein des différents systèmes régionaux car leur dimension intermédiaire les placent au cœur des logiques nationales et locales. L'histoire de l'évolution des villes montre, dans leur répartition et dans leur distribution, qu'il existe de grandes villes, voire de très grandes (métropoles) et des petites villes. Mais pas seulement, les systèmes urbains, comme de nombreux autres systèmes, sont constitués aussi d'un entre-deux. Souvent nommé par l'analyse statistique par les villes dites « moyennes », cette analyse ne constitue pas en réalité une vision complète et objective de cet « entre-deux », car elle ne s'attache pas suffisamment, par exemple, aux franges supérieures de la catégorie et à leurs fonctions socio-économiques et de structuration des territoires de ces dernières.

Dans le système urbain d'une « région », entendue au sens de la science régionale, l'importance ne tient pas dans la taille démographique des villes qui compose le système, mais plutôt dans les fonctions rattachées à ces villes et qui agissent dans le système. D'autant plus que les situations d'un pays à l'autre, d'une région à l'autre peuvent varier. Indéniablement les contextes régionaux sont à prendre en compte. Ainsi, une ville de 20.000 habitants en Norvège, dans le Nord de l'Ecosse ou bien au Portugal peut avoir des fonctions au sein de son espace qui correspondraient à celles que l'on trouve habituellement dans des villes de plus de 100.000 habitants en Allemagne ou en France (Carrière, 2008).

Pourquoi choisir de parler de villes intermédiaires ? Tout simplement parce que le spectre de la ville intermédiaire tend à élargir la vision simple de la hiérarchie urbaine telle que l'on la perçoit habituellement : métropoles, villes moyennes, villes petites. La notion de ville intermédiaire positionne la ville autrement, comme un « changement de contexte et d'état d'esprit » tel que le soulignait Jean-Eudes Roullier dans la préface de « Villes intermédiaires pour l'Europe ? » (Gault, 1989), et il ajoute : « intermédiaire traduit l'idée de mise en relation et de réseau ». La ville intermédiaire constitue en quelque sorte une forme de mitoyenneté¹ territoriale qui combinerait un positionnement géographique ou spatial privilégié entre la métropole (ou l'espace « métropolisé ») et l'espace rural (ou l'espace « non-métropolisé ») ; avec un rôle structurel capital dans la cohésion du territoire, par la présence de fonctions socio-économiques importantes. La perspective de la ville intermédiaire permet de choisir dans la recherche de définition de ce que peut-être une ville moyenne, une ville de « l'entre-deux ». Un positionnement qui se propose d'aller au-delà des critères habituels de définitions pour ce type de villes. Ces critères qui sont établis sur la base d'une hiérarchie trop souvent nationale et statistique, ne soulignent pas assez le contexte régional dans lequel la ville moyenne s'inscrit. Quels sont les critères d'identification des villes intermédiaires ? Qu'est-ce qui fait qu'une ville, a priori moyenne pour beaucoup, presque ordinaire (Commerçon, George, 1999) pourrait-on dire, soit considérée comme intermédiaire, révélant ainsi la réalité de son rôle spécifique ? Les villes intermédiaires ne correspondent pas à un échelon administratif et juridique identifié dans la hiérarchie urbaine de notre pays. Elles correspondent davantage, et surtout, à une notion pour désigner les caractéristiques de certaines villes du système urbain, qui ne sont, avant tout et par défaut, ni des métropoles, ni des villes petites. Leurs situations, leurs tailles et leurs fonctions en font des pôles d'intermédiation entre des territoires métropolisés et des espaces périphériques disposant d'un rayonnement à une échelle à minima régionale (Bock et Carrière, 2007).

¹ Expression empruntée à Bernard Vermot-Desroches, Professeur à l'Université du Québec à Trois-Rivières

Si l'on s'en tient à une définition minimale de la ville intermédiaire dans cet avant-propos, nous pourrions nous appuyer sur celle énoncée par Jean-Paul Carrière (2008) : « la ville intermédiaire polarise son territoire en proposant des services divers et variés. Parmi ceux-ci, on retrouve des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement et de diffusion de la connaissance, de recherche, etc. Au niveau économique, elle se doit d'être compétitive et dynamique, mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement régional, et d'être le siège de lieux de décision ».

En réalité, la ville intermédiaire est celle dont la lisibilité peut se faire au niveau national, c'est celle qui a réussi à émerger de son espace régional en s'imposant comme un pôle socio-économique de référence. Son rôle d'intermédiation repose sur un critère qui constitue véritablement une fonction « pivot » : la connectivité. Nous distinguerons deux formes de connectivité ; à la fois une connectivité externe (vers l'Etat et les marchés) avec des fonctions stratégiques, mais aussi interne (vers son espace de proximité) avec des fonctions utilitaires incontournables (centre de services).

Les entrées par les fonctions urbaines se sont multipliées dans les études consacrées aux villes, révélant leur importance dans l'identification et la caractérisation de ces dernières, notamment concernant les métropoles (Damette, 1994, Halbert, 2003). Notre approche consistera, avant tout, à interroger l'existence des villes intermédiaires. Nous préciserons l'importance d'une délimitation morphologique, notamment par la taille et la localisation, pour prétendre à s'inscrire dans une quelconque hiérarchie et à rechercher leur positionnement par rapport aux autres catégories, comme les métropoles (section 2). Puis, au travers d'une grille d'analyse de différents critères d'identification et d'une recherche d'une typologie fonctionnelle sur les villes intermédiaires, nous mettrons en perspective les formes de leur existence (section 3). Enfin, un éclairage particulier sur des villes des régions Centre et Poitou-Charentes viendra illustrer cette recherche de définition des villes intermédiaires, et interrogera le caractère d'intermédiation des villes choisies (section 4).

Nous emploierons, tout au long du présent texte, le terme de « villes » intermédiaires. Il est préférable de rappeler que la notion de « ville » en statistique n'existe pas, et que différentes unités de mesure peuvent être utilisées pour caractériser ce qui fait « ville ». Dans notre exercice, nous entendrons « villes intermédiaires » en ayant utilisé pour la caractériser la notion d'aire urbaine (aire urbaine intermédiaires). Même si la notion d'aire urbaine oublie dans sa conception les niveaux les plus faibles de notre hiérarchie urbaine (Damette et Scheibling, 2004) et plus de 10 millions d'habitants, elle correspond sans doute mieux au contexte des mobilités spatiales des agents d'aujourd'hui. Elle révèle de façon plus précise la réalité de l'inscription socio-économique des territoires, en tous les cas celle du rayonnement et de l'influence des villes répertoriées².

2. Une tentative de délimitation des villes intermédiaires : les villes intermédiaires existent-elles ? (section 2)

En partant d'une définition simple et littérale de l'adjectif intermédiaire, en latin *inter* signifie entre, et *medius* veut dire qui est au milieu; intermédiaire c'est ce qui est donc entre-deux, qui tient le milieu (Dictionnaire Larousse, 2006). Ce qui revient à être différent d'être à « la moyenne », d'être « moyen ». Pourtant, nous verrons dans une mise en perspective de la littérature relativement récente que la notion de villes intermédiaires s'est surtout construite sur la base des villes moyennes. De ce fait, la délimitation du cadre d'analyse en termes de taille pour définir les villes intermédiaires passe très souvent par une extrapolation du vecteur « villes moyennes » et des données effectuées qui y sont liées. La prégnance de raisonnement et le biais induit par le retour constant à la ville moyenne interroge véritablement l'existence de notre objet d'étude que sont les villes intermédiaires. Cette recherche d'existence des villes intermédiaires nous conduira à regarder si en termes de taille et de morphologie nous pouvons dégager ce que sont les villes intermédiaires, et quelles sont les situations identifiables (hétérogénéité éventuelle, localisation différente).

² L'INSEE, recense depuis 1999, 354 aires urbaines sur le territoire français, qui regroupent environ 80% de la population totale soit un peu plus de 51 millions d'habitants.

2.1 La nécessaire approche par la taille et la démographie : une mise en perspective de la littérature.

Bien que non suffisante pour définir ce qu'est aujourd'hui une ville, et d'autant plus pour ce qui est de la notion de ville intermédiaire, l'approche en termes de taille de population doit être néanmoins prise en compte afin de limiter un cadre d'analyse et un objet à étudier au sein du système des villes existant.

Il existe clairement une hiérarchie urbaine (Pumain, 1976) dont les caractéristiques premières tiennent aux différences de taille de population que l'on trouve entre chaque groupe de villes.

Définir la ville intermédiaire revient à connaître cette hiérarchie, dont le sommet se trouve représenté par les « villes mondiales » (Sassen, 1999), les grandes villes jusqu'aux petites villes, et donc à se positionner dans l'éventail existant. Ce qui n'est évidemment pas simple au regard des situations variables que l'on trouve en fonction de l'échelle territoriale choisie : rien que sur le territoire européen les densités de population étant différentes d'un pays à un autre, la prise en compte des données de ce qui correspond à la notion de ville est tout aussi hétérogène. Par exemple, les seuils de continuité du bâti peuvent varier de 50 à 250 mètres (ESPON, 2008), ce qui implique des difficultés dans la délimitation de l'unité territoriale.

A propos des villes moyennes, Saint-Julien (2003) précise sur cette question : « leur étalonnage ne sera pas le même dans un tissu urbain dense et dans une zone peu urbanisée où les relais urbains concurrents n'existent pas ou bien sont très éloignés, dans une zone enclavée ou à l'inverse dans un espace doté d'infrastructures de transport et de communication de qualité ».

En outre, comme l'ont montré certains travaux de comparaison des villes moyennes en Europe, notamment entre la France, l'Espagne et le Royaume-Uni (Santamaria, 2000), la référence statistique de l'unité de base à déterminer est rendue très délicate par le contexte administratif de chaque état. En France, c'est plutôt la *commune* qui fait office de base, alors qu'en Espagne le *municipio* est plus élargi et le *district* au Royaume-Uni est encore différent dans son périmètre.

Plusieurs travaux repérables s'attachent à définir quantitativement à quoi peut correspondre la délimitation statistique d'une ville intermédiaire. De toute évidence les seuils et plafonds retenus en conclusion de ces travaux montrent, au même titre que du caractère et des situations des villes intermédiaires, une forme marquée d'hétérogénéité.

A l'échelle européenne les études menées dans le cadre de l'ORATE (ou ESPON) sur les « *Small or medium-sized towns*³ » (Smesto, 2008), nous invitent à considérer les villes intermédiaires comme étant celles dont la population est comprise entre 30.000 et 200.000 habitants.

Dans le contexte français, les observations pour qualifier les villes intermédiaires sont en réalité bien souvent des émanations des critères de taille établis dans le cadre des politiques en faveur des villes moyennes (par exemple le VI^e plan 1970-1977), qui considéraient, de façon très extensive (Taulelle, 2010), comme villes moyennes celles ayant une population comprise entre 20.000 et 200.000 habitants. Cet héritage en termes de villes moyennes est resté, jusqu'au début des années 2000, bien prégnant dans les études et la recherche d'une taille critique pour les villes intermédiaires ; l'assimilation de raisonnement et de vocable ville intermédiaire/ ville moyenne restant fréquent.

Dans une approche renouvelée, le groupe de prospective « *Territoires 2040 pour la France* » mis en place par la DATAR, notamment au travers des travaux de l'axe « *villes intermédiaires et leurs espaces de proximité* », traduit la volonté de dépasser les cadres anciens de définition autour des villes moyennes et tente une approche de délimitation des villes intermédiaires plus complète. Ce glissement dans les termes avait commencé avec le livre Blanc de la Datar en 2005 « *villes moyennes, villes d'intermédiation* », qui annonçait un changement de vision sur le rôle de la ville moyenne. Au final, la ce groupe de prospective retient aujourd'hui une population comprise entre 30.000 et 500.000 habitants dans l'aire urbaine pour le cadre des villes intermédiaires.

Finalement, nous pourrions entrer dans un jeu statistique (Bellet et Llop, 2003) assez fastidieux et peut-être stérile à vouloir chercher une délimitation statistique arrêtée de la ville intermédiaire ; nous l'avons vu : nous arrivons à des périmètres très contrastés, surtout sur les bornes supérieures. Ainsi, les études montrent un certain degré de consensus sur les seuils inférieurs du cadre, tournant autour des

³ Les villes retenues comme point d'observation étant par exemple pour la France, Laval et Saumur ; pour l'Allemagne, Witten ; Lleida pour l'Espagne ; pour l'Autriche, Salzburg et Ravenne pour l'Italie.

20, 25 ou 30.000 habitants (parfois 50.000 en Argentine et 200.000 en Amérique du Nord) ; mais ce seuil correspond davantage à celui des villes moyennes. Si l'on suit la Fédération des Maires des Villes Moyennes, qui rassemble par ses adhésions les villes moyennes en France, l'une des deux conditions pour y adhérer est que la ville en question soit comprise entre 20.000 et 100.000 habitants. Et si l'on y ajoute les travaux récents de la dernière décennie ; sur le système des villes à l'échelle européenne (Cattan, Pumain et *al.*, 1999), ou bien sur des analyses comparatives entre villes européennes (Cicille et Rozenblat, 2003), et aussi sur des thématiques plus spécifiques, comme le polycentrisme en Europe (Carrière, 2005) ; nous pouvons admettre un plafond de 100.000 habitants pour les villes moyennes traditionnelles.

L'approfondissement de l'intégration politique et économique européenne et les échanges qui y sont liés, accentués ces vingt dernières années, nous conduisent à envisager avec grand intérêt de raisonner à l'échelle continentale (Dupuy, 2000) pour établir des hiérarchies. De ce fait, nous préférons retenir dans notre acception des villes intermédiaires un seuil minimal de 100.000 habitants dans le contexte français, qui correspond bien, dans une perspective d'intégration des territoires et des politiques publiques, au seuil minimal retenu à l'échelle européenne (ESPON projects, *Secondary Growth Poles and Territorial Development, 2010-2012*).

En revanche, les limites supérieures du cadre varient beaucoup plus selon l'inscription territoriale dans laquelle l'organisation se trouve pour définir : la Banque Mondiale fixe son plafond à 1 million d'habitants, l'Union Européenne l'estime jusqu'à 500.000 habitants, de même que pour la DATAR en France, longtemps attachée à 200.000 pour les villes moyennes, mais qui retient désormais 500.000 habitants pour les villes intermédiaires⁴. Il nous semble que ce plafond de 500.000 habitants soit adapté à la limite supérieure des villes intermédiaires, au-delà c'est en termes de métropoles qu'il faudrait raisonner.

En réalité, dans le contexte français les villes intermédiaires (aires urbaines intermédiaires cf. introduction) comprises entre les 100.000 et 500.000 habitants (tableau 1) sont relativement peu nombreuses en nombre absolu, une soixantaine⁵ (c'est un cinquième des 354 aires urbaines référencées), mais cela représentent tout de même un poids de 20% de la population totale nationale. De Saint-Quentin la plus petite en population (101.281 habitants en 2007) à Metz la plus grande (439.451 habitants en 2007) ; elles sont en majorité comprises entre 120.000 et 350.000 habitants (Damette, Scheibling, 2004) représentées par 47 villes qui représentent près de 75% de l'intervalle. A l'exception de cas tels que Reims (plus grande ville de Haute Marne), de Béthune, ou de Brest, du Havre et de Dunkerque (3 ports internationaux), elles sont également très souvent les préfectures de leur département, ce qui leur procure un rôle administratif d'importance, rappelant ainsi l'ancrage et le poids des préfectures dans le territoire français.

Tableau 1 : répartition des aires urbaines françaises par tranche de population

Intervalle de population	Nombre concerné
Plus de 1 million	5
De 500.000 à 999.000	10
De 200.000 à 499.999	28
De 100.000 à 199.999	36
De 50.000 à 99.999	59
De 20.000 à 49.999	119
De 10.000 à 19.999	92
Moins de 10.000	6
total	354

Source : Insee, *rgp, les aires urbaines 1999*.

⁴ Datar, (2010), groupe de prospective Territoires 2040, « villes intermédiaires et leurs espaces de proximité ».

⁵ 64 au total (en incluant Genève-Annemasse) est le nombre exact selon classement des aires urbaines en 2007 (INSEE, recensement de la population). Nous pouvons citer à partir de l'intervalle retenu: Tours, Blois, Poitiers, La Rochelle, Niort, Angoulême, Angers, Le Mans, Limoges, Brest, Besançon, Mulhouse, Orléans, Reims, l'ensemble Bayonne-Anglet-Biarritz, Pau, Perpignan, Valence, Nîmes, Avignon, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Dijon, Troyes, Annecy, Chambéry, Metz, Nancy, Le Havre, Caen, Amiens, Béthune, Dunkerque, Valenciennes.

2.2 Le rapport à la hiérarchie existante : vers une typologie spatiale des villes intermédiaires

Les villes intermédiaires constituent un pivot et un lien d'intermédiation important entre les espaces nationaux et régionaux, entre les métropoles d'un côté et les petites et moyennes villes de l'autre et parfois même, des villes de même taille mais qui ne possèdent pas les mêmes niveaux de fonctions supérieures (Bock et Carrière, 2007).

Ces situations diverses de localisation peuvent être considérées comme des explications parmi d'autres (Histoire, fonctions économiques) dans l'évolution des villes intermédiaires et leur rôle joué sur leur espace et dans le système urbain existant.

Le caractère hétérogène des villes intermédiaires tient à leur situation au sein du système territorial auquel elles appartiennent, de ce fait elles dépendent fortement de la nature et de la composition du système en question. Outre leur caractère d'intermédiation supposé ici, les villes intermédiaires sont confrontées aux autres villes qui composent le système urbain. La présence ou non d'une métropole, un maillage dense ou non de petites villes et/ou d'autres villes intermédiaires au sein du même espace va conditionner la ville intermédiaire dans une trajectoire, dans une inscription territoriale en quelque sorte, que l'on peut nommer en trois types : influencée, satellisée, ou bien éloignée.

Cette catégorisation émane des travaux de Rolland-May (2001) dans une étude très précise consacrée aux « *territoires de marge(s)* » d'Alsace, dans laquelle l'auteur conceptualise les notions de bordure, de périphéries et de marges pour distinguer les différents types de franges territoriales. De cette catégorisation, adaptée au contexte alsacien nous tenterons de transposer à notre recherche ces trois types à des fins heuristiques. De façon peut-être trop audacieuse, nous nous risquerons à les utiliser pour rechercher d'éventuels et différents types de positionnements vers lesquels les villes intermédiaires s'orientent. Cette tentative dans la volonté de rechercher les positionnements des villes intermédiaires, reflète d'une part, la contribution voulue à la vision d'ensemble ainsi que d'effort de délimitation et d'inscription dans la hiérarchie urbaine du territoire. Et d'autre part, cette démarche typologique participera à la cohérence d'une construction d'idéaux-types qui caractérisent les villes intermédiaires, au travers de critères fonctionnels transversaux, pour certains discriminants, à faire ressortir (cf. section 3).

La figure 1 permet de distinguer d'un point de vue de la localisation:

- Les villes intermédiaires « influencées » :

Cette situation correspond aux villes intermédiaires, autonomes et qui apparaissent plutôt en position de force sur leur espace régional. Par leurs positions et leurs rôles dans leur environnement, elles sont capables et cherchent à développer des ressources endogènes pour assurer leur existence et leur lisibilité vis-à-vis de l'extérieur. Elles entretiennent des relations d'échanges avec d'autres unités urbaines comparables ou de moindre importance et sont inscrites dans des réseaux socio-économiques et culturels qui leurs font bénéficier de l'influence de la métropole dominante du système qui se trouve à proximité. Mais cette proximité peut aussi parfois entraîner la ville intermédiaire sur une trajectoire d'« aspiration », en tous les cas « sous influence » par cette dernière, qui peut être susceptible de lui menacer son autonomie et de limiter son rayonnement. Nous pouvons citer par exemple les aires urbaines de Reims, du Mans, de Rouen, d'Orléans, de Tours, d'Amiens et de Poitiers qui restent sous « influence » du Bassin parisien et de la métropole parisienne.

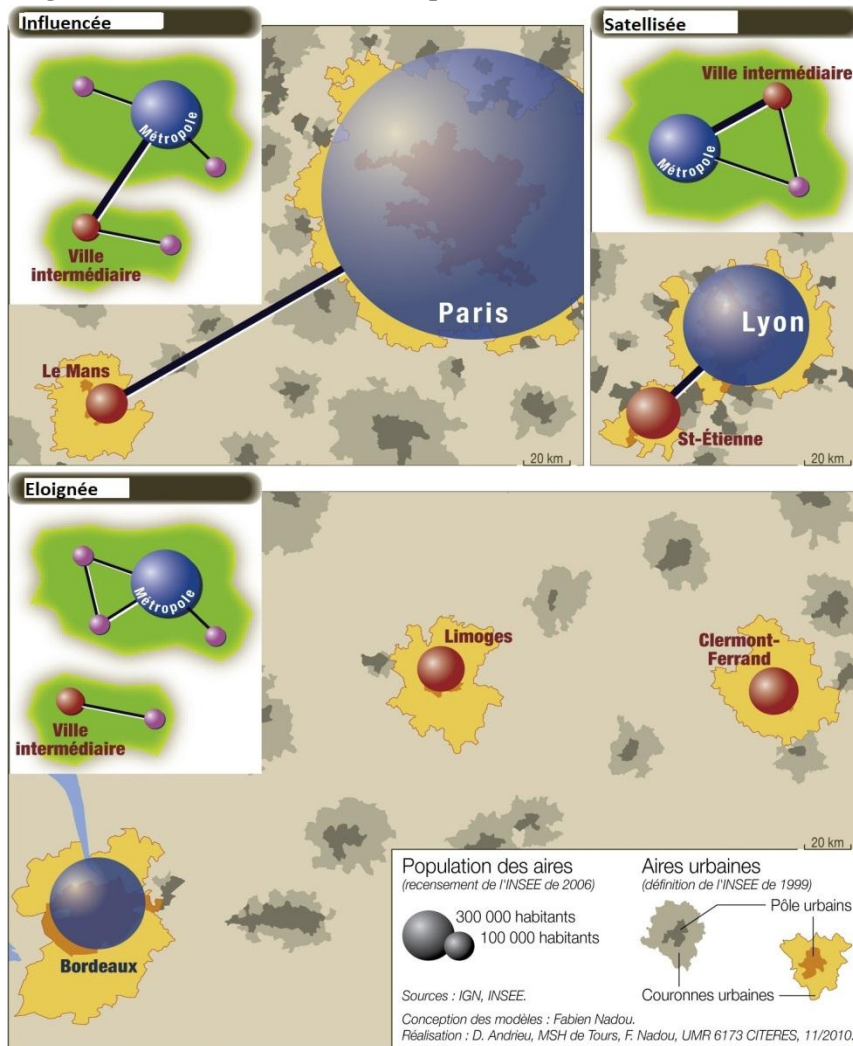
- Les villes intermédiaires « satellisées » :

De façon marquante, nous retrouvons dans cette configuration la ville intermédiaire comme espace péri-urbain, en périphérie de la métropole d'envergure. Elle apporte sa contribution à l'ensemble du système, en termes par exemple d'actifs et de main-d'œuvre, d'infrastructures et d'équipements spécialisés (hôpitaux, universités, centres culturels et sportifs). Elle apparaît de ce fait comme un élément de complémentarité du fonctionnement d'ensemble du système territorial. Son autonomie est avérée, mais, du fait de sa situation, son rôle est inhibé par la métropole et son rayonnement est parfois peu visible car rapidement étouffé par le système dominant. Ainsi, des villes comme Saint-Etienne avec le Grand Lyon, Angers avec l'ensemble nantais, ou bien Nîmes avec Montpellier et Chartres dans le giron proche de Paris, peuvent être citées.

- Les villes intermédiaires « éloignées » :

En situation d'éloignement, les villes intermédiaires considérées possèdent les mêmes propriétés qu'en situation de « bordure » mais le système apparaît comme beaucoup plus fermé sur l'extérieur. Compte tenu de leur éloignement, elles développent des qualités de résistance et des spécificités qui les conduisent à un certain particularisme, à un caractère particulier. Cependant, bien que dans cette configuration les villes intermédiaires soient plutôt tournées vers leur système territorial proche, elles ont besoin d'apports en ressources exogènes pour ne pas entrer dans un processus de désagrégation. Leurs ressources propres ne suffisent pas à leur pérennité. Nous pouvons citer Limoges, Clermont-Ferrand, Dijon, Brest et Bayonne-Anglet-Biarritz

Figure 1 : les différentes situations spatiales des villes intermédiaires



Cette typologie de situations spatiales dans lesquelles nous trouvons les villes intermédiaires, nous fait comprendre leur position dans la hiérarchie existante. L'intérêt de cette typologie est de nous montrer également l'hétérogénéité des positions dans lesquelles les villes intermédiaires sont inscrites dans la hiérarchie existante, essentiellement par rapport aux métropoles. Tantôt aspirées par ces dernières en situation de périphérie, tantôt plus à distance mais sous influence en vertu des flux et des réseaux de l'économie ; les villes intermédiaires peuvent également être en marge de l'influence directe de la métropole. Mais, cette première typologie, qui peut s'avérer intéressante pour constater de l'hétérogénéité des villes intermédiaires (au même titre que l'analyse en termes de taille), reste insuffisante pour notre recherche avancée de définition.

Les éléments liés à cette première typologie seront repris pour aborder les formes d'existence et réelles des villes intermédiaires (section 3). Non pas en tant que facteur explicatif de cette existence, mais

bien pour remettre les villes intermédiaires dans le rapport qu'elles ont avec les autres types de villes. Le choix des cas étudiés s'effectuera aussi en fonction de leur inscription dans la typologie.

Cette première partie, consacrée à essayer de délimiter un cadre d'analyse des villes intermédiaires de façon morphologique (taille et localisation), nous amène à deux réflexions :

La première concerne la difficulté de définir précisément un cadre statistique de base notamment démographique appliqué à la ville intermédiaire et applicable de façon homogène d'un point de vue spatial. La place de la ville dans son système urbain régional, voire national, est une donnée d'importance a priori. Comme nous l'avons évoqué précédemment, la ville intermédiaire est partie prenante d'un système, les périmètres et les hiérarchies existantes au sein du système doivent être connus afin de bien évaluer les situations médianes, cet « entre-deux » que constituent les villes intermédiaires.

La deuxième remarque nous conduit à affirmer que l'étude par la taille ne suffit pas à définir les villes intermédiaires. Au même titre que la métropole, que la ville petite et moyenne, les villes intermédiaires doivent se définir par leurs fonctions socio-économiques au sein du système urbain et le rôle qu'elles tiennent dans leur territoire.

3. Les formes de l'existence des villes intermédiaires: comment *les villes intermédiaires s'affirment-elles ? (section 3)*

La délimitation par la taille apparaît insuffisante pour identifier et définir précisément ce que sont les villes intermédiaires ; et l'intervalle assez large qui en a été déduit (100.000-500.000 habitants) n'est peut-être pas, dans un premier temps, révélateur des situations d'intermédiation réelles dont les villes en question font preuve. Deuxièmement, il n'est peut-être pas non plus adapté pour qualifier et définir les villes intermédiaires. Il nous faut aller au-delà en proposant une grille de lecture plus fine reposant sur des critères fonctionnels transversaux à la typologie dégagée précédemment, et qui revêtent les dimensions de l'intermédiation. La deuxième définition littérale que l'on peut trouver sur la notion d'intermédiaire est « *personne qui s'interpose, servir d'intermédiaire* » (Dictionnaire Larousse 2006). En extrapolant cette acception aux villes intermédiaires nous dirions qu'elles s'interposent entre deux logiques, qu'elles servent à mettre en relation deux logiques : la connexion par les fonctions qu'elles exercent entre des logiques plutôt locales avec un rayonnement sur leur *hinterland*, et celles plus globales avec une ouverture sur l'extérieur (l'Etat et les instances nationales et internationales, les métropoles et les marchés économiques extérieurs). Comment se matérialise l'intermédiation ? Autour de quels critères l'intermédiation prend-elle corps et substance ?

Notre démarche consiste à faire ressortir des critères discriminants du caractère d'intermédiation ; repérant ceux qui jouent un rôle de pivot et donc à « forte valeur-ajoutée » de la notion d'intermédiation, de ceux qui apparaissent plus basiques mais néanmoins essentiels à l'éventail de critères à regarder.

Ainsi, les situations observées permettront plus tard dans une étude plus longue d'établir un panorama des villes intermédiaires, plus complet à la recherche de définition.

3.1 Les critères d'identification des villes intermédiaires : quelle « plus-value » à la définition ?

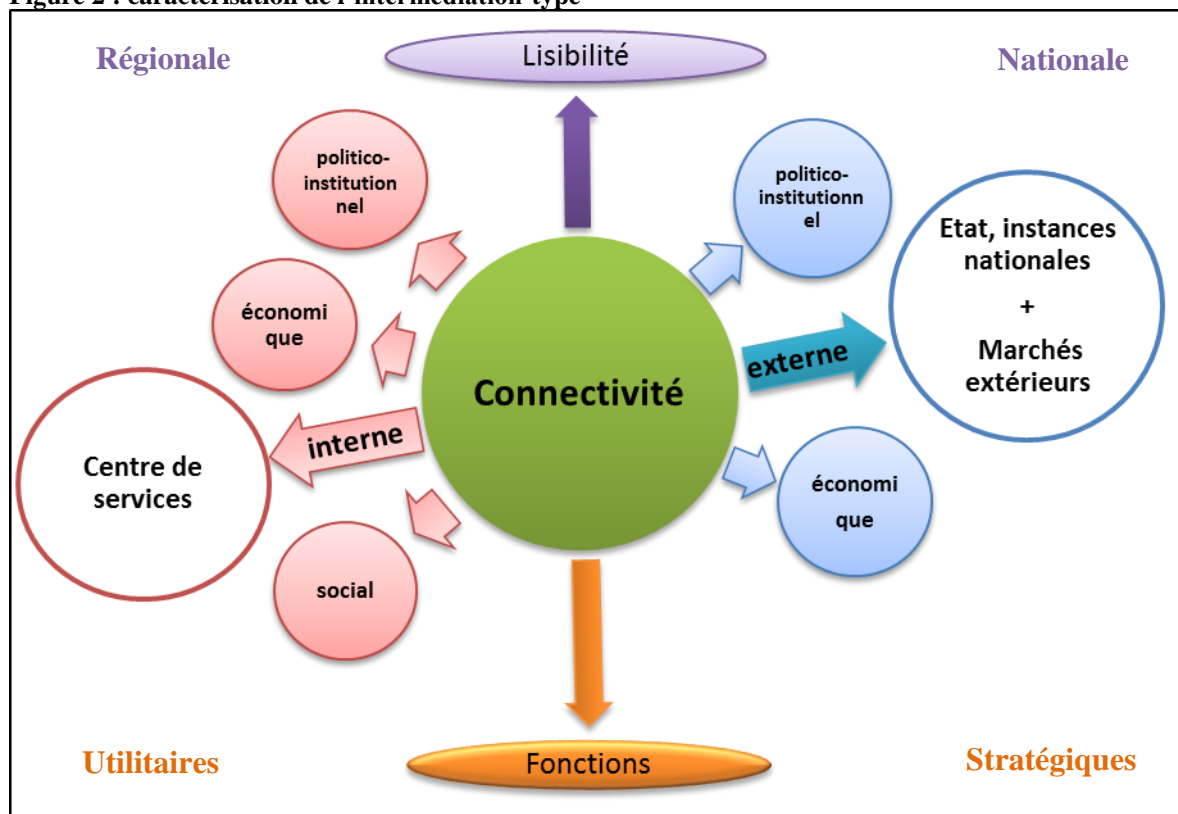
L'identification par critère pré- établi (tableau 2), nous permettra de regarder s'il n'existe pas une forme d'idéal- type de la ville intermédiaire, nécessaire à la formalisation d'une définition. Ces critères nous semblent être une base pertinente de la lisibilité nécessaire pour constituer une ville intermédiaire. Les études de cas de différentes aires urbaines sélectionnées dans l'intervalle de taille de 100.000 à 500.000 habitants, nous conduiront à vérifier quelles sont les villes qui tendent vers ces idéaux-type et leur typologie associée (cf. section 2, influencée, satellisée, éloignée), ou bien celles qui s'en écartent.

Notre analyse porte sur le choix de sept grands critères : démographique, économique et touristique, institutionnel et politique, de connectivité/accessibilité, social/éducation/santé, culturel et loisirs, environnemental. Au travers d'une série d'indicateurs, encore perfectibles à ce stade de la réflexion ces critères permettront de mesurer, le degré d'intermédiation qui participe à la définition des villes intermédiaires. Ils seront également intéressants pour vérifier si les villes, issues de l'échantillon, en fonction des critères établis répondent aux dimensions de l'intermédiation.

Nous établissons que tous les critères n'ont la même valeur et ne pèsent pas de la même façon dans la détermination du caractère d'intermédiation. La figure 2 illustre de façon schématique comment l'intermédiation-type s'articule et donne la substance aux formes réelles des villes intermédiaires.

Ainsi, nous distinguons : un critère « pivot » discriminant de la notion d'intermédiation, la connectivité sous deux formes, « interne » et « externe » ; de critères structurants, l'économique et le tourisme, le politico-institutionnel, le social/ l'éducation/la santé qui vont s'articuler autour de la connectivité et qui vont donner du corps aux fonctions « utilitaires » et « stratégiques » des villes intermédiaires. Des critères plus transversaux, tels culturels/ loisirs et environnementaux, apportent quant à eux la complémentarité nécessaire dans les fonctions développées ; et enfin un critère de base, la démographie qui permet de situer les villes intermédiaires sur le curseur de l'attractivité.

Figure 2 : caractérisation de l'intermédiation-type



Source: Nadou, F., 2010, UMR CITERES 6173, Polytech'Tours, 2010.

La connectivité est l'élément central et fort de la dimension et de la substance d'intermédiation des villes intermédiaires. Elle est au cœur du système et leur permet de jouer pleinement leur rôle. En géographie, la connectivité peut se définir de façon minimaliste, comme ce qui rend compte des connexions qu'offre un lieu pour relier les autres lieux de son environnement (hypergéométrie, 2007).

Deux acceptions se dégagent alors pour les géographes. Pour ceux qui sont attachés aux réseaux, la connectivité est « la propriété d'un réseau d'offrir des itinéraires alternatifs entre les lieux. Elle reflète alors le caractère plus ou moins maillé ou arborescent d'un réseau ». Du côté de ceux qui s'intéressent à la métropolisation, la connectivité est plutôt rattachée aux relations qui sont permises par la connexion via un réseau technique, par opposition à la proximité « qui concerne les espaces immédiatement accessibles sans emprunter les réseaux à longue portée, c'est-à-dire les espaces en contact ». Dans cette définition, la connectivité « rend compte de ce qui est connecté, sous-entendu au réseau par opposition à ce qui n'est pas relié ». Il ressort ici l'importance pour les territoires et notamment les villes d'être connectés ou pas au réseau (par exemple la connectivité pour les villes passent généralement par être reliées au TGV). La ville étant vue ici comme une machine, dont la connectivité va s'accroître au fur et à mesure qu'elle va pouvoir accroître ses connexions dans différents réseaux.

On peut constater que ces deux définitions sont étroitement liées aux réseaux. Dans notre introduction nous avons évoqué cette dimension de réseau dans l'idée de raisonner en termes villes intermédiaires. Dans un autre domaine comme la géométrie, la connectivité est plutôt considéré comme l'élément « *de voisinage immédiat* », une proximité spatiale, ce qui apparaît plus en contradiction avec l'acception géographique précédente.

La connectivité peut donc tout aussi bien représenter un rapprochement certain par le réseau, comme un rapprochement spatial, donc en contact direct.

C'est en ce sens que la notion de ville intermédiaire nous intéresse et qu'elle prend son essence autour du critère de la connectivité, dont les formes peuvent s'exprimer autour de la proximité spatiale vers leurs espaces de proximité justement (connectivité interne) et autour des logiques de réseaux détachés de leur espace, tournés vers l'extérieur (connectivité externe).

Par la connectivité interne, elles rayonnent (lisibilité) sur leur espace régional en étant le pôle qui rassemble l'ensemble des services et équipements dont *l'hinterland* a besoin. Elles sont alors considérées comme des centres de services. De ce fait, les villes intermédiaires offrent une série de services pour les populations du territoire lié, à la fois publics (éducation, santé, justice) et à la fois privés (commerces, services bancaires et assurantiels). Leurs systèmes politico-institutionnels leur permettent d'être des centres administratifs et politiques de référence de l'espace proche (souvent au cœur de l'intercommunalité et porteuses des projets liés). Les villes intermédiaires assurent des fonctions économiques qui permettent aux populations actives du territoire régional d'être sur le marché du travail et de l'emploi, créant ainsi des richesses, des activités et du développement. Elles ont un rôle de production et de création de biens et services échangeables sur le marché local et régional proche. Leur système social, d'éducation et de santé vont ainsi jouer un rôle de structuration dans la qualité de centre de services. Elles permettent également aux non-actifs du territoire d'accéder aux services et activités culturelles et de loisirs qu'ils recherchent. En plus d'être inscrites comme lieux d'implantation d'activités de l'économie productive, elles sont aussi des lieux de production de l'économie présentielle/résidentielle, désormais composante importante du développement territorial. La connectivité interne permet de raccrocher les villes environnantes aux réseaux globaux de services, d'emplois, d'équipements, qui sans la ville intermédiaire seraient plus difficilement atteignables pour les villes petites et moyennes du fait de fonctions moins complètes.

La connectivité externe se fonde sur les critères du système politico-institutionnel et économique, qui vont structurer et donner matière à ce que la ville soit lisible à une échelle plus globale, qui va en tous les cas dépasser le cadre strictement régional. En étant le pôle économique de référence sur leur territoire, les villes intermédiaires vont pouvoir tirer profit de leurs avantages comparatifs (Bolay, Rabinovich, 2003) : en termes de localisation, de ressources humaines et techniques, de centre touristique ; elles vont ainsi se connecter sur les marchés extérieurs et se rapprocher des centres décisionnels grâce à leur poids institutionnels et éventuellement à des positionnements de leaders politiques, qui vont pouvoir porter le discours de leur territoire sur la scène nationale.

Ainsi, les villes intermédiaires de référence seraient celles dont l'intermédiation-type reflète la capacité de ces dernières à être lisibles à minima sur leur espace régional par des fonctions utilitaires, mais également à une échelle nationale en développant des fonctions stratégiques se rapprochant de ce point de vue des métropoles. Les situations observées (section 4) nous montrerons que cette intermédiation-type n'est pas aussi clairement repérable.

Reprenons l'ensemble des critères afin d'en dégager une première synthèse (tableau 2), qui nous sera utile dans les liens à cerner entre toutes les dimensions dans une étude plus approfondie.

- *Connectivité/accessibilité,*

Est un critère indispensable et discriminant du caractère d'intermédiation. Il en donne la substance (figure 2). Ce critère suppose que la ville présumée intermédiaire soit en relation avec le reste du territoire à un niveau suffisamment remarquable, lui permettant d'établir des liens et des connexions à différents niveaux. Nous distinguons la connectivité interne, celle qui va mettre en relation les villes intermédiaires avec leur espace de proximité dont la lisibilité se fait à l'échelle régionale dont les fonctions sont plutôt d'ordre « utilitaires » ; de la connectivité externe qui va permettre à la ville d'être

lisible à une échelle qui va au-delà du régional, dont les fonctions sont, plus stratégiques, permettant à la ville de se rapprocher des marchés extérieurs et des centres de décision, favorables à son dynamisme et son attractivité.

- *L'économie et le tourisme,*

Combinés, ils sont indispensables pour regarder et analyser la compétitivité, composante déterminante dans le profil et le caractère fonctionnel des villes intermédiaires.

La mesure de ces critères doit passer par l'analyse d'indicateurs qui s'intéressent à la fois à des dimensions individuelles (niveau de qualification, part des emplois supérieurs, etc.) et à la fois à des dimensions collectives et plus près de ce qui se passe du côté des entreprises et du tissu économique (création d'activité, spécialisation économique, etc.). Les villes intermédiaires jouent aussi pleinement leur rôle dans leur capacité à combiner des activités productives et résidentielles.

- *Institutionnel et politique,*

Ces critères vont nous permettre de regarder le positionnement des acteurs du territoire, au travers de la nature des lieux de décisions politiques et administratives. La présence ou non de telle ou telle administrations de services décentralisés et déconcentrés peut nous servir d'éléments contextuelle et structurant de la connectivité. C'est important dans l'observation de la capacité des acteurs à porter des projets. A ce titre, l'indicateur du leadership politique peut nous aider à analyser en quoi il est important que les villes intermédiaires disposent d'un leader politique et/ou institutionnel afin de voir la connexion de son ancrage local avec des positions défendues à des échelles supérieures.

- *Social, éducation, santé,*

Expriment ce que les villes peuvent offrir comme services publics à la population (centre hospitaliers, universités, logements). Ce sont des critères structurants dans le sens où ils apportent cohésion social du territoire et participent à son développement social et économique. Ils marquent l'action des politiques publiques (locales et nationales) et font le lien avec les activités économiques (par exemple, systèmes éducatifs adaptés au système productif, localisation des activités en fonction du climat social).

- *Culturel et loisirs,*

Ce critère offre la possibilité d'identifier les formes d'expression qui caractérisent une ville (Bolay, et al., 2003), à la fois dans son histoire vécue et passée et à la fois sur les événements du présent.

- *Environnemental,*

Identifie comment les villes intermédiaires prennent en compte les éléments du développement durable, et par quels biais se réalise leur gestion face aux enjeux de sauvegarde des ressources et de la prévention des risques écologiques. L'impact des activités touche à la fois les dimensions urbaines des villes intermédiaires et à la fois leur territoire proche, il est intéressant de regarder comment s'effectue les combinaisons et la gestion entre l'urbain et le rural. Leur potentiel en la matière peut provenir qu'elles n'ont a priori pas les problèmes environnementaux que les métropoles (Bellet, Llop, 2003).

- *La démographie,*

Constitue un élément d'évaluation de base du dynamisme de la ville intermédiaire. Comme nous l'avons évoqué en première partie, il n'apparaît pas déterminant pour identifier les villes intermédiaires, néanmoins les indicateurs populationnels replacent les villes étudiées dans un contexte global de comparaison et d'attractivité entre les villes, nécessaires dans une étude plus précise.

Tableau 2 : Synthèse de l'analyse d'identification des villes intermédiaires

Critères	Dimensions de l'intermédiation	Exemples d'indicateurs d'analyse
Critère discriminant		
Connectivité / accessibilité	Nœud de communication, de transport et de réseaux : <i>les échelles de connexions avec le reste du territoire</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Lignes TGV - Lignes aéroportuaires - Autoroutes - Réseaux de télécommunication
Critères structurants		
Economique et touristique	Capacité de combinaison des sphères productive, publique et résidentielle : <i>la compétitivité et le dynamisme économique</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Variation des taux de création d'activité - Part des emplois supérieurs - Niveau de qualification - Nombre de nuitées annuelles
Institutionnel et politique	Lieux de décision politique et présence d'instance administrative et juridique : <i>la présence d'un pouvoir décisionnel</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Administrations décentralisées et déconcentrées - Leadership politique
Social, Education, Santé,	Expression du <i>cadre et de la qualité de vie offerte à la population. Elle est au cœur de la fonction de « centre de services »</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Universités/ centres de recherche - Centre Hospitaliers et polycliniques spécialisées - Structures d'accompagnement Social - Diversité des logements
Critères transversaux		
Culturel, Loisirs et équipements	Le rayonnement passe par <i>la complémentarité avec les secteurs économiques et touristiques</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Salles de spectacles et grands équipements sportifs (+ présences équipes professionnelles dans un championnat national)
Environnemental	<i>L'articulation du développement durable et la recherche des combinaisons urbaines/rurales</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sites de traitement - Agenda 21, plan Climat
Critère de base		
Démographique	Dynamisme du territoire : <i>capacité de renouvellement des générations et d'attraction</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Solde migratoire - Part des jeunes de moins de 20ans et des 65 ans et plus - Variation de la population (1999-2007)

Source :Nadou, F., 2010, UMR CITERES 6173, Polytech *Tours.

3.2 Le choix des villes observées

Nous procédons ici à l'observation de quatre villes (tableau 3) des régions Centre et Poitou-Charentes : Chartres, Tours, Poitiers et Angoulême. Le choix de chacune des villes s'est effectué en premier lieu de leur appartenance à un département différent au sein de leur région et sont également préfectures de leur département ; ce qui leur confère un statut commun mais aussi particulier (tendance présumée d'une concentration du pouvoir institutionnel).

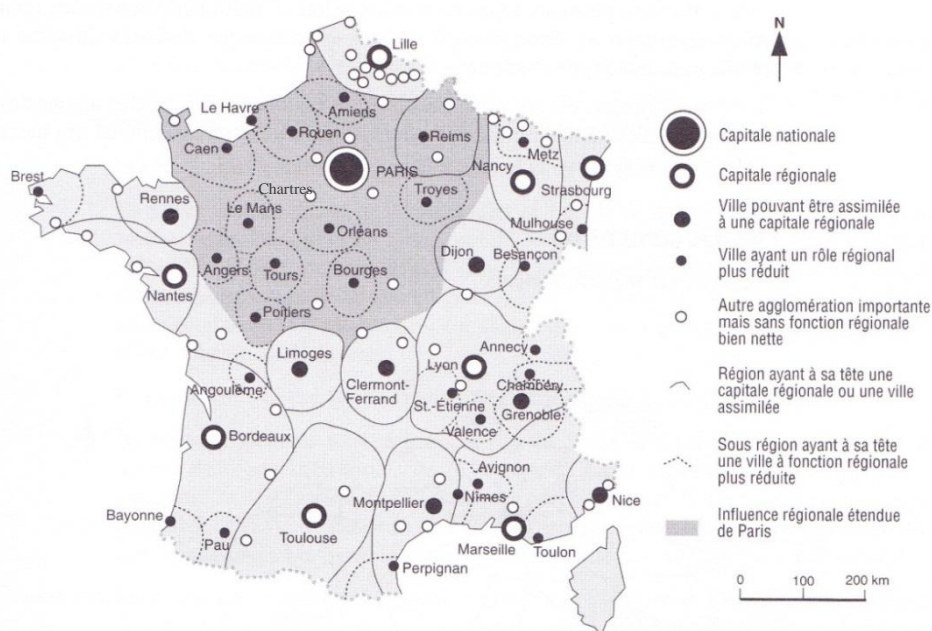
Cet échantillon s'explique également parce qu'il permet d'une part, de balayer assez bien l'ensemble de l'intervalle de taille des villes intermédiaires (aires urbaines) défini plus haut (cf. section 2.1), et d'autre part de constater les situations et le poids différents des villes-centres de l'aire urbaine considérée (tableau 3) : ainsi, la population de la ville-centre de Chartres représentent un peu plus de 30% de son aire urbaine, celle d'Angoulême un peu moins de 30% ; alors que le poids de celle de

Poitiers est de 40% de l'aire urbaine et celle de Tours de 35%. Des effets de concentration de certaines activités⁶ peuvent émerger selon la configuration dans laquelle nous nous trouvons, et peuvent expliquer un rayonnement plus ou moins fort et étendu de la ville intermédiaire.

Enfin, ce choix s'est fait en considérant, avec prudence, leur appartenance relative à la typologie définie précédemment (cf. section 2.2).

Ces éléments participent certainement à l'éclairage de l'étendue, de l'influence et de la place de chaque ville sur son espace proche et de l'explication morphologique de cet espace. La carte 1 nous permet de regarder plus précisément les aires d'influence des principales villes françaises, notamment celles de notre échantillon. Ainsi, les villes inscrites sur la carte 1 comme « pouvant être assimilées à des capitales régionales » et celles « ayant un rôle régional plus réduit », apparaissent comme proches de notre réflexion sur les villes intermédiaires. Elle permet également de suggérer, à partir de l'élément d'influence, une typologie des villes en dehors des métropoles, qui correspond relativement bien à celle que nous avons dégagé plus haut, de grandes tendances sont visibles : par exemple, une ligne Dijon, Clermont-Ferrand, Limoges, Angoulême qui coupe véritablement en deux le territoire et des extrémités avec Brest, Bayonne, Perpignan, qui apparaissent comme des villes intermédiaires de marge.

Carte 1 : les aires d'influence des grandes villes en France



Source : NOIN D., « L'organisation régionale de la France », L'espace français, A. Colin

Source : Noin, D., « l'organisation régionale de la France », L'espace Français. (Chartres rajoutée).

Sur l'échantillon retenu :

- Chartres : sa position la place en périphérie de la métropole parisienne, à proximité de cette dernière
- Angoulême : à mi-chemin entre l'aire d'influence de Bordeaux et celle du bassin parisien, elle constitue un pôle de développement pour son environnement proche, à dominance rurale marquée.
- Poitiers : capitale d'un territoire régional encore marqué par le rural, elle reste dans la limite de l'aire d'influence du bassin parisien et est au cœur de l'axe Paris-Bordeaux.
- Tours : sa localisation sur l'axe ligérien à structuré son développement, elle fait partie d'une constellation de villes de même rang (Orléans, Angers, Le Mans) qui reste sous influence de Paris.

⁶ Voir sur ce sujet, par exemple les travaux du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération de Tours ; cela se vérifie notamment pour les services aux entreprises.

Tableau 3 : les aires urbaines étudiées et leur population

Aires urbaines retenues	Population en nombre d'habitants de l'aire urbaine en 2007	Population en habitants de la ville-centre en 2007	Inscription dans la typologie retenue
Chartres	133.140	41.374	satellisée
Angoulême	161.282	45.686	éloignée
Poitiers	228.733	91.901	influencée
Tours	397.010	139.958	influencée

Source : Insee, Recensement de la population 2007- Limites territoriales au 1er janvier 2009. (Incluant la population comptée à part).

4. Des résultats préliminaires : vers une typologie fonctionnelle des villes intermédiaires (section 4).

La méthodologie exposée plus haut servira de cadre conceptuel à une étude plus avancée et plus concrète sur les villes retenue dans un échantillon plus large. Nous n'exposerons pas l'ensemble des résultats obtenus, et ces derniers seront encore perfectibles. Mais en choisissant de s'intéresser d'ores et déjà à quelques indicateurs extraits de nos critères, notamment la connectivité, via des indicateurs d'accessibilité et d'équipements, nous établirons une première synthèse, qui nous aidera dans la recherche de formalisation d'une typologie fonctionnelle des villes intermédiaires étudiées.

- Des villes intermédiaires à lisibilité nationale.

qui sont constituées par les villes disposant de forces et d'atouts dans tous les domaines, ce qui leur procure un rôle qui va bien au-delà de leur espace régional. Elles ont de ce fait une visibilité à l'échelle nationale pour de nombreux domaines, dont les emplois stratégiques et les relations centres de recherche/universités. Elles ont un poids démographique qui les placent en haut de la catégorie des villes intermédiaires, proche des 500.000 habitants et des métropoles nationales : les cas de Nancy, Rennes, Grenoble peuvent être cités. Les régions Centre et Poitou-Charentes ne disposent pas de telles villes.

- Des villes intermédiaires à lisibilité supra-régionale⁷ :

Elles sont, par leur poids démographique moins importantes, en retrait des précédentes, et de ce fait elles perdent en effet de taille qui alimente certains secteurs d'activités et marché de consommation. Elles ont une reconnaissance et un repérage à l'échelle nationale mais leur rayonnement lié à leurs fonctions économiques et institutionnelles se limite plutôt à une échelle régionale, voire débordante sur les régions très proches.

Tours et Poitiers se situent dans cette catégorie, des villes dont le rayonnement sur leur territoire de proximité (au moins régional) est avéré mais du fait de la proximité avec d'autres villes équivalentes, leur affirmation au-delà de la région semble plus aléatoire (concurrence avec des villes comme Le Mans, Angers, Orléans).

Leurs infrastructures de transports leur apportent une assez bonne connectivité sur l'extérieur et semblent complètes mais cela peut cacher une certaine fragilité. Ainsi, par exemple si l'on regarde un indicateur de la connectivité externe, en matière de lignes aéroportuaires : Tours et Poitiers disposent de vols réguliers à destinations de métropoles nationales françaises comme Marseille et internationales comme Londres, Porto et Dublin, et de vols saisonniers vers des grandes villes européennes comme Barcelone. Mais celles-ci dépendent de compagnies de tourisme « low-cost » dont la pérennité et les services peuvent être perturbés à moyen ou long terme⁸. Ces lignes participent plus pour le moment à du transport « touristique » qu'à des connexions d'affaires nécessaires au développement de marchés sur l'extérieur et de réseaux durables. Ces deux villes sont a priori aussi très bien connectées au réseau

⁷ Termes employés par Bock et Carrière (2007) dans les études consacrées aux villes intermédiaires de l'espace atlantique.

⁸ En référence par exemple à la décision récente suite à un conflit du travail avec l'Etat français de la compagnie irlandaise Ryanair de fermer pour le moment le fonctionnement de sa principale plate-forme en France, celle de Marseille.

TGV vers Paris et le seront davantage en 2016 avec les lignes à grande vitesse mettant Tours à 1h10 et Poitiers à 45minutes de Bordeaux. Mais, là encore observons de plus près les flux de personnes mis dans « la balance » : ils sont certainement plus favorables à la métropole parisienne, et dans l'avenir également à Bordeaux, en termes d'apports journaliers⁹ et ou hebdomadaires d'actifs et surtout de main-d'œuvre qualifiée¹⁰.

Leurs situations fonctionnelles les placent très près des métropoles, ou tout du moins des capitales régionales (au sens non administratif, même si Poitiers en est une) mais des lacunes sont relevées notamment dans les domaines des emplois dits « stratégiques », comme la conception-recherche, la gestion et les prestations intellectuelles, très présentes dans les métropoles (Damette, 1994 ; Halbert 2003). Elles sont néanmoins des pôles importants d'emplois dans leur espace régional, et par la présence des universités et des centres de recherche, leurs acteurs socio-économiques sont capables de développer des projets à forte valeur ajoutée. Tours est par exemple inscrite un pôle de compétitivité à vocation nationale (science et systèmes de l'énergie électrique, lié à l'implantation d'une grande entreprise, STMicroelectronics). Ce sont des villes dynamiques et de référence pour l'attractivité des étudiants (Poitiers et Tours disposent de près de 30.000 étudiants chacune) avec des filières diversifiées et reconnues (médecine, pharmacologie, droit privé). Les écoles de commerce des deux villes fonctionnent d'ailleurs en réseau, et ont ainsi pu obtenir leur double accréditation américaine et européenne¹¹.

Elles constituent des pôles importants dont les influences vont parfois au-delà des limites de leur propre région. Ainsi, Tours s'étend dans de nombreux domaines (navettes domicile-travail, emplois) sur l'aire de Châtellerauld (en Poitou-Charentes), ou bien en dehors de son département avec l'influence (université, navettes domicile-travail) sur Blois.

Ces deux villes sont aussi d'importantes placents touristiques sur le plan national avec des infrastructures hôtelières en capacité et des sites touristiques remarquables et attractifs (vallée de la Loire par exemple avec les Châteaux et la gastronomie liée).

- **Des villes à lisibilité locale,**

Concernant les autres villes de notre échantillon, Chartres et Angoulême, il est difficilement envisageable de les considérer comme des villes intermédiaires. Elles ont certes une lisibilité à l'intérieur de leur espace régional, sans toutefois le dominer ni en étant de référence ; au regard des indicateurs elles connaissent des lacunes dans la majeure partie des domaines concernés. Leur statut et la lisibilité qu'elles possèdent dans leur région provient du fait d'être préfecture de leur département. Avec une connectivité/accessibilité aléatoire pour Angoulême, notamment des faiblesses en termes d'équipements et d'infrastructures de transports (lignes tgv inexistantes, écartée de l'autoroute A10). Faiblesses aussi qui s'expriment dans les capacités de recherche et l'absence des universités, Chartres et Angoulême ne disposant que d'I.U.T qui dépendent respectivement des Université d'Orléans et de Poitiers. Les fonctions économiques qu'elles développent sont orientées plus vers l'utilitaire et le centre de services de leur espace de proximité, avec comme plus gros employeurs les structures publiques. Les grandes entreprises aux fonctions stratégiques et tournées vers l'extérieur font plutôt défaut. Chartres étant très proche de Paris (moins de 100 km par l'autoroute A11), en périphérie compte tenue de l'étendue de la métropole, elle ne possède pas les fonctions et capacités nécessaires pour un autre rayonnement. De même que pour Angoulême, où les activités ont une portée de développement à lisibilité locale, à l'échelle du département et autour de spécialisation, comme le pôle de l'image créé en 1997 venant concrétiser des événements ponctuels (festival internationale de la bande dessinée et de l'image).

5. Conclusion :

⁹ Nous pouvons observer les trains « bondés » entre 7h00 et 9h00 chaque matin au départ de Tours et à destination de Paris-Montparnasse.

¹⁰ Eu égard au prix moyen de l'abonnement mensuel de travail nécessaire au trajet Tours-Paris-Montparnasse (environ 650 €), on peut supposer que le salaire des personnes pouvant supporter ces sommes mensuellement correspond à plutôt à des postes qualifiés et/ou rémunérateurs, offerts par la métropole parisienne.

¹¹ Seule 10 écoles de commerce françaises disposent de cette double accréditation (AACSB et EQUIS).

Les échelles de l'intermédiation et l'identification des villes intermédiaires peut se faire sur un éventail assez large de villes, nous l'avons vu au travers des intervalles de taille retenus à cet effet, oscillant entre les villes moyennes, jusqu'aux limites des métropoles. L'approche en termes de villes intermédiaires permet de dépasser les cadres habituellement retenus pour établir des hiérarchies urbaines. Elles permettent une transversalité entre les villes étudiées et de raisonner en considérant davantage les fonctions et les rôles de ces villes au sein de leurs systèmes. Selon Mario Carrier¹², elles viennent « *briser la hiérarchie par le nombre* ». Les villes intermédiaires correspondent à des situations variables localement ou régionalement et elles doivent être « *comprises comme une construction conceptuelle polymorphe* » (Bolay et Rabinovich, 2003). Mais certaines caractéristiques apparaissent comme déterminantes pour une tentative de définition de ce qui fait la ville intermédiaire. Nous avons vu, dans un premier temps, que les critères de taille, même s'ils sont variables, permettent tout de même d'établir une base de référence importante à considérer pour parler de villes intermédiaires.

Puis, notre réflexion a permis de dégager quelles sont les formes réelles des villes intermédiaires, et de modéliser leur existence à partir de critères fonctionnels dont les apports se situent à des degrés variables dans la substance donnée à l'intermédiation. La connectivité, qu'elle soit externe ou bien interne, apparaît comme le pivot fort de l'intermédiation : « *servir d'intermédiaire* », est bien la caractéristique de ces villes, qui par leurs fonctions et leurs localisations relie deux logiques. En effet, en profitant des fonctions exercées par les villes intermédiaires, les villes petites et moyennes de l'espace régional environnant ont accès à d'autres niveaux de réseaux, plus globaux ; à condition bien entendu qu'elles soient associées et « connectées » aux villes intermédiaires, dans des démarches politiques volontaristes de complémentarité et de projets.

L'analyse et la recherche d'une typologie des villes intermédiaires invitent à regarder les forces et les faiblesses dont elles disposent. Cette première grille de lecture permet également d'envisager de consacrer un travail plus approfondi sur les trajectoires socio-économiques de ces villes intermédiaires et d'en dégager une analyse sur la performance de ces territoires.

En 1989, les séminaires et conférences de Poitiers ; ville intermédiaire au sein de l'espace atlantique (Carrière, 2005) ; sur les « *villes intermédiaires pour l'Europe ?* » ; ont permis aux chercheurs d'affirmer que « toutes les villes moyennes ne sont pas intermédiaires en ce sens. Une ville moyenne « *intermédiaire* » [*on voit ici l'héritage prégnant de la ville « moyenne* »] a non seulement une place dans la hiérarchie urbaine mais trouve dans cette place la justification d'une promotion des qualités intrinsèques des conditions de vie qu'elle offre tout en utilisant les mutations économiques en cours afin d'y mieux adapter sa population ».

En complément des fonctions économiques qu'elles assurent et décrites plus haut, les villes intermédiaires sont aussi des pôles importants en matière d'offre de biens et de services aux populations, en matière d'équipements et d'infrastructures (Bolay et Rabinovich, 2003), jouant ainsi un rôle social, économique structurant pour leur environnement proche (*hinterland*).

- Des enjeux d'ordre économique :

La compétition mondiale et le développement des activités sont à la fois facteurs de métropolisation, et à la fois renforcent continuellement le phénomène. En effet, les métropoles bénéficient en premier lieu des retombées économiques de la mondialisation, et concentrent les créations de richesses génératrices de pouvoirs économiques et institutionnels. Les villes intermédiaires bénéficient de ce processus global de métropolisation, et leur statut intermédiaire leur confère des potentialités.

- Des enjeux de cohésion sociale :

Sa dimension est favorable à la diversité sociale, alors que son organisation permet une certaine mixité par le jeu de la proximité (Aubert, 2010). Les villes intermédiaires représentent des pôles d'interaction sociale, par les services et les équipements qu'elles proposent sur leur territoire proche mais aussi sur ceux dont elles exercent une influence. Elles vont permettre de mettre en relation une diversité d'acteurs que l'on ne retrouve peut-être pas dans les autres catégories de villes du territoire, la métropole ou la petite ville ; il serait d'ailleurs intéressant de pouvoir mesurer cet aspect.

- Un enjeu d'aménagement des territoires :

¹² Mario Carrier est professeur à l'Université Laval à Québec. Il a notamment travaillé sur les villes moyennes supérieures au Québec et leur rôle dans le développement régional.

Elles sont des pôles d'attraction et de structuration des activités pour les plus petites villes, et sont des pôles économiques et de réseau secondaires, en marge et/ou en relais des métropoles et des grands centres de décisions.

La mondialisation et ses processus économiques qui en découlent ont conduit à l'échelle mondiale à une importante simplification de la hiérarchie urbaine (Dematteis, 1991). La ville intermédiaire répond mieux au rôle que joue actuellement certaines villes, qui ne sont ni des métropoles ni des villes petites et moyennes. Au sein de cette nouvelle hiérarchie urbaine et nouvelle donne économique, qui s'appuie davantage sur les fonctionnalités, les capacités et les potentialités des villes (de réseaux, de flux, de localisation des activités), les villes intermédiaires peuvent constituer des pivots entre l'échelle nationale et l'échelle locale (Bock et Carrière, 2007). Ce rôle se fait à différents degrés, en fonction de la place des villes intermédiaires dans la structure urbaine du territoire et des fonctions socio-économiques qu'elles développent. Mais ce rôle reste fragile et n'est pas acquis. Ainsi, les trajectoires et les stratégies définies et menées par les acteurs qui les gouvernent, si l'on peut les résumer très vite ; être tourner vers les métropoles (marketing territorial, stratégies de rattrapage de la métropole) ou bien vers l'espace de proximité ; peuvent les conduire à perdre la substance de leur rôle d'intermédiation qui en font leur spécificité, et par définition leur existence.

6. Bibliographie.

- Bellet, C., Llop, J.M., 2003, Villes intermédiaires, profiles et lignes. Deuxième phase du programme CIMES : « villes intermédiaires et urbanisation mondiale », Milenio éditions.
- Bock, E., Carrière, J.P., 2007, « Le développement des villes intermédiaires atlantiques : quel rôle dans la perspective d'une construction polycentrique du territoire européen ? », Annales de l'Université d'Oradea, pp 47-59.
- Bolay, J.C., Rabinovich, A., 2003, « Villes intermédiaires en Amérique latine. Risques et potentiels pour un développement urbain cohérent », in Charbonneau, Lewis, Manzagol, Villes moyennes et mondialisation, Université de Montréal, Trames éditions, pp 200-215.
- Carrière, J.P., 2008, « les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », in Hégémonie de la ville, Réalités industrielles février 2008, Annales des Mines, p 18-25.
- Cattan, N., T. Saint-Julien, 1999, « quels atouts pour les villes petites et moyennes en Europe occidentale ? » L'Information Géographique, n°4, pp 158-164.
- Cattan, N., Pumain, D., Rozenblat, C., Saint-Julien, T., 1999, Le système des villes européennes, 2^e éditions, coll. Villes, Anthropos Economica, Paris.
- Charbonneau, F., Lewis, P., Manzagol, C., 2003, Villes moyennes et mondialisation (2003), Université de Montréal, Trames éditions
- Commerçon, N., P. George (dir.), 1999, Villes de Transition , Paris, Anthropos.
- Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe, 2005, Commission de l'Arc Atlantique, Schéma de Développement de l'Espace Atlantique.
- Datar, 2010, groupe de prospective Territoires 2040, « villes intermédiaires et leurs espaces de proximité », document de travail.
- Damette, F., 1994, La France en villes, Documentation Française, Paris.
- Damette, F., Scheibling, J., 2004, Le territoire français, permanences et mutations, 2^e édition, Hachette Supérieur, coll. Carré géographique, Paris.
- Diact, 2007, Les villes moyennes françaises. Enjeux et perspectives, collection travaux.
- Espou, 2008, The Role of Small or Medium-Sized Towns, Final report.
- Fabries-Verfaillie, M., Stragiotti, P., 2000, La France des Villes. Le temps des Métropoles ? Bréal.
- Gault, M., 1989, Villes intermédiaires pour l'Europe ?, Syros alternatives.
- Julien, P., 2002, « Onze fonctions pour qualifier les grandes villes », direction régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Insee Première n°840.
- Ritma, 2001, groupe de recherche, Les territoires de marge(s), Presses universitaires de Strasbourg.
- Rolland-May, C., 2001, « Périphéries, bordures, marges territoriales : sous les mots les concepts », in Ritma, Les territoires de marges, Presses universitaires de Strasbourg, pp 39-60.

Saint-Julien, T., 2003, « Les villes moyennes en Europe, contextes et défis », in Charbonneau, Lewis, Manzagol, *Villes moyennes et mondialisation*, Université de Montréal, Trames éditions, pp. 200-215.

Santamaria F., 2000, La notion de « ville moyenne » en France, en Espagne et au Royaume-Uni, *Annales de Géographie*, n°613, pp. 227-239.

Taulelle, F., 2010, « La France des villes petites et moyennes », in Cailly L. et Vanier M. (dir.), *La France : une géographie urbaine*, Armand Colin, pp. 138-154.

Van Puymbroeck C., Reynard R., 2010, Répartition géographique des emplois. Les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision, *INSEE Première*, n°1278.