

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION.....	5
<u>CHAPITRE 1 : L'Espace Atlantique : un espace novateur en termes de politiques publiques.....</u>	<u>6</u>
I. Qu'est ce que l'Espace Atlantique ?.....	7
A. Un espace au dénominateur commun : l'Océan Atlantique.....	7
B. L'Espace Atlantique : un espace à fortes potentialités et faiblesses.....	15
II. L'Espace Atlantique : un espace précurseur en termes de politiques communautaires.....	18
A. Une volonté commune de s'unir.....	18
B. Le SDEA : une vision spatiale de l'Espace Atlantique.....	22
C. L'Espace Atlantique avant-gardiste dans la mise en place de politiques sectorielles.....	25
III. Les prémices de politiques en faveur de l'attractivité de l'Espace Atlantique.....	28
A. L'attractivité ; nouvel enjeu des régions atlantiques.....	28
B. Des actions concrètes pour l'attractivité de l'Espace Atlantique.....	29
<u>CHAPITRE 2 : L'émergence de la notion de qualité de vie.....</u>	<u>31</u>
I. La qualité de vie un concept pluridisciplinaire et multidimensionnel.....	32
A. La genèse du concept.....	32
B. Essai de définition du concept de qualité de vie.....	33
II. Les enjeux de la qualité de vie en termes d'attractivité.....	38
A. La qualité de vie : un facteur d'attractivité.....	38
B. La détermination d'indicateurs de la qualité de vie nécessaire pour l'établissement de politiques.....	39
III. Essai de définitions de politiques publiques en faveur de la qualité de vie.....	42
A. La qualité de vie au cœur de la concurrence entre les territoires.....	42
B. La détermination d'indicateurs de la qualité de vie nécessaire pour l'établissement de politiques.....	45

C. Thématiques et actions des politiques publiques en faveur de la qualité de vie.....	46
D. La mise en place des politiques publiques.....	50
<u>CHAPITRE 3 : Etude de cas : les spécificités des villes moyennes de l’Espace Atlantique en termes de politiques publiques pour la qualité de vie</u>	<u>55</u>
I. Le terrain d’étude : les villes moyennes françaises de l’Espace Atlantique.....	56
A. Pourquoi les villes moyennes de l’Espace Atlantique ?.....	56
B. La définition d’une ville moyenne.....	57
C. Les villes moyennes au cœur des politiques publiques.....	60
II. Essai de typologie d’une politique en faveur de l’amélioration de la qualité de vie dans les villes moyennes de l’Espace Atlantique.....	62
A. l’analyse des politiques.....	62
B. Des politiques communes des villes moyennes	79
C.....Où la référence Espace Atlantique est absente.....	79
III. Une politique de qualité de vie propre à l’Espace Atlantique ?.....	80
A. Les moyens pour mettre en place une politique publique commune à l’Espace Atlantique.....	80
B. Objectifs stratégiques d’une Charte de Qualité de vie.....	80
C. Les orientations de cette Charte.....	81
CONCLUSION.....	82
BIBLIOGRAPHIE.....	84
SITES INTERNET.....	86
TABLES CARTES ET GRAPHIQUES.....	87
TABLES DES MATIERES.....	88

INTRODUCTION

La globalisation actuelle de l'économie met les territoires en concurrence, au profit des territoires les plus riches et les plus attractifs.

Conscients de leurs faiblesses, les espaces les plus défavorisés mettent en place des politiques publiques en vue d'une nouvelle attractivité. Nombreux sont les territoires, qui prônent comme atout majeur leur qualité de vie. Celle-ci est devenue l'une des premières composantes du marketing territoriale de ces espaces.

La qualité de vie s'impose donc comme un nouvel enjeu des politiques publiques.

Cette hypothèse nécessite donc une analyse pertinente. En vue de confirmer ou d'infirmer ces dires, nous avons pris le parti de nous intéresser à un espace novateur en termes de politiques publiques l'Espace Atlantique. En effet, depuis une vingtaine d'années, les régions atlantiques mettent en place diverses actions en vue de renforcer leur territoire qui souffrent de leur périphéricité.

Nous pouvons dès à présent nous interroger sur le rôle de la qualité de vie comme nouveau facteur d'attractivité pour l'Espace Atlantique ? Existe-t-il au sein de cet espace des politiques en vue de favoriser un nouvel essor pour l'Espace Atlantique ? Par quels moyens, la qualité de vie s'inscrit-elle dans les politiques publiques ?

En s'appuyant sur l'étude de quatre aires urbaines appartenant à l'Espace Atlantique, nous tenterons d'apporter des réponses à ces interrogations. Ainsi après avoir expliqué dans un premier point en quoi l'Espace Atlantique est novateur en matière de politiques publiques et en quoi l'attractivité du territoire est un enjeu primordial, nous expliquerons dans un deuxième temps, comment la qualité de vie peut en devenir un facteur de cette attractivité ?

Grâce à nos exemples, nous tenterons dans un troisième temps de savoir s'il existe des politiques publiques en faveur de la qualité de vie, propres à l'Espace Atlantique.

CHAPITRE 1 :

L'Espace Atlantique : un espace novateur en termes de politiques publiques

Rapport-gratuit.com 
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Les politiques publiques de qualité de vie s'inscrivent comme un nouvel enjeu majeur pour l'attractivité des territoires. Notre étude a pour but de vérifier cette hypothèse dans un espace novateur en terme de politiques publiques : l'Espace Atlantique.

L'Espace Atlantique est en effet, un espace précurseur dans ses initiatives de partenariat et ses politiques publiques. Il est donc nécessaire de présenter l'Espace Atlantique qui se définit par la présence de l'Océan, où les disparités territoriales sont importantes. Néanmoins il émerge un sentiment d'appartenance et d'identité qui a rapproché ces régions.

I. Ou'est ce que l'Espace Atlantique ?

A. Un espace au dénominateur commun : l'Océan Atlantique

1. Présentation

L'Espace Atlantique a été défini par l'Union Européenne en 2000, en vue de mettre en œuvre le programme INTERREG III, qui s'inscrit dans la perspective de l'application du modèle polycentrique du SDEC.

Il réunit 44 régions dont 43 régions NUTS II¹ et 1 de NUTS I qui appartiennent à la façade atlantique. Au delà de cette condition commune de façade maritime, ces régions possèdent des différences profondes dans leurs caractéristiques physiques, démographiques et économiques, que nous exposerons par la suite.

L'Espace Atlantique s'étend sur plus de 3000 kilomètres entre le nord de l'Ecosse et le sud du Portugal et comprend des archipels et des îles comme les Canaries. Néanmoins il faut souligner que cet espace ne comprend seulement que deux territoires nationaux dans leur totalité qui sont l'Irlande et le Portugal. [BOCK, 2003]

¹ Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques

Il se compose donc des régions suivantes :

- L'Irlande
- Le Royaume Uni : South Western Scotland, Highlands and Islands, Northern Ireland, Unitary Authorities of Wales, West Midlands, Shropshire, Herefordshire, Staffordshire, Cornwall and Devon, Dorset and Somerset, Gloucestershire and Wiltshire, Avon, Worcestershire and Warwickshire, Merseyside, Cheshire, Greater Manchester, Lancashire, Cumbria
- La France: Haute Normandie, Basse Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Poitou-Charentes, Limousin, Aquitaine, Midi Pyrénées
- L'Espagne: Canarias, Castilla y Leon, Andalucia, la Rioja, Pais Vasco, Asturias, Galicia, Cantabria, Navarra
- Le Portugal

L'Espace Atlantique se caractérise par sa périphéricité [MORVAN, 1996], qui est aujourd'hui renforcée par l'élargissement des frontières de l'Union Européenne vers l'est.

La présence de sa façade maritime se présente donc comme un aspect majeur de l'Espace Atlantique, mais ce dernier ne peut se définir par ce seul dénominateur.

En effet, compte tenu de sa dimension, cet espace ne peut être qu'hétérogène et il offre de ce fait, une diversité de situation géographique et socioéconomique, qui n'est pas liée à la seule présence de la mer.

Carte n°1 : Les régions de l'Espace Atlantique



Source : Rapport du SDEA

2. Les caractéristiques économiques

L'Espace Atlantique est sujet à une certaine fragilité économique par rapport au reste du territoire européen, qui cumule de nombreux atouts aux dépens des régions périphériques.

En effet, en analysant les données européennes, il ressort que le PIB (Produit Intérieur Brut)² par habitant de l'ensemble des régions de l'Espace Atlantique est inférieur à la moyenne communautaire. Celui-ci atteint seulement 84,5% de la moyenne européenne.

Cependant les disparités interrégionales au sein de l'Espace Atlantique sont très importantes. Les régions portugaises ainsi que la Galice atteignent sensiblement un PIB par habitant de 75% de la moyenne communautaire. A contrario d'autres régions comme l'Irlande du Sud possèdent un PIB par habitant supérieur à 100% de la moyenne communautaire voir même pouvant atteindre les 125%³. [CRPM, 2002]

Concernant le taux de chômage, l'Espagne détient le taux le plus élevé d'Europe. Il est vrai que le taux moyen d'activité de la population en 2003, atteint 56,5%. En comparaison avec la moyenne communautaire, il apparaît que l'Irlande et les régions françaises dépassent le taux moyen de 10%, alors que les régions anglaises et le Portugal ont un taux inférieur.

Si l'on prend en considération les différents secteurs économiques, le poids du secteur primaire reste très élevé. L'agriculture et la pêche sont des activités dominantes avec de fortes spécialisations.

L'agriculture et la polyculture sont des secteurs stratégiques pour l'Espace Atlantique. Ces secteurs représentent 8,6% de la population active des régions atlantiques soit le double de l'Europe des quinze dont la moyenne atteint 4,28%⁴.

Le niveau d'emploi agricole y est donc encore très élevé, avec des taux supérieurs à la moyenne européenne dans presque toutes les régions, exceptées dans les zones urbaines où le poids du secteur des services est plus important.

² Le PIB est considéré comme un indicateur de richesse des territoires

³ Données extraites du rapport final du SDEA

⁴ Données extraites du SDEA

Néanmoins, il faut souligner que même si l'Espace Atlantique concentrent plus d'un quart des terres agricoles européennes, la production reste relativement faible (20% du chiffre agricole européen).

L'activité liée à la pêche est également importante et représente la moitié de la production européenne. Les quantités pêchées en poids, la taille de la flotte et les effectifs sont conséquents. Cette prospérité s'explique par la proximité de la façade maritime où les zones de pêches sont nombreuses. Néanmoins, ce secteur est aujourd'hui en situation de crise en matière de rendement et d'emploi, du fait d'une régulation communautaire qui vise à réduire les quantités pêchées.

Le secteur secondaire est quant à lui, fortement diversifié et marqué par une industrie traditionnelle, subordonnée à l'industrie manufacturière tel que le textile ou l'exploitation de minerais. Après l'examen des structures sectorielles, il ressort que l'Espace Atlantique présente des dominantes en :

- transformation des minerais et métaux
- raffinage de pétrole et la pétrochimie
- IAA
- Industrie de textile et d'habillement
- le bois et l'ameublement
- la construction de moyen de transport (Airbus)

Enfin le secteur tertiaire reste sous représenté avec un taux d'actif de 64% qui est inférieur à la moyenne de l'Europe des quinze, qui est de 66,5%.

L'Espace Atlantique est donc marqué par une industrie de main d'œuvre et à contenu technologique limité, expliquant que les régions essaient aujourd'hui de faire preuve de diversification.[CRPM,2005]

De plus étant confrontées à des reconversions difficiles, ces régions doivent inventer un nouvel urbanisme pour renouveler leurs images et redevenir attractives aux yeux des investisseurs.

L'Espace Atlantique se caractérise donc par des spécialisations régionales en termes d'activités avec :

- des régions à dominante agricole comme le Nord Ouest de l'Irlande, la région de Liverpool au Royaume Uni
- des régions exclusivement industrielles comme le Pays Basque
- des régions à dominante industriel et tertiaires notamment en Angleterre
- des régions à dominante de services tel que les régions du Pays de Galles
- des régions à fortes spécialisations agricoles et tertiaires tel qu'en Ecosse

Les territoires à dominantes agricoles et industrielles sont aujourd'hui confrontés à des difficultés de développement contrairement à des espaces où les tissus productifs sont plus diversifiés.

Ces spécificités propres à l'Espace Atlantique expliquent fortement le faible taux d'intégration de ces régions dans une Europe des quinze des plus compétitives. Les régions atlantiques sont ainsi confrontées à de forts handicaps qui induisent un retard de développement par rapport aux régions centrales de l'Europe. De plus, l'Etude Stratégique réalisée par la CRPM, [CRPM, 2000], montre bien les difficultés des régions atlantiques à attirer des investissements et des entreprises.

Au-delà de ses caractéristiques économiques, l'Espace Atlantique possède des spécificités propres concernant l'aménagement de son territoire notamment par son système urbain, sa population et son accessibilité. Il nous paraît important de les identifier.

3. Population, systèmes urbains, accessibilité

L'Espace Atlantique se caractérise par sa faible densité de population, comme le souligne Jean Paul Carrière « la façade occidentale de l'Europe apparaît globalement peu urbanisée, et son organisation urbaine est peu équilibrée ». [CARRIERE, 2002]

Représentant 28% du territoire européen, l'Espace Atlantique ne compte que 73 millions d'habitants soit, un sixième de la population européenne. La densité est donc peu élevée et atteint sensiblement 96 habitants par km² en 2002, contrairement à une moyenne communautaire de 119,80⁵ habitants par Km².

De plus, l'Espace Atlantique présente de fortes disparités selon ses régions, car les régions à forte densité sont peu nombreuses et fortement concentrées. Ainsi, les Highlands et les îles écossaises ont une densité d'à peine 9 habitants par kilomètre carré, alors que les régions urbaines et industrielles de Manchester, du Pays Basque, de Madrid ou encore de Lisbonne ont des densités qui dépassent largement la moyenne communautaire.

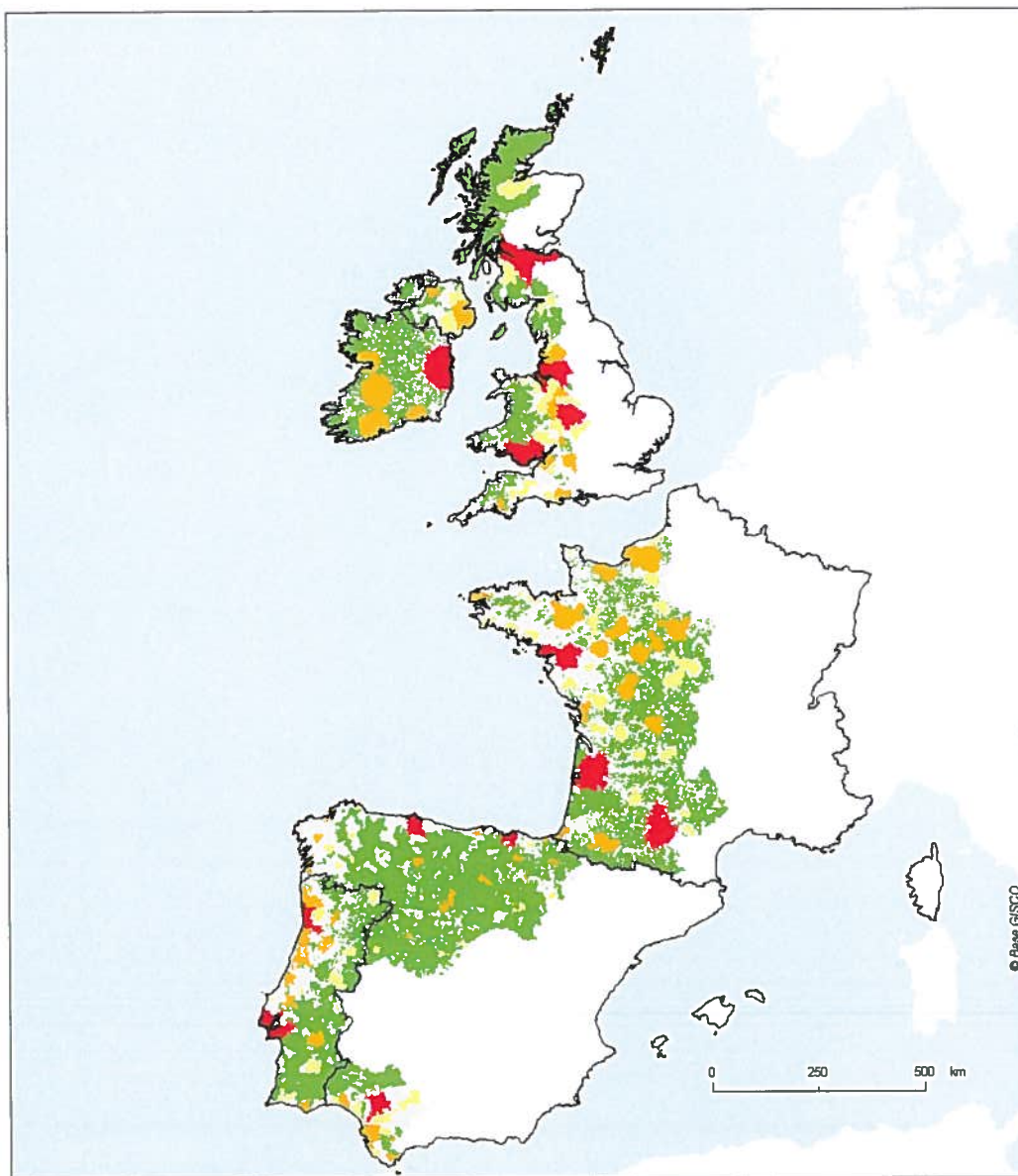
L'Espace Atlantique apparaît donc comme un espace peu dense où la hiérarchie urbaine est déséquilibrée. La particularité de l'Espace tient dans le fait qu'il ne compte seulement, que trois villes de plus d'un million d'habitants, qui sont Madrid, Lisbonne et Glasgow, mais aucune villes françaises.[BOCK,2003]

Une dizaine de villes rassemblent entre 500 000 et un million d'habitants, alors qu'on dénombre une vingtaine de villes intermédiaires entre 500 et 100 000 habitants. Le rôle majeur de ces dernières dans la structure urbaine de l'Espace Atlantique, justifie notre choix d'étude que nous exposerons par la suite.

L'Espace Atlantique se caractérise donc par une sous métropolisation où le rayonnement des aires urbaines au sein de l'Europe reste peu significatif.

⁵ Données extraites du SDEA

Carte n°2 : Les structures urbaines de l'Espace Atlantique



aire métropolitaine

aire urbaine intermédiaire

ville moyenne

espace rural structuré

espace rural à faible densité

Source : Experts projet SDEA

© IAAT 2005

Source : Rapport SDEA 05

Enfin le système de transport de la zone possède plusieurs particularités. La situation géographique périphérique implique en effet, des difficultés de connexion avec les grands réseaux de transports européens. De plus, l'Espace étant longitudinal, avec de nombreux reliefs, les liaisons inter-zone sont extrêmement difficiles. Certaines zones restent encore difficiles d'accès (Irlande, Ecosse, intérieur de l'Espagne).

L'Espace Atlantique présente donc des caractéristiques urbaines très spécifiques avec la présence de nombreuses villes moyennes dites plus « humaine ». Il ressort également que l'existence de fragmentations territoriales qui constituent d'importants handicaps pour le développement et l'aménagement du territoire. En effet, les régions atlantiques accusent un retard par rapport aux régions centrales de l'Europe dite « la Banane Bleue ».

Comme nous venons de le voir, l'Espace Atlantique, possèdent des caractéristiques territoriales, économiques et urbaines qui lui confèrent des spécificités propres et de nombreux atouts, à valoriser.

B. L'Espace Atlantique : un espace à fortes potentialités et faiblesses

L'Espace Atlantique dispose de fortes potentialités de natures diverses. Sa position stratégique entraîne de nombreux liens avec les pays extérieurs à l'Union, pour des raisons historiques ou plus simplement des raisons économiques (importance des ports, des échanges commerciaux) qui sont de réels potentiels de développement.

D'autre part, le maillage urbain, avec peu de grands centres mais un vaste réseau de villes moyennes, devient un atout favorable à prendre en considération dans les questions d'aménagement du territoire pour les années à venir.[ROUAUD,2000]

Enfin, l'Espace Atlantique possède un fort potentiel naturel et culturel qui reste latent. Son riche patrimoine naturel, varié et de grande qualité, est la conséquence de reliefs marqués (côtes escarpées en Ecosse, en Irlande ou en Galice, dunes en Aquitaine ou au Portugal...) et de climats divers.

Ce patrimoine naturel est d'autant plus mis en avant que l'Espace Atlantique possède de nombreux parcs qu'ils soient nationaux, naturels ou des réserves. Le milieu rural, bénéficie également d'un attrait particulier puisqu'il se compose de paysages variés : le littoral, la montagne, les plaines...

La mise en valeur de cet environnement naturel s'inscrit dans le respect des principes du développement durable, qui constitue un des grands enjeux de l'aménagement de l'Espace Atlantique. [CRPRM, 02] Elle pourrait donc s'articuler avec la politique de promotion de grands sites patrimoniaux dont les régions atlantiques sont particulièrement bien dotées.

Le patrimoine culturel est en effet, remarquable par sa richesse. L'héritage des époques préhistoriques, celtiques ou encore romaines ainsi que le patrimoine militaire avec les fortifications ou les châteaux sont nombreux. S'ajoutent également le patrimoine maritime (phares...), mais aussi religieux avec des lieux de pèlerinage reconnus tels que le chemin de Saint Jacques de Compostelle ou Lourdes. L'architecture, les musées et les manifestations culturelles sont autant d'atouts de l'Espace Atlantique.

Néanmoins, l'Espace Atlantique souffre de sa position géographique excentrée par rapport au reste du territoire de l'Union Européenne. Il se caractérise comme un espace isolé des centres de décisions et de richesses économiques de l'Union Européenne. Cette situation est d'autant plus renforcée par la faiblesse de son armature urbaine.

L'essor du secteur primaire, des secteurs industriels encore archaïques et des structures tertiaires insuffisamment développées, sont autant d'éléments, qui mettent à mal l'intégration des régions atlantiques au sein du modèle concurrentiel européen. D'autre part, l'Espace Atlantique possède un faible réseau de connexions avec les autres régions européennes, ce qui est un obstacle pour son développement.

La région atlantique est donc défavorisée pour son intégration au sein de l'Union Européenne, particulièrement prépondérante au moment de l'ouverture des frontières aux pays de l'Est de l'Europe, ces derniers engendrent de nouvelles concurrences notamment agricoles.

Les régions atlantiques accusent donc un retard certain en terme de développement en comparaison au reste du territoire européen. De plus, malgré d'importantes richesses naturelles, les régions atlantiques bénéficient d'une faible renommée internationale.

Conscientes de leurs faiblesses, les régions atlantiques décident donc de se rassembler en vue de promouvoir leurs intérêts pour leur intégration au sein de l'Union Européenne. L'Espace Atlantique devient donc « un espace de projet » [BEAUCHARD, 1995] où la volonté commune est de répondre à sa position périphérique au sein de l'Union Européenne.

Cet espace est aujourd'hui un vaste terrain d'étude pour toutes les problématiques concernant la façade atlantique. Notre travail pourra éventuellement s'inscrire en complément des travaux du centre de recherche VST, qui a coordonné sous la direction de Mr JP Carrière, le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique. Ce travail trouve donc une cohérence et une légitimité parmi les autres travaux

Les régions atlantiques ont donc souhaité se rassembler pour porter leurs intérêts communs devant l'Union Européenne. Cette volonté a été plus que novatrice et impose donc un rappel de la construction de l'Espace Atlantique. Nous nous interrogerons donc sur la création de cet espace ainsi que les actions politiques mises en places.

II. L'Espace Atlantique : un espace précurseur en termes de politiques communautaires

A. Une volonté commune de s'unir

C'est en 1973 qu'a lieu à Saint Malo, la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM). Réunissant 23 régions, ayant pour point commun leur façade maritime et leur éloignement du centre stratégique de l'Europe, la CRPM invite celles-ci à collaborer et promouvoir leurs intérêts communs.

A la suite de ce rassemblement est créée la CRPM, pour établir une action commune visant à défendre leurs revendications au sein de l'Europe. Nous assistons alors à la première prise de conscience d'une périphéricité commune, que Yves Morvan souligne dans « l'Entreprise atlantique » [MORVAN, 1996].

« Les régions d'Europe ne se connaissent pas. Elles se découvrent et décident d'agir ensemble pour obtenir une politique de développement de la périphérie (rééquilibrage du marché commun) en exploitant la création du nouveau fonds de développement régional. Un dialogue direct s'installe entre les régions, la Commission et le Parlement européen, avec le soutien du Conseil de l'Europe qui met en garde contre le risque d'une "Europe Seconde". »

La CRPM compte aujourd'hui 112 membres. Les objectifs de la CRPM reposent sur deux principes :

- d'unir les régions de la périphérie pour faire face aux grandes régions dynamiques de l'Europe centrale
- de promouvoir des actions communes.

La CRPM exprime donc au travers d'une Charte commune, le souhait d'un développement de ces régions pour :

« Réduire les effets de leur périphéricité et valoriser, par la coopération interrégionale, les complémentarités qui sont les leurs, notamment pour tout ce qui a trait au domaine maritime et plus généralement à tout ce qui touche l'aménagement du territoire ».

C'est en 1989, que se constitue la Commission de l'Arc Atlantique qui a pour projet novateur d'avoir l'ambition de développer et d'aménager son territoire, mais à la dimension européenne.

Les régions atlantiques souhaitent que leurs espaces deviennent « un vrai noyau attractif ».

Les actions à encourager portaient notamment sur :

- la réalisation d'infrastructures et de moyens de communication terrestres, aériens et maritimes, dans le but de favoriser le développement de ces régions
- la réalisation de grands projets industriels s'appuyant sur les infrastructures de la façade maritime, en vue de valoriser leur fonction portuaire et de contribuer au développement des zones intérieures
- le valorisation des ressources endogènes avec la création de réseaux d'acteurs notamment dans les secteurs de la recherche, de la formation du tertiaire performant, etc.
- le renforcement des relations de l'Arc Atlantique avec les autres régions européennes
- la mise en valeur du potentiel touristique
- le maintien des marchés financiers de la façade atlantique
- la protection de l'environnement pour que ces régions conservent une qualité de vie attractive.

Ce partenariat a été possible grâce aux Fonds Structurels Européens par le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) et aux Fonds de Cohésion, accordés aux régions atlantiques. L'Arc Atlantique a donc permis de coordonner des actions communautaires.

Le FEDER est créé en 1975 et constitue l'un des quatre fonds structurels de l'Union, aux côtés du fonds social européen (FSE, créé en 1960), du fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA, créé en 1962), de l'instrument financier pour la pêche (IFOP, créé en 1993) et du fonds de cohésion (créé en 1993).

Il a pour but premier de promouvoir la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne à travers des actions visant à réduire les inégalités territoriales. Les fonds structurels fonctionnent par rapport aux objectifs prioritaires régionalisés ou à des initiatives précises.

Le programme INTERREG pourra donc se concrétiser dès 1990, grâce au FEDER. Le Programme INTERREG a pour but de fixer des orientations pour la mise en œuvre du volet de coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale en matière d'aménagement du territoire. C'est une démarche novatrice au sein de l'Europe.

C'est au cours du Programme INTERREG II, volet C portant sur la coopération transnationale que sept aires géographiques ont été retenues par l'Union européenne, les Etats et les régions dont un "Espace Atlantique".

L'Espace Atlantique devient alors une entité propre, mais surtout un « espace projet ». Celui-ci prend donc toute sa légitimité. Il est désormais au regard de l'Europe un espace économique à part entière.

L'Espace Atlantique de la Commission européenne ne se superpose pas pour autant à l'Arc Atlantique. Il s'agit d'un espace plus vaste. Ainsi l'Espagne a raccroché quelques régions intérieures : La Rioja, Castilla y Leon, Andalusia pour Interreg II C/Huelva pour Interreg III.[BOCK, 2003]

La stratégie de coopération transnationale dans l'Espace Atlantique repose sur un certains nombres d'objectifs, en vue d'une véritable cohésion et de développement durable.

Les objectifs sont les suivants :

- promouvoir la cohésion économique et sociale de la zone par l'intégration et la coopération,
- promouvoir le développement durable et profiter des avantages comparatifs fournis par l'environnement en valorisant les ressources endogènes,
- promouvoir les conditions de compétitivité de la zone,
- faire face aux problèmes de périphéricité, développer les moyens de transports et de communications.

Les priorités de la Commission de l'Arc Atlantique qui ont été définies ultérieurement s'inscrivent dans ce programme.

Arrivé à son terme en 1999, INTERREG II est prolongé pour la période 2000 - 2006 par INTERREG III. L'objectif principal reste le renforcement de la coopération des régions afin de promouvoir le développement équilibré et son intégration au territoire européen.

Le Programme INTERREG III est constitué de trois volets :

- volet A: le développement intégré entre les régions frontalières;
- volet B: l'intégration territoriale harmonieuse dans toute la Communauté, ou coopération transnationale;
- volet C: l'amélioration des politiques et des techniques pour le développement régional et la cohésion au travers d'une coopération transnationale et interrégionale.

Au travers de ce programme, notamment avec le volet C, l'Espace Atlantique va pouvoir traduire sa volonté de réduire ses inégalités territoriales. Nous observons donc une réelle volonté de rassemblement novatrice au sein de l'Union Européenne. Ces actions ont permis de mettre en place une logique de travail commune et de s'affirmer grâce à des actions stratégiques.

Nous pouvons alors nous interroger sur les actions mises en œuvre pour renforcer le territoire de l'Espace Atlantique dans son organisation spatiale, sociale et économique et permettre de ce fait, une nouvelle attractivité du territoire.

B. Le SDEA : une vision spatiale de l'Espace Atlantique

Le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique est un document présentant les orientations stratégiques à prendre en considération pour le développement de l'Espace Atlantique, dans le but de mieux se positionner au sein des politiques communautaires.

Le SDEA a pour objectifs de repérer les jeux d'acteurs, les coopérations et les politiques à mettre en œuvre aux différents échelons pour faire de ce territoire l'un des espaces de croissance durable du continent.[CRPM,2002]

En d'autres termes, il a pour finalités de renforcer l'attractivité de l'espace et peut donc être un exemple de politiques à suivre.

Les recommandations du SDEA s'inscrivent à deux échelles territoriales ⁶:

- Macro : avec le développement de politiques de coopération interrégionale et transnationale

- la maritimité
- le développement durable des espaces ruraux atlantiques
- le renforcement des réseaux de coopération et d'échanges d'expériences et de bonnes pratiques

- Méso : avec l'articulation des sous espaces moteur et des sous espaces d'intégration au sein d'espaces de développement et de projet

- renforcer les différents niveaux de l'armature urbaine
- favoriser le développement et le désenclavement des espaces ruraux à faible densité
- favoriser de meilleures articulations entre les différents sous espaces atlantiques

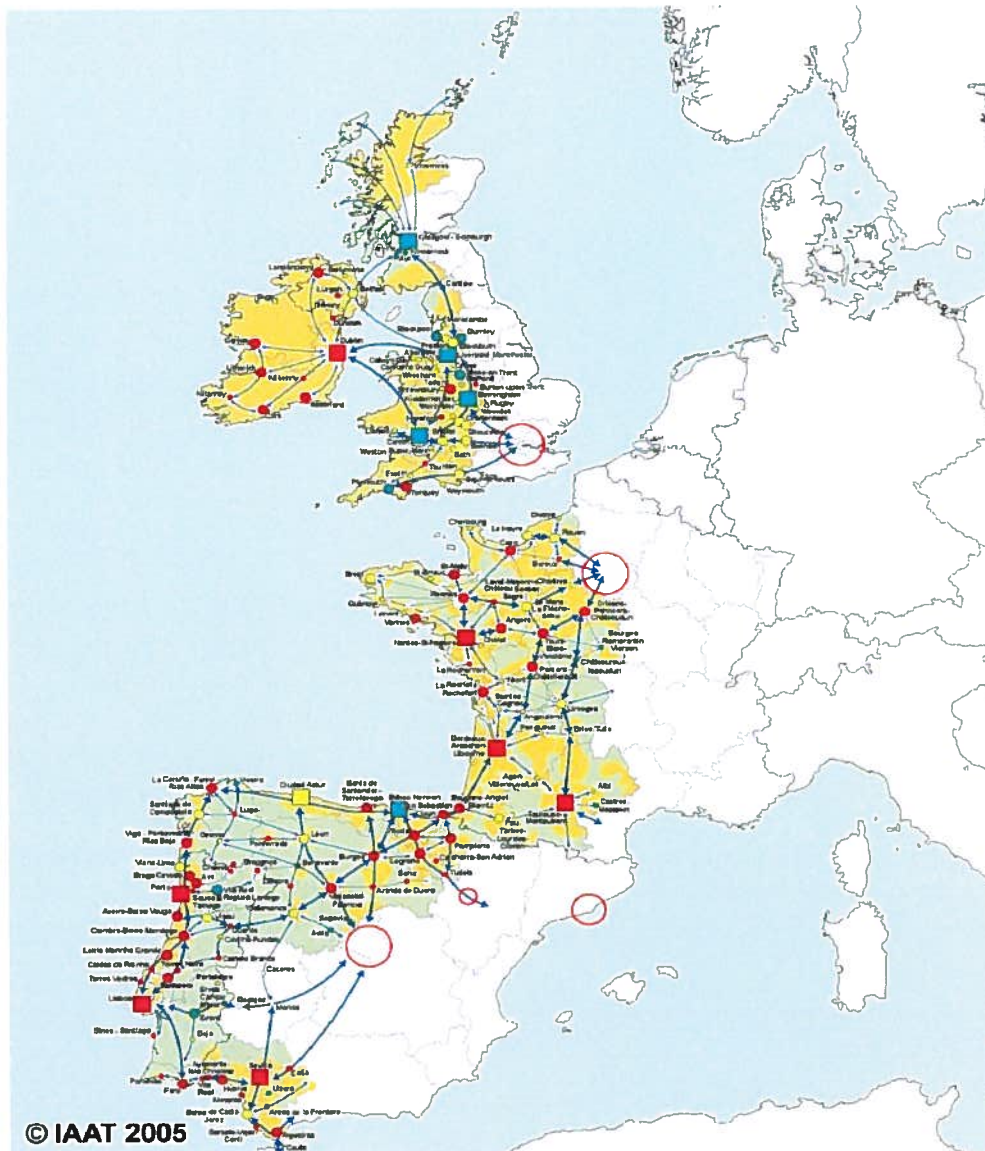
⁶ Extrait du rapport final du SDEA de juin 2005 à Porto

Le SDEA recommande pour chaque sous espaces des actions sectorielles :

- améliorer l'accessibilité interne et externe
- développer la recherche et le développement et l'innovation en tant que dimension clef de la compétitivité des territoires
- mettre en valeur l'environnement et accroître la prévention des risques

Le SDEA encourage donc des implications en termes d'actions politiques, qui ont pour but de renforcer l'Espace Atlantique en termes économique, social et territorial. Il est sous entendu au travers de ces différents enjeux, que l'Espace Atlantique a comme volonté de rendre son territoire attractif. Ceci nous amène à nous demander quelles ont été les politiques mises en place dans ce sens.

Carte n° 3 : les dynamiques démographiques des systèmes urbains



Source : Rapport SDEA 2005

Dynamique démographique des systèmes urbains

- ville moyenne
- système intermédiaire
- aire métropolitaine
- croissance de population
- équilibre
- diminution de la population

Principaux axes d'échange*

- flux dominant
- flux intermédiaire
- flux secondaire

Dynamique démographique

- espaces en croissance
- espaces moins dynamiques

* Les principaux axes d'échanges résultent de l'analyse croisée des migrations pendulaires, des axes de transports routiers, ferroviaires et aériens.

Source : Experts nationaux - Instituts statistiques nationaux

C. L'Espace Atlantique avant-gardiste dans la mise en place de politiques sectorielles pour renforcer l'attractivité de son territoire

Dans le cadre d' INTERREG III B, l' Espace Atlantique tout en respectant les dispositions et les réglementations communautaires, a préconisé diverses actions politiques :

- Politique en faveur des PME

Dans le cadre du Programme INTERREG III B, l'Espace Atlantique encourage conformément à la politique des PME de l'Union Européenne, la promotion d'un marché unique et l'accroissement de la compétitivité.

Cette politique a institué plusieurs priorités :

- la priorité A : Structuration polycentrique de l'espace et développement de pôles de compétence
- la priorité B : Amélioration de l'accès à la société de l'information

Les objectifs principaux reposent sur la création d'entreprises, la promotion d'un environnement permettant l'innovation et le changement, qui garantiraient aux entreprises l'accès aux différents marchés.

Il a donc été établi des orientations et des actions pour l'emploi, pour la formation de qualité des chercheurs et du personnel technique, en favorisant l'intégration, la mobilité et l'échange de personnel scientifique dans les Centres de Recherche et les Centres productifs pour la diffusion et l'échange de connaissances.

La réalisation de ces projets seront possibles grâce aux aides accordées au titre du Programme d'INTERREG III B Espace Atlantique.

- Une politique en faveur du monde rural

L'économie rurale est particulièrement importante dans tout l'Espace Atlantique. A l'heure des changements de la politique communautaire et les nouveaux défis de l'agriculture européenne, l'Espace Atlantique doit s'adapter et a donc pris en considération ces faits, dans ces orientations politiques.

Ces changements toucheront, non seulement les marchés agricoles, mais également les économies locales des zones rurales. La réforme engagée avec l'Agenda 2000 prend en compte l'évolution de ces dernières années, les besoins du monde rural, les attentes de la société et les impératifs environnementaux, et envisage une agriculture européenne compétitive.

La nouvelle politique de développement rural répond aux nouveaux défis. En tant qu'élément fondamental du modèle agricole européen, elle a pour objectif d'établir un cadre cohérent et durable qui garantisse le futur des zones rurales et qui contribue à la création d'emplois.

Dans ce contexte, l'Espace Atlantique encourage :

- La promotion de l'environnement, la gestion durable des activités économiques et des ressources naturelles.
- La gestion intégrée des zones côtières, avec des initiatives visant à la restructuration des secteurs de la pêche et de l'aquaculture.

La volonté de l'Espace Atlantique de proposer des actions politiques dans le cadre d'INTERREG III est donc indéniable. Néanmoins conscientes de renforcer leur attractivité, les régions atlantiques engagent aujourd'hui de vraies réflexions dans ce sens.

Ces deux exemples de politiques montrent bien la volonté des régions atlantiques pour rendre leur espace attractif et concurrentiel face aux autres régions de l'Union Européenne.

Ces politiques sont aujourd'hui actées et sont reconnues pour leur portée. C'est pourquoi face à ces résultats positifs, l'Espace Atlantique oriente ces actions vers d'autres politiques renforçant au mieux sa position économique et son attractivité au sein de l'Union Européenne.

Nous sommes aujourd'hui face à une volonté réelle de ces régions d'établir des actions en faveur de l'attractivité territoriale. Mais quels en sont les enjeux ? Quelles sont les actions envisagées ?

III. Les prémices de politiques en faveur de l'attractivité de l'Espace Atlantique

A. L'attractivité ; nouvel enjeu des régions atlantiques

L'Espace Atlantique possède de nombreux atouts que le professeur Beauchard en 1994 résume par ces mots : « la Mer, l'espace et les hommes ».

Cet espace présente une diversité de territoires, de milieux entre les espaces littoraux ou montagnards. L'environnement naturel et urbain est connu et reconnu par ses sites tels que : le Golfe du Morbihan, les dunes du Pilat ou la Vallée de la Loire.

L'Espace Atlantique offre ainsi à la population, un cadre de vie attrayant grâce à un environnement favorable. Cette qualité de vie est d'autant plus mise en exergue que l'Espace Atlantique possède un maillage urbain de villes moyennes dites plus « humaines ».

Ces éléments naturels et urbains sont souvent perçus comme des facteurs d'attractivité décisifs qui séduisent et retiennent les activités, les entreprises et les populations. En effet, de part ses caractéristiques propres, l'Espace Atlantique exerce un effet d'attraction plus ou moins fort, permettant l'essor d'un dynamisme certain du territoire [CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAUX DE L'ESPACE ATLANTIQUE, 2001].

Cette propension se vérifie au travers des chiffres de l'INSEE de 99 et 2004, sur les migrations de populations.

En effet, les régions atlantiques ont aujourd'hui pour ambition de renforcer cette attractivité aux moyens de stratégies prioritaires. L'enjeu est de taille puisqu'il permettrait de drainer de nouveaux investisseurs et dynamiser le territoire pour que ce dernier soit des plus concurrentiels au sein de l'Europe des quinze.

Nous pouvons dès à présent, nous interroger sur les stratégies développées pour armer l'Espace Atlantique, de nouvelles conditions d'attractivité. Celles-ci font l'objet du rapport sur « l'Avis Interregional sur la prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques ».

B. Des actions concrètes pour l'attractivité de l'Espace Atlantique

La mise en place de stratégies politiques en faveur de l'attractivité de l'Espace Atlantique est en pleine émergence. En effet, face aux risques de dévitalisation des zones rurales ou industrielles, à la remise en question des spécialisations régionales, il apparaît nécessaire de trouver des facteurs d'attractivité qui concilient les logiques économiques, écologiques, sociales et culturelles.

L'un des objectifs premier est de valoriser les atouts endogènes des régions atlantiques, organiser les atouts durables de ces espaces, préserver les espaces naturels et urbains dans une logique de développement durable, dans les régions atlantiques et en anticiper les évolutions.[CRPM,02]

Suite aux scénarios envisagés dans ce rapport, il apparaît très nettement que la qualité de vie influe positivement sur l'image d'un territoire. En effet, la qualité de vie devient un des principaux facteurs pour le choix d'implantation des entreprises et des populations ou encore pour les lieux de résidences des retraités et des étudiants.

Les régions atlantiques se doivent donc de promouvoir et de renforcer leurs atouts qui reposent sur une richesse environnementale ou encore culturelle.

Le rapport cité précédemment met en évidence que la qualité de vie peut constituer un facteur de différenciation territoriale remarquable par rapport aux autres régions d'Europe. Celui-ci préconise donc la poursuite d'une politique d'aménagement du territoire, fondée sur un modèle de « qualité de vie humaine, conviviale et moderne » pouvant ainsi contribuer, par différenciation, à l'attractivité des espaces atlantiques.[HENO,2001]

L'Espace Atlantique apparaît donc bénéficié d'une forte attractivité que les acteurs locaux souhaitent renforcer. Ces derniers encouragent donc des actions dans ce sens, ces régions étant conscientes que l'attractivité d'un territoire et sa dynamique économique sont étroitement liées.

L'Espace Atlantique se caractérise par sa périphéricité économique et géographique. Face à une Europe centrale des plus dynamique, les régions atlantiques accumulent de nombreuses faiblesses et retards.

Face à ce constat, les régions atlantiques ont pris l'initiative de s'unir pour défendre leurs intérêts communs. Afin de réduire ces disparités et permettre de redonner à l'espace une vraie dynamique, plusieurs actions ont été engagées comme la réalisation du SDEA.

Le devenir de l'Espace Atlantique repose sur de nouveaux facteurs d'attractivité permettant d'attirer les investissements et la population. Cet objectif est devenu prioritaire pour ces régions. Mesurant leurs atouts naturels et patrimoniales, elles décident donc de faire de la « qualité de vie », l'un des vecteurs premiers des facteurs d'attractivité.

En effet, les régions atlantiques assoient leur marketing territorial sur une qualité de vie propre à leur espace. Dans les discours politiques, les plaquettes de communications, elles prônent cet attribut. Ces actions confirment l'enjeu de la qualité de vie pour les politiques publiques en faveur de l'attractivité de l'Espace Atlantique.

Néanmoins plusieurs interrogations surviennent à l'évocation de ce terme : qu'est ce que la qualité de vie ? Quels sont les indicateurs de mesures ? Quelles sont les politiques de qualité de vie ?...C'est ce que nous allons tenter d'expliquer pour vérifier dans une troisième partie s'il existe une politique spécifique sur l'Espace Atlantique.

CHAPITRE 2 :

L'émergence de la notion de qualité de vie

La qualité de vie est une des composantes de l'attractivité d'un territoire. En effet, ce terme est récurrent au sein des discours politiques, mais sa définition par la population reste parfois confuse. Il s'agit donc pour nous d'analyser ce concept et d'en comprendre les enjeux pour déterminer, de ce fait les politiques qu'il engendre.

I. La qualité de vie un concept pluridisciplinaire et multidimensionnel

A. La genèse du concept

La qualité de vie est un terme aussi large que subjectif. Comme le cite J.B. Souligne, en 1986, « l'expression de qualité de vie est employée de façon tellement récurrente que toute signification précise s'est perdue dans la multitude d'emplois ».

S'intéresser à la qualité de vie, chercher à l'appréhender nécessite donc de s'interroger sur ce concept.

Couramment utilisée, la notion de « qualité de vie » exprime une réalité complexe, notamment dans les villes, où elle a pris depuis une vingtaine d'années, une importance considérable.

La constitution progressive de la civilisation urbaine a amené à réfléchir aux modes d'organisations architecturales, urbanistiques ou environnementales susceptibles de garantir, de protéger et de créer les meilleures conditions d'harmonie de la vie sociale et collective.

La genèse du concept s'instaure à partir de l'évolution des aspirations des citoyens et de leurs conditions matérielles, face au phénomène de banlieue et du pavillonnaire qui se sont développés, depuis une cinquantaine d'années.

L'origine de la difficulté des villes est à chercher dans les mauvaises conditions de vie quotidiennes engendrées par une urbanisation massive des années soixante. Le besoin de logements, dans un contexte d'urgence à entraîner une négligence dans la qualité architecturale, urbanistique ou encore d'intégration au reste de la ville.

La ville est donc devenue au cours des années un lieu d'insatisfaction certain. Son image s'est vue détériorée par diverses pollutions, nuisances et sentiments d'insécurité. Le mal de vivre urbain s'est aggravé et renforcé d'autant plus par le développement des banlieues. L'environnement devient alors dévalorisant pour ses habitants. Plusieurs enquêtes IFOP des années soixante dix confirment ces propos.

En effet, le constat réalisé indique que la population interrogée est particulièrement sensible aux problèmes de pollution (air, eau...), de nuisances quotidiennes (bruit, encombrements, déchets,...). Les bruits et la pollution sont les deux nuisances majeures ressenties par les populations et contribuant au renforcement du sentiment de rejet de la vie urbaine.

De la conjugaison entre l'élévation du niveau de vie et les problèmes posés par la vie urbaine naît donc une nouvelle préoccupation, celle de la qualité de vie.[TOBELEM-ZANIN,1995]

La notion de qualité de vie n'est donc pas un concept récent. Il émerge en effet de réalités urbaines négatives et d'aspirations nouvelles de la population. Dès lors la qualité de vie est évoquée régulièrement comme une exigence urbaine. Cependant ce terme reste relativement vaste et il est nécessaire de le définir et de le circonscrire.

B. Essai de définition du concept de qualité de vie

Aujourd'hui, la qualité de vie est un vocable qui fait partie du langage commun. Elle est utilisée aussi bien par les associations d'habitants, comme leitmotiv de la défense du cadre et des conditions de vie, que par la sphère politique comme élément fédérateur de communication ou par les institutions internationales comme objectif d'action. [INSEE, 2002]

On perçoit que la notion doit être multidimensionnelle, évolutive et sans doute subjective. Des experts peuvent nous proposer une définition de la qualité de vie urbaine, mais seront-ils d'accord sur ses contours?

D'autre part, les grands magazines d'informations en proposent également en publiant régulièrement un palmarès des agglomérations sur le sujet. Cependant, que faut-il en penser quand d'une année sur l'autre une partie de la grille d'évaluation change...

Néanmoins il est nécessaire d'analyser les différentes définitions qui ont été accordées à la notion de qualité de vie depuis ces quarante dernières années et d'en apprécier l'étendue à l'instar de : l'OCDE (cadre de vie, modes de vie, niveau de vie,...), de l'expression d'un sentiment général de bonheur (comme l'UNESCO) ou d'un complet bien-être physique, mental et social (comme l'OMS). De même les Nations Unies expriment au travers de l'indice du développement humain, la qualité de vie.

Dès 1959, Harland interprète la qualité de vie comme un synonyme de vie agréable, de bien être social et de protection sociale.

Puis en 1973, Dalkey et Rourke, définissent la qualité de vie comme un sentiment personnel de bien être, la satisfaction ou l'insatisfaction de la vie, son bonheur ou son malheur.

En 1983, Ley définit la qualité de vie d'un urbain, comme le produit d'un certain nombre d'opportunités permettant de conserver les aspirations les plus importantes pour son bien être. En 1984, Pacione met en évidence que ce concept n'est pas « qu'une simple accumulation de biens matériels ».

En 1995, Tobelem-Zanin, considère que ce concept est lié aux éléments environnementaux, économiques, ou encore sociaux culturels. En 1998, les travaux de Heramnd, Siméone et Verquerre font apparaître une nouvelle définition reposant sur les espaces verts, le réseau urbain, la sécurité, les relations sociales et l'attachement au lieu.

Parallèlement aux chercheurs, de grandes organisations internationales ont tenté de définir ce concept. L'OMS, par exemple, estime que la qualité de vie est dépendante de son environnement naturel.

L'OCDE considère quant à elle, que la qualité de vie est liée aux équipements et à leur accessibilité. Enfin le CREDOC détermine la qualité de vie comme une approche purement individuelle.

Les diverses définitions convergent dans le fait que, la qualité de vie est mesurable, mais une divergence apparaît quant aux indicateurs.

C'est pourquoi en 1999, la Commission Européenne organise la conférence de Barcelone. Elle constate la nécessité d'établir un système d'indicateurs locaux et régionaux de la qualité de vie, destiné à informer la décision politique.

Face aux différentes appréciations des chercheurs et scientifiques, il semble émerger des définitions récurrentes. La qualité de vie, qui apparaît comme un concept multidimensionnel, est la convergence des notions de « cadre de vie » et « d'environnement ».

Parler de la qualité de vie, c'est faire référence au cadre de vie, de l'environnement et de bien être. L'association la plus récurrente au concept est l'identification à un développement harmonieux et qualitatif du territoire.[DAGNAUD,1977]

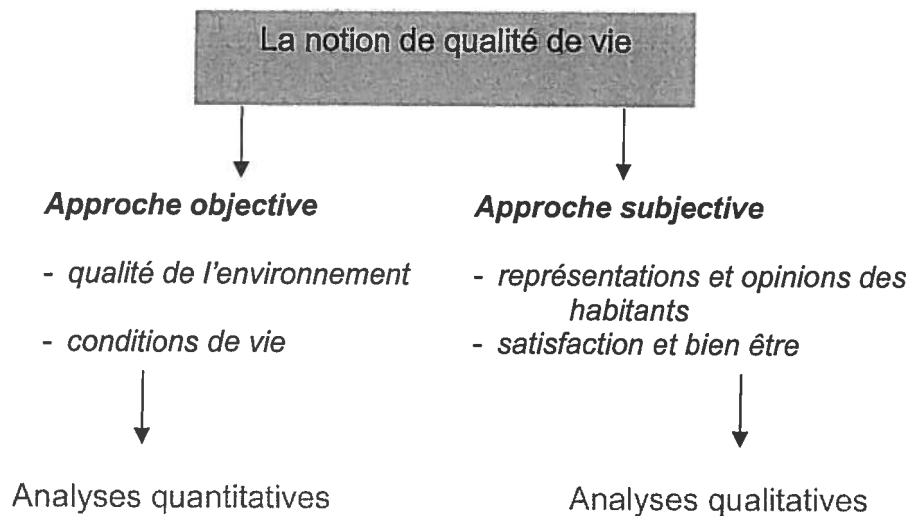
La qualité de la vie est une notion complexe qui ne met pas seulement en jeu les caractéristiques objectives d'un territoire, mais qui traduit aussi les aspirations de ceux qui y vivent ou qui souhaitent s'y installer.

Deux approches différentes devraient à cet égard être menées en parallèle :

- La première concerne les résidants. Elle intègre la manière dont les territoires sont vécus par leurs habitants et exprime la diversité de leurs aspirations et de leurs systèmes de valeurs.
- La seconde est tributaire du regard des non-résidants et elle s'intéresse au jugement que portent sur les territoires ceux qui sont susceptibles de venir y habiter.

Compte tenu de la diversité des domaines auxquelles la qualité de vie peut s'apparenter deux approches peuvent être néanmoins identifiées :

- Une approche objective
- Une approche subjective



La problématique de la qualité de vie pose certes, la question des données ou des critères pertinents pour en apprécier les différentes facettes, mais il est encore plus important de pouvoir en définir un indicateur global et synthétique.

La question de la définition est centrale avant de concevoir puis de bâtir des paramètres (souvent quantitatifs) d'une qualité de vie définie à priori par quelques «experts», technocrates ou universitaires, quand bien même ils sont animés de la meilleure intention. D'une part, la qualité de vie est affaire de perceptions et résulte donc d'appréciations éminemment individuelles, personnelles. D'autre part, la qualité de vie doit être appréhendée comme le fruit d'une culture collective, de comportements socio-historiques ou de facteurs structurels (logements, conditions de sécurité, accès aux services et moyens essentiels, etc.).

Or, les collectivités humaines et leurs organisations territoriales ont suivi des itinéraires singuliers, guidées par des références spécifiques qu'elles se sont forgées en modelant en partie les aspirations individuelles et collectives qui les animent.

Si chaque personne possède sa propre définition de la qualité de vie en ville, celle-ci s'inscrit au sein d'une communauté d'habitants dont les références font repères (à des degrés divers) dans les approches individuelles. Cette dimension collective, bien présente dans la notion de qualité de vie urbaine, devrait donc s'entendre à l'échelle locale. [AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE, 2002]

Comme nous venons de le voir, la définition de la qualité de vie est extrêmement fluctuante selon les auteurs malgré des points similaires. La qualité de vie n'est pourtant pas un concept récent mais qui prend envahit les discours politiques et les attentes des populations. En effet, elle est devenue l'un des facteurs d'attractivité pour les territoires. Mais comment peut on expliquer que la qualité de vie soit devenue un tel enjeu pour les territoires ?

II. Les enjeux de la qualité de vie en termes d'attractivité

A . La qualité de vie : un facteur d'attractivité

« Les villes moyennes de la Grande Normandie sont une destination pour les franciliens en mal de vivre car elles offrent une vraie qualité de vie avec leurs aspects champêtres et festifs... ». ⁷Représentative du courant actuel en faveur des villes moyennes, cette citation permet de mettre en évidence le discours actuel des villes, pour renforcer leur attractivité.

À l'échelle locale, les lois de décentralisation mises en place au début des années 80, puis les diverses lois sur l'intercommunalité (en 1992 et 1999), ont donné aux collectivités locales de nouvelles prérogatives en matière d'aménagement du territoire.

Dans un contexte général de métropolisation et de marketing urbain, les villes et les territoires qu'elles animent participent à une vaste compétition qui a généré de fortes concurrences.

L'attractivité des territoires est au cœur de cette concurrence exacerbée. Un responsable de la communication d'une agglomération indique que «l'attractivité est une chose qui, par nature, intéresse les élus» tout en précisant qu'il ne sait pas déterminer le dosage de la qualité de la vie dans la mesure de l'attractivité d'une ville.

La mesure de l'attractivité est d'une grande complexité car elle fait référence à la grande diversité des publics concernés : habitants, visiteurs, grand public, prescripteurs économiques.

Pour alimenter l'attractivité d'une ville, il faut aussi promouvoir un art de vivre et une forme de vie qui contribuent au charme de la ville et l'on sait que le coefficient de sympathie compte également dans les décisions d'investissement.

La qualité de vie est donc devenue un champ des actions politiques de nombreux territoires. Leur marketing territorial portant pour la plupart sur leur qualité de vie, ce vecteur d'attractivité a donné lieu à une forte concurrence entre ces territoires.

⁷ Extrait du journal Le Point de 2002

B. La qualité de vie au cœur de la concurrence entre les territoires

Les questions d'attractivité et de concurrence entre les territoires n'ont pas échappé à la presse qui tout naturellement a lancé un genre éditorial particulier : les palmarès des villes.

De plus, la presse magazine française s'est spécialisée dans la délimitation des «domaines d'excellence» des villes parmi lesquels figure, bien sûr, la qualité de la vie.

A chaque journal son palmarès et son titre accrocheur mais pas toujours très original : «le palmarès des villes écologiques», «qualité de la vie : le palmarès des villes» (le Point), «Où vit-on le mieux» (l'Express), «Ces villes où il fait bon vivre» (le Nouvel Observateur), «Ou fait-il bon vivre en France ?» (ça m'intéresse)...

Alors que la presse s'intéresse plutôt aux «domaines d'excellence», liés à la qualité de vie offerte par les territoires, d'autres organismes se sont orientés vers l'appréciation de la performance. Il existe des démarches et initiatives privées, aujourd'hui en cours d'expérimentation, qui vont dans ce sens.

À l'origine, les concepteurs sont partis du constat, qu'à l'instar des entreprises, il existait un besoin pour les responsables des collectivités locales en charge de mener à bien des politiques territoriales de se faire noter, évaluer et auditer.

Jugeant que l'approche de la qualité de vie contribuait à l'enrichissement des démarches d'observation et de compréhension des territoires, il a été mis au point une méthode d'évaluation de la qualité de vie en milieu urbain.

Cette méthode d'évaluation doit permettre d'identifier, au sein de la ville, des territoires de potentialités et de carences en fonction des représentations et des attentes de ceux qui pensent et vivent la ville. L'originalité de cette méthode tient au fait que son système de mesure soit principalement basé sur la prise en considération des jugements de valeur et des représentations des acteurs urbains.

Ce sont ces derniers qui ont déterminé eux-mêmes les critères qui leur semblent importants à prendre en compte pour évaluer la qualité de la vie. Elle contribue à une meilleure appréhension des clefs de l'attractivité et de la valorisation territoriale.

Enfin, elle met à disposition un outil de veille et d'analyse facilitant la compréhension et la gestion des territoires.

Au regard des expériences et des démarches évoquées, il apparaît clairement que la qualité de vie et sa déclinaison innovante -le développement durable- constituent des enjeux fondamentaux pour la gestion des territoires

Probablement, la représentation de la «qualité de ville» dans les médias est celle qui nécessite le plus d'attention : non pas parce que la presse généraliste soit forcément la plus critiquable dans ce domaine, mais tout simplement parce que c'est elle qui a le plus d'échos.

En effet, plus que tout autre étude comparative, c'est surtout les palmarès des villes édités par la presse qui contribuent le plus activement à l'apologie ou la stigmatisation des territoires.

«Ville classée, ville cassée» titrait «Libération» qui consacrait un article aux palmarès des villes. La presse est critique et reconnaît avoir joué le rôle de «marqueur de la ville».

Ville classée, ville cassée, projet brisé ? En reprenant et en complétant le titre de «Libération», il y aurait des effets pervers à ce que produisent ces palmarès en annihilant les efforts réalisés par un territoire pour améliorer sa qualité de vie.

En matière de mesure de la qualité de la vie, la presse magazine n'a pas le monopole des «dommages collatéraux» causés sur les territoires. Toutefois, la stigmatisation des territoires ne doit pas se transformer en excès déontologique provoquant le rejet des représentations des territoires sur la qualité de la vie.

La comparaison entre agglomérations n'aurait de sens que pour confronter le rang des priorités de leurs habitants respectifs. Elle prendrait acte également de définitions différentes de la "qualité de vie urbaine" et se bornerait à les constater : la propreté urbaine et la sécurité sont des thèmes essentiels ici, la vitalité de la vie nocturne ou la qualité du logement plus importants là,...

Enfin, il est évident qu'une comparaison entre agglomérations sur d'éventuels thèmes communs (plébiscités par leurs habitants) n'a guère de sens à la première enquête, car on mêlerait jugement sur le fond et postures culturelles (la proportion d'habitants défendant leur ville devant un tiers -l'enquêteur étant variable d'une agglomération à l'autre).

En revanche, il sera possible grâce à une seconde vague d'enquêtes d'apprécier et de comparer entre agglomérations les éventuelles variations de jugements.

L'autre, concernant les non-résidents, viserait à identifier le jugement qu'ils pourraient porter sur les agglomérations qu'ils seraient susceptibles d'habiter. La population visée est plutôt celle des cadres, parce que plus mobiles que les autres catégories de la population. Cette population, confrontée à différents contextes urbains, ayant également leurs propres aspirations liées à leur éducation, leurs normes de différenciation et de valorisation, se prête plus facilement à la définition d'une qualité de vie urbaine, qui n'a rien de «standard».

Cette lecture particulière peut rendre flatteuse ou au contraire stigmatiser la situation de telle ou telle agglomération, la grille commune se prêtant aisément à la constitution d'un classement.

Les publications magazines trouvent néanmoins ici, pour cette sous population bien identifiée, une certaine justification. Reste à définir la «bonne» grille. Une solution consisterait à enquêter directement auprès d'eux pour appréhender leur propre vision de la qualité de vie urbaine et pour cerner les indicateurs susceptibles de la mesurer.

Il apparaît donc que la qualité de vie est un instrument à part entière pour l'attractivité des territoires. Cette situation est confirmée par l'engouement qu'elle suscite dans les divers classements rédigés. Ces derniers ont également été réalisés à l'échelle européenne au travers de l'Audit Urbain de 2000 sur les indicateurs de la qualité de vie des villes européennes.

De ce fait, les territoires mettent en place de plus en plus de moyens en vue d'améliorer leur qualité de vie. Mais nous pouvons nous interroger sur ces moyens d'actions ; en effet, existe-t-il une politique propre à l'amélioration de la qualité de vie ? Quelles peuvent être les actions engagées ?

III. Essai de définitions de politiques publiques en faveur de la qualité de vie

A. La qualité de vie : une notion qui s'inscrit au fur et à mesure dans le cadre de politique publique

Face à cette nouvelle préoccupation des citoyens, une appropriation politique et l'institutionnalisation vont peu à peu émerger.

«L'entrée en politique» du concept de qualité de vie s'est effectuée à différentes échelles territoriales et sur des périodes distinctes.

L'environnement naturel devient peu à peu un enjeu politique majeur au sein des réflexions internationales sur les problèmes environnementaux. Pour faire face aux problèmes de pollution, les pays industrialisés se regroupent en 1972 à Stockholm, pour une conférence internationale sur le thème suivant : « l'homme et son milieu : les bases d'une meilleure vie ».

La scène mondiale assiste au même moment à la naissance de plusieurs institutions telles que l'OMS, l'UNESCO ou la FAO.

A l'échelle nationale française, c'est en 1969 que les premières préoccupations en faveur de l'environnement voient le jour.

Dès 1970, le président Pompidou confirme sa volonté d'une politique forte, en faveur des problèmes environnementaux grâce aux « cent mesures pour que les français vivent mieux ».

En 1971, est créé le premier ministère qui introduit la notion de qualité de vie dans les politiques publiques. Cette nouveauté répond à l'ampleur croissante de la préoccupation pour l'amélioration de la qualité de vie, qui s'est développée dans les années 60. La qualité de vie devient une exigence fondamentale de l'Etat.

En 1974, Giscard d'Estaing crée également au sein du ministère une entité spécifique à la qualité de vie qui deviendra en 1977, le ministère de la culture et de l'environnement.

En 1978, le terme de qualité de vie est évoqué par M. d'Ornano, ministre de l'Environnement et du cadre de vie.

Il souhaite une politique avisée pour la protection de l'environnement spécifiquement urbain. Une continuité d'actions sera engagée permettant de maintenir et d'améliorer la qualité de vie urbaine.

Il met donc en œuvre une charte pour la qualité de vie, retranscrite par des programmes d'actions établis sur cinq ans et comportant une centaine de mesures concernant la ville, l'écologie ou encore l'aménagement du temps. Parallèlement est créée la Délégation à la Qualité de vie.

Les prémices des nouvelles orientations de l'Etat consistant à intégrer dans les discours et les politiques, les préoccupations de l'opinion publique concernant la qualité de vie émergent donc au cours des années quatre vingt et quatre vingt dix.

La notion de qualité de vie a donc été institutionnellement imposée comme une notion fédératrice. Même si elle est intégrée aux stratégies de développement, elle demeure et reste avant tout un point fort de communication de la sphère politique.

Les institutions gouvernementales ont peu à peu remplacé cette notion de qualité de vie par des préoccupations plus globalisantes concernant l'environnement puis par la notion de «développement durable».

La notion de développement durable est, aujourd'hui au coeur des préoccupations nationales et internationales. Lors du conseil européen de Göteborg, le développement durable est considéré comme « une vision à long terme d'une meilleure qualité de vie ».

L'objectif d'une meilleure qualité de vie est ainsi transcrit dans le 6^{ème} programme de l'Union Européenne (2001-2010) dans le domaine de l'environnement urbain.

« Améliorer la qualité de vie pour les citoyens, c'est agir sur plusieurs fronts et notamment sur celui de l'urbanisme, la mobilité, la gestion des déchets »

Depuis 2002, la France est dotée d'un ministère de «l'écologie et du développement durable». L'appellation «développement durable» est un signe émis par l'Etat pour que l'ensemble des dysfonctionnements sociaux et environnementaux de la ville soit intégré dans les politiques publiques.

La qualité de vie s'inscrit également au sein d'une politique nationale française : la loi SRU. Depuis l'adoption du projet de Loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » en 2000, la notion de qualité de vie et de ce fait sa prise en considération dans les politiques, sont donc justifiées.

En effet, lors de son allocution le 8 mars 2000, Jean-Claude Gayssot a exprimé sa volonté de promouvoir la qualité de vie.

« Le projet de loi a pour ambition surtout de favoriser une approche différente de la ville, mais de la qualité de vie en ville. Je dis bien la qualité de vie en ville. Il vise à établir des équilibres aujourd'hui menacés à préserver et à renforcer l'attractivité des villes moyennes et leur revitalisation lorsqu'elle s'impose »

L'une des trois priorités de la Loi SRU est le Développement durable et la qualité de vie. Cet objectif est vital car il est porteur de progrès économiques, permettant l'accroissement des richesses et aussi l'amélioration générale de la qualité de vie matérielle, sociale et culturelle.

Pour répondre à ces enjeux, la loi SRU comprend des mesures relatives à l'amélioration de la qualité de vie :

- renforcer la cohérence des politiques urbaines
- conforter la politique de la ville
- mettre en œuvre une politique de déplacements au service du développement durable
- assurer une offre d'habitat diversifiée et de qualité.

La loi SRU met donc à disposition des acteurs locaux des outils réglementaires qui ont pour objectif de renforcer la qualité de vie.

L'aspiration à une meilleure qualité de vie est devenue l'un des objectifs principaux des politiques à la fois locales, régionales, nationales et européennes. La prise de conscience du caractère fondamental de cette préoccupation en a fait un outil d'aménagement du territoire. Néanmoins pour permettre la mise en place d'une politique de qualité de vie pertinente, il est avant tout nécessaire de déterminer les indicateurs sur lesquels ces actions pourront portées.

B. La détermination d'indicateurs de la qualité de vie nécessaire pour l'établissement de politiques

La mesure de la qualité de vie est jugée pertinente uniquement « *si elle s'appuie sur des critères d'évaluation mis en relation les uns avec les autres* ». [AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE, 2002]

Face à la multiplicité des indicateurs employés par les auteurs, nous avons pris le parti de les analyser et de les confronter aux indicateurs les plus redondants aux cours de nos enquêtes.

Six indicateurs ont donc été répertoriés :

- La fonctionnalité du cadre de vie : celle-ci se définit par les commodités nécessaires à la vie quotidienne, comme par exemple les commerces, les services, les équipements culturels, les équipements scolaires ou encore les espaces verts.
- La qualité de l'environnement : ce critère porte notamment sur la pollution, les nuisances sonores, la propreté....
- Les déplacements : la circulation automobile, la difficulté de stationnement et la sécurité des piétons sont les thèmes les plus cités
- Les caractéristiques sociales et sociétales : cet indicateur porte plus sur des satisfactions individuelles notamment en termes d'emploi et de revenu. De plus la convivialité et les relations sociales sont également supposées.
- La qualité du logement : ce critère est un critère récurrent qui porte sur le confort, la qualité de construction...
- La sécurité : cette notion ne renvoie pas spécifiquement au danger de la vie mais surtout par rapport à la sécurité quotidienne (incivilité, agressions verbales ou physiques, dégradations de biens...)

A partir de l'établissement de ces indicateurs, nous pouvons tenter d'analyser les politiques mises en place pour améliorer la qualité de vie. Ceci nous amène à nous interroger sur les diverses actions qui peuvent être engagées pour les thématiques citées précédemment ainsi que leurs enjeux.

C. Thématiques et actions des politiques publiques en faveur de la qualité de vie

En procédant à l'analyse des diverses politiques publiques mises en œuvre pour améliorer la qualité de vie des villes moyennes de l'Espace Atlantique, un certain nombre de thématiques d'actions ont pu être identifiées.

Ces politiques sont néanmoins jugées pertinentes uniquement, si elles s'appuient sur des thématiques mises en relations les unes avec les autres dans un processus global.

Les principales thématiques des politiques publiques retiennent l'attention en matière d'amélioration de la qualité de vie

- L'urbanisme

Les institutions locales ont multiplié ces vingt dernières années, les procédures notamment en faveur de l'urbanisme. En effet, l'espace urbain en plus de sa vocation socio-spatiale est le résultat de formes et de normes qui donnent l'image de la ville et de son cadre de vie urbain.

Celui-ci est l'une des composantes principales du cadre de vie urbain et explique donc l'importance accordée par les pouvoirs publics à cette dimension.

Leurs actions ont été répertoriées permettant de mettre en avant les moyens d'actions les plus récurrents :

- maîtriser la densification de l'espace urbain
- préserver la diversité architecturale avec modernité et qualité
- désenclavement de quartier
- réhabilitation et renouvellement urbain
- développement économique
- procédure de requalification des espaces publics

- Le logement et l'habitat

L'habitat est une priorité unanime dans la qualité de vie. Celle-ci se caractérise à travers des critères techniques tels que la taille de l'immeuble, la mixité de la production de logements ou encore la qualité de construction. Ces éléments viennent compléter les perceptions de qualité de vie quotidienne.

Les actions des politiques sont généralement basées sur les points suivants :

- éradiquer l'habitat insalubre
- favoriser la mixité
- production de logements à loyer modéré
- confort et qualité des logements

- La fonctionnalité du cadre de vie

Ces politiques ont pour objectifs de renforcer le rôle du centre ville et d'accroître son rayonnement. Il s'agit en effet de contribuer à l'accessibilité des commodités nécessaires à la vie quotidienne. En effet, pour la plupart des personnes interrogées, professionnels ou population, la qualité de vie est directement liée aux équipements et aux espaces publics. Les lieux de rencontres, les commerces de proximité sont sources de convivialité et constituent les éléments fondamentaux pour une meilleure qualité de vie.

Les politiques passent donc par les actions suivantes :

- implantation de nouveaux équipements : école, crèche, bibliothèque, commerces...
- répartition socio-économique sur l'ensemble des quartiers
- restructuration des espaces publics (embellissement, végétalisation...)

Les actions des politiques publiques en ce sens sont donc les suivantes :

- réorganisation de l'offre de transports en commun
- la sécurité du piéton
- favoriser les modes doux
- réalisation de transports en site propre
- amélioration de qualité de service et de sécurité dans les transports collectifs
- création de réseaux verts de rues réservées aux piétons, cycles,...
- utilisation de véhicules non polluants
- favoriser les liaisons interquartiers sans passer par le centre

- L'environnement et la maîtrise de l'énergie

La qualité environnementale est très directement liée à la qualité de vie. A l'heure du développement durable dans les discours politiques internationaux et nationaux, l'environnement est devenu une des principales préoccupations des politiques publiques.

Celles-ci portent sur les points suivants :

- gestion responsable et durable de l'eau et de l'assainissement
- lutter contre la pollution de l'air
- développer les énergies renouvelables
- réduction des nuisances sonores
- accélérer le tri sélectif
- assurer la propreté des quartiers

- La sécurité

La sécurité est devenue une des composantes de qualité de vie. Elle intègre un ensemble de thèmes sans garantir toutefois à elle seule la qualité de vie. Néanmoins la sécurité s'impose comme une revendication sociale présente dans les discours politiques ainsi qu'au sein des préoccupations actuelles.

Il apparaît très nettement qu'il n'existe pas de politiques publiques propres à l'amélioration de la qualité de vie, mais au contraire de multiples politiques urbaines ou environnementales, par répartitions adaptées et cohérentes d'actions qui intègrent la notion de qualité de vie. Chaque orientation concernant l'une de ces thématiques a des répercussions sur l'autre. Peut-on réfléchir sur un schéma de déplacement en faisant abstraction du mode de développement de l'agglomération ? Peut-on prévoir les extensions urbaines sans prendre en compte la qualité écologique des espaces ou le dynamisme agricole ?

En d'autres termes, il n'existe pas nécessairement une politique en faveur de l'amélioration de la qualité de vie mais cette dernière résulte d'un ensemble de politiques sectorielles coordonnées. Nous pouvons donc nous interroger sur la manière dont celles-ci sont mises en place.

D. La mise en place des politiques publiques

Une politique publique est définie comme « un enchaînement d'activités, de décisions de mesures, cohérentes au moins intentionnellement, prises principalement par les acteurs politico-administratifs, en vue de résoudre un problème collectif ».[LARRUE,20000]

Une politique publique est engagée lorsqu'une autorité politique locale tente au moyen d'un programme d'actions coordonnées, de modifier l'environnement culturel, social, économique.

Ces décisions donnent lieu à des actes formalisés, de nature plus ou moins correctifs, visant à modifier le comportement des groupes cibles.

La mise en place d'une politique publique se déroule de la manière suivante :

- l'identification du problème avec sa perception et sa définition
- le développement du programme avec le processus de formulation et de légitimation
- la mise en œuvre du programme avec l'organisation des moyens à mettre en place pour l'interprétation des directives

Toutes politiques pourraient être perçues comme une politique publique. Les politiques publiques incluent la tentative d'une autorité locale au moyen de programme d'actions coordonnées, de modifier l'environnement économique, culturel ou social.

La mise en place de politiques publiques nécessite la mise en place d'objectifs que nous avons cités précédemment, mais aussi des acteurs et des outils comme moyens d'actions.

L'identification des acteurs a mis en évidence plusieurs groupes concernés par ces politiques qui sont les suivants :

- Les acteurs politiques : maires, adjoints d'arrondissements, directeurs de cabinets
- Les acteurs de la maîtrise d'ouvrage : chefs de service de communautés urbaines et de ville, SEM
- Les acteurs opérationnels : promoteurs, aménageurs publics et privés et administrateurs de biens
- Les acteurs techniques et les experts : architectes, urbanistes, paysagistes
- Les acteurs scientifiques : géographes, aménageurs, sociologues, chercheurs de l'INSA
- Les acteurs associatifs : représentants d'associations d'habitants, d'usagers, commerçants...
- Les habitants

Ces acteurs aussi divers soient ils, sont toujours plus ou moins concernés par la mise en œuvre des politiques publiques pour l'amélioration de la qualité de vie. Nous prendrons le parti de nous intéresser aux acteurs qui mettent en place ces politiques, en d'autres termes les acteurs décisionnels. L'objectif est de mettre en avant les moyens qui sont à leurs dispositions pour améliorer la qualité de vie urbaine.

Plusieurs outils de planification permettant de mieux répondre à cette problématique de qualité de vie sont à la disposition des acteurs. Nous avons répertorié les dispositifs suivants :

- **Le SCOT** est à la fois un outil et un processus. Il est l'outil de mise en œuvre du projet de développement territorial mais a aussi l'objectif de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles.

Le projet de développement permet de ressortir les divers enjeux d'un territoire. Au sein de ces enjeux la qualité de vie est souvent exprimée comme un enjeu en tant que tel mais aussi au travers d'enjeux environnementaux par exemple.

- **Le PLU** est un des outils principaux de définition et de mise en œuvre des politiques urbaines à l'échelle des petites communes. Le PLU comporte un projet d'aménagement et de développement durable, qui exprime les orientations générales que souhaite entreprendre une commune dans son développement futur. Ces orientations peuvent porter sur l'environnement, les transports ou encore l'habitat. En d'autres termes, le PADD reprend des champs thématiques qui contribuent à la qualité de vie.

- **Le projet urbain** a pour objectif de renforcer les procédés de planification urbaine et d'assurer la mise en œuvre de nouvelles actions urbaines.

Le projet urbain offre un cadre d'actions évolutif et d'autorégulation, dans la mesure où il aspire à améliorer la qualité de vie.

Le projet urbain se veut de répondre aux dysfonctionnements des villes, qui sont appelées à s'inscrire dans un système économique dominant et cohérent, et de s'adapter à la compétitivité. De ce fait cela implique la préservation de la qualité de l'espace et du développement social et économique ainsi que la revalorisation urbaine de son intégration urbanistique.

Le projet urbain permet la mise en chantier d'actions concrètes qui visent à requalifier l'espace urbain et à permettre à la ville de se doter de projets structurants qui assurent le rehaussement de la qualité de vie.

A titre d'exemple, les projets urbains des villes peuvent être identifiés de la manière suivante :

- projet de requalification, de renouvellement et de rénovation urbaine
- réutilisation des friches urbaines
- valorisation de l'espace paysager urbain et naturel

-Les Agendas 21 :

Depuis 1999, la Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable, incite les agglomérations à élaborer des projets de développement faisant référence au programme d'Action 21 de Rio, l'élaboration d'Agenda 21.

Le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable a pris l'initiative d'associer un grand nombre d'acteurs.

Les agendas 21 locaux ont la caractéristique de regrouper l'ensemble des thématiques répertoriées ci-dessus. Ils font en effet souvent référence aux paysages architecturaux et urbains, l'amélioration des espaces publics et les déplacements ou encore la gestion des déchets.

La mise en place de politiques publiques s'établit au travers de deux moyens :

- L'incitation par des moyens
- L'investissement sur elles mêmes

De nombreux outils sont donc à la disposition des acteurs régionaux pour encourager l'amélioration de la qualité de vie. Nous allons donc procéder à l'analyse de ces politiques dans le chapitre suivant.

Dans les discours publics et privés, la notion de qualité de vie devient chaque années de plus en plus employée par les responsables politiques, par les publicitaires ou encore par les mouvements associatifs sensibles à l'environnement naturel et urbain.

La qualité de vie est devenue un slogan et devient surtout une nouvelle politique économique et sociale permettant de formuler des politiques publiques plus appropriées aux choix individuels et collectifs.

La qualité de vie s'impose dans des champs très variés : logement, emploi, aménagement du territoire, énergie, politiques urbaines et culturelles. Chaque champ possède ses spécificités dont il faut tenir compte. Or la diversité des acteurs entraîne des savoirs-faires différents.

Force est de constater que les politiques en faveur de l'amélioration de la qualité de vie sont complexes à analyser. Nous avons donc pris le parti d'analyser les aires urbaines de l'Espace Atlantique comprise entre 100 et 200 000 habitants qui sont les villes les plus représentatives du territoire. L'analyse de ces villes nous permettra de déterminer s'il existe des similitudes entre les politiques des villes étudiées.

CHAPITRE 3 :

**Etude de cas : les spécificités des villes moyennes de
l'Espace Atlantique en termes de politiques publiques
pour la qualité de vie**

I. Le terrain d'étude : les villes moyennes françaises de l'Espace Atlantique

A. Pourquoi les villes moyennes de l'Espace Atlantique ?

Notre investigation s'attachera uniquement à l'Espace Atlantique du territoire français, qui se compose de 9 régions :

- l'Aquitaine
- la Basse Normandie
- la Bretagne
- le Centre
- la Haute Normandie
- le Limousin
- les Pays de la Loire
- le Poitou Charentes
- Midi Pyrénées

Le parti pris de s'intéresser aux régions atlantiques françaises s'explique notamment du fait d'une meilleure accessibilité aux sources de connaissances et d'informations. De plus, il est nécessaire de souligner que ces villes moyennes, ont considérablement développé leur marketing urbain, pour rentrer ainsi en compétition avec les autres villes européennes. Le discours en faveur de la qualité de vie devient donc un moyen d'actions.

Ainsi défini, le terrain d'étude a nécessité d'être précisé. Nous avons donc choisi de nous intéresser aux villes moyennes pour deux raisons :

- les villes moyennes structurent l'armature urbaine de l'Espace Atlantique
- les villes moyennes s'inscrivent comme un des enjeux pour l'attractivité de l'Espace Atlantique

B. La définition d'une ville moyenne

La définition de la ville moyenne reste quelque chose de difficile. L'un des premiers critères de définition est le critère démographique dont le seuil maximum varie selon les auteurs. Nous avons donc décidé de nous attacher à la définition la plus commune en France.

La ville moyenne se définit selon l'INSEE, comme un espace aggloméré compris entre 20 et 200 000 habitants. Par « villes moyennes » on entend les aires urbaines dont la ville-centre comprend entre 20.000 et 100.000 habitants.

Néanmoins la définition de ville dite « moyenne » reste relative et il convient donc de ne pas s'attacher qu'aux critères quantitatifs. En effet, cette marge est très large et inclue donc des espaces divers et variés.

La définition des villes moyennes peut être complétée par d'autres critères tels que leurs fonctions. En effet, il apparaît que les villes moyennes sont généralement dotées de fonctions administratives avec la présence des services de l'Etat. [DATAR,2000]

Elles se caractérisent aussi par la présence de nombreux services à la population et aux entreprises. Les villes moyennes ont pris conscience que pour répondre aux besoins des populations arrivantes sur leur territoire, elles doivent avoir des services satisfaisants en continuité avec les services proposés dans les villes d'échelon supérieur étaient nécessaires.

Il est cependant nécessaire de souligner que la définition d'une ville dite « moyenne », diverge dans le SDEA, qui différencie distinctement les villes moyennes des villes intermédiaires. Selon ce dernier, la ville moyenne possède des fonctions dites « banales » avec des offres de services aux entreprises et aux populations. Celles-ci ont un rôle d'animation au sein de l'espace infrarégional mais ne correspondent pas nécessairement à une réalité administrative. [SDEA, 2005] Les villes moyennes ont une place spécifique à faire valoir dans une perspective de polycentrisme notamment en tant que pôle de diffusion infrarégionale dans leurs hinterlands.

Enfin des critères plus subjectifs définissent les villes moyennes. Dans de nombreuses définitions la ville moyenne est définie comme plus « humaine, conviviale » « où il fait bon vivre ». [ROUAUD, 2000]

En d'autres termes, la définition d'une ville moyenne reste relativement imprécise malgré un essai d'appréciation.

Dans le cadre de notre recherche, il est important de réévaluer la définition faite de l'INSEE. Notre objectif est de privilégier les villes françaises comprises entre 100 000 et 200 000 habitants, dans la mesure où elles constituent le relais immédiat entre les villes supérieures et les métropoles régionales.

Le fait de déterminer une limite inférieure à 100 000 habitants paraît être pertinent au regard du rôle important de ces villes dans l'organisation du réseau des villes de l'Espace atlantique. De plus ce choix est justifié par le fait que les villes moyennes sont aujourd'hui considérées comme un « enjeu d'action politique », dans la continuité de l'action gouvernementale dans l'aménagement du territoire

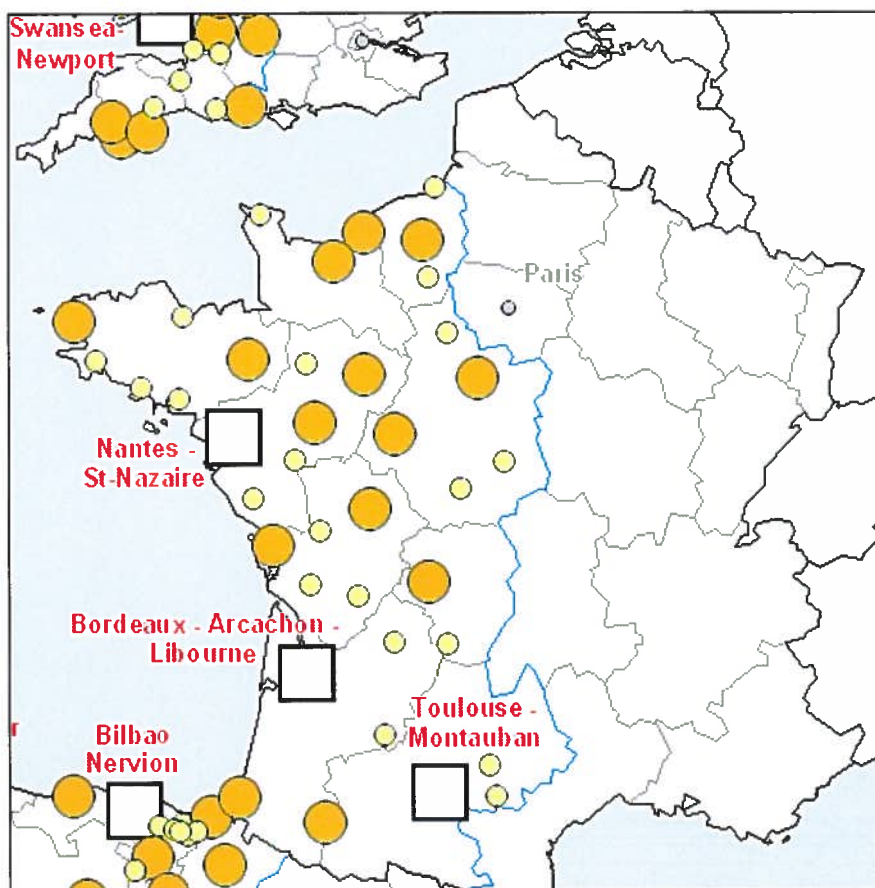
L'échantillon géographique est donc composé d'une quinzaine d'aires urbaines, dont la ville centre est inférieure à 100 000 habitants. (Chiffre INSEE 99). Ce choix est pris en ayant conscience que la ville centre et la périphérie peuvent être différente dans leur qualité de vie.

Graphique n°1 : Les aires urbaines de l'Espace Atlantique


Aires urbaines	Nombres de communes	Population
Castres/Mazamet	41	99 697
Cherbourg	44	100 097
Cognac/Saintes	72	102 988
Dieppe/Eu	124	115 115
Châteauroux/Issoudun	65	115 721
Evreux	125	123 790
Brive/Tulle	65	126 732
Chartres	96	137 253
Agen/Villeneuve/Lot	81	142 836
La Roche sur Yon/Les Sables d'Olonnes	37	147 765
Angoulême	80	153 781
Vannes	40	154 196
Niort/Fontenay le Comte	93	158 950
Laval/Mayenne/Château Gontier/Segré	88	170 397
Saint Briec/Guingamp	59	181 274

Source : INSEE 99

Carte n°4 : le réseau urbain français de l'Espace Atlantique



Source : Rapport du SDEA 2005

-  aire métropolitaine
-  aire urbaine intermédiaire
-  ville moyenne

Source : Experts projet SDEA

© IAAT 2005

Nous avons pris le parti de considérer pour cette investigation les aires urbaines dites moyennes pour deux raisons.

Elles permettent tout d'abord une meilleure prise en compte de la réalité urbaine que les centres en tant que tel.

De plus ce choix s'inscrit par rapport à la classification faite par le Schéma de développement de l'Espace Atlantique, qui définit les villes moyennes au travers des aires urbaines dites moyennes, dont la ville centre a moins de 100 000 habitants.

En effet, le développement de la mobilité et des loisirs, l'augmentation de la valeur foncière, la périurbanisation touchent toutes les villes moyennes. Nous avons donc choisi de transcrire la réalité du fait urbain actuel.

Nous ferons donc abstraction de ces inégalités intra urbaines car notre étude est orientée vers les villes moyennes et non pas sur des facteurs individuels. Nous considérerons donc la ville centre et sa banlieue proche.

Néanmoins le champ d'étude reste relativement large car il se compose de ces quinze ensembles urbains représentant 12,5% de la population de l'Espace Atlantique.[SDEA,2005]

C. Les villes moyennes au cœur des politiques publiques

Depuis vingt ans, les villes moyennes connaissent en effet, une croissance de population et d'activité. Elles représentent pour beaucoup une forme de structure urbaine, des possibilités de mode de vie, des lieux d'échanges, de services et d'animation que les grandes métropoles ont perdus.

Dès 1973, les villes moyennes ont fait l'objet des politiques nationales. L'objectif gouvernemental était de privilégier un niveau urbain intermédiaire, du fait d'une préoccupation croissante pour l'amélioration de la qualité de vie tant sur le plan urbanistique qu'au niveau des équipements.

Le but étant également d'offrir à une classe moyenne en plein essor un cadre de vie agréable.

C'est pourquoi d'importants crédits d'investissements sont accordés aux villes moyennes. L'objectif de cette politique était alors non pas de favoriser la croissance démographique mais de promouvoir la qualité de vie de ces villes.

Lors des assises des villes moyennes de 2003, la Fédération des Maires des Villes Moyennes rappelait à l'opinion et aux décideurs français et européens, le rôle essentiel des villes moyennes.

Les villes moyennes sont donc aujourd'hui au cœur des préoccupations gouvernementales, et font l'objet de plusieurs travaux notamment par le CIADT dont le rapport d'étude a été publié au printemps 2005.

En réponse à cet appel, le premier ministre JP Raffarin annonçait, le lancement « d'une réflexion stratégique pour les villes moyennes, les défis qu'elles doivent relever et la stratégie publique à conduire pour pérenniser leur développement ».

Au travers de la Fédération des Maires des Villes Moyennes, les maires des villes moyennes ont interpellé le chef du Gouvernement pour lui demander de maintenir les engagements de son prédécesseur. La réflexion en vue d'une stratégie publique pour l'avenir des villes moyennes qui a été engagée par la DATAR doit être poursuivie.

Le CIADT (comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) a consacré ses assises de 2005 aux Villes moyennes. Elles ont permis de réaffirmer le rôle que jouent les villes dans l'équilibre du pays et d'autant plus dans l'Espace Atlantique.

Les politiques gouvernementales, en matière d'aménagement du territoire, se sont donc décidées de mettre les villes moyennes au cœur de leurs réflexions. « Dans les villes moyennes, dans les zones rurales, dans les quartiers, l'Etat doit faire face à de nouveaux défis ». [DATAR, 2000]

La volonté des pouvoirs publics est de renforcer l'attractivité des villes moyennes. Comme nous l'avons vu précédemment cette attractivité passe par différentes stratégies telles que la qualité de vie.

II. Examen d'une politique en faveur de l'amélioration de la qualité de vie dans les villes moyennes de l'Espace Atlantique

A. L'analyse des politiques des villes étudiées

Pour procéder à cette analyse, nous avons pris le parti d'étudier quatre villes moyennes de l'Espace Atlantique. Néanmoins il faut souligner que ces villes sont des cas d'espèce et ne peuvent être représentatives de toutes les villes moyennes du territoire.

Notre choix s'est orienté sur quatre villes :

- Deux villes maritimes qui sont Vannes et Cherbourg
- Deux villes terrestres qui sont Angoulême et Orléans

Le parti pris a été d'étudier quatre villes ayant une situation géographique diverse. Il a été décidé de reprendre dans un premier temps les indicateurs que nous avons déterminés précédemment et d'analyser les politiques mises en place pour chaque thématique.

➤ Vannes

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Vannes est régulièrement cité dans la presse Nationale et présenté comme une région prospère où « il fait bon vivre ».

La croissance démographique y est en effet exceptionnelle avec l'un des taux de croissance les plus élevés de France, soit plus de 14% entre les deux derniers recensements. La Communauté d'Agglomération du pays de Vannes devance largement les agglomérations de tailles comparables ou supérieures comme Rennes, Nantes ou La Rochelle, dont les derniers taux de croissance sont inférieurs à 10%.

A l'évidence la qualité de vie et notamment « l'effet golfe » explique cette situation. La spécificité du territoire réside dans le fait qu'il a connu simultanément une forte croissance économique dont le taux coïncide avec celui de la croissance démographique, en effet l'emploi a suivi l'arrivée de la population nouvelle.

Toutefois, le dynamisme économique est toujours fragile et suppose que les collectivités mettent tout en oeuvre pour le conforter.

Aujourd'hui, les zones côtières concentrent près des deux tiers de la population mondiale, et les études prospectives prévoient les trois quarts de l'humanité dans les zones proches du rivage d'ici trente ans. L'INSEE confirme que le secteur de Vannes ne semble pas déroger à cette tendance. Ces phénomènes imposent à la Communauté d'Agglomération une réflexion de manière à organiser sa croissance en recherchant un équilibre durable.

Cette recherche d'équilibre et de qualité de vie constitue les bases des orientations politiques de Vannes, que nous allons présenter ci-après.

- L'urbanisme :

A ce titre, Vannes a proposé les actions suivantes :

- la répartition de l'habitat tout en assurant la mixité de la population,
- des formes urbaines entre pavillons individuels et collectifs en recherchant le meilleur ratio entre utilisation de l'espace et agrément pour la population par une réflexion plus aboutie des projets d'aménagement urbain,

- la préservation de l'identité des centres bourgs, dont la diversité fait aujourd'hui la force et la richesse du territoire. Cela se traduira entre autre, par le maintien des coupures d'urbanisation entre la ville-centre et les pôles d'appui pour éviter toute dilution urbaine.
- de nouvelles formes d'architecture et d'urbanisme sont donc à rechercher, avec pour objectif une densification raisonnée. Le projet encourage l'innovation urbanistique et architecturale pour favoriser le développement dans les centres des communes, des petits collectifs et des logements intermédiaires (*grandes maisons divisées, maisons de ville, ...*), tout en favorisant la rénovation de l'habitat ancien.

Le développement spatial de la ville-centre conjugué à l'évolution des fonctions de certains quartiers fait apparaître des secteurs en mutation tels le port, les terrains militaires, les secteurs d'activités à proximité des grandes infrastructures,... Ces secteurs sont tous éminemment stratégiques tant d'un point de vue géographique, économique, spatial qu'en terme d'image pour l'ensemble du territoire.

- Le logement et l'habitat :

A ce titre, Vannes a proposé les actions suivantes :

- la construction de 1000 à 1100 logements neufs par an en recherchant une diversité en terme de taille et de catégorie des logements proposés, qu'en terme de modes d'occupation (*collectif ou individuel,, neuf ou ancien, locatif ou en accession à la propriété, social ou non, en résidence principale ou secondaire, etc. ...*),
- le développement du logement locatif social public et privé et l'accession sociale dans toutes les communes, ce qui sous tend une veille en matière de maîtrise du foncier par les collectivités et un soutien financier aux opérations afin de pouvoir maintenir un rythme de production en adéquation avec l'ensemble de la construction neuve,
- une mixité sociale et urbaine dans toutes les communes, pour prendre en compte la diversité des situations sociales et économiques de l'ensemble des habitants, chacun devant avoir accès à un logement correspondant à ses ressources et ses besoins.
- la mixité des fonctions (*habitat, équipements, commerces, espaces publics*), condition nécessaire à l'attractivité des espaces urbains.

Il s'agit avant toute chose de proposer des conditions de vie satisfaisantes pour les habitants que la conception des zones d'habitat actuelles ne permet pas toujours.

La bonne qualité résidentielle de ces logements sera atteinte si les aspirations des habitants sont respectées, particulièrement par une réflexion aboutie en terme de formes urbaines, d'aménagement parcellaire et de positionnement du bâti, où chacun pourra apprécier les espaces publics propices aux échanges et les espaces privés nécessaires à l'intimité de l'individu.

- La fonctionnalité du cadre de vie :

A ce titre, Vannes a proposé les actions suivantes

L'enjeu consiste donc à conserver un certain équilibre, notamment en maintenant l'offre commerciale des centres-villes tout en permettant un développement raisonné des zones périphériques et en restant à l'écoute des mutations du territoire des modes de vie et de consommation.

- Conserver au centre-ville de Vannes son rôle de pôle commercial majeur,
- Maîtriser et organiser le développement des zones périphériques,
- Renforcer la fonction commerciale des « pôles d'appui »,
- Maintenir et optimiser les commerces de proximité dans les centres bourgs et les quartiers.

- La culture

L'image et le rayonnement de l'agglomération s'appuient sur des références en termes d'animation sportive, culturelle, artistique tant au niveau régional que national. Il y a lieu de conforter les outils pour la création d'événements sportifs, culturels et artistiques d'envergure nationale, c'est-à-dire de soutenir le développement de lieux adaptés à ces pratiques et de créer éventuellement un ou des événements forts capables de singulariser Vannes par rapport aux autres agglomérations du Grand Ouest.

- L'économie :

A ce titre, Vannes a proposé les actions suivantes :

- la collectivité souhaite favoriser la pérennisation des sièges sociaux en place et se préparer à en accueillir de nouveaux en réservant les espaces spécifiques à cette fonction.
- Le territoire doit également disposer d'infrastructures de communication et de télécommunications performantes, conditions sine qua non au développement des fonctions métropolitaines supérieures. Pour ce faire, le projet prévoit de renforcer les réseaux très haut débit, l'efficacité des infrastructures routières majeures et de l'aérodrome.
- Définir de nouveaux sites d'accueil communautaires.
- Créer les conditions du développement du tissu industriel.
- Soutenir le développement de nouveaux domaines d'activités.
- Améliorer la qualité des zones existantes.
- Renforcer la particularité de la fonction littorale du territoire
- Conserver la dimension économique des activités primaires.
- Conforter l'espace agricole.
- Améliorer la lisibilité et la fonctionnalité de l'espace agricole et sylvicole
- Assurer la pérennité de la pêche et de l'activité conchylicole.

- Les transports, déplacements et circulation :

A ce titre, Vannes a proposé les actions suivantes :

- Desserrer le réseau routier et définir une nouvelle hiérarchie des voies, permettant de diffuser le développement sur le territoire.
- Améliorer la fluidité des échanges automobiles.
- Améliorer les circulations douces vers les zones d'emplois et les équipements, ainsi que dans les centres bourgs.

- Améliorer l'accès aux transports en commun.

- L'environnement et la maîtrise de l'énergie :

L'enjeu de ces politiques repose sur la répartition entre la consommation d'espaces nécessaires à la vie de la ville et la préservation des espaces naturels, paysages et écosystèmes nécessaires à notre équilibre planétaire, équilibre entre développement de l'agglomération et préservation des identités communales et du territoire.

A ce titre, Vannes a proposé les actions suivantes :

- La préservation du Golfe du Morbihan.
- Mettre en cohérence le développement urbain et le cadre de vie.
- Protéger le bocage et maintenir le maillage végétal.
- Organiser et canaliser la fréquentation des sites.
- Préserver le patrimoine architectural rural Maintenir la biodiversité.
- Prévenir la dégradation des écosystèmes aquatiques.
- Garantir la qualité des eaux.
- Garantir la qualité de l'air et limiter les nuisances sonores.
- Prévenir les risques

- La sécurité

- Prévenir la délinquance

Vannes affiche une réelle politique de mise en valeur de ces potentialités endogènes, notamment par le renforcement de sa maritimité pour en faire un facteur d'attractivité majeur. En effet, les actions engagées se portent principalement sur tout ce qui s'intéresse à la mer en termes économiques, sociales et culturels.

➤ Cherbourg

Deuxième pôle économique de Basse -Normandie et forte de ses 90 000 habitants, l'agglomération cherbourgeoise présente un certain nombre d'atouts qui lui confèrent, au sein du Pays du Cotentin notamment, une place prépondérante. Néanmoins, face aux évolutions rapides des technologies qui nécessitent des investissements coûteux, aux mutations des industries traditionnelles, à la pression de la concurrence tous domaines confondus, la capitale du Cotentin connaît de réelles difficultés pour asseoir et pérenniser son rang dans le concert des grandes places économiques du Grand Ouest.

Cherbourg a mis en place un véritable projet d'agglomération reposant sur la qualité de vie avec comme objectif de renforcer son attractivité économique et résidentielle. Comme Vannes, Cherbourg met en avant ces atouts naturels essentiels au cadre de vie. En effet, Cherbourg possède un paysage maritime très riche et a de ce fait décidé d'affirmer son identité en termes de maritimité.

L'objectif des acteurs locaux est très explicite. Comme il l'explique eux même lors de discussions sur le sujet, ces derniers confirment que :

« La qualité de vie est pour Cherbourg un réel facteur d'attractivité. Il produit des effets d'image et de notoriété qui contribue à faire naître ou consolider une conscience commune liée à un sentiment d'appartenance à un lieu où il fait bon vivre »

- L'urbanisme :

A ce titre, Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- Aménagement de plans d'eau en cœur de ville : réaménagement de l'avant port pour la plaisance, côté quai de Caligny
- Aménagement du front de mer : espace public Chantereyne
- Aménagement du front de mer d'Equeurdreville
- ORU - Aménagement d'un front de mer quai Lawton Collins

- recomposer le tissu urbain dégradé en réhabilitant certains quartiers afin de lutter contre les processus de dévalorisation de certains territoires (quartiers sociaux des villes, espaces publics, friches industrielles...),
- engager des opérations structurant l'espace urbain. Plusieurs opérations seront prochainement engagées (ORU "Entre Terre et Mer", espaces portuaires...).

- Le logement et l'habitat

Concernant l'habitat, la CUC a pour objectif d'initier une gestion communautaire des politiques de l'habitat (PLH), afin de répondre aux impératifs liés à cette question, ainsi que des opérations d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain.

Il apparaît également indispensable de développer une véritable politique intercommunale du logement et d'articuler cette politique de manière cohérente avec les autres politiques menées par l'agglomération, notamment dans les autres domaines que sont le foncier, les transports et l'économie.

A ce titre, Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- en lien avec le PLH – à la mixité de l'habitat et au rééquilibrage du peuplement sur l'ensemble du territoire communautaire.
- favoriser l'émergence d'une offre résidentielle plurielle,

- La fonctionnalité du cadre de vie :

A ce titre, Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- Création d'une halle des sports sur le site universitaire
- Construction d'un Hall technologique – site universitaire
- Construction d'une bibliothèque universitaire
- Construction d'une Maison de l'étudiant
- Construction d'un amphithéâtre et de locaux communs sur le site universitaire

- La culture

L'agglomération cherbourgeoise détient de nombreux équipements phares qui sont des vecteurs d'informations culturelles et scientifiques.

L'agglomération dispose avec la Cité de la Mer, d'un équipement hors du commun, tant en termes d'informations culturelles et scientifiques, qu'en termes d'attractivité touristique. La Cité de la Mer, les futurs aménagements des espaces portuaires, l'organisation de grandes manifestations nautiques sont autant de symboles de ce renouveau maritime qui, en prenant appui sur des traditions industrielles et portuaires, contribuent à changer l'image de l'agglomération et lui faire prendre place dans la modernité.

A ce titre, Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- Restructuration du centre culturel- Cherbourg-Octeville
- Implantation du Centre des Arts du Cirque de Basse-Normandie – Cherbourg-Octeville
- Développement et labellisation de l'Ecole Municipale de Musique

- L'économie

L'affirmation de l'identité maritime de l'économie locale est un point fort du projet d'agglomération. Cherbourg jouit en effet, d'une solide réputation en matière d'activités portuaires dont les atouts restent à valoriser, et d'un savoir-faire indéniable dans les secteurs de la construction navale et de la plaisance.

Le développement de la place portuaire de Cherbourg constitue donc un enjeu d'autant plus important qu'il s'inscrit dans un mouvement général européen de renouveau des villes maritimes qui réinvestissent les friches portuaires, conjuguent économie et tourisme, développent de nouvelles fonctions industrielles et tertiaires à l'image de la filière grande plaisance.

A ce titre, Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- valoriser ses atouts maritimes ainsi que le potentiel technologique détenu par son tissu économique,
- développer les fonctions supports au développement économique que sont la formation supérieure, la recherche et les technologies de l'information et de la communication.

Dans le cadre de la Technopole, les acteurs locaux se donnent comme futurs objectifs la consolidation et le développement de la recherche autour des deux pôles majeurs de développement que sont la maîtrise d'ambiance et les technologies marines.

- conforter les actions envisagées liées au développement économique afin de créer de nouvelles zones d'activité ou de dégager des assises foncières permettant la création de bâtiments d'accueil d'entreprises,

- Les transports, déplacements et circulation

L'agglomération souhaite continuer à améliorer les transports en commun, afin de lutter de manière efficace contre certaines formes d'exclusion en offrant une accessibilité homogène et performante sur l'ensemble de son territoire. Elle compte ainsi poursuivre cette politique en se fixant trois objectifs majeurs :

- développer un plan de circulation qui réponde aux objectifs de désenclavement, en prenant en compte l'ensemble des besoins de déplacements,
- disposer d'un réseau de transports en commun développant l'intermodalité pour désenclaver les zones urbaines fragiles, et ouvrir l'accès aux services à l'ensemble de la population,

Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- Mettre en œuvre un Plan de Déplacements Urbains
- Mise en place d'un système de priorité pour les bus de ville
- Etude de contournement Sud-Ouest de l'agglomération
- Programmation dynamique du trafic

- L'environnement et la maîtrise de l'énergie

Ville portuaire, Cherbourg jouit d'un paysage maritime attractif. Au vu de la richesse de l'agglomération sur ces deux registres, le patrimoine historique et naturel fait aujourd'hui l'objet d'un intérêt particulier. Cherbourg souhaite donc valoriser ce patrimoine dans une perspective d'amélioration de la qualité du cadre de vie et du renforcement de l'attractivité de l'agglomération.

A ce titre, Cherbourg a proposé les actions suivantes :

- renforcer la maîtrise du traitement des eaux usées et la protection des ressources en eau,
- assurer une gestion performante des déchets,
- mettre en œuvre une politique de management environnemental et de maîtrise énergétique,
- mettre en œuvre une politique de gestion des risques Réhabilitation de la station d'épuration Est
- Construction d'une usine de production d'eau potable
- Etude de mise en place d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Les actions engagées par Cherbourg portent comme Vannes sur la maritimité. Cependant, Cherbourg envisage de redynamiser son territoire par la formation et l'emploi.

➤ Angoulême

Angoulême possède un marketing territorial qui place la qualité de vie comme un de ses principaux atouts. Le territoire prône sa proximité du Périgord et de la Côte Atlantique en s'identifiant au « Grand Ouest ».

Faute d'un manque d'informations, nous avons répertorié les grands axes des politiques :

Enjeu 1: Attractivité

Priorités:

- Agir en faveur du tissu économique : pérenniser les activités existantes, favoriser les implantations, développer les "pôles d'excellence" (Pôle Image) et le potentiel de formation, promouvoir le tourisme et les équipements structurants culturels et sportifs
- Renforcer les infrastructures de communication routières, ferroviaires et technologiques (TIC) en direction de l'habitat et des zones d'activités

Enjeu 2: Solidarité

Priorités:

- Faire aboutir les opérations de renouvellement urbain des quartiers prioritaires
- Mieux répartir et diversifier l'offre de logements locatifs et assurer la mixité sociale
- Poursuivre l'insertion sociale et professionnelle des personnes les plus en difficulté
- Soutenir les communes engagées dans la prévention, l'accompagnement social et la sécurité

Enjeu 3: Cadre de vie et développement durable

Priorités:

- Encourager la protection de l'environnement et des ressources naturelles
- Valoriser le patrimoine naturel par une mise en valeur touristique et pédagogique
- Améliorer les conditions de déplacements : lutte contre les pollutions, promotion des déplacements diversifiés et doux...

Angoulême opte pour des actions focaliser autour de l'économie et la mise en valeur de ses ressources endogènes, reposant sur son patrimoine naturel.

➤ Chartres

Chartres possède un patrimoine culturel des plus riches par sa cathédrale qui est inscrit au patrimoine de l'Unesco. Chartres met en avant son caractère rural et son environnement naturel riche avec la Vallée de l'Eure.

- L'urbanisme

La priorité est accordée à la maîtrise de l'étalement urbain à travers 5 axes de travail :

- Donner la priorité au renouvellement urbain
- Privilégier le développement concentrique autour des pôles et éviter les développements linéaires,
- Privilégier l'urbanisation des « dents creuses »,
- Privilégier les secteurs d'extension ou de densification proches des équipements existants et des axes de transports collectifs,
- Privilégier des formes d'habitat denses.

- Le logement et l'habitat

Les élus retiennent le principe selon lequel la répartition du logement social sera organisée prioritairement sur le périmètre de l'agglomération et plus particulièrement sur les secteurs présentant un niveau de services et d'équipements satisfaisant.

Ce principe laisse la possibilité aux communes périurbaines de disposer d'un quota de logements sociaux suffisant pour gérer les situations locales.

A ce titre, plusieurs actions ont donc été engagées :

- la qualité de l'offre,
- une meilleure répartition de l'offre.

- mixer différentes natures et typologies d'habitat au sein des secteurs urbanisés, afin d'encourager la mixité sociale et générationnelle,
- diversifier les formes d'habiter pour offrir une alternative au modèle d'urbanisation reposant sur la maison individuelle, modèle très consommateur en espace.

- La fonctionnalité du cadre de vie

- Elargir la zone de chalandise par le développement du centre-ville de Chartres, cœur de l'agglomération,
- Renforcer et moderniser les pôles de proximité et cœurs de villes et villages,
- Améliorer et adapter les pôles périphériques.

- La culture

Rien

- L'économie

Plusieurs actions ont été engagées, à ce titre :

- Confirmer la mutation économique du territoire vers une tertiarisation davantage porteuse de valeur ajoutée. Le diagnostic a montré une évolution structurelle de la population active et du tissu économique vers une tertiarisation. Le territoire doit pouvoir forger une identité tertiaire, sur le mode du créneau Cosmétique Valley.
- Affirmer un développement économique endogène. Il n'est pas souhaité de construire un développement économique exclusivement tourné vers la région parisienne. Il n'est pas souhaité non plus que l'agglomération devienne une commune dortoir pour les franciliens.
- Affirmant que les activités artisanales, sauf si elles génèrent des nuisances pour le voisinage, ont leur place dans le tissu urbain et périurbain hors zones d'activités.

Diversifiant les produits d'implantation offerts aux entreprises tertiaires en utilisant notamment les potentialités du tissu urbain :

- continuer à proposer des produits tertiaires de périphérie,
- favoriser la reconversion d'espaces centraux et péricentraux,
- envisager la création d'un parc tertiaire de haute qualité, qui n'existe pas aujourd'hui.

- Les transports, déplacements et circulation

- Soutenir le désenclavement ferroviaire de Chartres en améliorant les liaisons vers Orléans, Bourges et Tours (soutenir en particulier le projet de liaison ferroviaire Chartres-Orléans)
- Affirmer la desserte en transports collectifs des voies d'accès au centre-ville :
- L'offre de stationnement en centre-ville et la volonté d'affirmer son poids commercial et tertiaire nécessiteront de mieux gérer les flux vers le centre-ville.
- Affirmer la restructuration du pôle gare
- Le développement et l'amélioration du fonctionnement du pôle intermodale de la gare de Chartres représentent aujourd'hui un enjeu pour toute l'agglomération.
- La création d'éventuels pôles relais (halte de Lucé, halte de Beaulieu, halte de Gellainville, halte de la Taye, gare de Saint-Prest...) pourrait être subordonnée à une politique de transport et d'intermodalité mieux affirmée et à d'éventuelles mutations urbaines qui confirmeraient de façon évidente le rôle de l'un ou l'autre des pôles.
- Prôner une offre de transports collectifs adaptée à la desserte des zones périurbaines peu denses
- Affirmer la nécessité d'une politique de stationnement globale à l'échelle de l'agglomération :

- L'environnement et la maîtrise de l'énergie

Si la politique d'habitat prône une densification de l'urbanisation pour limiter la consommation d'espaces agricoles, cette politique doit aussi rechercher des formes d'urbanisme protégeant ou créant des espaces de détente urbains. Le Plan Vert apporte une première réponse, mais les politiques urbaines doivent également contribuer à cet objectif.

La qualité des entrées de ville et des entrées de bourgs, les coupures vertes existantes (notamment le long des vallées) doivent être construites ou préservées. La maîtrise de l'affichage publicitaire participe également à la valorisation de l'image du territoire.

D'une manière générale, l'insertion paysagère doit être prise en compte dans les projets d'urbanisme.

L'affirmation d'une stratégie de développement soucieuse de limiter la consommation d'espace et la recherche de solutions d'implantation internes au tissu urbain pour des activités ne générant pas de nuisances urbaines constituent une première réponse

Il est proposé que le Plan Vert serve de référence pour la définition d'espaces naturels à protéger et les modalités de leur protection.

En matière de protection des ressources en eau, les débats ont fait apparaître 2 axes de travail :

- la sécurisation de la ressource,
- la mutualisation des moyens.

- La sécurité

Rien

Chartres comme Angoulême repose ces actions sur ces ressources endogènes tel que son patrimoine naturel et culturel. De nombreuses actions sont également préconisées en faveur du renouveau du dynamisme économique.

B. Des politiques communes des villes moyennes

Après l'analyse des politiques publiques de ces quatre villes, nous nous apercevons que certaines sont similaires, notamment pour Vannes et Cherbourg qui souhaitent mettre en avant leur maritimité pour renforcer leur attractivité.

Pour les acteurs décisionnels interrogés, il apparaît nettement une politique commune aux villes moyennes qui souhaitent renforcer leurs atouts souvent similaires grâce à des actions précises. A titre d'exemple, nous pouvons citer les efforts sur le renouvellement urbain et la volonté de créer un cadre de vie que toutes souhaitent être un espace où « il fait bon vivre ».

C.Où la référence Espace Atlantique est absente

Néanmoins nous pouvons prendre conscience que même s'il existe des similitudes dans ces politiques, il n'apparaît aucune référence à l'Espace Atlantique. Malgré de nombreuses évocations dans leur marketing territorial par rapport à la proximité de leurs façades atlantiques, ces villes expriment très faiblement leur identité commune.

Ce constat est renforcé par nos entretiens où de nombreux acteurs nous ont confirmé cette prise en considération dans leurs politiques. Nous pouvons donc nous interroger sur la mise en place d'une telle incitation dans les politiques. Comment intégrer la notion d'Espace Atlantique ? Comment inciter les différents acteurs ?

III. Une politique de qualité de vie propre à l'Espace Atlantique ?

A. Les moyens pour mettre en place une politique publique commune à l'Espace Atlantique

Comme nous l'avons vu précédemment, il n'existe pas de politiques de qualité de vie qui intègre l'appartenance des régions atlantiques à l'Espace Atlantiques.

Pour ce faire, il serait intéressant d'intégrer cette spécificité dans les réflexions de chacun. Cependant, la multiplicité des dimensions de la qualité de vie et des champs d'actions réclament que les acteurs de l'Espace Atlantique échangent leurs expériences, leurs compétences afin d'enrichir leur réflexion d'apports toujours nouveaux. Il leur permettrait de connaître les initiatives en cours, de s'ouvrir vers de nouvelles expériences, et de faire fructifier leurs propres pratiques.

Au terme de ces échanges, les acteurs locaux pourraient identifier les enjeux et actions à mettre en place. Dans cette perspective, il conviendrait de mettre en place un document de principe telle qu'une Charte de Qualité de Vie propre à l'Espace Atlantique.

Cette Charte peut être envisagée comme une démarche permanente et ouverte d'analyse contenant une série de propositions concrètes susceptibles d'être mises en oeuvre afin de prendre en compte et de favoriser la qualité de vie propre à l'Espace Atlantique.

B. Objectifs stratégiques d'une Charte de Qualité de vie

La proposition d'une "Charte de qualité de vie" vise à l'élaboration d'une nouvelle philosophie de politiques publiques, susceptible d'alimenter de façon constructive un véritable débat démocratique intégrant les spécificités des régions atlantiques. L'enjeu est de renforcer l'identité commune de ces régions et permettre de ce fait une reconnaissance de ce territoire pour ces atouts et induire alors une nouvelle attractivité.

Cette Charte aurait pour objectif de :

- de servir d'outil pratique et de référence en matière de politiques de qualité de vie pour les pouvoirs locaux;
- de réunir les principaux éléments nécessaires à la rédaction éventuelle d'une Convention de Qualité de vie de l'Espace Atlantique

Ces orientations constituent autant d'axes forts et prioritaires qui devront guider à la fois les initiatives publiques mais aussi privées. Cette charte pourrait préconiser une série de principes directeurs, directement applicables dans chaque ville moyenne de l'Espace Atlantique. Ces villes apprécieront certainement les principes rassemblés dans la Charte et issus des diverses expériences de chacune.

- Sensibiliser à cette problématique l'ensemble des systèmes d'acteurs actuellement à l'oeuvre qui décident dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'habitat et du cadre de vie.
- Promouvoir des prises de décision en matière d'aménagement pour la qualité de vie
- Faire émerger une nouvelle dynamique au sein de l'Espace Atlantique
- Favoriser le développement d'une autre philosophie de planification urbaine et de l'aménagement du territoire focalisée sur une qualité de vie.

C. Les orientations de cette Charte

La première orientation réside dans la spécificité de l'Espace Atlantique par la proximité de sa façade maritime. C'est pourquoi il serait intéressant d'établir comme orientation le renforcement de cette « maritimité ». Les actions pourraient être les suivantes :

- Une économie reposant sur les activités maritimes
- Gestion durable du littoral et du milieu marin
- La promotion de la culture et l'identité maritime

La deuxième orientation pourrait se baser sur le développement durable des espaces ruraux atlantiques. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, la richesse environnementale des espaces atlantiques est un atout majeur de leur attractivité. C'est pourquoi, il serait intéressant de mettre en commun une politique environnementale.

CONCLUSION

L'Espace Atlantique se présente comme un espace novateur en termes de politiques publiques. En effet, conscientes de leurs faiblesses en termes économiques, démographiques et sociales, les régions atlantiques se sont réunies pour renforcer leur poids au sein de l'Union Européenne. L'Espace Atlantique est devenu un espace projet où diverses actions ont été engagées tel que le SDEA. Aujourd'hui ces régions souhaitent renforcer leur attractivité pour permettre ainsi un nouveau dynamisme du territoire. En prenant appui sur les politiques mises en place, les acteurs locaux souhaitent initier une nouvelle politique dans ce sens, et cela en préservant la qualité de vie, reconnue comme un atout essentiel de ces régions.

La qualité de vie est un concept multidisciplinaire et complexe. En effet, récurrent dans de nombreux discours sa définition reste changeante selon les écrits. Il a donc été nécessaire de déterminer les indicateurs de qualité de vie qui nous sont apparus les plus pertinents et de déterminer les champs d'actions concernés. Comme nous l'avons vu la qualité de vie intervient dans des champs divers et variés et il est très difficile de déterminer une politique publique propre à la qualité de vie.

Afin de déterminer les aspects des politiques publiques en faveur de la qualité de vie dans l'Espace Atlantique, quatre aires urbaines ont été analysées dans leurs actions, et cela en fonction des critères déterminés précédemment. Cette analyse nous a permis de voir qu'il existait entre les villes des similitudes d'actions notamment en termes d'environnement. Par exemple, il est flagrant de voir que les aires urbaines situées à proximité de la façade maritime, mettent en avant la maritimité comme enjeu majeur de leur attractivité. Les aires urbaines localisées dans les terres ont des actions plus engagées en termes de mise en valeur de leur patrimoine naturel et culturel.

Néanmoins cette analyse n'a pas permis de mettre en évidence l'existence d'une politique publique en faveur de l'amélioration de la qualité de vie propre à l'Espace Atlantique. C'est pourquoi, il est important de coordonner les actions engagées au sein d'une Charte de Qualité de Vie. Néanmoins sera-t-il possible d'établir une Charte sur un espace autant hétérogène et si complexe ?

BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE d'URBANISME de l'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, septembre 02, *Méthode d'évaluation de la qualité de vie en milieu urbain*, AUDAL, 15 pages
- BAUDELLE Guy, octobre 1993, *La Façade Atlantique : stratégie et prospective de développement*, PUR, 238 pages
- BOCK Emilie, 2003, *Quelles villes intermédiaires pour une vision polycentrique de l'Espace Atlantique ? Le cas de la France, mémoire de recherche*, CESA, 132 pages
- CARRIERE Jean Paul, août 2002, 38^{ème} colloque de l'ASRDLF, *L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalaire*, 18 pages
- CHARRIE Jean Paul et LABORDE Pierre, 1993, *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages
- CHEVALIER Jacques, 1999, *Réseaux urbains et réseaux de villes de l'Ouest de la France*, Paris Anthropos, 160 pages
- COHOU Michel, 1974, *Villes moyennes : organisation de l'espace- cadre de vie*, GEODOC TOULOUSE, 31 pages
- COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre, *Villes moyennes : Espace, société, patrimoine*, PU Lyon, 490 pages
- CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAUX DE L'ATLANTIQUE, *Avis Interrégional sur la prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques*, 169 pages
- CRPM, avril 2002, *Etude sur la réalisation d'un Schéma de Développement polycentrique de l'Espace Atlantique : Vers l'élaboration d'orientations stratégiques de développement de l'Espace Atlantiques*, 103 pages
- CRPM, janvier 02, *Les régions périphériques maritimes et le développement durable*, Note technique du Secrétaire général, 117 pages
- CRPM, janvier 04, *Résultats de la consultation des régions membres de l'Arc Atlantiques sur l'avenir de l'espace atlantique*, CRPM, 5 pages
- CRPM, 05, *Rapport final du SDEA*, CRPM
- DAGNAUD Monique, 1977, *Le mythe de la qualité de la vie et la politique urbaine en France : Enquête sur l'idéologie urbaine de l'élite technocratique et politique (1945-1975*, MOUTON, 326 pages
- DATAR, 1991, *En Europe des villes en réseau : Du mythe à la réalité : les réseaux de ville comme outils d'aménagement du territoire*, DATAR, 110 pages

- DATAR, 2000, *Les villes moyennes : enjeux d'actions politiques*, DATAR, 110 pages
- DURON Philippe, 2002, *L'Arc Atlantique*, ASSEMBLEE NATIONALE, 127 pages
- GUESNIER Bernard, mars 1991, *Potentialités et stratégies de développement des Régions de l'Arc Atlantique en Europe*, Colloque scientifique de 1990, 179 pages
- HENO Claude, LE BOLZIER Emmanuel, octobre 2001, *Prospectives des facteurs d'attractivité des régions atlantiques*, CESR 170 pages
- INSEE, octobre 2002, *Mesurer la qualité de vie des agglomérations*, INSEE
- KNOEPFEL/LARRUE/VARONE Peter/Corinne/Frédéric, 2001, *Analyse et pilotage des politiques publiques*, HELBING et LICHTENHAN, 398 pages
- LARRUE Corinne, 2000, *Analyser les politiques publiques d'environnement*, Harmattan, 208 pages
- LES DOSSIERS FNAU, mai 2005, *Du désir de bien être urbain à la mesure de la qualité de vie, Peut on évaluer le bonheur territorial ?* FNAU, 14 pages
- MORVAN Yves, 1996, *l'Entreprise Atlantique*, Aube, 116 pages
- MULLER Pierre, 1994, *Les politiques publiques*, Que sais je ?, 127 pages
- NOISETTE Pierre et VALLERUGION Francois, 2002, *La dynamique des grandes villes et des villes moyennes en France de 1975-1999*, 38^{ème} Colloque ASRDLF
- POUSSARD Anne, 1997, *L'Arc Atlantique : Chronique d'une coopération interrégionale*, Presses universitaires de Rennes, 241 pages
- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE, 1975, *Une évaluation de la qualité de vie*, Collection Recherche Environnement, 243 pages
- ROUAUD Sébastien, 2000, *La nouvelle politique régionale d'aménagement urbain en faveur des villes moyennes*, Mémoire de stage, 118 pages
- SANTAMARIA Frédéric, 1998, *Les villes moyennes entre hiérarchie et réseaux*, Thèse universitaire, 900 pages
- TOBELEM-ZANIN Christine, 1995, *La qualité de vie dans les villes françaises*, Collection nouvelles donnes en géographie ISSN 1160-1027, 288 pages

SITES INTERNET

www.aggo-chartres.fr

www.agglo-angouleme.fr

www.arcatlantique.org

www.crpm.org

www.datar.gouv.fr

www.equipement.gouv.fr

www.fdd.org

www.iaat.org

www.insee.fr

www.interreg-atlantique.org

www.lexpress.fr

www.senat.fr

TABLE CARTES ET GRAPHIQUES

Carte n°1 : Les régions de l'Espace Atlantique.....	9
Carte n°2 : Les structures urbaines de l'Espace Atlantique.....	14
Carte n° 3 : les dynamiques démographiques des systèmes urbains.....	24
Carte n°4 : le réseau urbain français de l'Espace Atlantique.....	59
Graphique n°1 : Les aires urbaines de l'Espace Atlantique.....	58

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION.....	5
<u>CHAPITRE 1 : L'Espace Atlantique : un espace novateur en termes de politiques publiques.....</u>	<u>6</u>
I. Qu'est ce que l'Espace Atlantique ?.....	7
A. Un espace au dénominateur commun : l'Océan Atlantique.....	7
B. L'Espace Atlantique : un espace à fortes potentialités et faiblesses.....	15
II. L'Espace Atlantique : un espace précurseur en termes de politiques communautaires.....	18
A. Une volonté commune de s'unir.....	18
B. Le SDEA : une vision spatiale de l'Espace Atlantique.....	22
C. L'Espace Atlantique avant-gardiste dans la mise en place de politiques sectorielles... ..	25
III. Les prémices de politiques en faveur de l'attractivité de l'Espace Atlantique.....	28
A. L'attractivité ; nouvel enjeu des régions atlantiques.....	28
B. Des actions concrètes pour l'attractivité de l'Espace Atlantique.....	29
<u>CHAPITRE 2 : L'émergence de la notion de qualité de vie.....</u>	<u>31</u>
I. La qualité de vie un concept pluridisciplinaire et multidimensionnel.....	32
A. La genèse du concept.....	32
B. Essai de définition du concept de qualité de vie.....	33
II. Les enjeux de la qualité de vie en termes d'attractivité.....	38
A. La qualité de vie : un facteur d'attractivité.....	38
B. La détermination d'indicateurs de la qualité de vie nécessaire pour l'établissement de politiques.....	39
III. Essai de définitions de politiques publiques en faveur de la qualité de vie.....	42
A. La qualité de vie au cœur de la concurrence entre les territoires.....	42
B. La détermination d'indicateurs de la qualité de vie nécessaire pour l'établissement de politiques.....	45

C. Thématiques et actions des politiques publiques en faveur de la qualité de vie.....	46
D. La mise en place des politiques publiques.....	50

CHAPITRE 3 : Etude de cas : les spécificités des villes moyennes de l’Espace Atlantique en termes de politiques publiques pour la qualité de vie.....55

III. Le terrain d’étude : les villes moyennes françaises de l’Espace Atlantique.....	56
A. Pourquoi les villes moyennes de l’Espace Atlantique ?.....	56
B. La définition d’une ville moyenne.....	57
C. Les villes moyennes au cœur des politiques publiques.....	60
II. Essai de typologie d’une politique en faveur de l’amélioration de la qualité de vie dans les villes moyennes de l’Espace Atlantique.....	62
A. l’analyse des politiques.....	62
B. Des politiques communes des villes moyennes	79
C.....Où la référence Espace Atlantique est absente.....	79
III. Une politique de qualité de vie propre à l’Espace Atlantique ?.....	80
A. Les moyens pour mettre en place une politique publique commune à l’Espace Atlantique.....	80
B. Objectifs stratégiques d’une Charte de Qualité de vie.....	80
C. Les orientations de cette Charte.....	81

CONCLUSION.....	82
BIBLIOGRAPHIE.....	84
SITES INTERNET.....	86
TABLES CARTES ET GRAPHIQUES.....	87
TABLES DES MATIERES.....	88