

Stratégies de développement tertiaire des villes françaises

Pierre-Yves LEO (1), Marie-Christine MONNOYER (2), Jean PHILIPPE
(3)

Université Paul Cézanne Aix Marseille III,

IAE Université de Toulouse 1 CRG,

Université Paul Cézanne Aix Marseille III

Les recherches sur le développement des villes ont apporté un certain nombre de résultats en matière de croissance économique. L'importance des services aux entreprises ressort assez clairement de l'ensemble des analyses. L'entrée massive en maturité des grandes branches manufacturières dominantes des « trente glorieuses » (construction automobile et électroménager) mais aussi de l'ensemble du secteur manufacturier a conduit à une baisse prononcée et prolongée de l'emploi industriel. La situation économique des villes en est profondément bouleversée mais elle est très contrastée selon leur taille : les grandes métropoles réussissent à capter le mieux la croissance tertiaire. Il n'en est pas de même pour les petites métropoles et pour les villes moyennes.

Il nous paraît utile de revenir sur un certain nombre de résultats et d'observations effectués et présentés à la conférence RESER de Stuttgart. L'importance des services aux entreprises ressort assez clairement de l'ensemble de nos analyses. Si nous effectuons un retour sur la définition que nous avons proposée pour les villes moyennes¹, force est de constater que bien souvent elles connaissent les mêmes problèmes que les plus petites des métropoles. Ceci provient sans doute du recours un peu arbitraire à des tranches de taille comme délimitation de ces deux types de villes. Des travaux

¹ Nous avons retenu les aires urbaines se situant en 1999 dans la tranche de population 100.000-300.000 habitants. Parmi les villes moyennes ainsi définies, une est tout à fait atypique car elle fait partie d'une conurbation métropolitaine internationale : l'aire urbaine d'Annemasse est la partie Française de Genève. Il ne s'agit donc ni d'une métropole car elle est incomplète, ni véritablement d'une ville moyenne. Elle n'a donc pas été incluse dans ces deux catégories. Nous avons donc en 1999 outre l'aire urbaine d'Annemasse (un peu plus de 200 000 habitants), 15 « grandes » villes moyennes (200 à 300 000 habitants) et 36 plus petites villes moyennes (100 à 200 000 habitants). Les métropoles comptent l'aire urbaine de Paris (11 millions d'habitants), 13 aires urbaines de métropoles régionales (500 000 à 2 millions d'habitants), 12 aires urbaines de plus petites métropoles (300 à 500 000 habitants).

antérieurs ont montré que bien des « métropoles » régionales françaises restaient sous développées en ce qui concerne leurs fonctions métropolitaines, ce qui, selon la logique de notre définition, devrait les faire ranger parmi les villes moyennes.

Au niveau des villes moyennes étudiées, il paraît clair que très peu d'entre-elles peuvent prétendre devenir progressivement de petites métropoles. L'évolution générale tend plutôt à confiner ces villes moyennes dans des profils de centre de production ou de centre administratif. L'évolution vers le profil de centre de villégiature paraît une autre opportunité qui ne concerne cependant que très peu de ces villes. En dynamique, il est intéressant de noter que la taille urbaine en elle-même ne constitue pas un blocage. La dotation en qualifications de haut niveau dans les services aux entreprises apparaît comme le principal facteur de dynamisme alors même que ce type de villes a justement des difficultés pour les attirer ou les retenir. C'est sans doute à ce niveau que les politiques de développement urbain ont à faire porter leurs efforts. Autre constat qui vient conforter cette analyse, il semble bien qu'une nouvelle phase du développement spatial du tertiaire soit en train de s'amorcer : le pôle parisien paraît avoir du mal à absorber tous les nouveaux emplois qu'il peut créer et il devient la source d'une décentralisation tertiaire vers d'autres villes et d'autres régions. Toutes les villes moyennes n'en bénéficient pas, notamment celles de l'est et du nord de la France. Cette amorce de décentralisation s'accompagne aussi d'un filtrage des activités, le pôle conservant et continuant à attirer les activités les plus intenses en connaissance et en qualifications de haut niveau. Dans cette perspective, les possibilités de croissance des villes moyennes paraissent bien limitées. Il nous semble nécessaire d'attirer l'attention sur la nécessité d'une réflexion sur ce thème et la mise en place de politiques d'accompagnement pour consolider le tissu urbain français, quand le dernier rapport au Président de la République française évoque principalement l'appui à apporter aux métropoles (Saint Etienne, juin 2009).

Notre communication traitera donc la question de la politique de développement économique à mettre en place dans les villes en tenant compte des conséquences de la révolution tertiaire que connaissent toutes les économies développées. Elle a pour objectif de proposer des éléments de stratégie pour guider les responsables locaux chargés du développement économique des espaces urbains. Elle s'appuie sur le résultat des recherches que nous avons auparavant effectuées sur les villes françaises à partir des recensements de la population. Notre communication s'articule en deux parties : la première est consacrée à l'analyse des politiques de développement urbain actuel sous l'angle de leur adaptation à la situation des villes moyennes. Le bilan de cette première partie montre que la situation des villes moyennes n'est pas vraiment prise en compte par la prospective urbaine actuelle. En seconde partie, nous proposerons un cadre pour élaborer une stratégie de développement propre aux villes moyennes.

1. Les politiques de développement urbain

La tertiarisation des économies développées implique de se dégager des arguments du passé et notamment de celui qui identifie l'industrie manufacturière au seul vecteur de création de richesse. La politique urbaine à base industrielle trouve sa principale justification dans l'exportation des biens et les ressources qu'elle apporte au pays et dans les effets d'entraînement générateur de croissance dans les économies locales. Or on constate une chute du nombre de personnes employées dans l'industrie dans tous les pays développés, ce qui provoque souvent une crise des finances locales, l'apparition de friches industrielles, le chômage et la nécessité de requalifier la main d'œuvre pour les activités tertiaires. La crise que nous vivons actuellement ne fait qu'amplifier ces problèmes avec le phénomène de fermeture d'usines. Quelle politique pouvons-nous substituer à la politique fondée sur l'industrie ? Plusieurs orientations stratégiques font actuellement l'objet de recherche : nous les analyserons successivement.

1.1 - Le développement par la qualité de vie : les villes créatives

Les modèles privilégiant l'activité manufacturière qui continuent à dominer souvent le discours politique ont été remis en cause par les analystes et les chercheurs dès que l'évolution vers une société tertiaire est devenue évidente. La très grande hétérogénéité du tertiaire a débouché rapidement sur des typologies parfois intuitives mais qui toutes cherchaient, parfois sans le dire, à identifier les activités leader, les moteurs des dynamismes futurs. Les premières catégorisations ont mis l'accent sur la « matière » que transforment les activités de services : certaines traitent de l'information, d'autres des produits. Les premières exercent une domination sur les secondes car elles les pilotent et télécommandent plus ou moins directement les processus de production et de distribution. Corey (1982) puis Gottman (1983) proposent ainsi de distinguer les activités « quaternaires » ou « transactionnelles » des autres services qui constituent le tertiaire. Les activités qui ont pour tâche le contrôle, la prise de décision et la transaction ne sont pas désignées nommément comme motrices mais il est clair qu'elles exercent une domination sur les autres. Il s'agit notamment des activités de gestion, de publicité, d'éducation supérieure, de recherche et des activités artistiques.

Partant du constat que certaines « fonctions » économiques sont concentrées dans les plus grandes métropoles, notamment en ce qui concerne les qualifications les plus élevées, certains auteurs (Planque, 1993 ; Julien et Pumain, 1996) proposent le concept d'emplois ou de fonctions « stratégiques » pour identifier les ensembles moteurs des économies urbaines : par leur emprise sur les décisions, ils peuvent exercer un rôle majeur dans les dynamiques économiques. L'importance de ces emplois correspond assez bien à la santé économique des métropoles, à leur attractivité et à leur image de marque. Ils connaissent en outre un rapide développement, ce qui conduit à penser qu'il s'agit d'un sous-ensemble

moteur des dynamiques économiques.

Les recherches plus récentes qui mettent en avant le concept de « classe créative » s'inscrivent dans la filiation de ces analyses (Florida, 2002 ; Sorensen & *alii*, 2008). Le moteur principal qui est alors retenu est cependant déplacé : ce ne seraient plus les activités économiques qui seraient à l'origine du développement économique des villes mais la population, ou tout au moins une petite partie de celle-ci, considérée comme « créative » (Allen, 2006). Ce renversement mérite d'être discuté : si l'on peut admettre que les choix de localisation de cette élite puissent impulser une dynamique locale d'innovation et le développement local, il est beaucoup moins évident de considérer que leur choix de résidence sont faits principalement en tenant compte des aménités, de la qualité de vie et de l'événementiel, sans tenir compte des emplois et des possibilités de carrière offerts par chaque territoire urbain. Ce dernier facteur, s'il s'avère dominant, restituerait aux secteurs d'activité la primauté dans l'explication des dynamiques locales à moyen ou long terme. Le débat est ici loin d'être tranché et l'échelle spatiale à laquelle on se place ne lui est sans doute pas étrangère². Quoi qu'il en soit, toutes ces approches n'ont qu'un pouvoir explicatif limité en dehors des grandes métropoles car elles se focalisent sur un tout petit nombre de profils professionnels ou sociaux et négligent *de facto* de nombreux autres facteurs favorables ou handicapants. C'est le constat qu'ont fait Sorensen *et alii* (2008) en étudiant la localisation de la « classe créative » dans les villes moyennes au Danemark.

1.2 - Le développement par les revenus extérieurs : la théorie de la base

La théorie de la base économique des territoires est beaucoup plus ancienne³ et propose une lecture beaucoup plus globale des économies localisées ; à ce titre, elle paraît plus satisfaisante. Elle met en avant le rôle moteur des activités « exportatrices » c'est-à-dire tirant leur revenu de l'extérieur du territoire, appliquant ainsi à chaque territoire le schéma keynésien de circulation du revenu. Son utilisation suppose de se limiter à des territoires pertinents, c'est-à-dire à des territoires où la circulation des revenus soit largement interne. L'échelle des aires urbaines convient donc à ce type d'approche, beaucoup mieux que l'échelle communale car, en milieu urbain, nombre de ménages résident dans une commune, travaillent dans une autre et font leurs achats encore ailleurs. A un niveau géographique trop fin (commune, quartier) les « fuites » l'emportent sur le mécanisme moteur que la

² Le facteur qualité de vie est certainement le premier facteur du choix du quartier de résidence, tandis que le marché du travail ou l'environnement professionnel serait le premier facteur de choix d'une ville au sens où nous l'entendons.

³ Certains auteurs la font remonter à Cantillon (XVIII^{ème} siècle) voire avant mais ses premières formulations opérationnelles datent du milieu des années 1950. Cf sur ce point Davezies (2008) p. 53.

base est censée identifier.

La distinction de deux catégories d'activités en fonction de la localisation et de la nature de leur marché est le fondement de cette approche : certaines activités vivent grâce à des ressources extérieures à la zone considérée (activités de base) tandis que d'autres vivent des dépenses des ménages résidents (activités dites « urbaines » ou « induites »). En pratique, la mise en œuvre de la théorie se heurte cependant rapidement à des difficultés méthodologiques tenant à ce que la localisation des marchés de chaque entreprise ou de chaque secteur d'activité ne peut être connue avec précision. La question de l'affectation au secteur basique ou au secteur induit des activités intermédiaires (parmi lesquelles les services aux entreprises, qui occupent aujourd'hui une place prépondérante) n'a à ce jour pas été tranchée de façon définitive et satisfaisante. La première solution a consisté à simplifier la théorie en ramenant l'ensemble des services à un rôle induit, le rôle basique (donc moteur) étant réservé à l'industrie. Pourtant, Douglas North (1955) avait déjà pris soin de préciser que certaines activités de services devaient faire partie de la base économique. Le marché des services aux entreprises est certes à dominante locale mais il ne résulte pas forcément de la demande finale des ménages locaux. Idéalement, il faudrait séparer ceux dont le chiffre d'affaires provient surtout d'activités de base et ceux vivant essentiellement grâce aux activités « urbaines », chacun étant rattaché à son type de clientèle dominant. Or bien souvent ces activités n'existent que grâce à la conjonction de ces deux marchés.

Les analyses de Davezies (2008) si pertinentes pour décrire la réalité de l'origine des revenus dans une ville, souffrent ainsi de limites quand il s'agit de proposer des solutions développer le revenu urbain : faut-il empêcher les fuites vers d'autres villes ? Comment capter des revenus supplémentaires ? La théorie de la base peut facilement déboucher sur des préconisations privilégiant la captation de revenus extérieurs quelle que soit leur origine : publique (fonctionnaires payés par l'Etat), sociale (personnel médical financé par la Sécurité sociale, retraités) ou privée (tourisme).

1.3 - Le développement par l'internationalisation

Adopter une stratégie internationale est devenue une exigence pour les grandes métropoles soucieuses de rayonner pour attirer des investisseurs étrangers. Cette stratégie hésite entre deux grandes options (Camagni, 2005) :

- Une politique d'attractivité des entreprises, qui se traduit par une concurrence entre les villes compétition pour être dans les leaders (top 20 européen, villes mondiales, etc.)
- Une politique de compétitivité qui cherche à améliorer le fonctionnement de la métropole pour que les entreprises et leur main d'œuvre aient une bonne productivité

La première option s'assimile à une politique de développement par le haut ou exogène visant la capacité à attirer des capitaux étrangers, alors que la

seconde option est plus une politique de développement par le bas ou endogène cherchant à améliorer le fonctionnement de la métropole. Quoi qu'il en soit ces deux options reposent toutes deux sur une bonne dotation en services publics et privés, une administration publique efficace, un niveau élevé de la qualité de vie et de l'environnement et surtout de bonnes infrastructures.

Les métropoles se lancent dans de telles politiques pour un certain nombre de raisons inventoriées par Soldatos (2003) et qui peuvent se résumer par les constats suivants :

- L'interdépendance internationale complexe des économies urbaines liée à la globalisation de l'économie
- Les carences structurelles de l'état nation à organiser et à maîtriser cette globalisation et notamment les flux de main d'œuvre, de capitaux et de marchandises qu'elles créent
- Une nouvelle génération de villes internationales qui mettent en avant leurs réalisations et suscitent des effets d'imitation
- L'apparition d'une para – diplomatie urbaine qui crée des effets de concurrence entre les élites
- L'émergence d'un marketing territorial sophistiqué
- La constitution d'alliances internationales de villes

Se lancer dans une telle stratégie, suppose réunies des conditions dont ne disposent pas *a priori* les villes moyennes : la plus importante est la taille qui permet de disposer d'une capacité financière suffisante pour mener une politique d'investissement dans les infrastructures matérielles (aéroports et transports internationaux, centre de congrès, musées, hôtels, communications à haut débit) et immatérielles (politique marketing et constitution de réseaux de coopération internationale). De manière tout aussi importante est l'exigence de lisibilité de l'identité de la ville, identité forgée par les spécificités de l'économie urbaine et par l'image de la ville qui s'alimente souvent de réalisations architecturales spectaculaires.

L'analyse de tous ces éléments montre que les villes moyennes sont mal armées pour mettre en œuvre une stratégie d'internationalisation ; cette stratégie ne semble pertinente que pour les seules villes moyennes qui bénéficient d'une situation géographique privilégiée grâce à un port ou au carrefour de voies de transit international.

1.4 - Le développement durable et les villes moyennes

Depuis une quinzaine d'année, la problématique de la durabilité s'est répandue dans les instances politiques et économiques, tant au niveau continental que national et local. Le sommet de Rio en 1992 a fait naître des actions connues sous le terme « action 21 ou agenda 21 », telle que la Charte des villes européennes pour la durabilité (Charte d'Aalborg) en 1994. Les responsables des villes européennes rassemblés à Aalborg annoncent qu'ils sont conscients de la nécessité d'intégrer les principes de la durabilité aux

politiques urbaines locales. Cette attention à la problématique de la durabilité est aussi le fait d'agences régionales de développement, d'ONG, de mouvements citoyens, de chercheurs en écologie industrielle (Gibbs *et al*, 2005) qui cherchent à promouvoir un développement éco industriel sur des éco parcs, en particulier lorsque villes ou régions sont confrontées à la restructuration d'un quartier ou d'une friche industrielle.

Les réflexions des groupes d'experts (groupe d'experts sur l'environnement urbain 1996, Commission Européenne, 2004, 2006), des économistes (Sen, 2000) ont, par ailleurs, enrichi l'analyse et suggéré qu'il y avait dans cette problématique un paradigme potentiel pour le développement local et régional (Gibbs *et al*, 2005). Si ces réflexions ont donné lieu à de nombreuses applications concrètes, elles sont toutefois souvent extrêmement partielles par rapport aux objectifs originaux ou aux ambitions annoncées. Mais, elles concernent principalement des villes de taille moyenne et ce aussi bien en Europe que sur les autres continents. L'analyse de quelques-unes de ces réalisations permet de mettre en avant les potentialités qu'elles apportent au développement de ces villes et leurs limites. Nous en distinguerons deux types : les politiques urbaines ou de quartiers, les politiques intégrées d'éco - développement local.

1.4.1 - Les politiques urbaines ou de quartiers

Nombreux sont les édiles qui ont été confrontés au cours des dix dernières années à la problématique des friches industrielles ou à des demandes de construction de logements lorsque leur position géographique les plaçait de façon favorable par rapport à une ville plus importante connaissant un fort développement économique. Certains, du fait de leur sensibilité personnelle, ou de leurs compétences professionnelles, ont choisi de réaliser des constructions faiblement consommatrices en énergie et de concevoir ces nouveaux quartiers en intégrant une organisation des déplacements avec peu d'émissions de carbone. Nous avons choisi deux exemples, aux résultats différents, dans des villes moyennes : le quartier de Bedzed à Sutton au Royaume Uni et plusieurs quartiers à Malmö en Suède.

Bedzed, éco-quartier de Sutton, au sud de Londres

Le site de Bedzed, qui signifie Beddington Zero (fossil) Energy Development, est sorti d'une friche de 1,7 hectares. L'objectif de l'éco-quartier est d'offrir à la ville un espace de vie capable de produire au moins autant d'énergie renouvelable qu'il en consomme pour permettre aux habitants de mener un mode de vie durable et sain, sans avoir à se sacrifier sur la modernité, l'urbanité et la mobilité⁴. Intégré dans une ville de 175000 habitants située à 20km de Londres, le projet souhaite répondre de façon sociale et écologique à

⁴ <http://www.partenaire-europeen.fr/Actualites-Conseils/actualite-de-l-immobilier/L-actualite-en-Europe/Bedzed-ecoquartier-ville-demain-20090517>

un besoin de logements. La mixité sociale a été réalisée en répartissant les 100 logements construits en 30% pour des « acteurs d'utilité publique » (médecins, formateurs...), 30% pour les personnes à faibles revenus et 30% de personnes de diverses origines. La réduction des émissions de carbone s'appuie sur l'utilisation de l'énergie solaire et des panneaux photovoltaïques ainsi que sur la facilitation des déplacements (transports collectifs, pistes cyclables..) entre le nouveau quartier et les prestataires de services à la personne (garde d'enfants, équipements sportifs, médecins...) ou les lieux de production et de distribution de biens alimentaires (fermes voisines, épiceries locales..). En moyenne un habitant de ce quartier consomme 25 % de moins d'électricité qu'un habitant de cette région⁵. Si l'attractivité de ce quartier est réelle sur les habitants de la région, elle n'a pas généré de développement économique particulier.

Le quartier Bo01 de Malmö (Suède)

Capitale de la Scanie, Malmö est une ville portuaire et de commerce de 251 000 habitants située au bord du détroit Öresund, face à Copenhague. A partir de 1995, confrontée à la réduction d'activité de sa zone portuaire et des activités de construction navales, la municipalité (son maire est architecte) engage un programme environnemental. Du point de vue énergétique, ce projet se veut exemplaire : 100% des besoins en énergie seront couverts par le recours aux énergies renouvelables (éolienne, solaire photovoltaïque et solaire thermique). La première phase d'urbanisation (400 appartements sur les 3 000 prévus à long terme) a été ouverte en 2001 à l'occasion du salon européen de l'habitat « *Bo01 Ecological City of Tomorrow* ». Dans le domaine des déplacements, on a cherché à favoriser l'inter-modalité (voitures en location, vélo et transports en commun), réduit la pollution (transports en commun fonctionnant au gaz naturel et bientôt au biogaz), augmenté l'étendue des pistes cyclables (350 km), aménagé une voie ferrée souterraine accédant au centre ville. Des quartiers anciens en difficulté et subissant de nombreuses inondations, ont été réhabilités (aménagement d'espaces verts, de drainages, de toitures végétales pour absorber les précipitations et favoriser la biodiversité). Un autre quartier de la ville, Augustenborg, qui après la seconde guerre mondiale avait connu un développement architectural marqué par les idées de Le Corbusier, s'était dégradé dans les années 90 et accueillait une population défavorisée, est réhabilité avec les mêmes objectifs. La proximité d'un pont menant vers le Danemark ouvre des horizons économiques intéressants à la population.

L'une des plus importantes compagnies énergétiques de Suède, Sydkraft tire parti de Bo01 comme vitrine technologique de son savoir-faire. L'université de Lund, *Department of Building Physics* gère un programme de recherche et de formation, destiné à acquérir et à transmettre un savoir-faire en matière de

⁵ <http://altern-eco.com/2009/05/07/bedzed-pour-reduire-notre-impact-environnemental/>

construction écologique "grand confort" (ADEME, 2001).

Ces deux exemples répondent assez bien aux exigences de la « ville durable » telles qu'elles ont été définies par le groupe d'experts sur l'environnement urbain (1996) : accessibilité des services urbains, élargissement de la liberté de consommer grâce à la création d'un nouvel espace urbain (Poirot, 2007). Les effets économiques de ce modèle sont toutefois limités et dépendants de la dynamique propre des habitants citoyens qui s'appuient ou non sur les opportunités offertes par le nouveau cadre urbain.

1.4.2 - Les politiques intégrées d'éco - développement local.

La nouvelle charte d'Athènes, comme les différents textes de la commission européenne adoptent une vision relativement systémique de la ville. Elle est lieu de vie, donc de production matérielle et immatérielle, d'échanges, de ressourcement, d'éducation. Si aucune de ces fonctions ne peut être minorée par rapport aux autres, cela veut dire qu'il faut les rendre compatibles et rechercher les synergies dont elles peuvent être porteuses. Dans des économies largement régulées par le marché, les différents porteurs de projets économiques ou sociaux ont tendance dans un premier temps à rechercher davantage les économies de coûts immédiats que d'éventuelles synergies susceptibles à terme de réduire les coûts globaux, voire l'amélioration ultérieure des conditions générales de vie de la population.

Il n'est donc pas étonnant que les politiques intégrées d'éco- développement local soient le fruit d'une « ardente obligation », et/ou d'un évènement politique ou social dont les contraintes ont permis de dépasser les intérêts individuels. Deux exemples apparaissent significatifs de l'élaboration d'une politique d'éco développement ancrée sur un évènement ou une situation originale : le développement du site de Kalundborg à partir de la construction de la raffinerie de ce port danois, la rénovation du quartier Vauban, dans la ville de Fribourg (Allemagne), après le départ de l'armée française de cette ville.

Le site industriel de Kalundborg,

Pour satisfaire les besoins en eau de la raffinerie qui s'installait dans les années 60 dans ce port de 20000 habitants situé à l'est du Danemark, un accord a été trouvé avec la municipalité pour capter les eaux d'un petit lac. Mais quand une usine fabricant du placoplâtre s'est installée au début des années 70, les responsables ont envisagé d'utiliser les excès de gaz de la raffinerie comme source d'énergie pour le processus de séchage et pour le chauffage du gypse et du plâtre. Un pipeline a alors été installé entre les deux entreprises. Au fil du temps, l'excès de gaz est utilisé par quatre entreprises et une collectivité dans le but d'économiser des ressources et de créer un avantage au niveau de l'environnement. Les coopérations entre entreprises ont continué à se développer par la suite. La raffinerie de pétrole ne rejette plus l'eau dans la rivière, mais la transmet à la centrale électrique Asnaevaerket qui l'utilise comme eau de refroidissement. Depuis le milieu des

années soixante-dix, cette compagnie fournit aussi de la vapeur. Celle-ci est transportée par des pipelines de 3 kilomètres (deux pour l'eau de chauffage et un pour la vapeur). Les travaux ont profité aussi à la collectivité qui agrandissait son réseau de chauffage central. La centrale recycle aussi ses émanations de dioxyde de soufre en les transformant en gypse, pour l'usine de Placoplatre.

Ce qui apparaissait encore dans les années 80, comme une expérience est aujourd'hui considéré comme un modèle dit de la symbiose, doté d'un institut éponyme, créé pour faciliter les relations entre les acteurs, expliquer aux visiteurs et aménageurs intéressés les modalités de fonctionnement (ainsi toutes les actions sont basées sur des contrats commerciaux ordinaires). L'institut met en exergue la recherche permanente de synergies entre chaque acteur industriel. Toutefois la symbiose ne s'est intéressée principalement qu'à trois domaines : optimiser l'utilisation de l'eau (huit projets), économiser de l'énergie et réutiliser les déchets. Si le développement des entreprises installées est au cœur des préoccupations des dirigeants concernées, il n'y a pas de volonté marquée d'attractivité du site, les acteurs insistant sur la spontanéité de l'organisation et l'absence de planification⁶. De plus si Kalundborg apparaît désormais comme une référence du fait de sa pérennité, le modèle est rarement complètement imité dans sa dimension d'échanges et de partage des sous produits de l'activité principale (déchets, énergie, vapeur..) sans doute parce que la structure de concertation mise en place est largement dépendante des personnalités impliquées dans le processus.

Les résultats sont toutefois loin d'être décevants du moins en Europe. En effet en 2004 , 62% des projets d'écoparc industriels étaient opérationnels, contre 17% aux Etats Unis, et les conséquences sociales, en termes de qualité de vie, de réduction de la pollution et d'émissions nocives étaient perceptibles et mesurables pour toutes les localités impliquées (Gibbs *et al*, 2005). Par ailleurs, les sites créés sont très divers. S'ils impliquent souvent des activités énergétiques, ils peuvent avoir été portés par des activités industrielles traditionnelles (chimie, plastiques, électronique...). Enfin, la mise en commun d'activités concernant toutes les entreprises présentes (sécurité, maintenance, formation...) constitue la norme organisationnelle et ce quelles que soient les formes de gouvernance adoptées : leadership d'une firme, rôle prépondérant d'une institution politique locale....

Le quartier Vauban de Fribourg

Le projet de réhabilitation du quartier Vauban, lancé après celui de Rieselfeld et après le départ des troupes françaises de la ville de Fribourg en 1992, ne ressemble pas aux rénovations étudiées précédemment. Il s'appuie sur un contexte scientifique et industriel très original qui lui apporte en retour des éléments de dynamisme. L'objectif initial était de réhabiliter les 38 ha sur

⁶ <http://www.ecoparc.com/ecologie-industrielle/kalundborg.php>

lesquels l'armée française avait construit des casernes, afin d'y loger plus de 5000 habitants et d'y créer 600 emplois. Les responsables veulent travailler de façon coopérative et participative, en conformité avec un certain nombre d'exigences écologiques, sociales, économiques et culturelles. L'histoire récente de Fribourg est en effet marquée par les positions très écologiques de la ville et de ses habitants depuis la mobilisation de longue durée des citoyens contre la décision du land de Bade Wurtemberg d'implanter à Fribourg une centrale nucléaire. Les opposants ne se sont pas limités à bloquer le projet mais à rechercher les éléments susceptibles de le rendre caduc.

La renommée de Fribourg, ville la plus ensoleillée d'Allemagne, a en effet suscité le projet de développement d'une industrie d'énergie solaire susceptible d'apporter à la ville l'énergie dont ses 250000 habitants avaient besoin. Depuis 15 ans, l'Institut Fraunhofer de systèmes d'énergie solaire (ISE) a été et est encore très souvent le moteur du progrès solaire à Fribourg. Employant plus de 500 personnes et occupant 18000 m² avec ses bureaux, ses laboratoires et ses terrains d'essai, l'ISE est aujourd'hui le plus grand institut de recherches solaires en Europe, dynamisant l'université qui compte 30 000 étudiants. Une équipe d'architectes a aussi mis au point des bâtiments à économie positive, une usine de modules solaires a été implantée en 1996.... Il existe actuellement autour de Fribourg 450 entreprises, avec plus de 10 000 employés qui réalisent annuellement un milliard d'Euros de CA dans le seul domaine de l'environnement, tant en Allemagne que dans le reste du monde, ce qui explique sans doute pour partie la faiblesse relative du taux de chômage.

La gestion très participative du projet Vauban a favorisé l'éclosion d'un grand nombre de propositions émanant aussi bien des habitants, que des fournisseurs d'énergie, des entreprises locales ou de la structure gestionnaire du projet (société d'économie mixte). Elle a permis de sensibiliser les futurs habitants à la problématique écologique et de proposer des solutions (transport, équipements ménagers, chauffage) économes en énergie et en effluents carbonés. La mise en pratique de comportements écologiques n'est toutefois pas aisée à répandre, et ce sont surtout les classes aisées et fortement diplômées qui ont profité de cette réhabilitation. Toutefois la demande de locations ou d'accession à la propriété dépasse de beaucoup le rythme actuel des constructions dans les deux quartiers. Une certaine symbiose s'opère en outre entre le quartier et les multiples activités innovantes de la ville, puisque le développement des deux quartiers est à l'origine de la création puis du développement d'une unité de construction de panneaux solaires qui compte aujourd'hui 285 salariés⁷. Enfin l'attractivité de ces réalisations dépasse les frontières nationales puisque élus de toute l'Europe et touristes viennent visiter Fribourg et s'inspirent des expériences et concrétisations.

⁷ <http://www.agora21.org/equipement/4d7.html>

Les éco sites les plus référencés en France ne portent pas cette volonté de symbiose. Mis en place pour réhabiliter un site industriel devant être abandonné - Sphère éco industrie alsace,- (*Besancenot, 2006*), éviter la poursuite de la dégradation écologique (éco site du pays de Thau), dynamiser une région intermédiaire entre deux métropoles (parc industriel de la plaine de l'Ain), ils cherchent à valoriser un espace en intégrant la dimension écologique traditionnellement minorée dans la politique de développement des zones industrielles des années 70. Leur gouvernance majoritairement publique (ville, communauté de communes) focalise ses efforts sur la création de services communs, la mise en valeur d'un patrimoine historique ou écologique plus que sur la symbiose entre les activités industrielles.

A travers ces 4 exemples, plusieurs observations peuvent être formulées :

-Le modèle de ville durable, appliqué dans une ville moyenne ou un regroupement de communes, peut se révéler dynamisant⁸ pour l'espace environnant, car la dimension écologique devient attractive pour les investisseurs et les porteurs de projet lorsqu'elle s'insère dans une proximité démo économique riche.

-la mise en place du modèle de ville durable suppose des recherches multiples tant fondamentales qu'appliquées, en ingénierie, en architecture, mécanique, analyse des fluides, écosystèmes.... L'émergence des besoins dynamise les universités, centres de recherche et cabinets divers et favorise l'affectation de fonds de recherche de toutes origines. Si les villes initiatrices de ces programmes disposent d'un potentiel universitaire, la nouvelle orientation prise par les centres de recherches, renforce l'attractivité de la ville auprès des investisseurs, ce qui bénéficie à l'activité économique de la ville toute entière et étend souvent sa notoriété bien au-delà les limites régionales.

-l'actualité du thème du développement durable conduit de nombreuses municipalités à s'interroger sur la réalisation de programmes de ce type, ce qui ouvre aux villes pionnières, le bénéfice du tourisme scientifique, politique et de plus en plus fréquemment culturel.

En ce qui concerne la France, qui compte un nombre très important de villes moyennes, la création de quartiers attractifs, de centres de recherche ou de centres techniques spécialisés peut se révéler porteuse de développement car les distances qui séparent les villes moyennes des métropoles régionales ne sont pas suffisantes pour apparaître contraignantes tant pour les entreprises qui s'y installent que pour les actifs qui y travaillent. Des effets réseau peuvent dès lors être mis en valeur entre ces villes moyennes attractives et les métropoles (*Saint Etienne, 2009*).

⁸ www.plainedelain.fr

La question de la généralisation de ce modèle à l'ensemble des villes moyennes et de son impact économique pose tputefois question.

2. – Un projet économique pour les villes moyennes

Le rôle de la stratégie est de modifier le cours des choses dans un sens favorable à l'activité économique de la ville. Ceci suppose de connaître l'activité économique et d'avoir une idée de l'évolution à moyen terme de l'économie. La tendance à la tertiarisation des emplois et des activités économiques se vérifie de toutes parts. Quelle que soit la dénomination qu'on lui donne (Bell, 1973 ; Daniels & Bryson, 2002 ; Camagni, 2005), société de la connaissance, du savoir, de l'intelligence, de l'immatériel ou post - industrielle, les caractéristiques qui émergent sont comparables : place stratégique de l'innovation et des nouvelles technologies, ouverture rapide vers l'étranger, tant pour rechercher les meilleures conditions de production que pour se positionner sur des marchés étendus et dynamiques, préférence générale pour les relations de marché plutôt que pour les relations hiérarchiques, focalisation des entreprises sur les activités stratégiques, recours systématique à la sous-traitance, poids croissant des activités traitant ou produisant des biens et services dématérialisés, fonctionnement des entreprises en réseaux plus ou moins souples ou structurés. Cette mutation en cours est tout particulièrement observable au niveau macro-économique et au niveau des grandes métropoles, ce qui conduit la plupart des analystes à consacrer les métropoles urbaines comme le type d'organisation le mieux à même de faire face et de permettre les mutations économiques actuelles et à venir. Les villes moyennes ne sont pas considérées constituer des réceptacles du développement économique futur. Nous nous devons de rappeler les grandes caractéristiques de l'économie des villes moyennes pour délimiter le problème de leur développement puis nous proposerons quelques orientations pour leur développement.

2.1 – Situation économique des villes moyennes

Notre étude (Léo *et al*, 2008) montre que la croissance de la population est significativement moins rapide dans les villes moyennes que dans les plus grandes métropoles : cette variable les différencie mal des petites métropoles dont le comportement est proche. Le dynamisme de l'emploi cadre est clairement moins élevé que pour les deux catégories de métropoles. Cela vient confirmer qu'il s'agit-là d'un problème spécifique aux villes moyennes qui ont peu de cadres et ont, en outre, du mal à les attirer. Le dynamisme de l'emploi global n'est pas bien différent de celui des métropoles (sans doute du fait de grands écarts d'une ville à l'autre) mais le dynamisme potentiel, calculé par l'effet potentiel de leur composition sectorielle⁹, s'en écarte radicalement:

⁹ Il s'agit de la composante structurelle de la croissance telle qu'elle est évaluée par une analyse du type « *shift & share* ». La composante résiduelle, souvent qualifiée d'attractivité propre de la ville, ne présente quant à elle aucune différence significative avec les métropoles ($F=0,01$; $p>F=0,9892$).

légèrement négatif pour les villes moyennes, il est nettement positif pour les métropoles. Ce dynamisme potentiel exprime de façon synthétique la composition sectorielle des villes et leur plus ou moins grande dotation en activités de croissance. Cela nous confirme donc l'existence d'un problème commun aux villes moyennes et tenant à la structure de leurs activités économiques qui seraient peu propices à la croissance dans le contexte actuel.

La première conclusion qui s'impose au vu de cette analyse est qu'aucune ville moyenne ne présente un profil productif comparable à celui des plus grandes métropoles. Par ailleurs, il semble bien qu'au lieu de se rapprocher d'un tel profil, les villes moyennes ont plutôt tendance à s'en éloigner en se fixant autour d'une dominante productive ou du profil plus porteur, mais plus rare, de centre de villégiature. Les spécialisations autour des activités de recherche, des services de conseils, des compétences élevées sont l'exception et ne concernent qu'un tout petit nombre de villes en France.

Un niveau de détail sectoriel plus fin vient confirmer ce diagnostic : la quasi-totalité des activités de service aux entreprises est sur - représentée au sein des métropoles. Il s'agit d'une véritable concentration qui se renforce encore en ce qui concerne cinq des six services de conseil. Ces services à haute intensité de savoir-faire, déjà sous-représentés dans les villes moyennes voient leur présence se réduire encore en valeur relative. Parmi les autres services aux entreprises, un certain nombre tendent à se développer plus vite hors des métropoles, où, pourtant, certains étaient très concentrés : routage, régies publicitaires, laboratoires photographiques, travaux à façon, locations de consommables, location de machines, location de voitures et services divers. Les villes moyennes accroissent leur part dans trois de ces secteurs (travaux à façon, routage et services divers) mais perdent du terrain pour la plupart des autres qui croissent plus rapidement dans le reste du territoire.

2.2 – Une stratégie économique pour les villes moyennes

La plupart des analyses laissent donc peu de place aux villes de tailles plus modestes dont l'avenir paraît ainsi largement dépendant et subordonné. Cela vient poser un problème spécifique aux gestionnaires et planificateurs de ces villes de rang secondaire qui s'interrogent sur l'horizon de leur développement : sont-elles destinées à devenir elles aussi des métropoles ? En prennent-elles le chemin ? Quel avenir pour celles, *a priori* nombreuses, qui n'y parviendraient pas ? Y a-t-il une carte à jouer avec des stratégies de spécialisation ? La proximité d'une grande métropole est-elle un atout ou un handicap ? Les villes moyennes peuvent-elles trouver dans leurs fonctions traditionnelles des leviers suffisants pour se développer et être en prise avec les grands enjeux économiques contemporains, ou bien, sont-elles destinées à devenir de simples centres de consommation et de résidence vivant de revenus de transfert et se plaçant de facto en dehors des grandes mutations en cours ?

Elaborer une stratégie nécessite de définir un (des) objectif(s) et arrêter

l'ensemble des actions qui permettent de l'atteindre. En il faut trouver les moyens pour agir. Les ressources des villes moyennes ne sont pas illimitées et ce dernier élément va être crucial pour la stratégie. La stratégie s'appuie sur une politique d'attractivité qui se décline à plusieurs niveaux.

2.2.1 Une politique d'attractivité économique

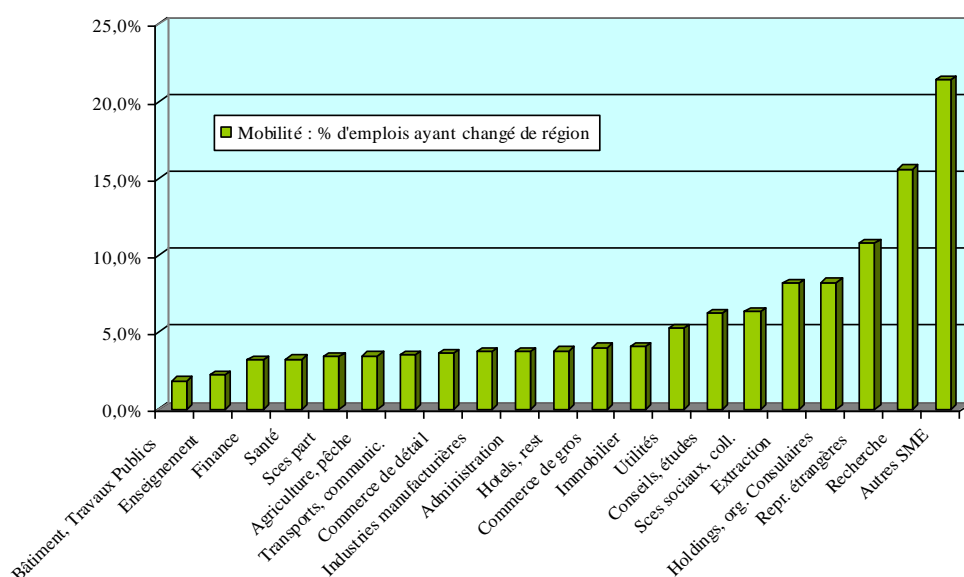
L'attractivité est un concept qui a été défini principalement par rapport à l'accueil des investissements étrangers. Fabrice Hatem (2004) la définit comme : « la capacité pour un territoire d'offrir aux investisseurs des conditions d'accueil suffisamment intéressantes pour les inciter à y localiser leurs projets de préférence à un autre territoire ». Cet auteur distingue dans cette définition trois cercles concentriques : une approche macroéconomique qui classe les territoires par rapport aux critères globaux de localisation des entreprises, une approche méso économique qui s'intéresse aux effets de compétitivité sectorielle liée à la concentration sur une zone géographique donnée d'activités complémentaires ou similaires, la dernière micro économique répond de manière fine aux besoins en site, en main d'œuvre, et en infrastructure de l'entreprise qui projette d'investir.

La méconnaissance générale du secteur tertiaire fait que beaucoup de responsables de ville ne perçoivent qu'incomplètement la dynamique du secteur. D'un côté, le secteur tertiaire est porteur de dynamisme pour les territoires. Principale source d'emplois, il est facteur de bien-être social et de création de revenu. Il contribue aussi au maillage du tissu économique et social et renforce la solidarité des acteurs économiques locaux. D'un autre côté, il pose un certain nombre de problèmes pour le développement local car tous les territoires n'offrent pas les conditions idéales pour son développement et peu d'entre eux constituent des marchés offrant une taille et une diversité suffisantes pour permettre une réelle expansion tertiaire. La première conséquence spatiale perçue de la tertiarisation des activités économiques a été le grand retour le la polarisation du développement économique sur les principales métropoles. Pourtant, si l'on étudie le déplacement des activités économiques entre les territoires d'un pays, on observe, en France, que ce nouveau trend de concentration est en voie de retournement et que la nouvelle mobilité qui se manifeste est le fait d'activités tertiaires, de services marchands aux entreprises pour l'essentiel.

La mesure de la mobilité fait appel au même type d'algorithmes que les calculs du type « *shift and share* » aujourd'hui bien répandus. Simplement, au lieu d'étudier les territoires et d'évaluer leur attractivité propre en la distinguant de celle que l'on attribue à leurs spécialisations sectorielles, on exploite la même information, secteur par secteur : les emplois déplacés d'un secteur sont ceux qui ont été attirés par certains territoires et repoussés par d'autres. Si l'on

totalise ces emplois déplacés¹⁰ pour un même secteur entre toutes les régions françaises¹¹, on obtient une évaluation de l'emploi du secteur qui s'est « déplacé » entre les régions durant la période considérée. Ces emplois ne se trouvent en effet pas dans les régions où l'on aurait pu supposer les trouver si l'évolution du secteur avait été fonction de la répartition initiale entre les régions. Ceci permet d'établir un indicateur de mobilité pour chaque secteur, soit absolu (en nombre d'emplois déplacés) soit relatif (rapporté à la dimension du secteur) ; c'est ce dernier indicateur qui est repris dans le graphique n°1.

Graphique n° 1 :
Mobilité interrégionale des secteurs d'activité entre 1982 et 1999



La période contemporaine a été marquée par une mobilité globale modérée, de l'ordre de 6 %, et la plupart des secteurs d'activité se situent nettement en deçà, les deux tiers affichant moins de 5 %. Le mouvement d'ensemble a donc été impulsé par un petit nombre de secteurs qui se sont montrés très mobiles.

¹⁰ Les emplois déplacés sont soit le total des emplois « attirés » c'est à dire correspondant à une croissance locale plus élevée que la moyenne, soit le total des emplois « repoussés », c'est à dire correspondant à une croissance locale inférieure à la moyenne ; les deux montants sont égaux par définition à condition que l'ensemble des territoires intervenant dans le calcul de la moyenne soient pris en compte

¹¹ Nous avons calculé les mobilités interrégionales des secteurs d'activité afin d'avoir un découpage territorial homogène et complet. Le même calcul au niveau des aires urbaines aurait imposé la création d'un territoire fictif « Reste de la France » ou bien de travailler sur la seule moyenne des aires urbaines étudiées, ce qui ôtait beaucoup de sens à la dimension globale des secteurs d'activité.

Au premier rang de ceux-ci, les « autres¹² services marchands aux entreprises » ont délocalisé dans une autre région près de 22 % de leurs emplois¹³. La recherche s'est aussi montrée très mobile (15,6 %) ainsi que les représentations étrangères (10,7 %). Les activités de conseil et études, bien que très dynamiques, se sont montrées globalement beaucoup moins mobiles (6,2 %) bien qu'elles soient tout de même légèrement au-dessus de la moyenne.

L'analyse détaillée nous montre que, parmi ces dernières, trois secteurs ont connu une mobilité prononcée : conseils et études techniques (19,4 %), conseils en gestion (18,7 %) et informatique (15,1 %), tandis que les activités d'architecture, de conseil juridiques et de création publicitaire restaient pour l'essentiel dans leurs implantations initiales. Au contraire, parmi les autres services aux entreprises, deux activités seulement sont restées peu mobiles : les mètreurs-géomètres (5,1 %) et la location de voitures (7,9 %). Tous les autres domaines d'activité ont été affectés par des changements significatifs de leur implantation géographique et notamment la location de main d'œuvre (41,2 %), le routage (36,1 %), les locations diverses (32,1 %), la régie publicitaire (26,4 %), la blanchisserie de gros (23,8 %) et la photographie (22,0 %). Une partie non négligeable de cette « mobilité » peut être considérée comme fictive, dans la mesure où elle provient de l'externalisation de l'emploi de l'industrie vers le secteur de la main d'œuvre temporaire qui s'est développé là où l'industrie était importante plus que dans ses implantations initiales qui concernaient surtout les grandes villes. Mais il faut remarquer que le secteur manufacturier n'a pas connu une mobilité analogue et que de nombreux autres services aux entreprises se sont développés en dehors de leurs sites traditionnels.

Les services aux entreprises sont donc clairement au cœur de la dynamique spatiale des vingt dernières années. Pour les villes moyennes, capter cette mobilité définit un horizon macro-économique réaliste et abordable car ne nécessitant pas de moyens aussi considérables qu'une politique d'internationalisation.

2.2.2 La recherche du tertiaire moteur

L'économie spatiale affronte depuis ses origines la question de la motricité des activités économiques. Le sens commun admet volontiers qu'une activité spécifique ne devrait pas avoir le même impact sur le développement local qu'une autre. Les théories du développement ont longtemps privilégié les industries « structurantes » et leurs investissements massifs, jugés seuls capables de façonner des systèmes productifs et de conduire à long terme au

¹² Autres, c'est-à-dire hors conseils et études.

¹³ Le pourcentage est établi par rapport aux emplois moyens 82-99 et non par rapport aux emplois de 1982.

développement économique. La croissance des activités de services et la compression des emplois manufacturiers semblent remettre en cause des classifications établies qui considèrent souvent d'une façon globale les industries comme motrices et les services comme induits.

L'idée centrale des analyses en termes de motricité consiste à distinguer certaines activités, entreprises, secteurs ou personnes qui joueraient un rôle de leader et entraîneraient ainsi dans leur dynamique l'ensemble d'un territoire. A tout le moins, ces « moteurs » exerceraient un effet asymétrique sur les autres secteurs de la vie économique, influençant leur dynamisme bien plus que le leur ne dépendrait de celui des autres. Ils exercent ainsi une domination incontestable sur l'économie d'un territoire. La question des critères qui permettent de les identifier est le principal point de divergence des analyses qui relèvent souvent de conceptions différentes des économies territoriales et de leur développement.

Plutôt que d'entrer dans le détail de ces analyses, il nous semble en effet que dans les sociétés développées (et tout particulièrement en France) marquées par l'ampleur des transferts sociaux, la conception d'une politique économique fondée sur la production et la création de richesses plus que sur la consommation et la redistribution demeure une question de fonds. Le concept de motricité recouvre en fait plusieurs acceptions qui tiennent autant au modèle de référence utilisé qu'à l'échelle temporelle à laquelle on se place. Une activité économique peut en effet exercer un rôle moteur pour un territoire de plusieurs façons, soit par son dynamisme propre, soit par l'effet de ses achats localisés, soit par les revenus qu'elle distribue, soit par la diffusion des savoir-faire ou des technologies qu'elle emploie, soit, enfin, par l'attraction qu'elle exerce sur d'autres activités qui viennent s'installer à proximité. Ces cinq types de motricité méritent d'être examinés de plus près :

La motricité tirée du dynamisme propre de chaque activité conduit à considérer comme motrices les activités bénéficiant de marchés porteurs, activités innovantes ou encore activités ayant su se développer à l'international. Toutes contribuent, en effet, directement au dynamisme du territoire qui les héberge. C'est l'idée la plus simple de motricité et la plus communément répandue car elle semble de bon sens et ne se réfère à aucun schéma explicatif complexe. Cette conception est implicitement reprise dans les analyses de type « *shift and share* » qui calculent le potentiel dynamique d'un territoire en fonction du dynamisme des activités qu'on y trouve à un moment donné.

Les achats intermédiaires des entreprises, lorsqu'ils sont localisés à proximité peuvent être identifiés comme un facteur de motricité de l'entreprise cliente : une activité en croissance répercute sur ses fournisseurs la croissance de ses besoins et leur transmet donc son dynamisme (ou ses problèmes, le cas échéant). C'est l'effet d'entraînement observable dans les tables entrées-sorties et qui peut être en partie localisé dans un territoire. A court terme, le donneur d'ordres est moteur pour ses fournisseurs. Pourtant, dans une perspective de long terme la relation entre les deux apparaît plus équilibrée et c'est l'ensemble qui peut être considéré comme moteur pour le territoire. En

effet, la qualité des fournisseurs est un élément central de la compétitivité des entreprises qui sont, de plus en plus, centrées sur leur seul cœur de métier. Du point de vue du territoire, les fournisseurs sont mis en concurrence avec ceux d'autres espaces et leur compétitivité contribue à y ancrer l'activité économique, les flux monétaires comme les emplois qui pourraient fort bien émigrer vers d'autres lieux.

Les revenus distribués par les entreprises alimentent les marchés de consommation locaux. Si elles obtiennent leurs ventes sur des marchés extérieurs au territoire on obtient le schéma keynésien localisé de la base économique. Les commerces et services à la population ont un caractère induit à court terme du fait du schéma de circulation du revenu. A long terme ce caractère induit demeure dans la mesure où ces activités ont une localisation contrainte à proximité de leur marché principal : elles dépendent directement du marché local et des revenus distribués dans la ville. D'autres facteurs que la demande locale interviennent pour déterminer la localisation des activités basiques, notamment les conditions d'environnement utiles à leur efficacité productive. La croissance à long terme d'un territoire dépend donc plus de ces dernières, les activités « urbaines » venant simplement profiter des opportunités locales de marché.

Un effet moteur de moyenne ou longue période réside dans la diffusion des technologies et des savoir-faire nouveaux auprès des entreprises, de la main d'œuvre ou même des clients. Une firme utilisant des technologies de pointe ou qui en transmet la maîtrise a donc indéniablement un caractère moteur, lié non pas aux flux d'achat ou de vente mais à la compétence de la main d'œuvre sur le marché du travail local en matière de nouvelles technologies. Les services de formation et de conseil en ingénierie contribuent à la diffusion des technologies les plus modernes et, ce faisant, rendent un territoire mieux à même de s'y adapter.

Enfin, l'attraction de nouvelles activités ou de nouvelles entreprises est incontestablement un effet moteur de long terme. Les entreprises attirées peuvent être des fournisseurs directs ou des partenaires de la firme motrice. Parfois, un simple effet d'image ou d'imitation favorise l'implantation d'activités nouvelles à proximité d'autres mais un tel effet est difficile à mesurer et, surtout, à généraliser. Il peut aussi s'agir d'entreprises attirées par l'environnement professionnel constitué par, pour et autour d'un certain nombre de firmes. C'est alors l'ensemble qui possède alors un caractère moteur pour le territoire. Les services aux entreprises, lorsqu'ils sont suffisamment développés et diversifiés peuvent ainsi constituer un milieu attrayant incitant d'autres firmes de secteurs divers à venir s'implanter, comme nous l'avons vu à Fribourg.

Identifier les secteurs moteurs de l'économie d'un territoire consiste donc à isoler les activités dont le développement exerce des effets asymétriques sur le développement d'ensemble de l'économie du territoire : capables d'impulser une croissance (ou une récession) à l'ensemble de l'économie locale, ils sont beaucoup moins influencés en retour par la conjoncture économique locale.

Les activités considérées comme exportatrices font donc incontestablement partie des moteurs économiques d'un territoire ainsi que leurs fournisseurs locaux, dans une perspective de long terme. Les services aux entreprises jouent également un rôle moteur à plusieurs titres : certaines de leurs activités (comme le conseil) peuvent avoir une position d'exportateur et donc directement se rattacher au bloc moteur. Mais, à long terme, leur rôle d'attraction et de diffuseurs d'innovation et de gains de productivité dans les autres secteurs nous paraît tout à fait déterminant pour les classer comme moteurs, c'est-à-dire activités exerçant un effet asymétrique déterminant sur les possibilités de développement d'un territoire.

Ces réflexions nous conduisent à proposer une définition globale du « bloc moteur » d'un territoire qui est constitué des activités qui, *a priori*, se rattachent à sa base économique (agriculture, mines, industries, transports, commerces de gros, hôtellerie, représentations étrangères, une partie¹⁴ de l'administration) auxquels nous ajoutons les activités de service destinées aux entreprises (holdings et organisations consulaires, recherche et services marchands aux entreprises qu'ils soient opérationnels ou de conseil ou assistance). Cette définition opératoire ne constitue pas une position de principe mais un classement qui reste grossier et approximatif et dont nous devons vérifier à chaque utilisation qu'il ne voit pas son caractère « moteur » infirmé par les données. Le caractère hétérogène de ce bloc moteur ne surprendra pas, cela provient de la perspective globale dans laquelle nous avons voulu d'emblée nous situer. Certaines parties de ce bloc « moteur » constituent à l'évidence des freins à la croissance dans la mesure où elles sont confrontées à des réductions tendanciennes de leur format. Ne s'intéresser qu'aux seules activités les plus dynamiques (les services aux entreprises) ne permettrait pas de distinguer les villes qui affrontent un handicap fort dans d'autres domaines et qui se trouvent de ce fait placées dans un contexte particulier. Il reste cependant que les services aux entreprises retiendront tout particulièrement notre attention car ils constituent, à n'en pas douter, l'aile marchante des blocs moteurs identifiés. Leur diversité, leur niveau de compétence sont des variables centrales de nos analyses.

Notre conception de la motricité s'inscrit dans une perspective de long terme et s'appuie sur une conception particulière du développement économique d'un territoire différente de celle utilisée par Laurent Davezies (2008). Le développement économique est présenté depuis longtemps comme un processus et un but légitime à atteindre pour les gouvernants et les responsables économiques qu'ils soient nationaux ou locaux. Se développer suppose l'existence de structures permettant la croissance. Le revenu des habitants ne s'oppose pas au développement économique, il peut y contribuer mais la problématique du développement se situe ailleurs : dans quelle

¹⁴ Les emplois de l'administration n'ont été considérés comme moteurs que lorsqu'ils dépassent la dotation moyenne par habitant, leur partie en excédent est alors comptabilisée comme l'un des moteurs locaux

mesure les revenus ou les activités économiques d'un territoire lui permettent-ils d'affronter la concurrence d'autres territoires et de connaître en longue période une croissance économique (croissance de la population, des revenus des habitants, des emplois, de la production, des entreprises implantées, etc.) ?

2.2.3 – Une politique immobilière

Quelle que soit leur taille, les villes sont confrontées à plusieurs contraintes qui peuvent apparaître antagonistes : attirer et maintenir suffisamment d'activités économiques pour répondre au moins à la demande de travail locale, réhabiliter les friches industrielles qui apparaissent au fil des évolutions techniques et économiques, résoudre les problèmes de pollution liés aux activités économiques et au développement urbain. Ces questions ne sont pas nouvelles¹⁵, elles sont devenues plus aiguës avec les années de croissance qu'a connues le 20^e siècle et leurs conséquences sur l'évolution du climat.

Ainsi depuis le début du 20^e siècle les architectes et les urbanistes s'interrogent sur les effets d'une implantation anarchique des différentes fonctionnalités des villes. En 1933, Le Corbusier participe, dans le cadre des congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM), à la rédaction de la Charte d'Athènes, texte jetant les bases de l'urbanisme progressiste défini par les quatre fonctions élémentaires : habiter, travailler, se recréer, circuler. L'architecte propose l'idée d'un nouveau modèle de villes, distinguant les espaces urbains avec des zones d'habitation et de travail de haute densité, liés par des systèmes de transport de masses très efficaces. Ce texte qui a eu une influence importante sur l'urbanisme européen de la seconde moitié du 20^e siècle est aujourd'hui largement contesté, tant dans son caractère messianique que par ses faiblesses sociologiques (CEU 1998), et ses incidences défavorables sur l'environnement. Le Conseil européen des urbanistes (CEU) a proposé en 2003, une nouvelle charte d'Athènes qui met l'accent sur la nécessité d'une organisation prudente de l'espace commun, ressource rare dans les parties les plus convoitées des territoires où se concentre la civilisation.

Les préconisations de la Charte d'Athènes étaient largement le reflet de la société industrielle de l'époque qui était caractérisée par la présence d'usines souvent polluantes : ségréger l'espace était un moyen pour préserver une certaine qualité de vie à un moment où les technologies de la croissance propre n'existaient pas ou peu. La société tertiaire suppose une autre organisation des villes plus compacte, non ségréguée. Les activités tertiaires n'ont pas les mêmes contraintes ni les mêmes facteurs de localisation.

¹⁵ En 1831, la ville de Saumur se dotait d'un Conseil de salubrité publique pour suivre les effets sur la santé publique des pollutions urbaines. pagesperso-orange.fr/saumur.../r35d1hyg.htm

Pendant longtemps, cette question est restée un domaine d'études secondaires pour les économistes plus préoccupés par les facteurs de localisation des industries. Les services ont besoin de bureaux et d'espace mais surtout d'accessibilité à leurs clients mais aussi pour leurs salariés. Les premières politiques de développement tertiaire dans les grandes villes ont surtout consisté à créer une offre de bureaux bien desservie par les moyens de communication. Euralille, qualifiée de turbine tertiaire du Grand Lille est un exemple de ces politiques. Les opérations actuelles, comme celle d'Euroméditerranée à Marseille, ont en plus une dimension habitat qui est présente dans les regroupements spontanés d'activités de services et de commerce. L'analyse des « Edge cities » (villes de lisière) de Garreau (1991) montraient bien déjà cette interpénétration des lieux de travail, de vie, et de divertissement dans des ensembles compacts limitant les déplacements.

La nouvelle économie qui se met en place se montre friande des effets d'échelle et de milieu qu'offrent les grandes concentrations métropolitaines. De tels avantages sont beaucoup plus difficiles à constituer au sein de plus petites conurbations. Les services aux entreprises, en particulier, paraissent particulièrement sensibles à la taille de leur milieu d'implantation, celle-ci définissant pour eux à la fois un marché potentiel, l'accès aux compétences rares, aux informations stratégiques et technologiques, aux principales connexions de transport et de communication, mais aussi l'accès à des lieux chargés de symboles et de représentation qui sont un appoint nécessaire pour certaines prestations très immatérielles. Pour ces activités, les villes moyennes sont donc, *a priori*, moins attractives car leurs entreprises peuvent aussi bien faire appel aux services de la métropole la plus proche dès qu'il ne s'agit plus de prestations quotidiennes ou régulièrement répétées. Cet état de fait ne doit pas empêcher pas l'action car il n'y a pas de stratégie sans désir, ni volonté d'action. La stratégie est constitutive de l'identité de la ville qui est, elle – même, le résultat du jeu de miroir entre la réalité et le projet exprimé. Or rien n'exprime mieux un projet de développement que la réalisation d'un nouveau quartier, même de dimension modeste, adapté à la taille et aux moyens des villes moyennes.

Conclusion

Pour mettre en place une véritable stratégie de développement économique pour les villes moyennes, il faut d'abord se dégager de la vision du passé qui identifie l'industrie manufacturière comme seul vecteur de richesse et comme principal source de devises au niveau du commerce extérieur.

IL faut ensuite être capable d'agir sur l'économie sans s'immiscer dans les entreprises, sans se substituer aux entrepreneurs et sans intervenir non plus dans le processus de production.

L'objectif est de favoriser la mutation vers un système hybride servo – industriel s'appuyant sur le couplage d'activités tertiaires et d'activités commerciales et industrielles ancrées dans la mondialisation.

Pour cela, il est nécessaire de distinguer à l'intérieur du secteur des services les activités motrices au service des entreprises, des activités induites

travaillant pour les personnes, puis favoriser les premières tout en ne bridant pas les secondes qui reçoivent actuellement l'essentiel des aides fiscales (déduction fiscale pour l'emploi à domicile).

Enfin, il convient de mettre en place les facteurs d'attraction de ces activités motrices tertiaires en créant les conditions favorables de leur développement. L'objectif est d'atteindre la masse critique d'activités tertiaires de haut niveau.

BIBLIOGRAPHIE

Ademe/Energie-Cités (2003), *L'intégration de l'énergie dans les politiques sectorielles*, janvier, Paris

Allen J. S., (2006), « Creative cities: Conceptual issues and policy questions », *Journal of Urban Affairs*, Vol. 28, n° 1, pp.1-17.

Besancenot F, (2006), « Territorialité, durabilité : un seul enjeu ? - Réflexion sur la mise en œuvre d'un développement territorial durable à partir d'un exemple: le Bassin potassique alsacien », thèse de doctorat, Ecole normale supérieure lettres sciences humaines, Lyon.....

Camagni R, (2005), « Attractivité et compétitivité, un binôme à repenser », *Territoires 2030*, n° 1, pp11-15.

Commission européenne, (2004), *Vers une stratégie européenne pour l'environnement urbain*, Bruxelles, Belgique

Corey K, (1982), Transactional forces and the metropolis, *Ekistics*, vol. 49, n° 297, pp 416-423.

Daniels W.P, Bryson J.R, (2002), « Manufacturing Services and Servicing Manufacturing: Knowledge based Cities and Changing Forms of Production », *Urban Studies*, vol. 39, n° 5-6, 977-991.

Davezies L,(2008), *La République et ses territoires-la circulation invisible des richesses*, Paris : Seuil, collection La république des idées.

Douglass M, (2000), « Mega-Urban Regions and World Cities Formation: Globalization, the Economic Crisis and Urban Policy Issue », *Urban Studies*, vol. 37, n° 12, pp 2315-2335.

Florida R, (2005), *Cities and the Creative Class*, New York : Routledge.

Garreau J, (1991), *Edge cities: life on the new frontier*, Doubleday, New York.

Gottman Jean, (1983), *The coming of the transactional city*, Institute for Urban Studies, University of Maryland. USA

Gibbs D., Deutz P & Proctor A, (2005), "Industrial ecology and eco-industrial development: a Potential Paradigm for Local and Regional Development", *Regional Studies*, vol.39, 2, pp 171-183.

Groupe d'experts sur l'environnement urbain, (1996), *Villes durables européennes*, CE - DG XI Bruxelles

Hatem F, (2004), *Investissement international et politiques d'attractivité*, Economica, Paris.

Poirot J, (2007), « La contribution du modèle européen de ville durable au développement : une approche par les capacités », *Journal of Human Development*, Vol 8, 1, 65-87

Hansen, N, (1994), « The Strategic Role of Producer Service in Regional Development », *International Regional Science Review*, vol. 16, n° 3, 187-195.

Hansen, N, (2001), « Are Very Large Cities Successful? Searching for Dynamic Externalities versus Evidence from Population Movements », *International Regional Science Review*, vol.

Laigle L, (2007), « Les paradoxes de l'attractivité urbaine » in Offer J-M. & C. Pourchez (eds.) *La ville durable : perspectives françaises et européennes*, Dossier de Problèmes économiques et sociaux n° 933, Paris : La Documentation Française..

Léo P.-Y, Philippe J, (2007), « Executives and Business Services, Key Factors of French metropolitan Growth », *The Service Industries Journal*, vol. 27, n° 3, pp1-18.

Léo P.-Y, Philippe J, Monnoyer M.-C., Gamacho Ballesta J., Navarro Espigares J & Stare M., (2008), « Les villes moyennes face à la tertiarisation de l'économie », rapport pour le PUCA, CERGAM-GREFI, Aix en Provence

Lorenzen M, Andersen K, (2007), « The Geography of the European Creative Class: A rank-size analysis », *DRUID WP*, n° 07-17, Copenhagen Business School.

North D, (1955), "Location Theory and Regional Economic Growth", *Journal of Political Economy*, vol.63, June, pp 243-258.

Noyelle T. J, Stanback T.M. Jr, (1984), *The Economic Transformation of American Cities*, Totowa, N.J, Rowman & Allanheld Publishers.

Philippe J., Léo P.-Y. et Boulianne L.-M. (éds), (1998), *Services et métropoles, formes urbaines et changement économique*, Paris : L'Harmattan.

Saint Etienne C, (2009), *Quelle stratégie dynamique d'aménagement du territoire pour construire une France forte et harmonieuse ?*, Rapport au

Président de la République française, juin

Sen A (2000), *Un nouveau modèle économique. Développement, justice, liberté*. Ed. Odile Jacob, Paris.

Société française des urbanistes, (1998), Charte pour l'urbanisme des villes du XXI^e siècle, Paris.

Soldatos J, (2003), *Le rôle international des villes à l'aube du millénaire. Paradiplomatie, gouvernance et planification stratégique innovante. Une perspective nord américaine*, ed Bruylant, Bruxelles, Belgique

Sorensen F, Fulgsang L, Sundbo J, (2008), « Experience Services, Creative Class and Business Development in Small Danish Towns », *Actes de la 18^{ème} conférence du RESER*, Stuttgart : 25 & 26 septembre.
<http://www.reser.net>

SITOGRAPHIE

<http://www.ecoparc.com/ecologie-industrielle/kalundborg.php>

www.plainedelain.fr

<http://www.agora21.org/equipement/4d7.html>

<http://geocarrefour.revues.org/index2091.html>,

Auteurs :

(1) Pierre-Yves LEO, Ingénieur de recherche, Université Paul Cézanne Aix Marseille III, CERGAM-GREFI, Aix en Provence

15-19 Allée Claude Forbin 13627 Aix En Provence Cedex 1

Mail : pyl199@gmail.com

(2) Marie-Christine MONNOYER, professeur en sciences de gestion, IAE, Université de Toulouse 1 CRG,

2 rue du Doyen Gabriel marty, 31042 Toulouse cedex 9

Tel 33 5 6129 82 88,

E-mail: marie-christine.monnoyer@univ-tlse1.fr

(3) Jean PHILIPPE , professeur en sciences de gestion ,Université Paul Cézanne Aix Marseille III

15-19 Allée Claude Forbin 13627 Aix En Provence Cedex 1

Mail : jean.philippe@univ-cezanne.fr