

ENJEUX DE LA COOPERATION METROPOLITAINE AU SEIN DE L'AIRE LIGERIEENNE

COMMANDITAIRE : DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT DU CENTRE

RAPPORT DE LA PREMIÈRE PHASE : SYNTHÈSE ET ANALYSE DES DOCUMENTS ABORDANT L'AIRE LIGÉRIENNE

NOVEMBRE 2006

CHRISTOPHE DEMAZIERE, MAÎTRE DE CONFERENCES HDR, RESPONSABLE SCIENTIFIQUE
JEAN-PAUL CARRIERE, PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS
SERGE THIBAUT, PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS
FRÉDÉRIQUE HERNANDEZ, MAÎTRE DE CONFERENCES
CHANI STROOBANT, DOCTORANTE
CYRIL BLONDEL, INGÉNIEUR D'ÉTUDES
PAULINE BARBOU, INGÉNIEURE D'ÉTUDES
ANNE-LISE MESNIER, INGÉNIEURE D'ÉTUDES

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1 INTRODUCTION GENERALE.....	3
2 DOCUMENTS PRODUITS POUR L'ETAT : SYNTHÈSE ET MISE EN PERSPECTIVE.....	4
2.1 Des productions croisées, des volontés planificatrices en ajustement.....	4
2.2 Une volonté de régulation spatiale avortée ?	5
2.3 Les échelles de référence : une aire ligérienne « en plein »	18
2.4 Bilan : un effort double à opérer, entre l'échelle européenne et les réseaux locaux	21
3 LES PRODUCTIONS DES CHERCHEURS.....	24
3.1 Dispositif Régional et armature urbaine	24
3.2 Interroger un espace « périmétropolitain » ?	26
3.3 Mondialisation des échanges et localisation de l'action publique : l'introuvable métropole régionale.....	29
3.4 Résultats de recherche : un axe ligérien ou une aire ligérienne ?	37
4 PERSPECTIVES D'ÉCHELLES DE L'AIRE LIGÉRIENNE : LECTURES D'ESPACES, DE L'EUROPE À L'ESPACE ATLANTIQUE	39
4.1 Le positionnement des villes à l'échelle européenne	39
4.2 Le Val de Loire au travers des emplois métropolitains supérieurs (EMS)	42
4.3 Le rapport ORATE1.1.1.....	49
4.4 Le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique.....	52
5 L'AIRE LIGÉRIENNE DANS LES DOCUMENTS : UNE CO-PRODUCTION CONCEPT / TERRITOIRE	57
5.1 La construction de l'axe ligérien comme concept : une accumulation de valeurs plus qu'une mutation.....	57
5.2 Quelle(s) vision(s) de l'aire ligérienne ?	62
6 LA COOPÉRATION DANS LES ÉTUDES SUR L'AIRE LIGÉRIENNE.....	68
6.1 Au sein des études menées à l'échelle de l'axe ligérien	68
6.2 Approches thématiques.....	71
7 CONCLUSION.....	83
8 BIBLIOGRAPHIE	85
8.1 Documents de l'État et des collectivités territoriales	85
8.2 Les productions universitaires.....	87
8.3 Table des figures et des illustrations	89
8.4 Annexes.....	91

1 INTRODUCTION GENERALE

Au sein de la région Centre, l'aire ligérienne, comprenant les agglomérations d'Orléans, de Blois, et de Tours, ainsi qu'un ensemble de villes petites et moyennes, est un des trois sous-ensembles traditionnellement envisagés dans les réflexions sur l'aménagement régional. A la différence des deux autres grands espaces que sont les « franges franciliennes » et le sud régional, cet espace n'a pas fait l'objet, depuis 2000, d'étude par la Direction Régionale de l'Équipement. L'action 3.4.1 du Programme d'Action Stratégique de l'État en Région (PASER) consiste à mener un programme d'études sur les villes de l'axe ligérien dans le cadre du programme 3.4 « contribuer à la prise en compte de la problématique des grands territoires de la région Centre ».

Pour contribuer à ce programme, la Direction Régionale de l'Équipement a confié à l'Université de Tours une recherche sur les enjeux de la coopération métropolitaine, notion qui connaît un fort intérêt en France actuellement. En région Centre, quels acteurs sont susceptibles de travailler ensemble, sur quels territoires et sur quelles thématiques ? Quels partenariats trouver et avec qui ? L'étude consiste à explorer les voies de la coopération métropolitaine au regard des caractéristiques de la région Centre, et plus particulièrement de l'axe ligérien.

La première phase du travail de recherche avait pour objectif de prendre en compte et d'analyser les très nombreux documents déjà produits dans le cadre de réflexions sur tout ou partie de l'aire ligérienne. Un repérage et un recueil, les plus larges possibles, des études et documents ont été opérés. Par ailleurs, une première phase d'entretiens auprès des services de l'Etat a été conduite. Enfin et surtout, une analyse critique et comparative de documents écrits et graphiques a été réalisée.

Le présent rapport rend compte de cette première phase.

2 DOCUMENTS PRODUITS POUR L'ETAT : SYNTHÈSE ET MISE EN PERSPECTIVE

2.1 Des productions croisées, des volontés planificatrices en ajustement

Depuis une vingtaine d'années, la démarche de décentralisation a assuré une autonomie croissante des Régions et des collectivités territoriales en matière d'aménagement de l'espace et de développement territorial. On a vu également l'Etat développer les démarches contractuelles et promouvoir la « recomposition des territoires » à travers différentes lois. Plus récemment, l'Etat a suscité des réponses d'acteurs décentralisés à des appels à projet (coopération métropolitaine, pôles de compétitivité, pôles d'excellence rurale...). Quel que soit l'espace considéré, ce double mouvement ascendant et descendant induit l'existence de très nombreux documents, diagnostics ou études aux origines et destinations variées. Ceux-ci peuvent être réalisés parfois simultanément, ou être produits à une cadence d'autant plus élevée qu'ils concernent des espaces à enjeux en matière d'urbanisation, de cohésion territoriale, de création d'emplois.... Certains exercices se réfèrent parfois à un autre, mais dans la plupart des cas ils mentionnent « de nombreuses études déjà réalisées sur la question de... », sans plus de précisions.

Dans l'espace qui nous intéresse, les productions croisées, simultanées, pourraient faire l'objet d'une analyse par concurrence de réalisation. Pour ne citer que la période actuelle, la Région produit son diagnostic en vue du futur CPER, la Direction Régionale de l'Equipeement relance les études sur l'axe ligérien, conformément à la volonté de l'Etat d'en faire un axe de développement moteur à l'échelle régionale, les agglomérations créent leur propre alliance suite à l'échec de leur candidature Val de Loire - Maine dans le cadre de l'appel à coopération de la DATAR, les associations de villes formulent leurs propres logiques...

On pourrait considérer que ces exercices (et d'autres), bien que s'inscrivant dans un effort général d'aménagement du territoire, correspondent à des démarches cognitives différentes et ont des finalités spécifiques à leur initiateur. La volonté de structuration « aménagement - équipement » se situerait du côté de l'Etat central et régional, celle de l' « aménagement - urbanisme » du côté de l'Etat en département, celle de l' « aménagement - développement » au sein des collectivités territoriales et des organismes parapublics. Mais même en posant cette division du travail, la question posée à propos de l'axe ligérien est de savoir si les études menées dans des optiques et référentiels distincts construisent ce « concept » ou achèvent de le défaire.

Assiste-t-on à travers les études à une coproduction d'une entité territoriale – l'axe ligérien – qui existerait en plein ou en creux ? Si oui, dans quelle mesure et comment cette coproduction intervient-elle comme argument approprié de manière différenciée par les parties concernées ?

2.2 Une volonté de régulation spatiale avortée ?

2.2.1 La volonté de structuration d'une aire ligérienne par l'Etat

Les études, menées jusqu'à aujourd'hui spécifiquement sur l'aire ligérienne, et dont l'État a été le commanditaire, se sont souvent définies par rapport aux préconisations de l'Organisme d'Études d'Aménagement de la Loire Moyenne (OREALM) dans son Livre Blanc de 1971. On peut constater également qu'elles ont suivi les rythmes des Contrats de Plan signés entre l'État et la Région (1994-1999, 2000-2006). Outil de dialogue entre l'Etat et les collectivités locales, elles ont toutes pour dénominateur commun de déterminer des domaines d'actions stratégiques pour lesquelles l'Etat pourrait se positionner soit en maître d'ouvrage, soit en accompagnateur, soit en incitateur.

Aujourd'hui, la négociation « territorialisée » de projets entre les collectivités et l'Etat ne peut plus se faire de la même manière que par le passé. Certaines évolutions profondes se sont en effet produites : l'acte II de la décentralisation, les nouvelles modalités possibles de la maîtrise d'ouvrage (ordonnance modifiant la loi MOP de 1985), les changements d'échelles de réflexion et de construction en matière de documents d'urbanisme, la réforme de l'administration territoriale de l'État... De plus en plus, les initiatives locales prennent de l'avance sur la mobilisation de l'Etat. Elles favorisent des démarches de développement s'accommodant tant bien que mal des vellétés politiques et des dynamiques urbaines différenciées.

L'État de par sa volonté de structurer un axe ligérien, a développé ses propres critères, ses méthodes d'analyses, et ses référents. Nous pourrions les comparer, dans une deuxième phase d'investigation, avec ceux utilisés par les EPCI qui construisent également leur propre réflexion en matière de coopération inter-agglomérations.

Les entretiens réalisés mettent en évidence un très faible niveau de dialogue entre l'Etat et les collectivités ou les agences d'urbanisme concernant les démarches de coopération à l'échelon inter-agglomérations. Si l'on s'en tient aux dires de l'Etat en département notamment, c'est au moment des porter à connaissance de documents d'urbanisme et de documents stratégiques, tels que le SCoT, les Projets d'Agglomération ou les PLH, que la relation s'établit. Gilles Jeannot et Fabienne Margail¹ montrent que le porter à connaissance a pris un poids dans les démarches des DDE envers les collectivités locales. Les porter à connaissance, traditionnellement réponse à la difficulté posée par la séparation des compétences en aménagement, avaient pour rôle premier d'harmoniser les éléments que les collectivités locales devaient prendre en compte dans l'élaboration de leurs documents, soit au titre de la généralité de la loi, soit au titre de projections particulières de l'Etat sur le territoire.

Aussi, l'analyse en cours des porter à connaissance, complexe du fait des différentes échéances de réalisation des SCOT, PLH et PDU des différentes agglomérations, rendra compte d'une éventuelle recherche d'un discours « conjoint » ou « non-conjoint » Etat -collectivités sur le territoire à propos des documents de coopération, du point de vue de l'urbanisme opérationnel et/ou stratégique. Elle sera retranscrite dans la phase 2 de la recherche.

Pour l'heure, les études menées à l'initiative de l'État, qui prennent explicitement en compte l'échelle de l'aire ligérienne, sont surtout connues des agences d'urbanisme, des DDE (de manière inégale, car ces études ne recouvrent que très peu d'éléments opérationnels), des Directeurs de Services. De fait, ceci entraîne un processus « cumulatif » dans la construction de l'idée d'une métropole ligérienne telle qu'elle a évolué dans les études. C'est pourquoi nous pouvons formuler l'hypothèse suivante : **la pérennité du concept étant garantie par la présence de l'axe fluvial, il a d'autant gagné en acceptions cumulatives que la « pensée métropolitaine » a été, jusqu'à l'appel à coopération de la DATAR, quasi inexistante (Thibault, Demazière, 2002²).**

¹ Le « porter à connaissance stratégique » : « dire » de l'Etat et coordination de l'action publique dans l'aire métropolitaine marseillaise, Annales de la recherche urbaine, n°80-81, 1998.

² Serge Thibault et Christophe Demazière, Projets de territoire et observation des agglomérations, in « Lire les Territoires », MSH « Villes et Territoires », CNRS-UMS 1835, Université de Tours, coord. Par Yves JEAN et Christian CALENGE, 2002.

Cette absence de pensée métropolitaine explique aussi la volonté toujours renouvelée de l'État de réfléchir sur l'échelle de l'aire ligérienne (un des termes employés des plus « consensuels » parmi ceux recensés ci-après). Pour le bureau d'études « Territoires Aménagement Développement » (TAD, 1999) : « (...) **l'aire ligérienne doit être plus intelligemment perçue comme une conséquence, une réponse judicieuse, une aire opérationnelle qui se déduit des projets, plutôt que comme un préalable d'aménagement du territoire et une « figure imposée » limitant la réflexion** »³. Le bureau d'études ECODEV Conseil rappelle de son côté que « **les acteurs économiques et institutionnels sont partagés, non pas entre eux, mais en eux-mêmes.** »⁴ Ce constat, né de nombreux entretiens menés dans le cadre de l'étude, remet en cause un schéma simpliste opposant vision de l'État et vision des collectivités locales et territoriales. Loin de considérer qu'il s'agit d'un clivage, il apparaît que les types de coopération évoqués par l'État, et ceux évoqués par les techniciens de collectivités locales lors des entretiens, ne divergent pas au point d'être en opposition, tout du moins dans la représentation que les acteurs s'en font.

Plutôt que de présupposer une échelle plus pertinente qu'une autre, nous centrons l'analyse sur **les postures et configurations territoriales qui peuvent s'observer autour d'un projet métropolitain au sein d'une aire ligérienne à définir**. La tentative de mettre en œuvre une DTA en 1999, conjointement à la préparation du Contrat de Plan Etat-Région, a été par exemple une façon d'élaborer un discours commun sur l'aire ligérienne, mais qui semble avoir écarté une des premières préconisations de l'étude TAD : celle de ne pas considérer l'aire ligérienne a priori, mais bien comme une déduction de projets.

2.2.2 Des axes de construction pertinents mais insuffisamment communiqués

Les études synthétisées ci-après, menées en 1999, commanditées par le SGAR et la DRE, offrent des pistes d'action que certains des acteurs rencontrés lors des entretiens connaissaient, du fait de leur parcours professionnel. Néanmoins, la plupart des professionnels du Val de Loire, et même ceux ayant participé à la rédaction du document de réponse à l'Appel à Coopération Métropolitaine, n'en ont pas eu connaissance. Ce sont ces mêmes professionnels qui continuent aujourd'hui de travailler sur le protocole de coopération des agglomérations de l'espace métropolitain Val de Loire - Maine.

³ TAD, in « L'aire ligérienne Orléans-Blois-Tours : quels domaines d'excellence pour une vocation nationale et internationale ? » Rapport d'étude, commandité par le SGAR, juillet 1999, p. 4.

⁴ J.L. Husson, ECODEV Conseil, DRE Centre, « L'espace ligérien sous influence du bassin parisien – Rapport de synthèse », 2 juin 1999, p.10.

L'étude TAD

En 1999, le bureau d'études TAD a mené une étude sur l'aire ligérienne Orléans – Blois – Tours dans laquelle il identifie notamment des domaines d'excellence. Globalement, les axes développés en 1999 semblent toujours d'actualité. Bien que le terme de coopération métropolitaine ne soit pas formulé à cette date, il est visible que les préoccupations à l'origine de l'étude convergent avec les ambitions de l'appel à projet lancé par la DATAR en 2004. Une deuxième remarque à propos de l'étude TAD peut être faite : **malgré une grande précision sur les axes à développer et les leviers d'action, les réflexions sur le positionnement de l'État ne portent pas sur des outils juridiques, financiers ou organisationnels précis.** De la même façon, les modalités précises de dialogue, de travail et de partenariat avec les collectivités locales sont peu définies. **La coopération en matière d'excellence trouve des appuis mais les préconisations ne font pas apparaître des leviers territoriaux efficaces qui permettent à l'Etat de se positionner clairement en matière d'aménagement.** Ceci peut être imputé, soit à l'incertitude sur la mise en place d'une gouvernance multiniveaux (notamment entre l'État, la Région et les agglomérations), soit à la fragilité de la figure de l'axe ligérien au regard du réel.

TAD, en réflexion préalable, souligne que les domaines d'excellence se reformulent, après une période longue d'uniformisation des discours et documents d'aménagement : « Le paradigme de la région métropolitaine ou de la capitale régionale était (et est encore en très grande partie) identique dans les propos des acteurs institutionnels : poids démographique des villes et présence de métiers stratégiques, proximité d'aéroports internationaux, raccordement au réseau TGV, grande et complète université avec ses laboratoires de recherche publique, bonne desserte autoroutière, et, si possible, esquisse d'une vocation logistique, etc... La référence généralisée à la dorsale européenne (la « banane bleue ») allait bien dans ce sens ».

Les leviers d'action préconisés à partir des axes repérés sont :

- La finalité dominante :
 - La synergie des atouts,
 - L'aménagement du territoire (finalité de structurer l'axe ligérien),
 - Le développement économique (objectif dominant : développement) ;

- Le niveau d'opérationnalité :
 - Des actions réalisables à court ou moyen terme,
 - Des leviers d'action qui fixent des champs d'intervention mais qui restent à préciser et dont les actions relais doivent être identifiées,
 - Des pistes de travail qui restent largement à approfondir ;
- Le niveau de mobilisation actuelle (forte, moyenne, faible) ;
- Le niveau d'implication de l'État en région et des collectivités locales :
 - Maîtrise d'ouvrage,
 - Accompagnement,
 - Incitation.

Le tableau ci-dessous récapitule les préconisations de TAD. Les éléments sur lesquels l'État peut se positionner sont colorés : comme accompagnateur (en bleu) , comme créateur de structure d'échange d'information (en orange) ou comme maître d'ouvrage (en rouge).

**ETUDE TAD 1999 LE POSITIONNEMENT DE L'ETAT SUR LES ENJEUX, ACTIONS, LEVIERS D'ACTION EN MATIERE DE CONSTRUCTION
METROPOLITAINE SUR L'AIRE LIGERIEENNE**

Enjeux majeurs de développement métropolitain	Action prioritaire à mener	Situation de départ	Leviers d'action envisageables
Enjeu 1 : Construire une zone européenne exemplaire d'intégration du patrimoine et de la modernité technologique	Renforcer et mettre en réseau le potentiel scientifique et technologique dans des domaines très spécifiques ayant une connotation environnementale	Potentiel scientifique fort dans des domaines ayant une connotation environnementale directe ou indirecte (Biologie, chimie-physique du vivant, énergétique, matériaux, sciences de la Terre, Arts-société-civilisation, Ville urbanisme paysage)	Création de structures d'animation et de développement Mobiliser tous les moyens permettant l'accueil de chercheurs dans ces filières Soutien à des projets de recherche-développement
	Accompagner les initiatives économiques privées dans ces domaines spécifiques	La reconnaissance internationale passe par une adhésion forte des partenaires économiques privés, qui n'existe pas encore.	Soutien financier spécifique à des programmes lourds de recherche finalisée, particulièrement pour les PME/PMI. Créer les conditions favorables au développement de structures de R&D dans les entreprises privées dans ces domaines. Accroître les moyens des fonds de soutien à l'export et à l'ouverture internationale dans ces domaines. Soutenir l'émergence d'un pôle nature et paysage à Blois.
	Valoriser le patrimoine environnemental remarquable ligérien et en assurer une promotion dans un cadre global « patrimoine et modernité »	Une très grande richesse environnementale, urbaine, culturelle, qui donne lieu à un capital d'identification et une reconnaissance internationale.	Accompagner et promouvoir dans un cadre global les initiatives de mise en valeur et de reconnaissance du patrimoine ligérien. Mise en place éventuelle d'une DTA sur le Val de Loire pour organiser la protection et mise en valeur des atouts patrimoniaux liés à la Loire. (indiqué par CESR) Créer des équipements « phares » Intégrer des réseaux de partenariats européens.
Enjeu 2 : Optimiser et maximiser l'excellence de positionnement	Organiser et structurer les relations à l'Ile de France	Spécificités industrielles de la Région Centre. Situation plus favorable que d'autres régions périphériques à IDF en matière de transfert d'établissements	S'inscrire dans un réseau universitaire plus affirmé associant l'Ile de France et les établissements des régions périphériques. Améliorer les relations physiques à quelques équipements d'infrastructures majeurs localisés en Ile de France (dont la plate-forme de Roissy)
	Conjuguer les offres de positionnement territorial d'Orléans et de Tours pour valoriser l'intégration régionale dans des réseaux européens	Positionnement de l'aire ligérienne : situation d'interface, avec Orléans qui valorise la proximité parisienne, et Tours qui regarde plus volontiers vers la basse vallée de la Loire et vers le Sud-ouest. Ce sont deux offres territoriales complémentaires.	Examiner les termes d'une complémentarité des offres logistiques de Tours, Orléans (cf. Contrat de Plan Interrégional 94/98 du BP sur les solutions intermodales pour le transport du fret : action surtout nord-sud, implication majoritaire de la Normandie). Engagement d'une démarche volontariste dans le SDEC et la future initiative Interreg III (volets b et c)

Enjeu 3. Produire une offre métropolitaine de haut niveau	Favoriser les échanges physiques et les réseaux entre Orléans, Blois et Tours	Produire une offre métropolitaine ligérienne ne relève pas d'une volonté d'intégration urbaine de cet espace ; les réseaux interurbains sont un préalable nécessaire.	Optimiser les opportunités offertes par les TIC Améliorer les conditions de déplacement des personnes entre Tours, Blois et Orléans ; accélérer le cadencement de la desserte ferroviaire
	Inciter à la complémentarité d'un certain nombre de services pour accroître et qualifier une offre urbaine de niveau métropolitain.	Concerne certains services ou fonctions qui n'apparaissent qu'au-delà d'un seuil critique et dont la présence détermine largement le niveau d'attractivité des grandes agglomérations.	Fédérer les initiatives d'interfaces technologiques à Orléans, Blois et Tours. (réseau des CRITT étoffé, 1994, réalisation document « Val de Loire-Pôles et Technopôles ». Rendre complémentaire les offres universitaires de troisième cycle des universités de Tours et d'Orléans. Fédérer certains équipements urbains par un liaisonnement TIC et par une promotion croisée (bibliothèque, équipement culturels...) Accompagner et favoriser les initiatives visant à accroître l'accueil des étudiants-chercheurs étrangers.
Enjeu 4 : promouvoir l'aire ligérienne comme vecteur de lisibilité internationale	Fédérer certains services et structures pour atteindre la masse critique nécessaire à la reconnaissance	Le Val de Loire mise sur son renom, l'équilibre de ses structures et sa diversité n'incitent pas l'aire ligérienne à développer des outils performants de promotion et de communication ; manque de partenariats de haut niveau.	Inciter au rapprochement des universités et autres structures d'enseignement supérieur dans le cadre de partenariats internationaux. Faire en sorte que la promotion et la politique de communication internationale de certains équipements et produits culturels forts puisse à la fois s'appuyer sur l'image favorable du Val de Loire et en renforcer la notoriété. Inciter au rapprochement et à la synergie des processus de promotion touristique, car grande dispersion des initiatives en matière de promotion touristique.
	Accompagner la promotion et le développement de la filière pharmacie-cosmétique.	C'est un axe de reconnaissance et d'identification industriel marqué pour la région (second pôle de production de médicaments et de produits cosmétiques).	Etre à l'écoute des besoins spécifiques de formation dans cette filière Ancrer davantage cette « spécificité industrielle » en développant le domaine de la recherche. Accompagner et mettre en perspective les opérations de communication en partenariat avec le GREPIC par exemple.

Tableau 1 : les préconisations faites par l'étude TAD en 1999

L'étude ECODEV

Le bureau d'études ECODEV, a réalisé en 1999 une étude sur l'espace ligérien et l'influence du bassin parisien sur celui-ci. Cette étude dégage quatre grands domaines émergents, offrant un potentiel large pour l'action de l'État et de ses partenaires régionaux :

- L'environnement, le patrimoine et les paysages : ce thème est qualifié « d'évidence » mais est sous-exploité ;
- La fonction d'échanges et de communications : liaisons routières et transports en commun, « liaisons douces » supports de nouvelles technologies de communication (réseaux à hauts débits). L'intermodalité est le premier mot d'ordre de l'action de l'État ;
- La fonction de bassin économique, qui trouve son expression dans la conjonction d'un tissu d'activités dense et la présence de spécialités bien marquées ;
- L'axe du savoir et de l'innovation : par l'Université, par le réseau de transfert de diffusion technologique.

Les actions proposées se déclinent à partir de ces axes ; leurs *principes* sont précisés de la manière suivante :

- Valoriser ce qui fonctionne bien ou paraît suffisamment engagé (pour l'environnement, le patrimoine et les paysages ; pour les fonctions d'échanges et de communication) ;
- Mieux réguler le domaine concurrentiel (l'accueil des entreprises, la fonction logistique) ;
- Développer des logiques nouvelles de projet, dans deux domaines riches de potentialités mais encore peu explorés (la coopération entre les deux Universités : un objectif central ; le pôle de Blois trouverait dans une relation entre Tours et Orléans des opportunités de diversification ; la valorisation des synergies technologiques) ;
- Contribuer à la structuration interne du territoire ligérien et à l'affirmation de son identité (c'est la vocation des Pays que de forger cette identité incertaine).

Les modes d'action préconisés restent peu précis, et **spécifient plus le positionnement de l'État en termes de coordination ou d'animation que de maîtrise d'ouvrage**:

- Un premier volet « infrastructures-équipement » avec des projets à inventer autour du concept de METROLOIRE ;
- La promotion et l'animation de registres essentiels en matière de culture, tourisme : coordination entre propriétaires des monuments historiques, organisation de concours d'idées... ;

- Les paysages ligériens : les outils des chartes paysagères sont sous-exploités,
- L'animation du tissu économique : coopération des CCI, mais pas de connaissance d'ensemble des compétences et savoir-faire existants, sauf par la Bourse de sous-traitance du Centre-Ouest ;
- La gestion coordonnée des bassins d'emploi : l'espace ligérien ne constitue pas un marché du travail fluide et transparent. Quasi-absence de structure de type Comité du Bassin d'Emploi. L'État peut jouer un rôle déclencheur ;
- Faciliter la concertation entre les acteurs ligériens ;
- Réseau des trois villes ;
- Interface au sein d'un réseau technologique.

Les actions proposées sont retranscrites plus précisément dans le tableau qui suit.

Action	Mode	Partenaires	Échéance ⁵
Optimiser les échanges internes et externes	Amélioration des dessertes cadencées et articulation avec les transports urbains. Améliorer les relations ferroviaires avec l'Ile-de-France.	Région Département SNCF	CT-MT
Schémas de valorisation touristique et culturelle intégrés	Appui aux projets d'ensemble. Aide à l'innovation et à la création Requalification des sites fragilisés	Région, Départements Acteurs locaux, Pays Secteur privé, CRT	CT-MT
Une dynamique inter-Pays	Rencontres inter-pays Projets transversaux (tourisme, environnement.)	Pays Région Département	CT
Adopter une stratégie de coopération universitaire	Développement de projets communs de recherche Mutualisation des moyens sur les créneaux d'excellence.	Université Région, Villes Organismes de recherche	CT-MT
Valoriser les synergies technologiques	Faciliter l'émergence de projets interentreprises Renforcement du maillage du RDT. Articulation avec le « réseau » des villes. Schémas/ Hauts débits (faisabilité)	Grands organismes de recherche et structures d'interface CENTRE-TECH CCI, Région Service d'action économique des villes	CT-MT
Développer une filière Environnement Eau-Energie	Transversalité (Orléans-Tours-Blois) Applications ligériennes : Fleuve Loire, études et requalification des milieux naturels	Agence de l'eau BRGM, INRA, IFEN DIREN, DRIRE Universités, Pôle paysage EDF-VIVENDI	CT-MT-LT
Renforcer le pôle Santé-Biologie médicale- Génétique.	Recentrage sur des créneaux de types applications thérapeutiques. Mise en relation avec réseaux nationaux émergents Formation, nouveaux cursus.	CHU, CHR INSERM GREPIC+ industries pharmaceutiques Pharma Tours, Technopole Orléans	CT-MT
Animer le tissu économique et promouvoir la qualité des sites d'entreprises	Décloisonner, rapprocher les mini-réseaux existants. Valorisation et promotion des savoir-faire industriels. Tirer parti des salons/sous-traitance. Adapter une Charte de qualité des zones d'activités ligériennes ;	CCI Services économie des villes CENTRE-ECO Bourse de sous-traitance Clubs d'entreprises	Fonction permanente
Gestion des bassins d'emplois	Fluidité des bassins d'emplois. Analyse des pratiques et prospective des besoins.	Service Public de l'Emploi, Universités	Fonction permanente.
Réactiver la créativité ligérienne.	Lancement d'appels à projets/thèmes novateurs Rencontre des acteurs ligériens.	Acteurs économiques Pays, Collectivités locales, Universités	Fonction permanente

Tableau 2 : les préconisations faites par l'étude ECODEV en 1999

⁵ CT : Court Terme, MT : Moyen Terme, LT : Long Terme

Une différence majeure entre les deux études se dégage. L'étude TAD est plus efficace sur les préconisations en matière d'insertion au plan international. Elle donne des critères et des éléments directement associés à une démarche de valorisation par la création d'un espace subrégional compétitif, et non nécessairement concurrentiel avec d'autres espaces, tout en tenant compte des relations avec le reste du territoire régional. De son côté, l'étude ECODEV apporte moins d'idées novatrices mais reste complémentaire dans la mesure où elle rappelle des éléments de coopération existants avortés ou embryonnaires si l'on se place à l'échelle de l'espace ligérien (clubs d'entreprises...). Elle reste plus prudente quant à un positionnement clair de l'Etat vis-à-vis des collectivités locales ; il n'y a pas de réflexion en termes de maîtrise d'ouvrage. Aussi, les échéances de réalisation privilégient les actions à court terme, à moyen terme, et sont peu articulées entre elles.

Le tableau 3, qui suit, synthétise les enjeux développés dans ces deux études et insiste particulièrement sur la recherche/développement, de développement économique, de transport/logistique et de patrimoine/culture/tourisme.

ELEMENTS FORTS DES DIAGNOSTICS ET DES PRECONISATIONS FAITES PAR DEUX ETUDES MENEES SUR L'AIRE LIGERIEENNE

	Offre logistique	Transports/flux d'information et de communication	Démarches d'excellence	Recherche-développement : université / recherche	Patrimoine / culture / tourisme	Développement économique	Urbanisation / développement urbain
<i>L'espace ligérien sous influence du Bassin Parisien. Rapport de synthèse. Ecodev Conseil, 1999, DRE</i>	<p>Le pôle 45 (Ormes-Saran) a complété son offre base sur la logistique et de l'industrie par des possibilités d'accueil pour les entreprises de haute technologie.</p> <p>La fonction logistique serait en expansion rapide, et aurait fondé son développement sur l'effet de proximité à coûts moindres, et a relativement peu attiré de prestataires pointus dans le domaine de la gestion des flux.</p> <p>A SOUS-AXE DEVELOPPER AVEC SOUTIEN ETAT. Référence au Schéma logistique de l'agglomération lyonnaise.</p>	<p>L'aéroport de Châteauroux a développé une nouvelle vocation avec le fret aérien.</p> <p>L'aéroport de Tours reste modeste, mais cherche à relancer l'aviation d'affaires.</p> <p>L'étude présente les différentes migrations au sein de l'axe ligérien. Base de référence : zone d'emploi.</p> <p>AXE A DEVELOPPER AVEC SOUTIEN ETAT</p>	<p>AXE A DEVELOPPER : créneaux d'excellence à développer conjointement</p>	<p>Fait partie des « grand équipements ». Les universités étaient confrontées à une baisse des effectifs que les évolutions des IUT et des écoles d'ingénieurs ne compensent pas ; malgré les efforts de diversification, le pourcentage d'étudiants de 3^{ème} cycle reste très modeste.</p> <p>Les synergies universitaires sont décrites et interrogées par le titre « vers une université ligérienne ? », avec des spécialisations qui peuvent être complémentaires : « pôle du Paysage » à Chaumont, laboratoire « Collectivités Locales » et centre d'études et de recherche sur le cadre de vie et l'aménagement régional à Orléans, CESA à Tours. .</p> <p>Mais dans le domaine de la recherche, l'initiative du rapprochement vient souvent de l'extérieur.</p> <p>ECODEV parle d'une « recette technopolitaine » : les viviers universitaires des trois villes, la présence des pôles publics de recherche, les pôles de recherche privée, les unités d'interface et de mise en relation structurés par le centre Tech.</p> <p>ECODEV propose des axes de coopération mettant en lien les structures de recherche, les universités, les pôles de recherches, les entreprises clé...</p> <p>AXE A DEVELOPPER AVEC SOUTIEN ETAT, PRIORITAIRE</p>	<p>La protection des sites est insuffisante.</p> <p>Pose la question de la Loire comme seul fil conducteur, rappelant la création de l'EPALA en 1986 et le projet « Loire Grandeur Nature »</p> <p>Parle à ce titre de patrimoine exceptionnel dans la Vallée de la Loire. (classement au patrimoine mondial de l'UNESCO).</p> <p>Des écueils : le modèle de fréquentation évolue peu, le « produit » dominant reste le château, et les initiatives en matière de mise en valeur se font rarement de manière concertée.</p> <p>Les trois CDT se sont associés, notamment avec celui du Maine-et-Loire, dans une démarche commune de participation aux principaux salons européens. Il existe un réseau des Maisons de Loire, de même qu'un Observatoire de la Loire à Blois.</p> <p>AXE A DEVELOPPER AVEC SOUTIEN ETAT</p>	<p>Abordé d'abord par l'entrée « grands équipements » (pôles d'échanges et d'activité) puis par celui des bassins d'emploi, et enfin par le domaine du patrimoine, environnement et activités touristiques.</p> <p>L'évolution des structures d'activités : Tours est plus tournée vers le tertiaire qu'Orléans, Blois reste plus industrielle. La dépendance vis-à-vis des pôles de décision économiques, et financières reste forte.</p> <p>La méthode consiste à comparer pour les trois pôles urbains : le poste « transport », le commerce de détail, les activités financières, les services aux entreprises, comparaison nuancée par l'examen des dynamiques de marché de l'immobilier d'entreprise. Le système productif ligérien est synthétisé par l'indicateur « reproduction sociale élargie, fonction d'autorité, fonction abstraite, taux d'encadrement</p>	<p>Le problème de l'urbanisation diffuse est aigu, la tentative de mise en place de « plans de Val » pour protéger les espaces interstitiels (coupures vertes), n'aboutit pas.</p> <p>Le réseau de villes entre O/B/T (Charte signée en 1997) n'aboutit pas.</p> <p>AXE A DEVELOPPER : contribuer à la structuration interne du territoire ligérien et à l'affirmation de son identité, notamment au travers de liens axe ligérien-Pays.</p>

	Offre logistique	Transports/flux d'information et de communication	Démarches d'excellence	Recherche-développement : université/recherche	Patrimoine/culture/tourisme	Développement économique	Urbanisation/développement urbain
<i>L'aire ligérienne Orléans-Blois-Tours. Quels domaines d'excellence pour une vocation nationale et internationale. TAD, 1999, SGAR.</i>	Transports/logistique : l'aire ligérienne n'est pas encore une grande région logistique, mais elle se situe au niveau de Strasbourg, Nantes et Lyon ; elle est le premier grand ensemble du Bassin Parisien.	Les moyens de communication font partie de fonctionnalité dite d'« innovation ». C'est dans ce domaine que l'aire ligérienne présenterait les résultats les plus significatifs. L'aire ligérienne est mieux pourvue en TIC que, proportionnellement, Bordeaux, Lille ou Marseille. (rôle particulièrement moteur d'Orléans en la matière). L'indice de concentration des TIC met en valeur la hiérarchie des notoriétés, voire des excellences en la matière. Des flux de transport importants qui ne se situent pas encore dans une vocation internationale	<p>Domaine d'excellence : il s'agit de mettre en évidence surtout des domaines stratégiques et sélectifs.</p> <p>L'excellence est définie par les « perceptions et projections des acteurs ». Une nuance importante est apportée : spécialisation et excellence ne sont pas nécessairement liées.</p> <p>L'INGENIERIE ET LES ETUDES TECHNIQUES : faiblesse des effectifs au sein de l'aire ligérienne. (proximité de Paris ? Blois est mieux doté en la matière, si on rapporte à la population.)</p> <p>L'INTERMEDIATION : la gestion et l'administration des entreprises : Orléans se distingue. Mais la base industrielle et la proximité de Paris obèrent cette fonction, Tours prenant le pas pour les fonctions d'intermédiations et d'auxiliaires financiers.</p> <p>LE POSITIONNEMENT : Optimiser et maximiser l'excellence de positionnement, notamment par une zone logistique lisible, dont la position d'interface est un atout.</p>	<p>Effectue une comparaison de l'offre universitaire de Tours et d'Orléans : Tours accueille deux fois plus d'étudiants qu'Orléans, et est prépondérante dans les filières classiques. Cependant les offres universitaires sont complémentaires. Une comparaison est effectuée au niveau national : O+T, les effectifs en médecine / sciences juridiques / sciences de la gestion, sont les plus importants, et correspondent aux moyennes nationales.</p> <p>Les analyses de TAD ont établi une répartition des effectifs de R&D des entreprises (1996) par grande branche d'activités économique, qui montre que pour plusieurs secteurs, la région Centre est surreprésentée (Agriculture - agroalimentaire, matériel de transport, matériel électrique électronique...).</p> <p>Le problème des excellences scientifiques et technologiques réside dans le fait qu'elles s'inscrivent souvent dans des réseaux régionaux ou interrégionaux, et présentent soit un caractère très local (transfert) soit très « a-territorial » (offres technologiques et scientifiques d'appui).</p>	<p>Est proposé comme un enjeu à construire : « construire une zone européenne exemplaire d'intégration du patrimoine et de la modernité technologique », projet susceptible de créer de la convergence entre les territoires composant l'aire ligérienne.</p>	<p>L'indicateur privilégié du domaine d'excellence : les emplois stratégiques (analyse INSEE) qui permet de montrer qu'Orléans est en 15^{ème} position, Tours en 18^{ème} position. Blois n'apparaît pas.</p> <p>La promotion, l'accueil et l'animation du développement : l'aire ligérienne est en retard, comme toutes les agglomérations du Bassin Parisien. La base économique de l'aire ligérienne est solide et diversifiée, mais ne dispose pas d'un tertiaire moteur de niveau métropolitain, ni d'excellence dans l'un ou l'autre domaine-clé.</p> <p>ENJEU : proposer une offre convergente sur les marchés élitistes du territoire. (services métropolitains). La complémentarité pourrait être en elle-même une démarche d'excellence.</p>	

Tableau 3 : Éléments forts des études TAD et ECODEV

2.3 Les échelles de référence : une aire ligérienne « en plein »

La plupart des études prises en compte, qu'elles soient réalisées à la demande de l'État ou des collectivités territoriales, se réfèrent à des échelles ou à des ensembles géographiques plus larges que l'aire ligérienne. Celles qui se centrent uniquement sur un axe ligérien sont rares.

Le tableau 4 rend compte des différentes villes, agglomérations associées aux différentes études. On peut souligner une propension à définir l'axe ligérien, au sein de chaque étude, par complémentarité des territoires limitrophes. Ainsi, l'étude « L'espace ligérien sous influence du Bassin Parisien » réalisé par ECODEV, s'intéresse à l'extension sud de l'axe, de même que celle réalisée en 1994 par les étudiants de l'ENPC recommande de prendre en compte Montargis. Les études centrées sur les transports et déplacement prennent nécessairement en compte les franges franciliennes et le sud-ouest du Val de Loire dans la définition d'enjeux au sein de l'aire ligérienne

Qu'il s'agisse d'enjeux en matière d'habitat, de valorisation du patrimoine, de planification, l'aire ligérienne apparaît comme une superposition d'enjeux forts pour chacune des thématiques considérées.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude
Synthèse stratégique de l'axe d'Orléans-Tours	SGAR ou DRE ? par INNOTECH	Décembre 1991	Non transmis	?	?	?
Etude de l'axe ligérien : diagnostic et propositions.	DRE par étudiants de l'ENPC	Avril 1994	Orléans, Tours, Blois, Montargis	Réseaux de villes et coopération	Zones d'activités, projet Interloire, tourisme	Diagnostic et propositions de projets
L'espace ligérien sous influence du Bassin Parisien. Rapport de synthèse.	Maître d'ouvrage : DRE. Réalisation : ECODEV Conseil	Juin 1999	Orléans/Blois/ Tours/ Chinon	L'influence francilienne. (même si cette problématique ne structure pas véritablement l'ensemble du rapport, qui ressemble beaucoup à celui réalisé par TAD)	Patrimoine/ coopération interrégionale/flux inter-agglomérations.	Diagnostic sur l'espace ligérien/ Analyse des synergies par thématique/ axes de travail.
L'aire ligérienne Orléans-Blois-Tours. Quels domaines d'excellence pour une vocation nationale et internationale	Maître d'ouvrage : SGAR. Réalisation : Territoires Aménagement Développement	Juillet 1999	Orléans/ Tours/ Blois	Domaines d'excellence.	Construction régionale/ relations à l'Ile de France/ positionnement territorial	Diagnostic/ axes stratégiques/orientations
Les liens et relations de la métropole ligérienne Orléans-Blois-Tours avec l'ensemble de la Région Centre.	Maître d'ouvrage : SGAR. Réalisation : GUY TAIEB Conseil.	Juillet 1999.	Orléans/ Blois/ Tours ; mais de nombreux résultats concernent toutes les aires urbaines de la région Centre.	L'axe ligérien comme élément de stratégie d'aménagement.	Les politiques publiques visant à intégrer cet axe dans le développement de l'ensemble de la Région.	Diagnostic quantitatif/ qualitatif/ propositions d'orientations.
Corridor Ile-de-France Tours Poitiers. Evaluation des enjeux territoriaux.	Maître d'ouvrage : DRE Centre. Réalisation : CETE Centre	2003	Bassin Parisien dont : Tours, Orléans, Blois, Poitiers, Chartres.	Construction d'un Bassin parisien polycentrique. Construction métropolitaine.	Coopération Orléans-Tours. Enjeux d'aménagement.	Rapport.
Politiques d'Habitat et démarches de labellisation en val de Loire. Phase 1	Maître d'ouvrage : Mission Val de Loire. Réalisation : Master Science Po	Mars 2006	Angers/ Saumur/Chinon/Tours/ Amboise/ Blois/ Orléans	Habitat/logement/orientations politiques d'habitat/étalement urbain	Patrimoine/environnement	Diagnostic quantitatif, qualitatif et cartographié
Les flux interurbains de voyageurs liés aux agglomérations de Chartres, Orléans et Tours. Partage modal train/ voiture.	Réalisation : DRE Centre, service Infrastructures et Analyse de Transports	Novembre 2005.	Orléans, Chartres, Tours	Les transports de voyageurs au départ et à destination des trois aires urbaines considérées.	Transport collectif.	Etude visant à actualiser la connaissance sur la mobilité régionale.
Du développement de la recherche à la recherche pour le développement	CESR	2006	Acteurs de la recherche universitaire, privée, entreprises... des agglomérations régionales. Il s'agit essentiellement de Tours, d'Orléans, mais aussi de Blois, de Bourges	Rapport du groupe de travail « Enseignement supérieur et recherche » du CESR (responsable Joël Mirloup, rapporteur Jean-Claude Bourquin)		Diagnostic de la recherche (fondamentale et appliquée) en région Centre ; Analyse de la politique de la Région et des autres collectivités en matière de recherche ; Nouveau contexte pour la recherche et préconisations pour la Région (stratégies et politiques)

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude
Politiques locales d'aménagement et de développement, services aux entreprises et centralité : analyse de trois agglomérations françaises	Maître d'ouvrage : PUCA. Réalisation Université de Tours (Ch. Demazière avec la collaboration de S. Thibault, D. Lucas, I. Bourdon, A. Boutet, A. Merour, P. Ménage)	Rendu final en septembre 2002	Tours/ Orléans/ Nantes	Services aux entreprises/ politiques locales/aménagement de l'espace/ développement/intercommunalité	Centralité des quartiers ou parcs tertiaires (Nantes, Tours)	Diagnostic quantitatif et qualitatif du développement des services aux entreprises dans deux agglomérations intermédiaires et une métropolitaine
La région Centre et ses villes. Armature urbaine, réseaux de villes et aménagement du territoire, série Documents Sciences de la Ville, n°7	Maître d'ouvrage : Université François Rabelais, Maison des Sciences de l'Homme « Villes et Territoires Réalisation : Ch. Demazière, A. Boutet.	Janvier 2001	Tours/ Blois/ Orléans/ Chartres/ Montargis/ Dreux/ Bouges/ Vierzon/ Châteaurox	Armature urbaine/ Migrations/ Développement économique/ Politiques d'aménagement du territoire		Diagnostic quantitatif et qualitatif des échanges entre les principales aires urbaines de la région Centre.
L'élaboration du projet d'agglomération, premier pas vers une supracommunalité ?	Maître d'ouvrage : Université François Rabelais, Département Aménagement et UMR CITERES Réalisation : A. Goubely.	Septembre 2006	Orléans/ Tours/ Angers/ Clermont Ferrand/ Grenoble/ Aix-en Provence	Projet d'agglomération/ Intercommunalité/		Analyse des projets d'agglomération en tant que document et processus participant de la définition d'une stratégie intercommunale
France : Le rôle des acteurs locaux dans le développement économique et scientifique des territoires, des technopôles aux pôles de compétitivité	Maître d'ouvrage : Korea Research Institute for Human Settlements Réalisation : Ch. Demazière, avec la collaboration de P. Ménage.	Septembre 2006		Pôles de compétitivité, recherche, politiques locales d'innovation		Analyse de politiques publiques à différents niveaux spatiaux
Déclaration d'intention de la coopération métropolitaine Val de Loire-Maine	Les agglomérations concernées par la réponse	2005	Saumur, Chinon, Tours, Blois, Orléans, Le Mans, Alençon, Laval.	Coopération métropolitaine.	Gouvernance, articulation avec des politiques en cours.	Diagnostic de la cohérence et de la pertinence du territoire au sein de la dynamique européenne, et présentation des actions à mener pour les prochaines années. Une articulation avec les politiques en cours ou envisagées est proposée. Diagnostic métropolitain et enjeux de la coopération ».
Protocole de Coopération Val de Loire Maine	Les agglomérations concernées par la réponse	2006	Saumur, Chinon, Tours, Blois, Orléans, Le Mans, Alençon, Laval.	Coopération en réseau d'agglomérations		Deux axes majeurs ont été retenus dont celui de la valorisation du patrimoine et celui du développement économique.

Tableau 4 : Les échelles concernées par les documents concernant l'aire ligérienne

2.4 Bilan : un effort double à opérer, entre l'échelle européenne et les réseaux locaux

2.4.1 Des velléités nationales d'émergence d'une métropole régionale à l'indifférence

A propos de la politique des métropoles d'équilibre initiée il y a quatre décennies, L. Devisme (2002) fait remarquer que cinq sites sur huit étaient bi ou tri-polaires. Dans certains cas les villes concernées par un avenir que l'État voulait commun appartenaient de facto à la même agglomération ou à ce qui allait devenir au fil des décennies une même région urbaine. Mais dans d'autres, la distance dépassait cinquante kilomètres (Lyon – Saint-Etienne, Nancy – Metz), voire atteignait la centaine (Lyon - Grenoble). Quoique étant strictement dans la même situation sur le plan géographique et appartenant également à un même espace régional, Orléans et Tours n'ont pas été concernées par cette politique. Il est vrai que la partie urbanisée du Val de Loire ne répondait pas à la plupart des critères posés par la DATAR (poids et évolution démographique, importance des activités tertiaires, étendue de la zone d'influence...). L'eut-elle fait qu'elle aurait sans doute buté sur une autre réalité géographique – la proximité de Paris – ainsi que sur « l'aveuglement de la politique d'aménagement du territoire par le problème parisien » (Madiot, 1994, p. 140).

Dans le cadre de la réflexion sur le Bassin Parisien, l'axe ligérien a, au cours des années 1970, servi d'appui à la conception par les services de l'Etat, d'un schéma d'aménagement. Approuvé par le C.I.A.T. de 1975, il est connu sous le nom de « **métropole jardin** ». Ce concept visait à renforcer la solidarité entre Tours et Orléans, au niveau des communications, de l'aménagement de la Loire et des fonctions de haut niveau, tout en préservant des coupures vertes garantissant une protection du fleuve. Les agglomérations ne parvenant ni à se départager, ni à accéder au rôle métropolitain, Orléans aurait reçu la totalité du tertiaire supérieur administratif et Tours aurait accédé à une suprématie économique « pour qu'il y ait véritable complémentarité, dans un schéma de type Rome-Milan à échelle réduite » (Mirloup, 1984). Réalisé par l'Organisme d'Études d'Aménagement de la Loire Moyenne (OREALM), **ce projet d'aménagement est encore à ce jour le seul qui puisse s'apparenter à un projet urbain régional de métropolisation. Il ne fut pas mis en œuvre et le développement des services publics et marchands dans les deux agglomérations, bien que conséquent, ne fut pas suffisant pour affirmer une quelconque métropolisation.**

Ce projet était probablement fondé, car pour la plupart des chercheurs, géographes ou spécialistes de l'aménagement régional, travaillant dans le cadre de recherches universitaires ou commanditées par la DATAR, les deux agglomérations s'appréhendent communément, en un ensemble spatial dénommé, selon les époques et les auteurs, "vallée de la Loire moyenne" (Brunet, 1972), "val de Loire" (Sellier, 1997), axe ou système ligérien (Damette, Scheibling, 1995). Tours et Orléans montrent nombre de similarités ou équivalences expliquant un dédoublement des fonctions au niveau régional, parallèle à une émulation de chacune dans les domaines économique et urbain. Ces deux agglomérations diversifiées, multifonctionnelles et en croissance, joueraient un rôle d'intermédiaire, chacune à la tête d'un sous-ensemble débordant parfois les limites administratives de la région Centre, aucune des deux ne pouvant prétendre entraîner l'ensemble de l'espace régional (Demazière et Boutet, 2001).

Aujourd'hui, si la conception d'un schéma du même ordre que la « métropole-jardin » semble être l'une des conditions, nécessaire sans être suffisante, pour qu'un processus de métropolisation se développe, les prémisses de sa réalisation diffèrent sensiblement de ce qui avait prévalu au début des années 1970. Les lois de décentralisation - et, plus récemment les lois Voynet, Chevènement et SRU - ont affirmé (ou favorisé) l'autonomie des agglomérations en matière de projet urbain, de planification spatiale et de développement économique. Dès lors, c'est à ce niveau que doit être posé la question du statut métropolitain d'Orléans et de Tours, et non seulement à un niveau régional (la région Centre) ou national (le grand Bassin Parisien).

2.4.2 Quel projet métropolitain en construction ?

Est-il possible d'envisager aujourd'hui un projet urbain régional à composante métropolitaine ? Ceci supposerait une forte volonté des acteurs des agglomérations et de la Région. Un renouvellement du contenu des projets urbains et exercices de planification de l'ensemble des villes concernées serait également nécessaire (Demazière et Thibault, 2000 ; Goubely, 2006). Sans qu'on puisse parler de rivalité de clochers (ou mieux, de cathédrales), une certaine indifférence à ces questions est manifeste. Loin de créer une communauté de destin, la création de la Région Centre, en s'accompagnant de l'octroi du titre de capitale régionale à l'une des deux grandes villes (qui n'était pas la plus peuplée), a froissé l'autre. Tours a mal

accepté ce choix⁶. Dans le cadre d'une campagne de marketing urbain dont les édiles sont si friands, la cité tourangelles ne s'est-elle pas autoproclamée « ville capitale⁷ » ?

De façon assez habile, cette formulation dépasse et positive l'absence de statut administratif régional en évoquant le fait que Tours ait été capitale du royaume de France. La recherche de ce positionnement renvoie peut-être moins à une gémellité difficile à assumer qu'à la prise en compte de la réalité des échanges de toute sorte qu'a Tours avec Orléans, d'une part, et avec des villes ou agglomérations situées en dehors de la région Centre, d'autre part.

Les études lancées par l'État et celles qui ont été réalisées sur des thématiques spécifiques montrent que les échelles de référence souffrent d'un manque de structuration. Les discours sur la dépendance vis-à-vis de la métropole parisienne masquent souvent un manque de prise en compte du positionnement possible de l'espace ligérien à l'échelle européenne. L'étude d'ECODEV place l'espace ligérien sous l'influence du Bassin Parisien par son intitulé, mais révèle par son contenu que cette influence n'est pas synonyme de dépendance, de la même façon que les actions proposées ne s'inscrivent pas directement par rapport au bassin parisien.

Le protocole de coopération métropolitaine Val de Loire - Maine signé le 29 novembre 2006 entre les agglomérations propose un réseau qui à la fois élargit les réseaux de villes projetés dans les années 1990 (Charte de 1996 entre villes d'Orléans, Tours, Blois), tout en se distinguant du réseau de développement des villes du Centre. Le protocole a été réalisé dans une volonté de développement avant tout économique, mais aussi avec celle de mailler un réseau horizontal. Cette structuration peut appeler de nouveaux types de partenariats, dans la mesure où Etat, collectivités, chambres consulaires et Agences de Développement seront en capacité de coopérer.

Ces études ont été réalisées dans la perspective de « fonctionnaliser » l'aire ligérienne. Les analyses régionales ou territoriales menées par les chercheurs, avec des critères qui leur sont propres, témoignent d'un positionnement à trouver, entre un arc Atlantique, une métropole parisienne, des agglomérations à rayonnement régional, mais pas nécessairement européen. Cette recherche de positionnement est corrélative à la nécessité de donner une réalité aux préconisations formulées. La section suivante rend compte de plusieurs échelles fonctionnelles qui constituent l'axe ligérien, en termes de configuration géographique, de métropolisation et de construction de logiques d'acteurs.

⁶ Maire de Tours de 1959 à 1995, Jean Royer n'avait jamais pu admettre qu'Orléans soit la capitale régionale. Il s'est tenu à l'écart de l'institution régionale et a pratiqué, grâce à son expérience ministérielle, un traitement direct des affaires publiques tourangelles avec le système politico-administratif parisien.

⁷ Orléans, de part ses fonctions administratives, revendique et communique sur le même mode (site internet par exemple.)

3 LES PRODUCTIONS DES CHERCHEURS

3.1 Dispositif Régional et armature urbaine

La question de l'échelle pertinente de réflexion pour positionner l'axe ligérien dans une dynamique de coopération métropolitaine n'est pas univoque. L'émergence d'une structure politisée, dont la configuration a pu être solidifiée par l'appel à coopération lancé par la DATAR, s'inscrit nécessairement au sein de plusieurs échelles. C'est une difficulté inhérente aux espaces d'articulation que de se donner une identité fonctionnelle et politique. Damette et Scheibling⁸ montrent que cet espace au sein de « l'aire française intérieure » est de longue date structuré par l'insertion dans l'Europe Occidentale, et que l'intégration européenne ne doit pas nécessairement conduire à une transformation radicale de la territorialité française. Par conséquent, ce n'est pas dans un rapport de dépendance vis-à-vis du Bassin Parisien que se définit le développement métropolitain de l'espace ligérien, mais bien dans un rapport d'articulation.

Le dispositif régional : le Centre et la Loire Moyenne (Damette et Scheibling, 1999)

(...) le deuxième réseau (...) a la forme d'un quadrilatère, Orléans, Châteauroux, Bourges, avec des prolongements vers Chartres, Montargis et Nevers. Le système ligérien est très différent de celui de la Normandie, il est même unique en son genre à l'échelle nationale. Il n'y a pas de hiérarchie apparente entre les villes qui le composent, mais une sorte de maillage associatif, avec des relations très équilibrées qui se croisent dans toutes les directions, comme Bourges-Tours ou Châteauroux-Orléans. Cette absence de rapport hiérarchique résulte bien entendu de la proximité parisienne et du fait que toutes les unités urbaines sont en relation directe avec la capitale.

Le triangle de base est celui que composent Orléans, Tours et Bourges, trois villes de profil assez proches, doté d'un équilibre fonctionnel remarquable. Orléans a toujours entretenu une relation particulière avec la capitale, dont elle constitue la tête de pont sur la Loire ; elle a bénéficié, à l'époque contemporaine, d'une forme particulière de décentralisation, qui n'était pas limitée aux emplois déqualifiés, et qui l'a dotée d'un profil

⁸ Damette, Félix et Scheibling, Jacques. La France, permanences et mutations. Carré géographie, Hachette, 1999.

fonctionnel digne d'une métropole. Ses relations avec Montargis et Chartres montrent que la proximité de la capitale ne l'empêche pas de jouer un certain rôle régional, à la limite même de la région de Paris.

Tours occupe une position complémentaire, de plaque tournante entre le Bassin parisien, l'Ouest et le Sud-Ouest. Le couple Tours-Poitiers occupe dans la partie Centre-Ouest de la France une position symétrique de celle que tient Dijon au Centre-Est. Tours est connectée au système du Centre (Châteauroux, Bourges, Orléans) et ouverte sur les régions voisines (Poitiers, Nantes, Angers, Le Mans). Situé entre le système Normand et le système ligérien, Le Mans est aussi une ville d'interface entre le Bassin Parisien et l'Ouest, plus particulièrement la Basse Loire ; sa liaison avec Nantes est significative. »

Encadré 1 : Le dispositif régional du Centre et de la Loire Moyenne (Source : La France, le fait régional, Damette et Scheibling, 1999)

En 1999, Damette et Scheibling proposent une typologie des villes d'après les critères de secteurs fonctionnels (niveau géographique), les critères de fonctions (INSEE à partir des professions et des métiers), les types de production des villes (reproduction simple, dont Blois fait partie, reproduction élargie, fonctions abstraites, auxquelles Orléans répond, enfin, fonctions concrètes). Cette typologie se décline comme suit :

- Les villes diversifiées : ce sont des villes à l'éventail fonctionnel complet, ou du moins très large ; en font partie les villes d'Orléans (premier sous-groupe), Tours (deuxième sous-groupe). Dans ce type se retrouve une forte présence des villes de la couronne du Bassin Parisien. (Orléans, Tours, Rouen, Reims, Le Mans, Bourges, Meaux et Chartres.)
- Les villes à dominante faible : deux groupes, dont le premier se caractérise par des fonctions abstraites encore relativement importantes, comme Annecy ou Valence, et le deuxième s'organisant autour de la « reproduction simple », comme Blois.
- Il n'existe pas, à l'échelle de l'espace ligérien, de villes spécialisées ou hyperspécialisées suivant la typologie de Damette et Scheibling.

Cette typologie donne une première approche de la hiérarchie urbaine. Une deuxième approche, opérée à partir des critères socio-fonctionnels et du niveau relationnel, permet aux auteurs de proposer un classement des villes (la base géographique du classement est réalisée à partir des régions urbaines pour les principales villes). En calculant la part des cadres de la base socio-économique, (A) et en établissant un niveau relationnel à partir des flux/km du trafic téléphonique (B), Blois n'apparaît pas dans le classement, Orléans est en 15^{ème} (A) et 16^{ème} (B) position, Tours en 18^{ème} (A) et 17^{ème} (B) position.

Les fonctions de l'État pèsent beaucoup dans la typologie proposée par Damette et Scheibling. Or, le contexte actuel de décentralisation, qui implique un désengagement de l'État en matière de maîtrise d'ouvrage (exemple dans le domaine des infrastructures de transport), conduirait à nuancer cette typologie. Les réflexions menées par les acteurs des territoires tout comme les chercheurs sur des modalités de coopération à une échelle plus vaste que celle des agglomérations pourraient mener à intégrer les types et degrés de coopérations interurbaines comme critère déterminant dans cette typologie.

3.2 Interroger un espace « périmétropolitain » ?

3.2.1 Un point de vue de géographe : une organisation spatiale centrée sur l'aire ligérienne

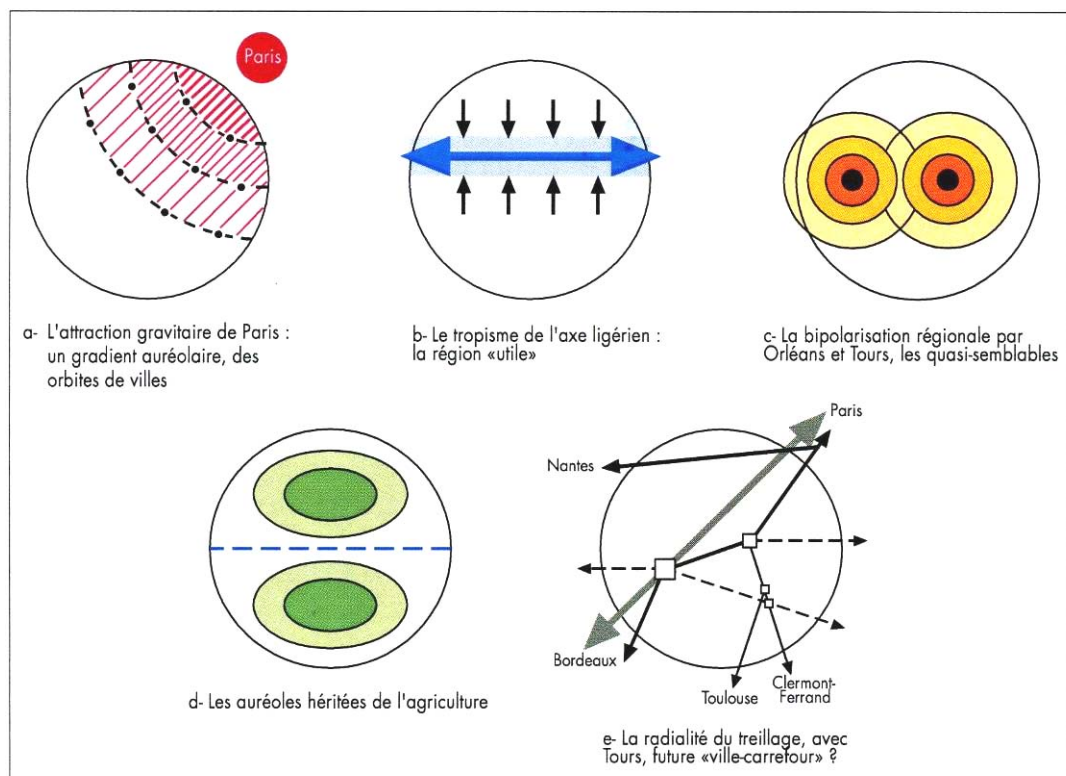
La modélisation de la région Centre proposée par S. Leroy (2000)⁹ met en valeur des éléments structurants, partant de l'idée que la Région Centre apparaît comme « l'un des centres de la périphérie du territoire français », sans en tirer pour autant un quelconque déterminisme. En distinguant cinq chorèmes qui « font » les espaces géographiques¹⁰, S. Leroy montre bien en quoi l'axe ligérien fait l'objet d'une structuration en prise avec des tensions contradictoires. L'axe ligérien est qualifié ici de « région utile » : l'effet de corridor est contrasté et semble profiter plus directement à Orléans qu'à Tours. Orléans bénéficierait d'un double tropisme, là où Tours doit affirmer son rôle « naturel » d'animatrice du Val de Loire.

S. Leroy souligne l'importance pour Tours de renforcer ses relations avec Nantes, afin de contrebalancer le « risque » de dépendance croissant vis-à-vis de Paris. Par ailleurs, les difficultés de structuration de l'axe semblent provenir de la trop grande « similitude » d'Orléans et de Tours ; cependant, l'aire d'attractivité de Tours déborde vers l'Ouest et semble favoriser une polarisation de l'axe en termes fonctionnels. Tours a donc le rôle-charnière espace Atlantique/ franges franciliennes, là où Blois peut jouer le rôle de relais entre l'axe ligérien à proprement parler et celui de Bourges/Le Mans. L'axe ligérien sera renforcé lorsqu'il sera relié à Angers par la construction de l'autoroute A28 vers Bourges par le prolongement de l'A85.

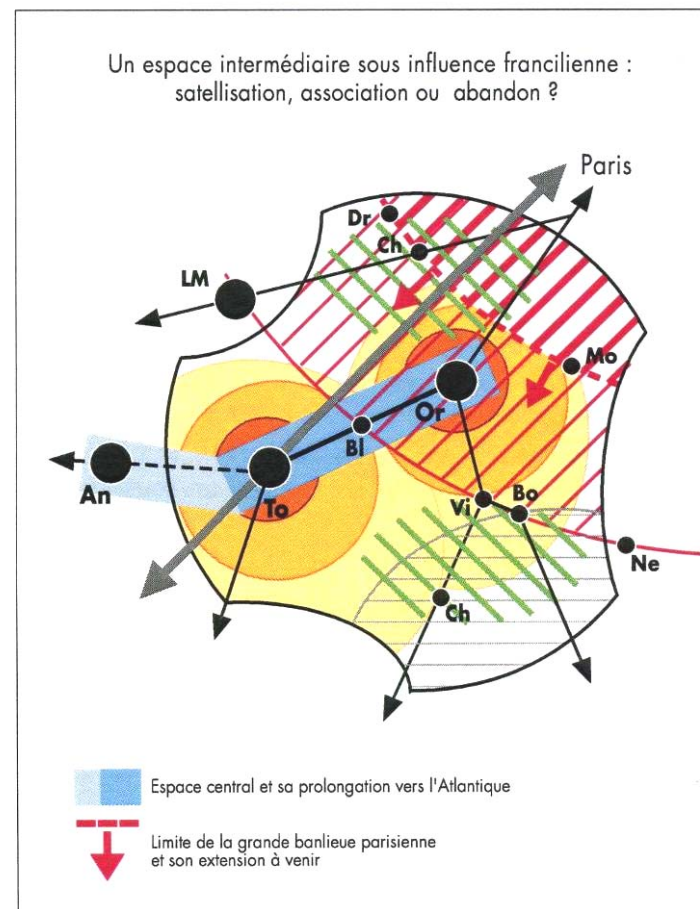
⁹ Stéphane Leroy, « La Région Centre en modèles », Mappemonde, 2000.

¹⁰ A savoir : l'attraction de Paris observable sous forme de « gradients auréolaires et d'orbites de villes », le tropisme de l'axe ligérien, la bipolarisation régionale par Orléans et Tours les « quasi semblables », les auréoles héritées de l'agriculture, la radialité du treillage avec Tours, future « ville-carrefour »

Cette vision nous semble, outre qu'elle soit basée sur des données aujourd'hui datées, mettre beaucoup l'accent sur la dépendance par rapport à la métropole parisienne. Or, si effectivement la configuration territoriale de l'axe ligérien se définit pour une part par rapport à Paris, il n'en demeure pas moins que cette relation de dépendance n'est pas encore fonctionnellement évidente.



2. Structures et dynamiques spatiales



3. Le modèle d'organisation de la région Centre

Schéma 1 et 2 : Structures et dynamiques spatiales de la Région Centre/ Modèle d'organisation de la Région Centre. Source : Leroy, Mappemonde, 2000

3.2.2 L'axe ligérien au sein d'une région périmétropolitaine

Dans l'ouvrage « Régions périmétropolitaines et métropolisation » dont il a assuré la coordination en 2002, Joël Mirloup propose de parler de **Région Périmétropolitaine**. Pour lui, ce terme nomme des espaces insuffisamment pris en compte dans les recherches en géographie et aménagement. Il s'agit de combler une lacune. Ce concept nous intéresse pour plusieurs raisons : il s'agit là tout d'abord d'un résultat de recherche qui révèle des dynamiques spécifiques à l'axe ligérien, et qui renvoie en même temps à une problématique plus large et à son corollaire spatial : la métropolisation. Dans une perspective de géographie appliquée, J. Mirloup propose ainsi de distinguer métropolisation active et passive, concepts qui sont transférables et utiles dans le cadre d'une recherche sur des potentialités de coopérations. J. Mirloup montre que les régions proches des grandes métropoles sont affectées de manière spécifique par l'actuel processus de mondialisation. Les relations entre la métropole et les régions qui l'entourent sont alors différentes d'un modèle centre-périphérie.

Dans une première partie de l'ouvrage, centrée sur des aspects méthodologiques, l'auteur met en valeur un phénomène déterminant, qui nuance pour le moins ce modèle centre-périphérie, par ailleurs souvent mis en avant par les géographes. Il s'agit d'observer que, chronologiquement, les villes et espaces perçus désormais comme périphériques se sont parfois imposés fonctionnellement avant que n'émerge la ville-centre. En quelque sorte, la périphérie a sécrété le centre. D'où l'hypothèse d'un modèle « périphérie-centre » dont l'héritier « centre-périphérie » ne serait qu'un retournement « en doigt de gant ». Interroger les soi-disant relations de dépendances à l'Île de France au regard de cette analyse est intéressante.

Par ailleurs, l'équipe mobilisée par J. Mirloup a identifié, avec force d'exemples internationaux, des types de fonctions stratégiques des villes, permettant de déterminer des dynamiques périmétropolitaines :

- un type, relatif au pouvoir, illustre souvent l'antériorité d'un modèle « périphérie-centre » : « D'une manière générale, les séjours prolongés des monarques et autres autocrates, ainsi que de leurs cours loin des murs de l'agglomération, ont souvent relativisé la domination effective. » L'ouvrage donne ensuite des exemples en plus des châteaux de la Loire, à l'étranger : Canterbury par rapport à Londres...
- un autre type est relatif aux fonctions d'échange de plus haut niveau. Il y a une aptitude parfois étonnante de pôles aujourd'hui passés « périphériques » à participer à une mondialisation avant la lettre (villes des foires de Champagne). C'est le même phénomène pour Orléans par rapport à Paris jusqu'au XIX^{ème} siècle, avec sa vocation à récupérer les flux attachés au trafic triangulaire, lui-même manifestation de la mondialisation des échanges née des grandes découvertes...
- Un autre type est relatif aux fonctions universitaires et plus largement culturelles. Il s'agirait d'Orléans pour Paris, de Pavie pour Milan...

Cette approche permet de repérer les effets en trompe-l'œil, que ce soit par rapport au temps (affirmations tardives de Madrid, Moscou ou Munich, ou même Pékin) ou par rapport à l'espace (les distances n'ayant pas la même signification).

Toujours dans le même ouvrage, J. Mirloup fait correspondre la région Centre (du moins l'Orléanais) à un niveau de métropolisation active, qui correspond à une participation active des régions périmétropolitaines au processus de mondialisation-métropolisation. Dans un « niveau 2 », l'auteur renvoie à des critères spatiaux tels que les infrastructures et les flux, puis à des situations nouvelles qui ont pu succéder à de plus anciennes relevant d'un schéma « centre-périphérie ». Il affirme ainsi que si la région Centre a effectivement bénéficié de la décentralisation industrielle du Bassin Parisien, cela n'a concerné par exemple que le tiers de ses emplois industriels, ces derniers n'étant pas toujours sous-qualifiés... Cette situation serait quelque peu singulière au regard de l'ensemble du Bassin Parisien.

3.3 Mondialisation des échanges et localisation de l'action publique : l'introuvable métropole régionale

De nombreuses recherches sur les dynamiques économiques et sociales depuis la rupture des années 1970 aboutissent à dégager la « métropole » comme forme dominante d'un nouveau modèle de développement, dans la mesure où la densité et la diversité des fonctions caractéristiques des grandes villes permettent à celles-ci de coupler un fort dynamisme endogène et des flux d'origine externe. Ces travaux mettent aussi en valeur l'importance de l'action publique dans la métropolisation.

L'Ile-de-France pèse d'un poids considérable dans les performances d'un pays comme la France. Si elle tend à orienter le développement d'espaces limitrophes, son cas n'épuise pas la variété de situations des espaces français vis-à-vis du développement. Parmi tous les exemples possibles, quelques recherches ont pris comme cas d'étude, les agglomérations intermédiaires (comptant de 200 à 400 000 habitants environ), où on constate parfois une volonté des élus de décliner le thème de la métropolisation.

Que peut signifier la notion de « métropole régionale » ? Quelle est la présence des activités servicielles dans les agglomérations moyennes ? Quels sont les objectifs et les résultats des actions publiques de développement ? Comment s'organise le jeu d'acteurs, notamment depuis la mise en place de communautés d'agglomérations ? Telles sont les interrogations centrales de plusieurs recherches menées à l'Université de Tours ces dernières années, prenant tout ou partie de la région Centre comme cas d'étude (Demazière et Thibault, 2000 ; Demazière et Boutet, 2001, 2003 ; Demazière, 2002a ; Goubely, 2006).

S'y ajoute une investigation sur les politiques locales en matière de recherche et d'innovation, menée à l'échelle locale, puis nationale (Demazière et Ménage, 2003 ; Demazière, 2006). A partir de ces travaux, nous nous pencherons ici sur le cas de deux ensembles urbains en région Centre, Orléans et Tours, dont aucun n'atteint aujourd'hui le statut métropolitain¹¹. Du fait même de cette dualité, la comparaison entre les stratégies des acteurs pour développer ces deux agglomérations est enrichissante.

Orléans et Tours font partie des principales agglomérations de l'Ouest de la France et comptent parmi les aires urbaines françaises qui ont connu, au cours des années 1990, un fort accroissement de leur population¹². Il est vrai que, de la Loire moyenne à l'estuaire, l'axe ligérien, bien équipé en infrastructures de transport et doté de multiples aménités tout en étant assez proche de l'Île-de-France, fait partie des espaces français attractifs pour les activités économiques et les ménages. Pourtant, comparées à l'aire urbaine parisienne ou à d'autres agglomérations étrangères, Orléans et Tours ne sont absolument pas des métropoles. Sensiblement équivalentes par leur poids démographique, appartenant au même espace régional, ces deux agglomérations sont périodiquement présentées comme rivales ou « fausses jumelles ». Dans ce contexte, ne faut-il pas envisager leur évolution non seulement de façon séparée, mais aussi dans une possible mise en réseau, permettant de faire émerger une aire métropolitaine intermédiaire entre l'Île-de-France, Nantes et Bordeaux ? Cette question renvoie à la fois à des actions publiques d'aménagement et de développement et au dynamisme économique propre de ces deux agglomérations. Ces deux aspects seront ici traités.

Nous examinerons tout d'abord la situation de la région Centre et la façon dont l'émergence possible d'une aire métropolitaine régionale a été envisagée, notamment dans le cadre des politiques nationales d'aménagement du territoire. Constatant l'absence de mise en oeuvre d'un tel schéma, d'une part, et le fonctionnement réel de l'armature urbaine, d'autre part, nous nous tournerons ensuite vers une analyse plus fine de chacune des deux agglomérations. Quoique ayant de nombreuses caractéristiques économiques similaires, Orléans et Tours se caractérisent par un positionnement contrasté des acteurs publics lorsqu'il s'agit de susciter le développement économique, notamment dans le domaine des services aux entreprises. Dans les deux cas, on peut douter que les actions publiques mises en oeuvre localement puissent fortement contribuer à faire évoluer ces agglomérations vers un statut métropolitain au sens où on l'entend habituellement.

¹¹ A part dans des travaux sur l'armature urbaine de la région Centre, l'agglomération de Blois n'a pas fait l'objet d'investigations poussées.

¹² En compagnie de Nantes, Angers, Rennes, La Rochelle ou Poitiers - pour citer quelques autres villes du grand Ouest -, Orléans et Tours font partie des cinquante aires urbaines ayant le plus contribué à la croissance démographique française depuis dix à quinze ans (DATAR, 2000). A l'heure actuelle, les projections démographiques et les constatations de terrain montrent que cette attractivité va très probablement se maintenir dans les deux prochaines décennies.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/maître d'oeuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'axe ligérien / agglomérations associées	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Commentaires
Politiques locales d'aménagement et de développement, services aux entreprises et centralité : analyse de trois agglomérations françaises	Maître d'ouvrage : Plan Urbanisme Construction Architecture. Réalisation : Université de Tours (Ch. Demazière avec la collaboration de S. Thibault, D. Lucas, I. Bourdon, A. Boutet, A. Merour, P. Ménage)	Rendu final en septembre 2002	Tours/ Orléans / Nantes	Services aux entreprises/ politiques locales/aménagement de l'espace/développement/intercommunalité	Centralité des quartiers ou parcs tertiaires (Nantes, Tours)	Diagnostic quantitatif et qualitatif du développement des services aux entreprises dans deux agglomérations intermédiaires et une métropolitaine	Analyse des acteurs publics du développement tertiaire et de leurs stratégies à Orléans et Tours. Analyse des caractéristiques économiques de la Région Centre (poids des décentralisations industrielle, importance de la sous-traitance, proximité de l'Ile-de-France pour les services rares).
La région Centre et ses villes. Armature urbaine, réseaux de villes et aménagement du territoire, série Documents Sciences de la Ville, n°7	Maître d'ouvrage : Université François Rabelais, Maison des Sciences de l'Homme « Villes et Territoires » Réalisation : Ch. Demazière, A. Boutet.	Janvier 2001	Tours / Blois / Orléans / Chartres / Montargis / Dreux/ Bourges / Vierzon / Châteauroux	Armature urbaine/ Migrations/ Développement économique/ Politiques d'aménagement du territoire		Diagnostic quantitatif et qualitatif des échanges entre les principales aires urbaines de la région Centre.	Le diagnostic est daté, puisque basé sur des données du RGP 1990. Analyse de l'histoire des politiques de structuration de l'espace régional par l'État et le Conseil Régional
L'élaboration du projet d'agglomération, premier pas vers une supracommunalité ?	Maître d'ouvrage : Université François Rabelais, Département Aménagement et UMR CITERES Réalisation : A. Goubely.	Septembre 2006	Orléans / Tours / Angers / Clermont Ferrand / Grenoble / Aix-en-Provence	Projet d'agglomération/ Intercommunalité/		Analyse des projets d'agglomération en tant que document et processus participant de la définition d'une stratégie intercommunale	Ce travail permet de mettre en perspective les démarches intercommunales des agglomérations d'Orléans et Tours. A Orléans, le projet d'agglomération s'apparente à un projet de mandat, tandis qu'à Tours il s'agit d'un document technique, permettant la contractualisation avec la Région Centre. Dans les deux cas, et en regard d'autres agglomérations, la dimension stratégique paraît faible et l'ouverture sur d'autres territoires n'est pas envisagée.
France : Le rôle des acteurs locaux dans le développement économique et scientifique des territoires, des technopôles aux pôles de compétitivité	Maître d'ouvrage : Korea Research Institute for Human Settlements Réalisation : Ch. Demazière, avec la collaboration de P. Ménage.	Septembre 2006		Pôles de compétitivité, recherche, politiques locales d'innovation		Analyse de politiques publiques à différents niveaux spatiaux	Permet de définir les rôles des acteurs locaux (collectivités, entreprises, universités) dans la mise en œuvre des pôles, en regard de l'action de l'Etat et des expériences en France

Tableau 5 : Les études concernant l'axe ligérien réalisées au sein de l'équipe

3.3.1 Le Centre, une région dynamique et polarisée¹³

3.3.1.1 *Une économie régionale largement tertiaisée*

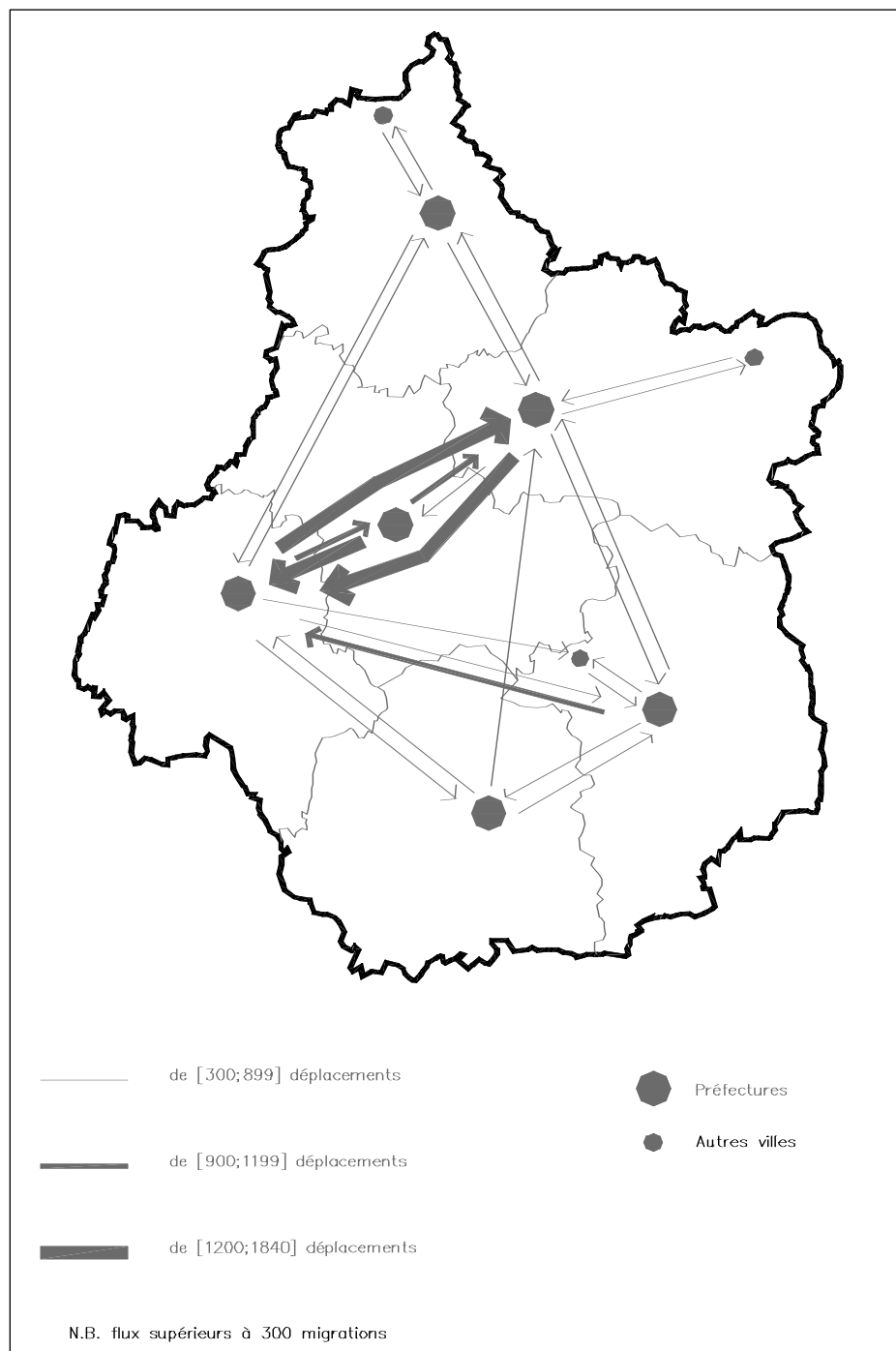
Fait exceptionnel en France, la population de la Région Centre s'est accrue de près de 40% depuis les années 1950. Le renouvellement démographique résulte moins de l'excédent naturel que de l'excédent migratoire, avec notamment des migrations depuis l'Ile-de-France. Néanmoins, un écart se creuse entre le Loiret et l'Indre-et-Loire, qui concentrent la moitié de la population régionale, et l'Indre et le Cher. Cette évolution démographique différenciée recoupe assez largement des écarts dans la production de richesses. Première région céréalière, la région Centre se place également au cinquième rang français pour le secteur industriel. Intervenu très fortement des années 1950 à 1970, l'industrialisation s'est effectuée de façon préférentielle au niveau des grands axes économiques ou résidentiels, comme le Val de Loire, ou des villes proches de l'Île-de-France. Toutefois, en raison des restructurations industrielles, les effectifs régionaux des établissements industriels de plus de 10 salariés étaient revenus en 1997 au niveau de 1967, après avoir connu leur maximum en 1977 (Morineau, 1998).

Bien que l'ensemble de l'espace régional soit concerné par ce repli, le Val de Loire l'a été beaucoup moins que le Sud régional. **L'axe ligérien, dont les deux principaux pôles sont Orléans et Tours, rassemble aujourd'hui 40% des emplois industriels sur 20% du territoire régional.** Le tissu industriel se caractérise par l'importance de la sous-traitance, la dépendance vis-à-vis de sièges sociaux franciliens et la montée des investissements étrangers. Le dynamisme économique se manifeste aujourd'hui par les activités tertiaires marchandes : commerce, tourisme, transports, mais surtout services aux entreprises dont les effectifs ont quadruplé en trente ans. Dans ce dernier cas, la croissance est intimement liée aux évolutions de l'industrie, qui externalise certaines activités ou suscite l'implantation de structures privées ou publiques.

3.3.1.2 *Le fonctionnement de l'armature urbaine*

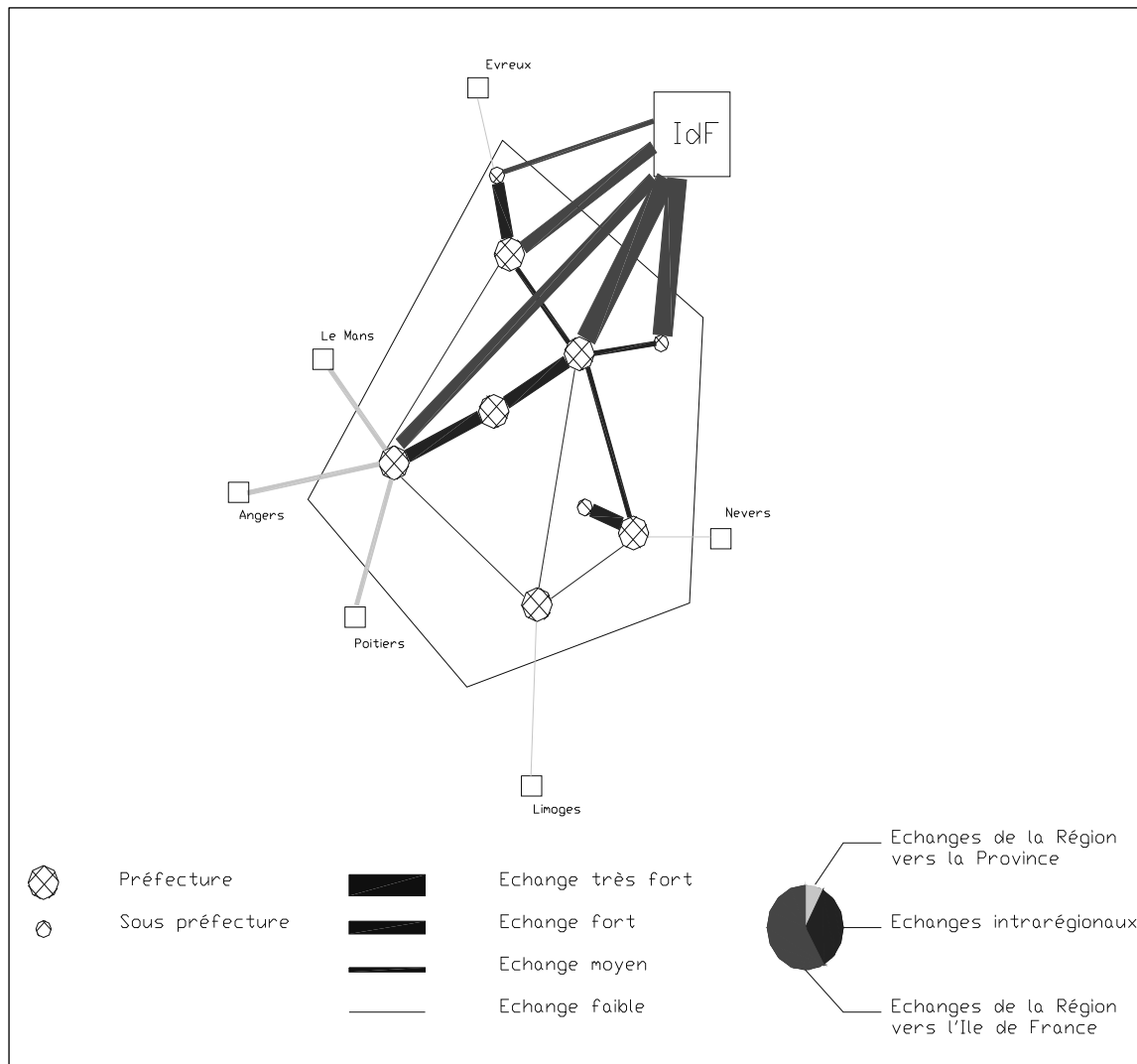
Qu'une région compte plusieurs grandes villes polarisant l'espace n'est pas forcément contradictoire avec l'existence d'une véritable métropole. Le cas de la région Rhône-Alpes le montre. Mais le cas de la région Centre est un peu singulier, d'une part, par la quasi-équivalence, en nombre d'habitants, de ses deux agglomérations principales et, d'autre part, par une proximité assez forte à l'Île-de-France.

¹³ La rédaction de cette section est issue partiellement d'un travail mené sur l'armature urbaine de la région Centre (Demazière et Boutet, 2001). La présente version est fortement remaniée dans le cadre de la problématique de cette recherche.



Parmi tout un ensemble d'indicateurs qui confirment la primauté de l'axe ligérien sur le restant de la région Centre, les migrations définitives montrent clairement l'existence d'une polarité. **La majorité d'entre elles s'effectuent entre les aires urbaines d'Orléans et de Tours, qui regroupent 45 % de la population des aires urbaines de région Centre.** Il convient de souligner l'équivalence des migrations définitives en provenance de l'aire urbaine de Blois à celles d'Orléans et de Tours. Les migrations définitives au départ des autres aires urbaines retenues se dirigent vers Orléans et Tours. Dans le sens inverse, les migrations se montrent rares et faibles.

Carte 1 : Les migrations définitives entre les principales aires urbaines de la région Centre en 1990 (source : Demazière et Boutet, 2001)



Cette carte permet, d'une part, de décrire l'intensité des échanges de personnes entre les principales aires urbaines de la région Centre et, d'autre part, de connaître les destinations des principaux échanges de personnes à l'extérieur de la région. Au niveau interne, l'axe ligérien, de Tours à Orléans en passant par Blois, se montre prédominant. Mais la figure 2 rend surtout compte de la **forte attractivité de l'Île-de-France sur les agglomérations de la région Centre**. Les flux de personnes vers l'Île-de-France, depuis les aires urbaines de Tours, Orléans, Chartres ou Montargis sont les plus conséquents. Ainsi, tout en étant reliées, Tours et Orléans sont également séparées. Au titre des relations interrégionales, on peut également noter que **l'aire urbaine de Tours développe des échanges vers l'Ouest de la France, en particulier avec les villes d'Angers, Le Mans et Poitiers**.

Carte 2 : Circulation des personnes en région Centre, tous modes confondus, en 1998 (source : Demazière et Boutet, 2001)

Qu'il s'agisse encore des échanges de marchandises, des migrations alternantes ou d'autres indicateurs, l'image d'un espace régional clivé, polarisé par l'Île-de-France, s'impose. Certes, pour compléter cette approche classique d'un espace régional, d'autres données devraient être mobilisées¹⁴. Celles-ci concerneraient par exemple les échanges téléphoniques ou les flux financiers.

¹⁴ Conçue et développée en France autour de P. George, la notion d'armature urbaine est fortement datée en tant qu'outil d'analyse et dans ses applications.

Par ailleurs, la mise en relation des villes s'effectuant de plus en plus par l'intermédiaire des Technologies d'Information et de Communication (TIC), il faudrait tenir compte de ces nouveaux réseaux virtuels. Plus fondamentalement, peut-on toujours considérer que le niveau d'une ville se mesure par l'étendue de sa zone d'influence et sa dotation en équipements ? Autrement dit, le rayonnement d'une ville ou d'une agglomération est plus que jamais le résultat des efforts des acteurs publics locaux.

3.3.2 Jeux d'acteurs publics dans la production de compétitivité et d'attractivité : les cas d'Orléans et Tours

3.3.2.1 Des communautés d'agglomération de taille et aux ambitions moyennes

Il y a en France, au plan quantitatif, une progression fulgurante de l'intercommunalité en milieu urbain. Qualifier les communautés d'agglomération est devenu l'objet central de différentes recherches (Baraize et Négrier, 2001 ; Bourdon, 2003 ; Delannoy, Rieu et Pallez, 2004 ; Jaillet, 2006). On constate des évolutions très différentes d'un territoire à l'autre : certaines communautés explicitent un projet de territoire fédérant leurs actions, d'autres ont plus de mal à mener une réflexion prospective ; certaines s'inscrivent dans un cadre géographique large, d'autres peinent à se dégager de la mosaïque communale... L'intégration communautaire de politiques jusqu'alors communales est très variable selon les configurations locales. E. Négrier (2004) distingue ainsi l'agglomération cosmétique, la confédération cachée, la fédération sélective ou la super-municipalité.

Orléans, Tours et Blois ont des histoires intercommunales très différentes.

La Communauté d'Agglomération Orléanaise (CAO) regroupe 22 communes. Elle procède de la transformation au 1er janvier 2002 de la Communauté de Communes de l'Agglomération Orléanaise (CCAO), qui elle-même découle d'un SIVOM créé en 1964. Maire d'Orléans de 1989 à 2001, président de l'Association des Maires des Grandes Villes de France dans les années 1990, ancien ministre, Jean-Pierre Sueur (PS) avait négocié la création de la CCAO et en avait pris la tête. Depuis, les élections municipales de 2001 ont porté Serge Grouard (UMP) à la mairie et Charles-Eric Lemaignan, appartenant à la même majorité politique, s'est installé à la tête de l'EPCI. Dès le printemps 2001, les nouvelles équipes municipales de l'agglomération orléanaise ont manifesté la volonté d'élaborer « un projet d'agglomération servant de fondement au futur schéma de cohérence territoriale, dans une perspective à long terme » (p.11 du document). Le projet a été adopté par le conseil communautaire le 22 novembre 2002. Ce document de communication semble correspondre à un projet « creux », selon la typologie établie par A. Goubely (2006). La structuration des structures intercommunales autour de la CAO n'est pas prise en compte par le SCoT de l'agglomération, qui reste limité au périmètre de la CAO, ce qui n'est pas le cas des SCoT de Tours et de Blois.

Pour sa part, la communauté d'agglomération Tour(s) plus a à sa tête Jean Germain (PS), maire de Tours depuis 1995 et ancien président de l'Université François-Rabelais. La communauté d'agglomération a été créée ex nihilo au 1^{er} janvier 2000. La lecture des statuts de l'EPCI et l'observation des négociations montrent que les élus se gardent initialement d'afficher toute ambition majeure et préfèrent faire évoluer les compétences communautaires en fonction des besoins et du climat politique local. Comptant 14 communes, Tour(s) plus reste bien en deçà des limites de l'aire urbaine, du périmètre du Schéma Directeur approuvé au milieu des années 1990 et même de l'unité urbaine.

Enfin, la configuration de Blois diffère des deux précédentes. En 1963 était créé le SIVOM qui regroupe Blois, Vineuil, St Gervais-la-Forêt, La Chaussée-Saint-Victor, Villebarou. Le SIVOM devient la Communauté de Communes du Blaisois avec l'arrivée des communes de Fossé, Marolles, Saint-Sulpice ; en 2003, la Communauté d'Agglomération de Blois est créée à partir de ces huit communes, auxquelles s'ajoute la commune de Chaille. En 2004, elle compte onze communes. En 1999 a été engagé par le SIAB (Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise) une révision du Schéma Directeur datant de 1975. Le SCoT regroupe 55 communes, soit cinq fois plus que le seul périmètre d'Agglopolys (Communauté d'Agglomération de Blois), et 5 communes sur 6 de l'aire urbaine. Le projet du SCoT a été arrêté en novembre 2005 ; les projets prenant effectivement en compte les orientations du SCoT sont en revanche encore peu nombreux au regard de l'ambition affichée dans l'ensemble des documents du SCoT. Toujours est-il que ces derniers font référence aux dires d'acteurs relatifs à la coopération.

La carte de la région Centre sur les périmètres des SCoT montre qu'un potentiel de réflexion inter-SCoT existe. Entre le SCoT de l'agglomération tourangelle, et ceux du Pays Loire Nature, d'Amboise-Bléré-Château Renault et du Blaisois, s'est constitué un quasi-« continuum ».

3.3.2.2 Une nouvelle strate d'enjeux pour le Val de Loire

Les études d'Orléans et de Tours montrent qu'il existe une communauté d'enjeux économiques pour ces territoires, et des façons diverses d'y répondre. Pour les agglomérations de taille intermédiaire, la métropolisation n'est probablement qu'un mirage. L'important est que ce mythe mobilise : on observe des positionnements divers des pouvoirs publics locaux, en fonction des volontés de modernisation du territoire et des ressources mobilisables pour favoriser le développement. Les collectivités locales font le pari que la mise en place d'équipements immobiliers permettra de déclencher l'implantation d'activités, mais les effets de ces politiques en termes de développement des territoires sont encore mal évalués. Par contre, les motivations politiques propres à toute action publique locale jouent pleinement dans les choix opérés ; ceci est particulièrement évident lorsque l'analyse englobe plusieurs collectivités intervenant dans une même agglomération.

La production de nouveaux espaces et de locaux adaptés n'est qu'un élément dans un ensemble beaucoup plus vaste d'efforts de promotion d'un territoire. D'un côté, l'inscription des réalisations immobilières dans des projets urbains (et non dans des zones d'activités banales) peut renforcer l'attractivité des agglomérations moyennes. Or, les entretiens avec les acteurs publics des agglomérations d'Orléans et Tours montrent que ceux-ci sont attachés à la présence générale d'activités tertiaires plus qu'à leur localisation. Au-delà des questions d'attractivité d'ensemble des agglomérations moyennes, la fragmentation de la centralité constitue un défi.

Par ailleurs, l'exigence de compétitivité basée sur la connaissance et la maîtrise des technologies sera de plus en plus prégnante ces prochaines années, dans des régions industrielles telles que le Centre. Selon l'OCDE (2006), près de 50% de la production industrielle est le fait de secteurs dont l'activité est basée sur le savoir. Or, la circulation de ce savoir et son intégration dans les produits nouveaux sont souvent locales et régionales. Le dynamisme et la compétitivité des régions reposent donc fortement sur les synergies recherche/connaissance/industrie. En septembre 2004, le gouvernement a encouragé, sous la forme d'un appel à projet, la création de « pôles de compétitivité ». Pour la région Centre, les deux projets déposés ont été labellisés. L'analyse des deux pôles régionaux est en cours, à partir de deux questionnements (Demazière et Ménage, 2006). Le premier porte sur la multiplicité d'acteurs impliqués et sur le positionnement des collectivités locales. Le deuxième vise à dégager les effets de cette politique sur le développement régional.

3.4 Résultats de recherche : un axe ligérien ou une aire ligérienne ?

Dans quelle mesure peut-on parler d'une réalité ligérienne structurée par d'autres éléments que la Loire ? Notons que, d'après l'ensemble des études, recherches et diagnostics menés et cités ci-dessus, la construction territoriale que l'Etat tout comme les agglomérations veulent ériger en métropole, s'est articulée à partir de deux notions complémentaires : celle de l'axe et celle d'aire.

La première, celle d'axe, renvoie principalement en aménagement-urbanisme à l'idée d'axe de développement, pour laquelle la problématique des transports joue un rôle primordial. En l'occurrence, « axe ligérien » évoque une structuration existante (fluviale et urbaine) commune, aussi bien que la volonté de déterminer des enjeux de développement communs.

La deuxième, celle d'aire, renvoie à la notion d'aire d'influence des villes, outil d'analyse et d'études privilégié de la géographie urbaine et de l'aménagement depuis les années 1930 (Théorie des lieux centraux de Walter Christaller). Par exemple, la définition et l'importance de l'aire d'influence des villes a été, à la fin des années 1960, au cœur des choix d'agglomérations chargées de jouer un rôle de métropole d'équilibre. Pour la mesurer, les recherches ont privilégié l'étude des ressorts d'influence à partir des échanges ferroviaires, des communications téléphoniques, du recrutement des universités... L'INSEE, en utilisant la notion de ZPIU (Zone de Peuplement Industriel), puis celles de pôle urbain (ville-centre et banlieues réunissant au moins 5 000 emplois) et de commune périurbaine (dont 40% des actifs résidents travaillent dans ce pôle), garde une approche statistique en délaissant deux notions : celle des communes situées dans l'aire d'influence de plusieurs villes de taille comparable ou non (Merlin, 2005), et celle de type de coopération entretenue par l'ensemble des communes de cette aire. Pour ce qui est de l'aire ligérienne, il s'agit de considérer l'influence des pôles urbains sur un espace dit ligérien, tout autant qu'il s'agit de considérer l'aire ligérienne comme un ensemble acquis dont l'influence serait régionale...

Axe et aire renvoient donc à deux approches complémentaires, donnant des outils d'analyse qui ont été déjà utilisés au travers de diverses études et recherches, soit à l'échelle des deux pôles urbains les plus importants, Orléans et Tours, soit à l'échelle régionale, soit à l'échelle d'un pôle urbain. En revanche, il manque des recherches traitant spécifiquement des types de coopération, et de la façon dont ceux-ci peuvent redéfinir l'aire ligérienne. Ce sera là l'objet de la deuxième partie de cette recherche.

Après une approche centrée sur l'aire et l'axe ligérien dans les études et analyses à l'échelle régionale et infra-régionale, la mise en perspective des enjeux de développement au travers de l'étude du rayonnement de la DATAR, des EMS, du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, ainsi que des données de l'Observatoire

4 PERSPECTIVES D'ÉCHELLES DE L'AIRE LIGÉRIENNE : LECTURES D'ESPACES, DE L'EUROPE À L'ESPACE ATLANTIQUE

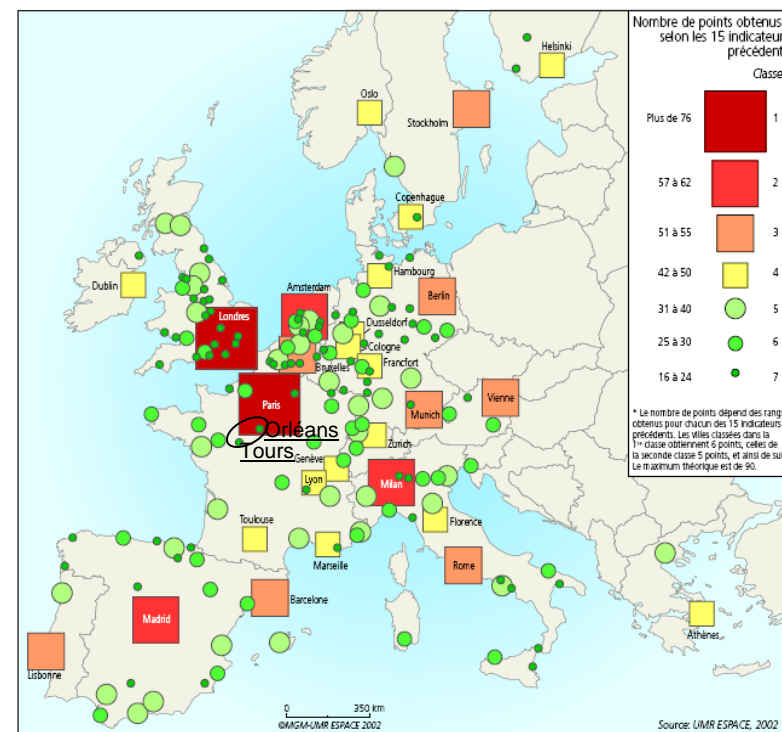
4.1 Le positionnement des villes à l'échelle européenne

4.1.1 Analyse au travers de l'analyse comparative pour la DATAR

4.1.1.1 Quel rayonnement européen ?

Commanditée par la DATAR dans le cadre de la réflexion sur une politique d'appui aux grandes villes, l'étude de C. Rozenblat et P. Cicille¹⁵, rappelle que plus de 200 agglomérations en Europe (limites Oural et Istanbul) comptent plus de 200.000 habitants. La question se pose alors de leur visibilité, de leur rayonnement à l'échelle européenne.

Carte 3 : Le classement des villes européennes. Source : UMR ESPACE 2002



L'étude compare 180 de ces grandes villes européennes selon une base comportant 15 indicateurs¹⁶. Les villes ont été classées en sept catégories, allant de 1, pour les villes au rayonnement international, à 7 pour des villes au rayonnement le plus local. Tours et Orléans appartiennent toutes deux à la septième classe. Ce rayonnement est en accord avec leur taille démographique. Il est signalé qu'accroître la taille démographique en coopérant peut accroître la visibilité de ce type de « Villes moyennes ».

¹⁵ Les villes européennes : Analyse comparative - Céline Rozenblat, Patricia Cicille, 2002.

¹⁶ La population des agglomérations en 2000, l'évolution de leur population de 1950 à 1990, le trafic de marchandises des ports, les passagers des aéroports, l'accessibilité des villes à l'échelle européenne, les sièges sociaux des plus grands groupes européens, les places financières, les foires internationales, les congrès internationaux, les musées, les touristes, les sites culturels, les étudiants, l'édition de revues scientifiques et les réseaux de la recherche européenne

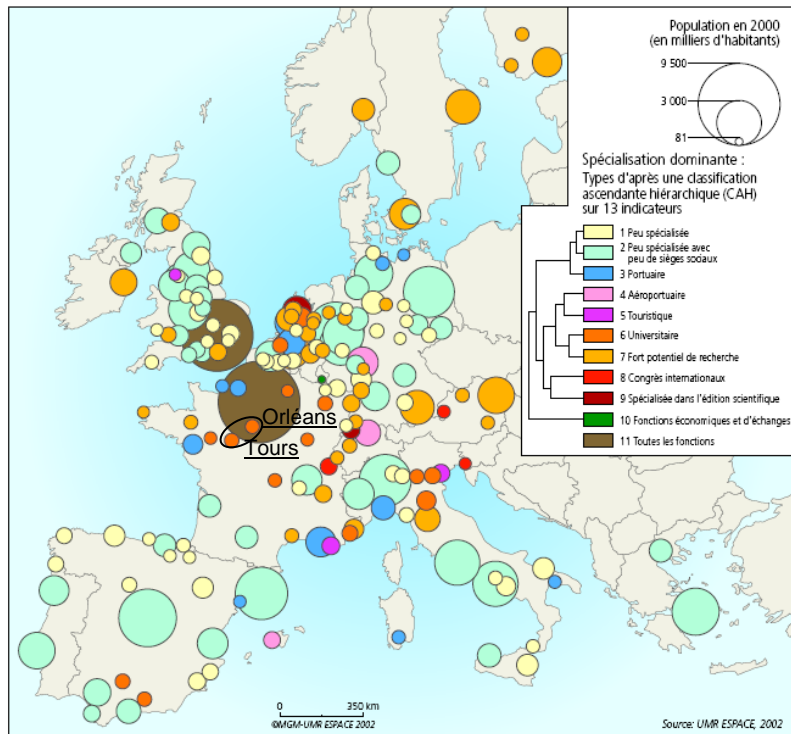
Plusieurs faiblesses inhérentes à Orléans et Tours sont à souligner :

- *L'absence de grandes infrastructures permettant de les relier au réseau européen des villes.* Il n'y a pas de grands aéroports sur le territoire et peu de liaisons directes vers les autres grandes villes européennes. Cette remarque est cependant à nuancer, la présence de Paris peut offrir de nombreuses possibilités en termes d'accessibilité si elle est doublée de moyens facilités à partir de Tours ou Orléans ;
- *L'absence de sièges sociaux de grands groupes européens.* Aucune des deux villes n'accueille le siège d'une entreprise européenne ayant fait plus de 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2002. (Sources : Forbes, The International 500) ;
- *Ce ne sont pas de grandes places financières* (peu de grandes banques internationales représentées, et absence de bourse) ;
- *Leur faiblesse en termes de tourisme urbain.* Mesuré par le nombre total annuel de nuitées de touristes dans les établissements agréés, cet indicateur place Tours nettement devant Orléans, mais indique un rayonnement touristique faible à l'échelle européenne ;
- *Peu d'accueil de foires, de salons internationaux et de congrès.* Tours et Orléans ont dans ce domaine un rôle particulièrement réduit. A titre de comparaison, Angers est mieux classée. La ville accueille notamment le salon des vins de la Loire ;
- *Un nombre de grands musées relativement faible.* Ils sont peu important en nombre et possèdent une renommée encore trop faible.

Cependant, quelques forces sont à souligner. Orléans et Tours ont connu ces cinquante dernières années une croissance démographique soutenue, relativement aux autres villes européennes. Seules les villes de la Péninsule Ibérique présentent une variation plus positive. Les villes françaises de l'ouest et du Sud connaissent une variation démographique comparable. Dans le reste de l'Europe, les chiffres de l'évolution démographique sont parfois dans la moyenne européenne, souvent inférieurs. C'est notamment le cas en Allemagne et au Royaume-Uni.

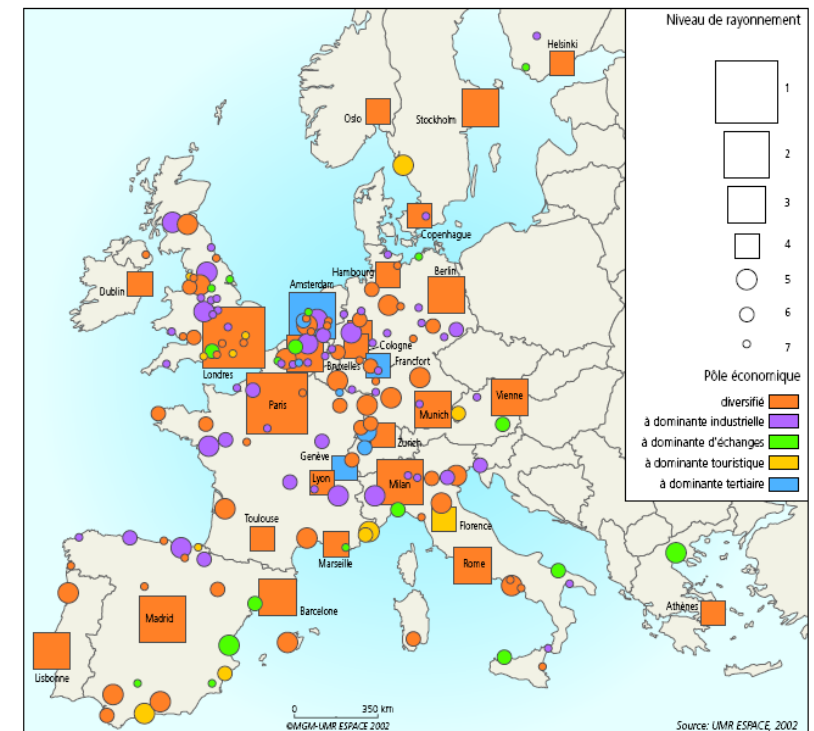
En ce qui concerne le nombre d'étudiants et la proportion par rapport au nombre total d'habitants, Tours apparaît assez bien classé, relativement à sa taille. Il en est de même pour Orléans en ce qui concerne les réseaux de recherche.

4.1.1.2 Une spécialisation universitaire



Carte 4 : Éléments de spécialisation dans la mise en réseau des villes. Source : UMR ESPACE 2002

Tours et Orléans affichent donc une spécialisation « universitaire » à l'échelle européenne. Pour C. Rozenblat et P. Cicille, cela caractérise les villes « de faible taille qui sont à la fois bien dotées en structures universitaires, articulées avec d'autres fonctions assez diverses. Cette catégorie de villes est assez bien fournie en réseaux de recherche, ou allient seulement à leur fonction universitaire des sites culturels nombreux. Les villes de cette classe ont en général une assez faible accessibilité. » Ce portrait semble caractériser tout à fait la situation de Tours et d'Orléans.



Carte 5 : Niveau de rayonnement et pôles économiques. Source : UMR Espace 2002

4.1.1.3 Un profil diversifié et industriel

Cette étude propose également de caractériser la spécialisation économique des villes. Tours apparaît comme une petite ville à économie diversifiée. Pour les auteurs, ce sont des villes « qui ont réussi à développer différentes compétences. Souvent, elles allient une tradition industrielle, un bon réseau de communication, des activités tertiaires ou touristiques ». En ce qui concerne Orléans, la ville est classée parmi celles à dominante industrielle, c'est-à-dire les villes « qui allient industries et réseaux de télécommunications importants ».

Bien que connaissant des dynamiques démographiques remarquables, Tours et Orléans présentent aujourd'hui un rayonnement européen et international faible. Les points forts de Tours et d'Orléans sur lesquels potentiellement miser pour accroître leurs rayonnements seraient, selon les auteurs de l'étude, l'université et la recherche.

4.2 Le Val de Loire au travers des emplois métropolitains supérieurs (EMS)

4.2.1 Définition

L'INSEE a défini une liste de 11 branches d'activité regroupant uniquement des ingénieurs et cadres dans leurs fonctions d'animation, de direction et d'encadrement. Le terme "métropolitain supérieur" fait implicitement référence aux qualifications des fonctions dont le contenu décisionnel est élevé ou qui contribue à l'image de marque de la ville où elles s'exercent. Les EMS sont davantage présents dans les villes et ce d'autant plus que la ville est importante. Ce sont des emplois à très haut niveau de qualification (de type cadre ou ingénieur) des secteurs de pointe (télécommunications, transports, informatique, banque et assurances), des services aux entreprises, de la recherche, de l'encadrement supérieur de l'industrie et du commerce, les emplois supérieurs de la culture et de l'information. L'INSEE propose un classement en onze fonctions dans le tableau ci-après :

Branches d'activités métropolitaines supérieures	Métiers concernés
Art	Artistes et emplois supérieurs artistiques, artisans d'art
Banque - Assurance	Cadres des secteurs de la banque et de l'assurance
Commerce	Cadres des commerces de gros et interindustriel
Commercial dans l'industrie	Ingénieurs et cadres commerciaux et technico-commerciaux dans les établissements industriels
Gestion	Cadres de direction, d'administration et de finance des établissements industriels
Information	Cadres et emplois supérieurs de l'information
Informatique	Ingénieurs et cadres de l'informatique des établissements industriels
Recherche	Ingénieurs et cadres techniques de recherche, études ou développement dans les établissements industriels ; Chercheurs de la recherche publique, emplois supérieurs des établissements de recherche et d'enseignement supérieur
Services aux entreprises	Cadres des services d'auxiliaires financiers et d'assurance, du crédit-bail, des activités immobilières, location sans opérateur, activités informatiques, services fournis principalement aux entreprises et organisations économiques
Télécommunications	Ingénieurs et cadres des postes et télécommunications
Transports	Ingénieurs et cadres des transports

Tableau 6 : Classification des emplois métropolitains supérieurs – Source : DATAR 2002

Il sera principalement fait référence ici à deux études :

- celle de l'INSEE, de 2002 : « Onze fonctions pour qualifier les grandes villes »¹⁷ ;
- celle de la DATAR de 2004 : « L'offre métropolitaine vue par les EMS »¹⁸.

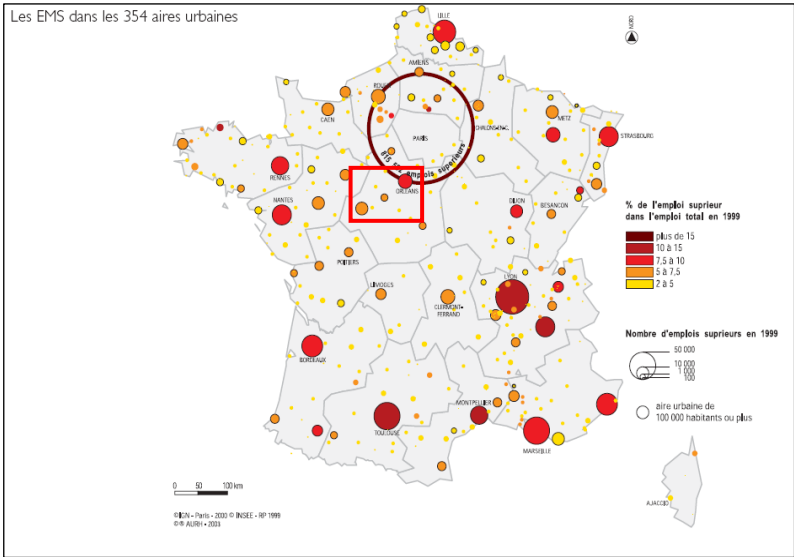
¹⁷ Onze fonctions pour qualifier les grandes villes, Philippe Julien – INSEE – Mars 2002

¹⁸ Pour un rayonnement européen des villes françaises : L'offre métropolitaine vue par les emplois métropolitains supérieurs – Lévêque, Maurel, Sénelet - DATAR . FNAU – Octobre 2004

4.2.2 Profil Global

En France, une vingtaine d'agglomérations, dont Orléans (8%), se démarquent avec plus de 7,5% d'EMS. Ce sont très majoritairement les grandes aires urbaines. On y retrouve notamment Paris (16%), Lille (8,3%), Toulouse (12%), etc.

Tours (6,9%) et Blois (5,2%) se situent dans les 80 agglomérations françaises qui comptent plus de 5% d'EMS. On retrouve dans cette catégorie (en orange sur la carte) la grande majorité des villes moyennes françaises (Besançon, Niort, Brest, Colmar...etc.) et de certaines grandes agglomérations moins dynamiques (Rouen, St Etienne, Metz).



Carte 6 : Les Emplois Métropolitaines Supérieurs dans les aires urbaines françaises en 1999. Source : DATAR 2004

Aire urbaine	Rang Population 1999 ¹⁹	Taux d'emplois métropolitains supérieurs dans l'emploi total			
		% 1999	Rang 1999	% 1990	Rang 1990
Orléans	22 ^e	8,0	17 ^e	7,4	15 ^e
Tours	20 ^e	6,9	25 ^e	6,1	28 ^e
Blois	66 ^e	5,2	67 ^e	4,6	77 ^e

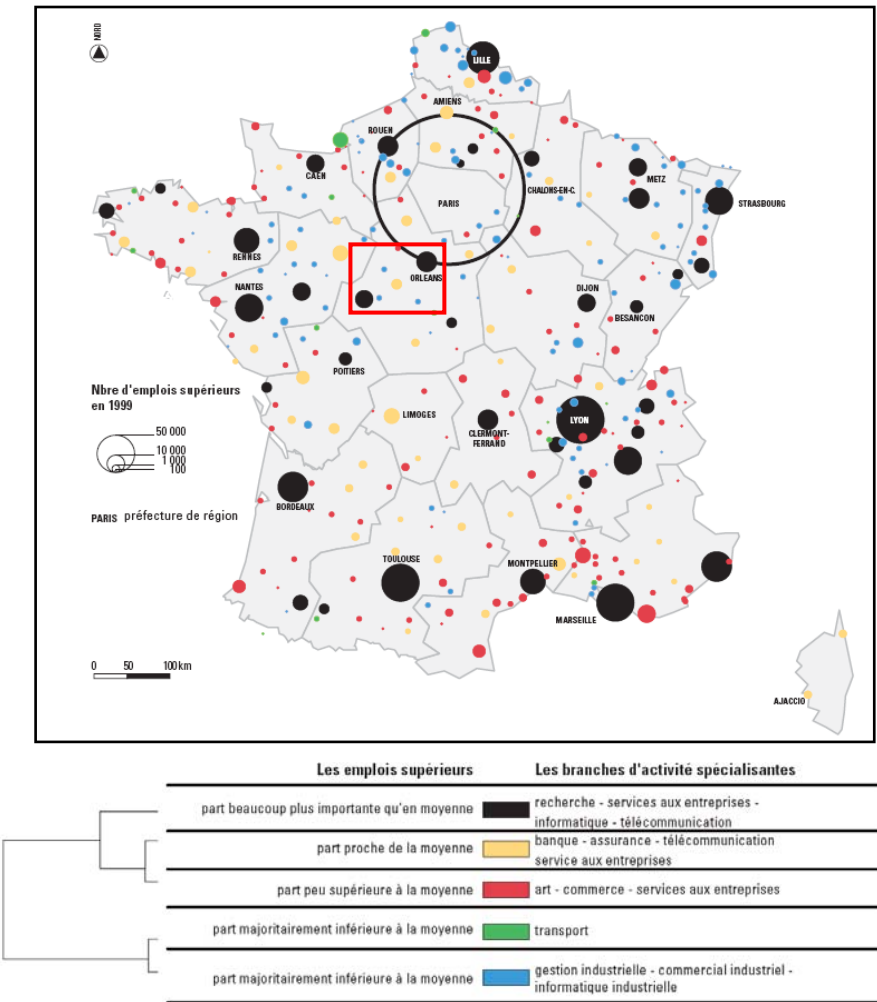
Tableau 7 : Les fonctions métropolitaines supérieures -Source : INSEE RGP 1999

L'INSEE établit le constat général suivant : la concentration en emplois métropolitains supérieurs est d'autant plus élevée que l'aire urbaine est peuplée. Tours et Blois présentent ainsi un taux lié à leur taille démographique. En revanche, Orléans affiche un taux d'emplois métropolitains supérieurs plus important que son poids démographique laisserait présager. C'est véritablement une spécificité orléanaise.

¹⁹ Par rapport aux 354 aires urbaines comptabilisées par l'INSEE en 1999

4.2.3 Spécialisation des aires urbaines de l'axe ligérien et leur évolution

4.2.3.1 Contexte national



La classification établie dans l'étude de l'AURH permet de distinguer les profils suivants :

Part des emplois supérieurs par rapport à la moyenne française	Branches d'activités spécialisantes (profil global)	Villes concernées
Plus important	Recherche – Services aux entreprises – Informatique – Télécommunication	Orléans - Tours
Dans la Moyenne	Banque / Assurance – Services aux entreprises – Télécommunication	Blois

Tableau 8 : les spécialisations des aires urbaines de Tours, Blois et Orléans dans les fonctions métropolitaines supérieures selon l'étude de l'AURH 2003

L'INSEE propose également les spécialisations suivantes pour les trois plus grandes agglomérations du Val de Loire – Maine :

Carte 6 : Spécialisation et catégorisation des aires urbaines selon les fonctions métropolitaines. Source : AURH (Agence d'Urbanisme de la Région du Havre)

Ces profils établis restent peu précis. Il convient d'analyser la situation avec plus de précisions.

Villes	Branches d'activités spécialisantes
Tours	Transports / Information
Orléans	Télécommunications

Tableau 9 : les spécialisations des aires Tours, Blois et Orléans dans les fonctions métropolitaines supérieures selon l'INSEE

Spécialisation : la recherche dans les grandes villes, les fonctions industrielles dans les villes moyennes

Spécialisation par branche d'activité	Orléans	Tours	Blois	Lyon	Caen	Roanne
Recherche						
Services aux entreprises						
Télécommunications						
Banque - Assurance						
Information						
Commerce						
Art						
Transports						
Commercial industriel						
Gestion						
Informatique						

Indice de présence

Plus de 130	Largement supérieur à la moyenne française
De 110 à 130	Supérieur à la moyenne française
De 90 à 110	Dans la moyenne française
De 70 à 90	Inférieur à la moyenne française
Moins de 70	Largement inférieur à la moyenne française

Tableau 10 : Comparaison de la prédominance des fonctions métropolitaines supérieures

	Spécialisation	Faiblesse relative
Orléans	Recherche / Télécommunications	Information – Art
Tours	Recherche / Transports	Informatique
Blois	Banques – Assurances / Commercial et Gestion industriels	Information

Tableau 11 : Spécialisations dans les fonctions métropolitaines supérieures

Les plus grandes villes affichent généralement une spécialisation marquée dans la recherche. C'est le cas d'Orléans et de Tours. Villes universitaires, elles comptent respectivement 14.000 et 25.000 étudiants environ en 2005. La recherche publique est dans les deux cas présente et relativement développée. L'importance de la recherche privée sur l'agglomération d'Orléans peut être signalée. Néanmoins, des grandes villes de province telles que Toulouse, Grenoble, Montpellier ou Lyon présentent une spécialisation plus notable dans le domaine : on y compte de 6.156 à 14.275 emplois de chercheurs comptabilisés comme métropolitains supérieurs, contre 1.295 et 2.940 à Tours et Orléans. D'autre part, d'autres spécialités sont remarquables : les télécommunications pour Orléans, le transport pour Tours.

Dans les deux cas, les effectifs sont autour de 1.000 emplois métropolitains supérieurs dans le domaine sur l'aire urbaine. Si on exclut les dix aires urbaines françaises les plus peuplées²⁰, qui concentrent des emplois métropolitains supérieurs dans la majorité des domaines, seuls trois ou quatre villes moyennes françaises se positionnent selon ces spécialités. Ainsi dans les domaines des transports, Tours affirme sa spécialisation avec Rouen et Le Havre. Pour les télécommunications, seul Rennes accompagne Orléans et dépasse les 1.000 EMS dans le domaine.

Les chiffres pour Blois sont globalement plus faibles. Lorsqu'on s'intéresse au profil relatif de l'agglomération, il n'apparaît pas une spécificité significative à l'échelle française (comme c'est le cas pour par exemple pour Niort, aire urbaine « spécialisée » dans le domaine des banques - assurances). Néanmoins, le poids relatif des emplois métropolitains supérieurs « industriels » est notable à Blois (EMS dans la gestion industrielle, l'informatique industrielle, et le commercial industriel).

Quant aux faiblesses relatives, un effectif très légèrement en deçà en nombre peut être relevé à Tours dans l'informatique industrielle. En revanche, pour Orléans, la « faiblesse » des effectifs dans l'art ou l'information s'explique davantage par l'importance des autres domaines, que par un véritable déficit sur l'agglomération. Pour Blois, la sous - représentation des métiers de l'information est notable, seulement 24 EMS dans le domaine.

4.2.3.2 Dynamique des secteurs par filière : vers une spécialisation des territoires ou une diversification ?

D'après le tableau ci-après, entre 1990 et 1999, les deux domaines de spécialisation (recherche et télécommunications) des EMS sur Orléans ne connaissent qu'une croissance mesurée, alors que ce sont les deux secteurs qui connaissent les plus fortes croissances en France. A l'exception de la gestion, de l'informatique et de l'information, tous les autres secteurs affichent une croissance remarquable, signe d'une certaine diversification. A Tours, la croissance des secteurs bien implantés (recherche et transports) est largement supérieure à la variation nationale. Ces sont dans ces secteurs que le plus d'EMS sont créés entre les deux recensements. Néanmoins, bien d'autres secteurs connaissent des croissances importantes, qu'ils soient ou non bien implantés sur le territoire. Sur Blois, les domaines de spécialisation connaissent généralement une croissance élevée, mais d'autres secteurs moins présents sur le territoire affichent également des croissances remarquables.

Si différents secteurs connaissent une croissance d'EMS sur la période, un renforcement des spécialisations s'opère globalement à Tours, alors que c'est plutôt une diversification qui apparaît à Orléans et à Blois.

²⁰ Paris, Lyon, Marseille-Aix, Lille, Toulouse, Nice, Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Grenoble, qui comptent toutes plus de 25.000 EMS en tout. (Paris ne peut être comparée avec ses 815.000 EMS en 1999)

Branches d'activité	Variation France 1990-1999	Spécialisation Orléans 1999	Variation Orléans 1990-1999	Spécialisation Tours 1999	Variation Tours 1990- 1999	Spécialisation Blois 1999	Variation Blois 1990- 1999
Recherche	+2,7%	2.940	+1,8%	2.332	+4,3%	329	+9%
Services aux entreprises	+2%	3.541	+3,4%	2.402	+0,2%	814	+1,9%
Télécommunications	+6%	913	+2,6%	471	+0,9%	93	+1,7%
Banque - Assurance	+0,6%	923	+2%	868	+1,3%	336	+1,4%
Information	+1,8%	190	-0,3%	339	+6,8%	24	-5,5%
Commerce	-0,4%	1.354	-0,1%	1.381	+1,4%	253	-3,2%
Art	+2,9%	561	+4,2%	718	+1,9%	185	+4,9%
Transports	+2,4%	509	+5,4%	947	+4,4%	150	+6,1%
Commercial industriel	-1,3%	543	+1,2%	410	-2,3%	158	+1%
Gestion	-0,8%	824	-1,1%	567	+0,2%	250	+1,4%
Informatique	+2,2%	196	-0,2%	98	+7,3%	44	+5,2%
Total EMS	+1,5%	12.494	+2%	10.533	+1,9%	2.636	+2,1%

Tableau 12 : Évolutions comparées des EMS

Légende :

Indice de variation		Taux de variation annuel
Plus de 130		Largement plus positif que la variation nationale
De 110 à 130		Plus positif que la variation nationale
De 90 à 110		Identique à la variation nationale
De 70 à 90		Moins positif que la variation nationale
Moins de 70		Largement moins positif que la variation nationale

4.3 Le rapport ORATE 1.1.1.

J.P. Carrière propose dans sa « Réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe »²¹ deux ensembles d'éléments qui intéressent l'axe ligérien. Le premier, qui concerne le positionnement des villes à l'échelle européenne, se base en partie (nous reviendrons sur cet aspect un peu plus bas) sur le rapport de Rozenblat et Cicille précédemment synthétisé pour ce qui concerne les agglomérations de l'aire ligérienne. Dans un document de synthèse de résultats paru au printemps 2005, à partir d'un important dossier cartographique, il apparaît que les agglomérations concernées par l'axe ligérien, si elles se situent souvent dans la moyenne des indicateurs considérés à l'échelle européenne, partagent des enjeux forts. On peut citer par exemple le degré d'importance de la Recherche et Développement, la structure démographique de sa population (une part importante de « jeunes » au regard d'autres régions françaises), l'exposition aux risques, naturels et technologiques confondus (un peu au-dessus de la moyenne).

Nous insisterons plus sur le deuxième point, celui de la façon dont l'appel à coopération, dans sa volonté première, s'est structuré en faveur du polycentrisme. J.-P. Carrière souligne que d'un point de vue conceptuel les typologies employées par ESPON (ORATE en français) n'ont pas servi de manière concrète aux critères de l'appel à coopération tel qu'il a été formulé par la DATAR. Mais cela ne signifie pas que les enjeux ne soient pas similaires entre la volonté d'une structuration d'une aire métropolitaine et celle d'un développement polycentrique. Cependant, la priorité donnée par la DATAR à la coopération métropolitaine est plus centrée sur la qualité de la gouvernance et le contenu des projets de coopération que le positionnement dans l'armature urbaine française. Il n'était pas dans la volonté de l'Etat de restructurer une armature urbaine comme pour la politique des métropoles d'équilibre des années 1960.

Comme il est précédemment spécifié, « l'étude sur le rayonnement des villes européennes » commanditée par la DATAR d'une part, tout comme celle sur la répartition des Emplois Métropolitains Supérieurs d'autre part, ont montré que « le positionnement des villes françaises en Europe reste médiocre. Si nombre d'entre elles font preuve d'un dynamisme remarquable, il n'en reste pas moins que la plupart restent assez peu attractives à l'échelle continentale ». M. Carrière précise que « en d'autres termes, cette action de l'État procède d'une démarche favorisant plus un polycentrisme de type relationnel que morphologique. En conséquence, nous pouvons considérer que le rapport ESPON 1.1.1 fournit des éléments conceptuels utiles à la conception et à l'analyse de cette politique, mais ne présente pas de caractère opérationnel d'aide à la décision dans sa mise en œuvre ».

²¹ Contribution de Jean-Paul Carrière au rapport ORATE 1.1.1. « Les potentiels de développement polycentriques en Europe. Note de synthèse critique sur les apports des travaux ORATE sur le territoire français ».

L'accent porté par l'État à la gouvernance plus qu'à des aspects fonctionnels dans ses critères d'appréciation des espaces de coopération ne doit pas occulter les difficultés à appréhender les dimensions fonctionnelles de chacune des agglomérations de l'axe ligérien. La typologie proposée par ESPON complète la typologie proposée par Rozenblat et Cicille, notamment dans la mesure où les indicateurs utilisés permettent de montrer que les agglomérations de Tours et d'Orléans font parties d'un ensemble régional cohérent, mis en perspective européenne²², et aussi parce qu'elles prennent en compte des unités plus petites.

Définitions des principaux termes et sigles utilisés par le rapport ORATE 1.1.1

ZIEM : Zone d'Intégration Économique Mondiale, terme utilisé par le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, désignant des sous-espaces européens interrégionaux et transnationaux, dont on suppose qu'ils ont le potentiel socio-économique suffisant pour faire contrepoids au Pentagone des capitales (l'ensemble des régions du cœur de l'Europe inscrites dans un polygone dont les sommets sont Hambourg, Londres, Paris, Munich).

FUA : Functional Urban Area. Ce terme désigne une aire comprenant un centre urbain (urban core) et la zone environnante qu'il intègre économiquement à travers le marché local du travail. Il s'agit d'un concept proche de celui d'aire urbaine au sens de l'INSEE, privilégiant comme critère de définition, les relations domicile-travail. Les seuils retenus pour établir la liste des FUAs sont, dans les pays de plus de 10 millions d'habitants, une population supérieure à 15000 habitants dans le centre urbain et de 50000 pour l'ensemble de l'aire. Pour les pays de moins de 10 millions d'habitants, le seuil de population retenu pour l'ensemble de l'aire est de 0,5% du total national, voire moins si les villes exercent des fonctions d'importance régionale ou nationale.

MEGA : Metropolitan European Growth Area. Il s'agit des 76 FUA ayant obtenu les scores moyens les plus élevés dans le classement des FUA en croisant différents indicateurs démographiques et économiques²³. La FUA et la MEGA constituent les deux concepts de base utilisés pour la description et la typologie de l'armature urbaine européenne.

²² Les indicateurs considérés, au regard de la moyenne européennes (Pays de l'Est inclus) sont : performance économique, (moyenne pour l'axe ligérien), taux d'activité tous secteurs confondus (un peu en-dessous de la moyenne pour l'axe), degré d'accessibilité potentielle (dans la moyenne pour l'axe), les enjeux liés à la population et à l'évolution démographique (dans la moyenne pour l'axe), le ratio sols artificiels/sols non artificiels (dans la moyenne pour l'axe), l'exposition aux risques (un peu au-dessus de la moyenne pour l'axe ligérien), degré de concentration spatiale (en-dessous de la moyenne pour l'axe), part des enfants (entre 0 et 14 ans) dans la population totale (entre 17,3 et 34,2 % de la population totale.). Dans une carte représentant un scénario pour changer les flux de transport, l'axe ligérien est situé au cœur de l'axe reliant Lille à Bordeaux, via Paris, avec Madrid au sud et Amsterdam au nord. Indicateur degré d'importance de la Recherche et Développement (au-dessus de la moyenne pour l'axe),

²³ Plus précisément, la méthodologie suivie pour établir cette typologie a consisté à identifier 7 grandes fonctions urbaines à partir desquelles il est possible d'appréhender l'importance et le rôle des villes en Europe. Pour chaque fonction des indicateurs comparables il est possible d'appréhender l'importance et le rôle des villes en Europe. Pour chaque fonction des indicateurs comparables ont été choisis pour évaluer l'importance des FUA à l'échelle européenne. Ces indicateurs concernent le poids démographique (nombre d'habitants et classification en quatre catégories), le transport et l'accessibilité (présence d'aéroports accueillant plus de 50000 passagers et de ports de plus de 20000 TEU), l'attraction touristique

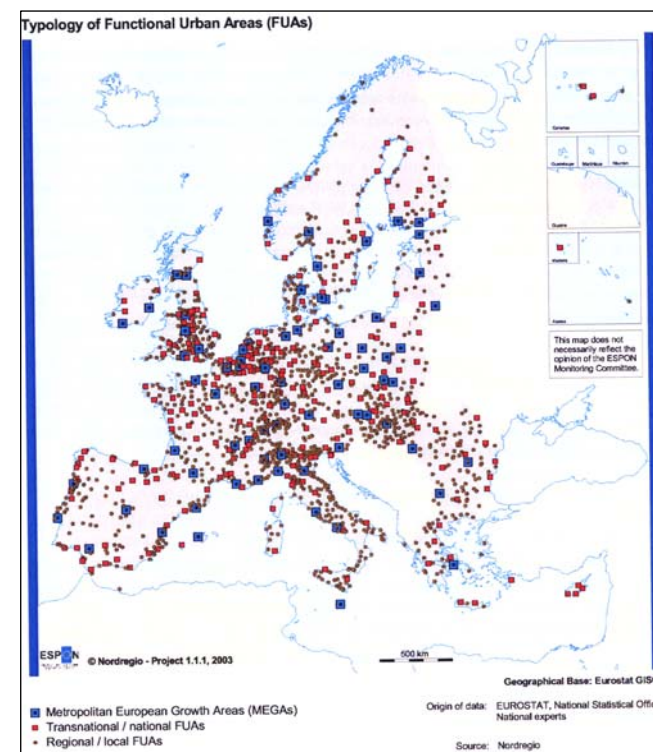
PUSH (Area) : Potential Urban Strategic Horizon Area. Une des hypothèses principales du rapport ESPON est que la proximité morphologique ne garantit pas la coopération interurbaine mais facilite l'intégration fonctionnelle des villes. En conséquence, pour identifier les nœuds urbains aptes à contrebalancer le Pentagone, ont été définies des aires, les PUSH, qui regroupent toutes les municipalités, dont au moins 10% de l'aire peut être atteinte en voiture dans un délai de moins de 45 minutes, à partir de chaque centre de FUA. Il y a autant de PUSH que de FUA, et les PUSH auxquelles appartiennent des FUA voisines peuvent se superposer partiellement

Encadré 2 : Définition des principaux termes et sigles utilisés par le rapport ORATE 1.1.1. -

Source : Territoires 2030, DATAR, 2005

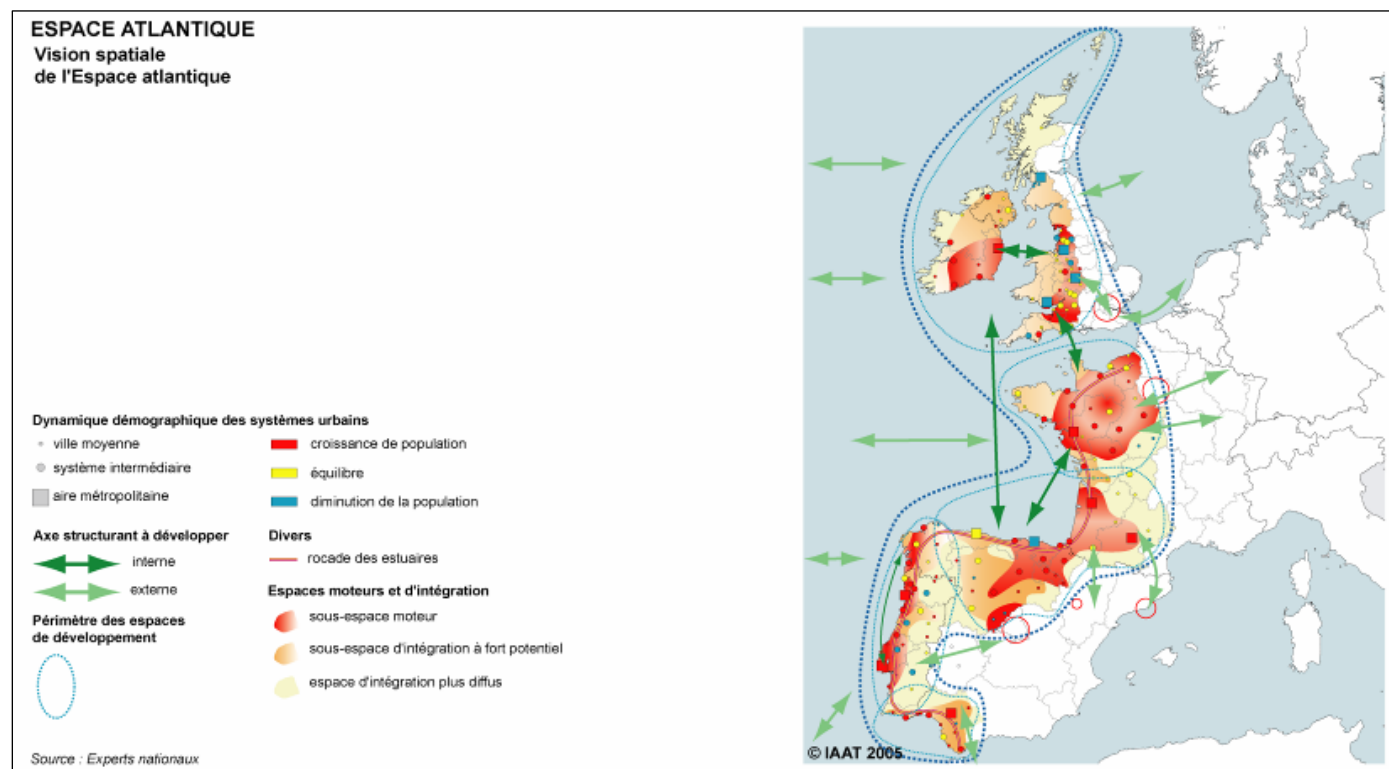
Les agglomérations de Tours et d'Orléans correspondent à la catégorie des Functional Urban Areas.

Carte 7 : Typologie des Functional Urban Areas Source : Rapport ORATE 1.1.1., 2003



(nombre de lits d'hôtels et classification en quatre catégories- cet indicateur d'a pas été pris en compte dans la typologie-), l'activité manufacturière, la formation supérieure, (présence d'université et nombre d'étudiants –classification en quatre catégories-), les activités décisionnelles dans les secteurs publics (statut administratif de la ville – no pris en compte directement dans la typologie-) et privé (présence de sièges sociaux et d'entreprises appartenant aux 500 plus grandes entreprises de chaque pays). Ces indicateurs, à l'exception de ceux concernant l'attractivité touristique et le poids de l'administration ont été agrégés pour obtenir un classement général des FUA. Ce sont les FUA obtenant les 76 meilleurs scores qui ont été labellisées MEGA. Le classement interne aux MEGA en sous-catégories a lui-même été établi en combinant des indicateurs de masse (taille de population et PIB global en euros), de compétitivité (PIB/habitant en PPS et nombre de sièges sociaux d'entreprises appartenant aux 500 plus grosses entreprises européennes) de connectivité (passagers des aéroports et indicateurs d'accessibilité multimodale), niveau de connaissance (pourcentage d'actifs avec une formation supérieure et pourcentage d'employés dans les activités de recherche-développement.)

4.4 Le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique



Carte 8 : Vision spatiale de l'Espace Atlantique.Source : **Schéma de Développement de l'Espace Atlantique..**

4.4.1 Des réflexions sur la coopération à l'échelle interrégionale en faveur du polycentrisme

Les travaux menés sur le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, qui porte sur 44 régions d'Europe, ont été coordonnés par Jean-Paul Carrière. Ils donnent « une autre vue sur les dynamiques à l'échelle du Val de Loire , notamment en ce qui concerne les villes²⁴ ». Le SDEA préconise notamment d'intensifier la coopération au sein d'un espace nord-ouest, et sur certains segments dont un d'Orléans à Nantes

Les réflexions d'ensemble concernant l'organisation territoriale et le développement de l'Espace Atlantique (rassemblées au sein du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique²⁵), participent à une vision d'une Europe polycentrique et par là privilégie des préconisations de coopération

²⁴ C. Demazière, intervention au Colloque « Développement Durable, quel modèle de ville pour demain ? » organisé les 13 et 14 octobre 2005 à Angers.

à l'échelle interrégionale. Dans l'étude stratégique de coopération interrégionale menée en Novembre 2000 (Rapport final)²⁶, certains faits ont été soulignés par les Régions, à savoir que « la réussite de leurs objectifs stratégiques et de leurs politiques de coopération impliquaient nécessairement d'autres acteurs, tels que les Chambres Consulaires, (c'est ainsi par exemple que la Région Poitou-Charentes cherche à favoriser la mise en réseau des chambres d'agriculture...), ou encore les villes ou autres collectivités territoriales, partenaires incontournables. Au demeurant, la participation des villes apparaît d'autant plus nécessaire que le développement des régions atlantiques passe par le renforcement d'une armature urbaine dont les déséquilibres sont par ailleurs bien connus. Le renforcement de cette armature apparaît sans nul doute comme un objectif complémentaire de ceux exposés ci-dessus, qui appelle des actions de coopération spécifiques en lien avec les réseaux de villes déjà existants ou à créer. » (p.84). Ce rapport fournit une vision synthétique des objectifs de coopération qui ont été exprimés par les Régions. Le tableau suivant en fournit les axes :

Transports	Tourisme	Environnement et aménagement du territoire	Développement des zones de faible densité	Compétitivité des tissus productifs
Amélioration des liens avec les régions voisines et avec les principaux axes européens Décongestion des réseaux de communication et valorisation des opportunités associées au transport maritime et à l'intermodalité Développement du transport maritime Liaison des voies routières et ferroviaires aux grands axes européens Développement des télécommunications	Création et promotion de produits touristiques en commun Mise en valeur de ressources naturelles et culturelles des régions Préparation de cartes touristiques	Mise en valeur des ressources naturelles Énergies alternatives Planification du système régional et urbain Protection des zones de vie sauvage Développement des formes d'énergie alternatives	Mise en valeur des ressources naturelles et culturelles des zones rurales Tourisme rural et tourisme vert Développement de l'aquaculture Développement des services ruraux	Développer les liens avec les régions plus développées pour encourager la performance technologique ; Promotion des réseaux entre les socio-professionnels ; Élargissement de l'espace économique des régions et intégration à l'économie globale Promotion de la coopération en R&D Développement des zones portuaires Développement de la compétitivité des PME

Tableau 13 : les axes de coopérations interrégionales préconisées par les Régions en 2000 .Source : Rapport final de l'Etude Stratégique de Coopération Interrégionale de l'Espace Atlantique, Novembre 2000

Au sein des réflexions prospectives conduites à l'échelle interrégionale à l'initiative des régions ou de structures professionnelles organisées telles que les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESR), on peut mentionner l'étude prospective menée en 2001 sur l'attractivité des territoires, menée par les CESR de Bretagne, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine. Le CESR de la région Centre n'a pas été présent, il n'en demeure pas moins que les axes développés dans cette étude concernent aussi la région Centre. Cette étude met en avant la nécessité de coopérer et de penser un aménagement concerté, en mettant en avant quatre risques principaux pour les régions atlantiques :

²⁵ E. BOCK, J.P. CARRIERE, rapport annexe au rapport intermédiaire du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique.

²⁶ Etude Stratégique de Coopération Interrégionale de l'Espace Atlantique - Rapport Final, Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes, novembre 2000.

- La dévitalisation des zones rurales, maritimes ou industrielles ;
- La concentration des activités et des populations ;
- la désarticulation territoriale et sociale ;
- Une remise en cause des spécialisations régionales.

La coopération interrégionale préconisée dans cette même étude porte sur 9 domaines, dont les actions favorisent le polycentrisme. Il s'agit de développer :

- Les compétences humaines par la formation (formations communes sur les métiers de la mer...) ;
- La recherche et la diffusion de l'innovation (mise en réseau des universités, développement de pôles d'excellence sur les thématiques telles que les sciences du vivant, l'environnement, l'informatique et les télécommunications, les nouveaux matériaux et la mécanique) ;
- Le soutien aux échanges extérieurs ;
- L'intégration courants d'échanges européens et internationaux (renforcement des liaisons nord-sud et est-ouest, promotion du développement concerté des ports français de la façade atlantique) ;
- La dynamique culturelle ;
- La promotion de la qualité de la vie ;
- La mise en valeur et préservation de l'environnement ;
- L'aménagement d'un espace de qualité fondé sur un système urbain organisé par le développement du polycentrisme capable de faire obstacle aux phénomènes excessifs de concentration ;
- L'organisation du jeu des acteurs.

Ces préconisations recoupent des domaines de coopération « métropolitaine », et appellent une prise en compte des recommandations faites dans le projet du Contrat de Projet Interrégional Région Centre/ Région Pays de la Loire. Cette dimension interrégionale était par ailleurs présente sans en avoir le nom, dans le PASER Pays de la Loire, qui préconise, afin d'éviter une marginalisation, de se constituer en « pôle Ouest-Atlantique », en complémentarité des régions de l'Ouest et de l'axe ligérien. (PASER Pays de la Loire, 1998).

4.4.2 Les niveaux d'organisation territoriale

Dans le SDEA, quatre niveaux d'organisation territoriale ont été déterminés :

- Les aires métropolitaines
- Les régions urbaines intermédiaires, les systèmes urbains et les villes intermédiaires ;
- Les villes ou système de villes moyennes ;
- Les zones rurales en distinguant celles structurées par des petites villes ou de gros bourgs ruraux et dont la densité est supérieure à 25 hab./km² et celles dont la densité n'excède pas le seuil.

D'après les données recueillies dans les annexes françaises du SDEA, pour ce qui concerne la région Centre, deux sous-ensembles sont distingués (voir infra pour les données utilisées dans la caractérisation de ces sous-ensembles) :

- Tours- Blois - Vendôme
- Orléans – Pithiviers - Châteaudun.

Ces deux sous-ensembles font partie du niveau II de la classification. Il s'agit donc d'un système urbain intermédiaire, échelon qui comprend les villes, systèmes et régions urbaines dont la ville principale (unité urbaine) atteint plus de 100 000 habitants et moins de 500 000 habitants. En tout, quatorze villes, systèmes de villes ou régions urbaines allant de 227 396 à 765 149 habitants intègrent cet ensemble.

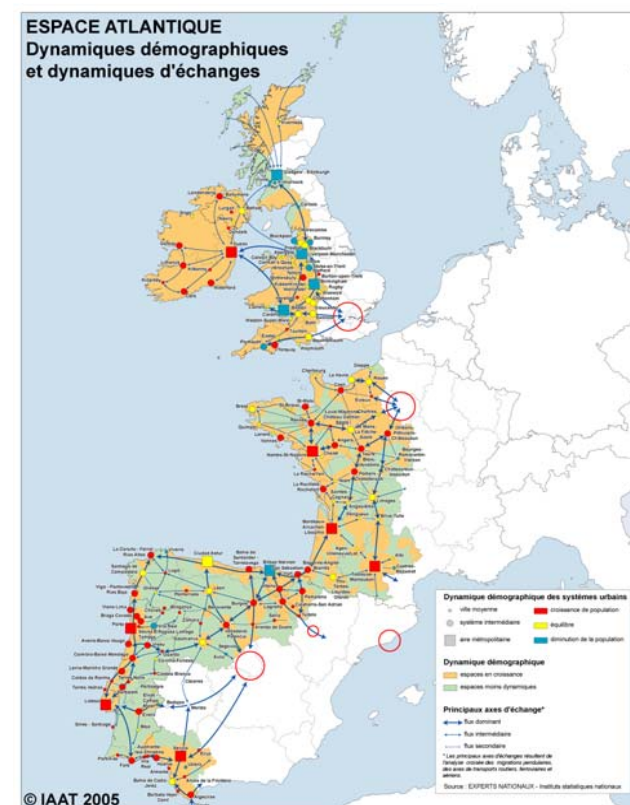
Ces deux ensembles ont été déterminés à partir des aires urbaines contiguës avec l'appui de la carte INSEE (polarisation des communes : dualité rural / urbain). Les aires de polarisation ont été obtenues en se basant sur l'espace vécu des résidents, en considérant la façon dont les habitants des différentes communes se dirigent vers les centres en fonction des services (plus ou moins rares) que ceux-ci proposent. Des aires sont dégagées autour des pôles centraux qui possèdent une réalité fonctionnelle s'inscrivant dans une continuité spatiale. Ces deux systèmes présentent une structure tri-centrique, mais fortement dominés par la ville principale (en l'occurrence, Tours et Orléans).

Indicateurs	Orléans- Pithiviers- Châteaudun	Tours- Blois- Vendôme
Nombre de communes	166	212
Population 1999	418124	569732
Villes et pourcentage de la population régionale 1999	17,13%	26,33%
Taux de croissance annuelle moyen	0,8%	0,6
Variation de population due au solde migratoire	0,4%	0,2%
Variation de population due au solde naturel	0,6%	0,2%
Indice de jeunesse	1,40	1,15
Évolution annuelle des emplois entre 1990 et 1999 (%)	0,9	0,4
Établissements de plus de 500 salariés (%)	24	18
Technopoles	Une technopole + fonction d'incubation	/
Hôtels trois étoiles et plus	6 hôtels, 234 chambres	18 hôtels, 1 044 chambres
Formation supérieure et étudiants	Orléans : 17 062 étudiants, 49,47 étudiants pour 1 000 habitants	Tours : 27 179 étudiants, 72,21 pour 1000 habitants.

Tableau 14 : Indicateurs des deux ensembles urbain intermédiaires. Source : Annexes Française du SDEA, E. Bock, J.P. Carrière, 2005

Les ZIEM concerne les régions métropolitaines (MEGA) interconnectées entre elles, insérées dans l'économie mondiale et capables de jouer un rôle de rééquilibrage du territoire européen complémentaire au pentagone. L'aire ligérienne, d'après ces critères, n'est pas une ZIEM (Zone d'Intégration Economique Mondiale).

Carte 9 : L'espace atlantique. Dynamiques démographiques et dynamiques d'échanges.
Source : Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, novembre 2005)



5 L'AIRE LIGÉRIENNE DANS LES DOCUMENTS : UNE CO-PRODUCTION CONCEPT / TERRITOIRE

5.1 La construction de l'axe ligérien comme concept : une accumulation de valeurs plus qu'une mutation

Dans quelle mesure peut-on parler d'une appropriation locale des concepts mentionnés dans les études ?

Nous pouvons distinguer ce qui relève des concepts élaborés par l'étude des grands phénomènes, à l'échelle mondiale (notamment pour ce qui concerne les métropoles), ce qui relève des processus de « labellisation » (réseau d'innovation technologique, patrimoine mondial...) et ce qui relève, et c'est l'aspect le plus délicat, d'une congruence territoriale, émergeant à partir d'enjeux et de dynamiques communs.

5.1.1 Exemple 1 : la Technopole-jardin

Penchons-nous par exemple sur la notion de technopole - jardin. Ses composés, technopole et jardin, sont une association, une création censée à la fois représenter des enjeux de construction territoriale, et à la fois une identité, une configuration spécifique.

La notion de technopôle, apparue au début des années 1970 comme une application des théories de François Perroux sur la polarisation création d'activités innovantes, est une construction identifiée, notamment dans sa dimension spatiale. Le but est de favoriser, par la proximité d'universités et de centres de recherches notamment, les échanges scientifiques et technologiques de toute nature. Il s'agit donc pour les promoteurs du concept de proposer un cadre géographique, mais aussi matériel, financier et immatériel pour de tels échanges. La démarche est cadrée puisque le label de technopole est décerné par France Technopole Entreprise Innovation, relais national de l'IASP (International Association of Science Park).

Dans les années 1980 est apparue la notion de technopole, ville ou agglomération qui aurait vocation à rassembler des activités recourant à l'innovation technologique, activités présentes sur un ensemble urbain, rassemblant donc celles des parcs d'activités et celles qui sont plus diffuses. Un tel élargissement renvoie d'un côté à l'instrumentalisation de la démarche par certains élus, avec toutes résistances que cela produit auprès d'autres élus, comme à Montpellier, Nantes, Bordeaux (cf. Demazière et Ménage, 2003). Technopole rend compte aussi de l'élargissement nécessaire du concept vers le management local de l'innovation technologique.

Il y a mise en sourdine progressive des opérations d'aménagement, dont certaines ont été peu efficaces, voire ont connu un échec total (cas de Tours). D'autres outils complémentaires des technopôles apparaissent alors, comme les incubateurs (loi sur l'innovation de 1999) et aujourd'hui les pôles de compétitivité.

D'après le SDEA, seule Orléans serait dotée d'une structure technopolitaine (Technopole + fonction d'incubation).

L'utilisation de « technopole - jardin » pourrait représenter, dans une certaine mesure, une conception des acteurs qui reste urbano-centrée, témoin de la nécessité d'allier les villes entre elles avant de penser à une logique de territoire. La référence à la cité-jardin (E. Howard) est à évoquer. Une cité-jardin, c'est une ville de dimension limitée, construite dans un cadre rural et qui vise à offrir une alternative aux grandes villes et aux banlieues industrielles. Les urbanistes, passés et présents, sont les concepteurs privilégiés de la cité-jardin. Réutilisé dans le concept de *green belt* contenu dans le plan de Patrick Abercrombie « *For a Greater London* » (1944), il a aussi inspiré de nombreux plans d'urbanisme de grandes métropoles.

Forger l'idée d'une technopole - jardin c'était à la fois moderniser un concept réconciliant environnement et ville, et élargir un peu plus la notion de technopole en intégrant l'échelle de la région urbaine.

Cependant, l'ambiguïté de l'association « technopole - jardin » reflète l'ambiguïté qui caractérise la volonté de construction d'un axe ligérien. En effet, la dimension d'urbanisme est largement absente des enjeux, axes d'actions, démarches engagées par les acteurs. Nous assistons à un détournement du « label » jardin au profit de la détermination d'enjeux de développement. Par inertie, et non seulement par effet de mode, est apparue plus récemment l'idée d'espace métropolitain, qui évacue le concept de cité-jardin tout en valorisant le développement technologique et d'innovation. Par la même occasion, les problématiques d'urbanisme ou de planification spatiale sont minorées.

5.1.2 Exemple 2 : l'Aire métropolitaine

Ce concept diffère de l'idée originelle de « Métropole - jardin », développée originellement pour et dans le Val de Loire. D'une part, l'appellation d'aire métropolitaine est plus standard : on parle ainsi d'aire métropolitaine marseillaise, d'aire de la métropole lilloise (cf. Motte, 2006).

D'autre part, dans le cas de la région Centre, cette terminologie se retrouve plus volontiers dans des documents plus récents, tandis que la métropole-jardin est historiquement très datée. Enfin, les référents utilisés sont à analyser. La notion d' « aire » est floue, elle fait appel à des aspects moins concrets que « technopole », par exemple. D'après le dictionnaire de la Géographie, de l'Espace et des Sociétés (2003), ce qui nous intéresse au regard d'une dynamique de construction métropolitaine, est que dans son acception, « aire » s'oppose à « zone », ce « par son caractère ouvert, aux fonctions et usages non prédéterminés. Le terme n'infère pas de taille, de structure, d'agencement spécifique : il est tout indiqué pour n'indiquer dans le langage savant ni échelle, ni métrique ».

Aussi, là où le terme de métropole-jardin renvoyait à un modèle de construction territoriale fonctionnelle, celui d'aire métropolitaine témoigne d'un écart encore plus grand avec les territoires. Dans la mesure où, en puissance, tout espace géographique peut correspondre à une aire, le qualificatif de « métropolitain » est en définitive bien plus qu'un adjectif. Il désigne l'ensemble des fonctions que l'on souhaiterait attribuer à cette aire.

Or, cette rapidité de langage témoigne dans le cas de « l'aire ligérienne » d'un manque de distinction entre la métropolisation comme processus « inéluctable » (qui renvoie à la catégorie de métropolisation décrite par J. Mirloup, celle de métropolisation « subie ») et la métropolisation comme appropriation par une société locale de processus qui leur permettent d'entrer activement sur la scène mondiale.

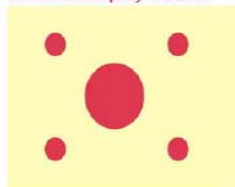
5.1.3 [Une lecture des termes de référence au regard du polycentrisme.](#)

Les critères définis par le rapport ESPON 1.1.1. fournissent une grille de lecture des terminologies employées dans les documents. Les schémas ci-dessous permettent d'illustrer ces critères.

I. Polycentrism: two complementary aspects

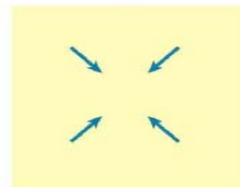
MORPHOLOGICAL

mono-nuclear
hierarchical poly-nuclear



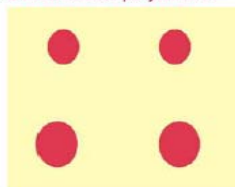
RELATIONAL

mono-directional

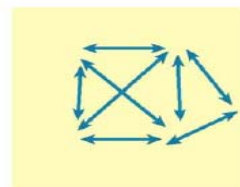


polynuclear

a-hierarchical polynuclear



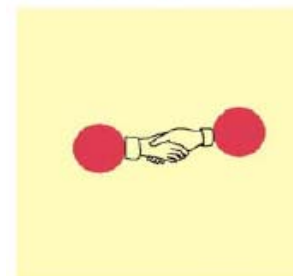
multi-directional



© S. Baudet-Michel, N. Cattani, E. Dumas, UMR Géographie-cités, 2003

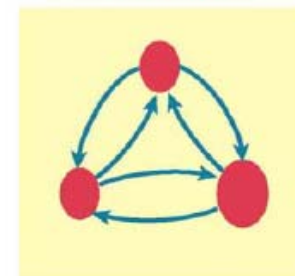
II. Polycentrism: two main processes

INSTITUTIONAL POLYCENTRISM



Polycentrism of cooperation

STRUCTURAL POLYCENTRISM



Polycentrism of flow

© S. Baudet-Michel, N. Cattani, E. Dumas, UMR Géographie-cités, 2003

Schémas 3 et 4 : Les aspects et les processus du polycentrisme

Comme nous l'avons souligné plus haut, au regard de l'ensemble des documents pris en compte, les concepts ont évolué de manière cumulative, sans rupture particulière, sans mutation majeure, plutôt par intégration des terminologies nationales véhiculées au cours des grandes étapes de déconcentration, décentralisation ou contractualisation.

Le tableau ci-dessous propose, outre une lecture au regard du polycentrisme, une lecture des concepts au regard des potentialités de mise en œuvre d'une construction métropolitaine. Proche de la définition de « projet métropolitain » proposée par A. Motte dans son introduction à l'ouvrage collectif « Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains » (ouvrage sous presse), cette définition insiste sur deux aspects : celle de « projet » élaboré par un réseau territorial d'acteurs publics en réponse à l'appel d'offre de la DATAR de juin 2004, et celle de « projet » élaboré de manière autonome par les acteurs publics principaux d'une région urbaine.

A ce projet s'ajoute une autre définition primordiale, celle de « Réseau politique métropolitain », qui est le réseau formé des institutions politiques territoriales : communautés urbaines ou/et d'agglomération, Communes, Conseils Généraux et régionaux.

Caractéristique majeure	Diffusion / concentration	Espace flou « d'optimum dimensionnel métropolitain »	Réseau multidirectionnel	Espace de décisions
Termes/concepts	Technopole - jardin / Pôles de compétitivité	Aire ligérienne Aire métropolitaine Métropole - jardin	Axe ligérien	Espace de coopération, espace métropolitain Coopération métropolitaine
Caractéristiques du polycentrisme (morphologique / relationnel)	Morphologique	Relationnelle	Relationnelle	Relationnelle
Processus du polycentrisme institutionnel/structurel	Polycentrisme structurel	Polycentrisme institutionnel et structurel	Polycentrisme structurel	Polycentrisme relationnel

Tableau 15 : Les concepts véhiculés au regard des caractéristiques et processus du polycentrisme

En l'état actuel des choses, si les conditions de possibilité d'une construction métropolitaine « de réseau » et relevant d'un « projet métropolitain » semblent réunies, d'après la lecture des documents, il semble que les aspects de mise en réseau font défaut. Il n'est pas encore possible de parler d'un réseau métropolitain à proprement parler. A ce constat s'ajoute une observation renouvelée : les outils de connaissance des territoires ne sont pas suffisamment « forts » et harmonisés sur l'axe (Demazière et Thibault, 2000²⁷). Pourtant, il est fait référence dans les présentations de territoires à des échelles communes (notamment dans les diagnostics de SCOT), mais qui restent sans conséquence dans la plupart des cas.

Le protocole de coopération signé par les agglomérations du Val de Loire - Maine, largement porté par les deux agences d'urbanisme de Tours et d'Orléans, révèle un processus d'« interconnaissance » des identités et besoins de chaque agglomération. Il est clair que les démarches de « partage » des méthodes de production de connaissances à partir de l'ingénierie de chaque agglomération peuvent encore être renforcées.

²⁷ C. Demazière et S. Thibault, Tours et Orléans, quelle métropolisation ? », *Villes en parallèle*, n°30-31, 2000. Les auteurs, font l'hypothèse qu'il existe un lien fort entre la connaissance d'un territoire, partagée par un grand nombre d'acteurs, et les actions publiques visant (...) à renforcer son attractivité et (...) à réguler les tensions nées du développement spatial. A partir de l'analyse des Schémas Directeurs, Diagnostics d'Agglomération, et Charte d'Agglomération, les auteurs ont fait état d'un grand nombre de différences (excepté pour la Charte d'Agglomération à caractère plus «harmonisant », par les enjeux de contractualisation avec la Région Centre qu'elle suppose) entre Orléans et Tours. A ce titre, si la conception des territoires se fait de manière toujours différenciée, à partir de quels échanges de connaissance sera-t-il possible de « penser » et diagnostiquer le territoire en commun ?

5.2 Quelle(s) vision(s) de l'aire ligérienne ?

5.2.1 Les concepts dans les discours

Quelle évolution des concepts utilisés pour l'espace ligérien peut-on discerner au regard de ceux avancés par les théoriciens ? Le tableau ci-après, qui devra être complété au fur et à mesure de l'avancée des entretiens, permet de mettre en perspective les valeurs, projets, idées, souhaits associés aux différents termes, dont certains sont réutilisés effectivement par les personnes rencontrées au cours des entretiens, certains moins. A terme, ce tableau rendra compte dans une certaine mesure des valeurs associées à chaque terme qui, d'une façon ou d'une autre, relèvent d'une réflexion sur l'espace ligérien comme aire de métropolisation, ou d'une aire de coopération. L'aire ligérienne et l'axe ligérien sont majoritairement mentionnés au sein des termes les plus récurrents.

La deuxième phase, en envisageant la réalisation d'une carte mentale de différents types d'acteurs, permettra de mettre en perspective ces valeurs associées à des représentations que les acteurs se font du territoire sur des thématiques retenues²⁸. Pour l'heure, la hiérarchie est peu visible, et c'est encourageant, entre des concepts et des descriptions plus techniques. De manière récurrente, le concept de la métropole-jardin renvoie à une démarche de métropolisation voulue, choisie, là où celui d'espace métropolitain, s'il est plus récent sous cette formulation, relève d'une description, d'une délimitation, d'une démarche moins technique.

Le terme de Val de Loire est certes plus volontiers associé à des valeurs, à une identité, mais pour autant, il n'évacue pas des aspects fonctionnels. Il prend, de manière plus contemporaine, une acception beaucoup plus accès vers le tourisme et le patrimoine que vers des dimensions fonctionnelles ou géographiques. Il n'en demeure pas moins que c'est probablement le terme qui fait le plus l'unanimité dans l'ensemble des documents considérés. C'est précisément ce terme-là qui, par ailleurs, fait référence à une échelle beaucoup plus vaste que celle de l'axe ligérien. Pour autant, jusqu'à présent, peu de documents se réfèrent explicitement à l'Atlas du Val de Loire, qui est encore récent.

²⁸ Cf .M. Vanier, in « Ces territorialités qui se dessinent », Ed. de l'Aube, Datar, 2002.

**VARIATIONS DE DENOMINATIONS DE L'ENSEMBLE GEOGRAPHIQUE AUTOUR DU VAL DE LOIRE ENTRE ORLEANS ET TOURS :
DES EFFETS DE MODE OU DES FAITS D'ACTEURS ?**

	Axe ligérien	Aire ligérienne	Val de Loire	Métropole - jardin	Loire Moyenne	Technopole ligérienne	Métropole ligérienne	Espace métropolitain
DRE	1994 : L'axe ligérien est l'axe de circulation au sein du Val de Loire 1999 : nommé aussi « espace ligérien », il reste à inventer 1999 : associé aux thématiques de transports (RN, autoroutes) mais aussi de migrations de populations (définitives ou alternantes). Aussi abordé en 1999 pour parler d'une échelle de coopération entre universités qui dépasse l'axe ligérien. (réseau des universités du Grand Ouest ») Par ailleurs, l'axe ligérien est pris en compte comme une réalité économique de proximité. (p.42 ECODEV)	Le bureau d'études ECODEV parle de l'« espace ligérien » à propos de la perception qu'en ont les entreprises, et pour parler des relations inter - entreprises. Vision = espace ligérien + « ses pôles métropolitains » (1999) .	1991 : on parle de « La Grande Technopole Val de Loire », dans un discours qui met au premier plan du développement économique l'affirmation des pôles d'excellence (recherche scientifique, innovation technologique). 1994 : Le Val de Loire non labellisé reste pour l'ENPC l'espace de référence, aussi bien en termes d'actions que de réflexion	Créé en 1971, puis qualifié en 1999 de concept volontariste, sans identité ligérienne concrète, à objectif « urbanistique ». D'après l'ENPC, (1994) il s'agit au contraire de remettre au goût du jour ce concept.	Terme utilisé en 1971 comme espace de référence de la Métropole-jardin. Considérée comme région à aménager.	1990 «la grande technopole ligérienne », superposée à l'idée de Métropole-jardin. Vient comme tentative de conforter, de qualifier la région urbaine de Tours- Blois- Orléans. Est présent dans la révision des Schéma Directeurs d'Orléans et de Tours.	Considérée comme faisant partie du pourtour de l'Île-de-France, est exhortée à se muer en « pôle de développement endogène » Fin des années 1990 : ce concept fait de plus en plus appel à des éléments qualitatifs, tout en conservant l'idée de Métropole-jardin. Allie « réseau » et « technopole ». Concept de « METROLOIRE » lié aux aspects d'équipement 1994, ENPC : Aire Métropolitaine Ligérienne.	1999 : on fait de plus en plus référence à un ensemble d'éléments qualitatifs. ECODEV parle d'indices de métropolisation par l'évolution des structures d'activités. Comprend les Pays comme porteurs d'identité.
CESR	Pas encore sollicité	Pas encore sollicité	Pas encore sollicité	Pas encore sollicité	Pas encore sollicité	Pas encore sollicité	Réseau métropolitain maillé. Représente la concrétisation du concept de Métropole-Jardin.	Pas encore sollicité
Région Centre	« Lieu stratégique du développement de la Région Centre » C. Neuschwander, novembre 1999	D'après ECODEV, aire ligérienne renvoie plus pour la Région Centre à des acceptions différentes : volontés d'équilibre interne, de redistribution de la croissance, de fonctions régionales, d'impulsion du développement		Associé à la Loire Moyenne, 1971			1992 : réseau métropolitain maillé	

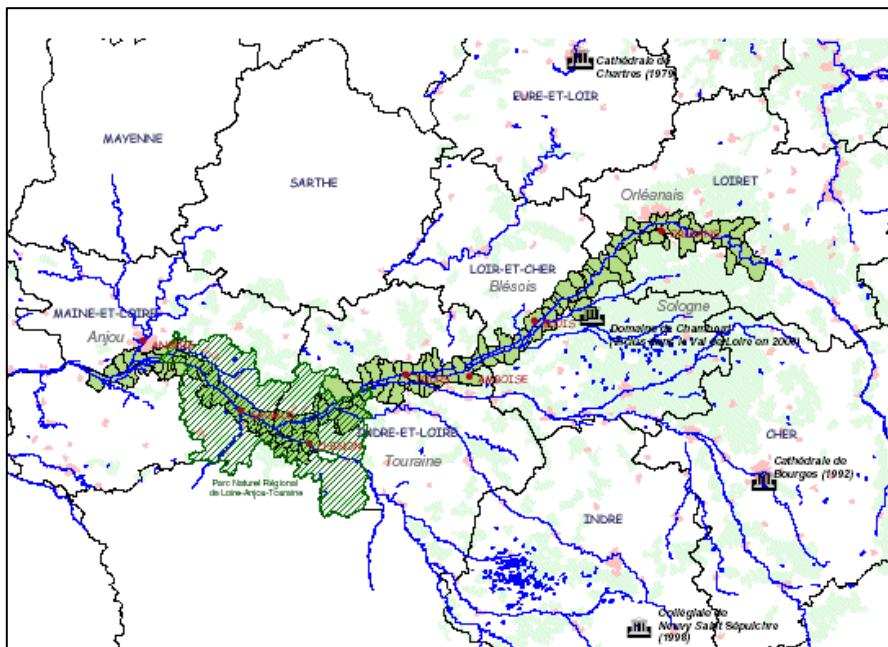
	Axe ligérien	Aire ligérienne	Val de Loire	Métropole - jardin	Loire Moyenne	Technopole ligérienne	Métropole ligérienne	Espace métropolitain
Préfecture Centre / SGAR		<p>TAD (1999) parle d'aire ligérienne comme sous-ensemble de la région Centre.</p> <p>L'aire ligérienne est positionnée, en tant qu'elle joue un rôle d'interface. L'aire ligérienne doit se comprendre comme réponse judicieuse, comme aire opérationnelle qui se déduit des projets, plutôt que comme un préalable de l'aménagement du territoire.</p> <p>Contexte de concurrence sur le marché des territoires, « élitisme territorial ». L'aire ligérienne pour TAD : le B.P. pèse lourdement dans le processus de métropolisation des villes de la grande couronne. Le concept de métropolisation ne peut 'y trouver (dans l'aire ligérienne) qu'une formulation multipolaire ou polycentrée.</p> <p>N'est pas un territoire de référence opérationnel. Déficit de convergence.</p> <p>« Ligérien » : le seul trait d'union entre des phénomènes disparates. = « territoire de projet plus qu'un projet de territoire »</p>	Permet une lisibilité internationale (1999)	N'est pas évoquée par l'étude TAD	<p>Le refus de construire « au fil de l'eau » est clairement exprimé : la Loire n'est pas le moteur des stratégies d'aménagement. C'est d'abord un territoire attractif.</p> <p>1999 : La Loire Moyenne a une image de marque liée au concept de la métropole-jardin. « espace central et polarisé »</p>	<p>D'après ECODEV : « les ambitions technopolitaines ligériennes n'ont pas visé à se situer au cœur des réseaux et des projets, mais plutôt en alternative locale modeste ».</p>	<p>Réseau métropolitain maillé. 1998 : « Aire métropolitaine ligérienne »</p> <p>Évoquée en 1999 pour aborder la question de la relation avec l'ensemble de la région Centre.</p>	<p>D'après TAD, la région métropolitaine est un paradigme. Les fonctions métropolitaines sont plus qualitatives que quantitatives, ce qui joue en la faveur de l'aire ligérienne.</p> <p>Métropolisation = un phénomène extérieur</p> <p>Le constat : absence de réseau créé autour du phénomène de métropolisation. « espace métropolitain multipolaire ».</p>
DDE 41	L'axe ligérien contient les phénomènes de concurrence entre agglomérations, il n'est pas structurant en matière de coopération.		Val de Loire permet de réfléchir à des stratégies de valorisation touristique : la Loire à Vélo. Problématique liée à celle du tourisme en Touraine, notamment pour les rapports espaces périurbains de loisirs occasionnels pour citadins.					

	Axe ligérien	Aire ligérienne	Val de Loire	Métropole - jardin	Loire Moyenne	Technopole ligérienne	Métropole ligérienne	Espace métropolitain
DDE 37	Axe ligérien est pertinent pour nuancer les logiques « verticales » de construction défensives des SCoT		Le Val de Loire est inondable, c'est donc un enjeu commun susceptible de générer des démarches solidaires.					
DDE 45	A du mal à être défini par rapport à de la coopération. Représente des enjeux forts en matière de réflexion sur le foncier.	Pas mentionnée.	Peu mentionnée.	Peu mentionnée, seulement lors de discussion préliminaire sur l'objet de l'étude menée.				Évoqué pour des enjeux de transports, notamment dans la mise en œuvre de projets intermodaux.
Tours Plus	T : Existe par échanges d'ingénierie dans la construction de l'espace de coopération Val de Loire - Maine mais est trop restreint.	Non évoqué	Utilisé comme outil de « marketing », figure comme un des éléments favorisant une meilleure lisibilité de l'« excellence patrimoniale ». Cf « Val de Loire-Maine »	Peu utilisé, seulement évoqué	Non mentionné	Non Mentionné	Mentionné au cours d'entretiens, mais pour faire la distinction avec l'espace de coopération « Val de Loire - Maine »	Terme choisi par l'ingénierie en charge de la réponse à l'appel à coopération pour qualifier l'espace du Val de Loire Maine.
Orléans Val de Loire	Pas encore rencontrée							
Agglopolys (Blois)	A (Blois) : un des deux éléments structurants, ne représente pas le seul axe de développement	Non mentionné	Cité d'un point de vue identitaire et fonctionnel, notamment au sein du SCOT. Les termes associés renvoient souvent à des problématiques « risques d'inondation »	Évoquée en entretien mais non dans les documents	Terme de référence dans le positionnement entre Orléans et Tours	Non évoqué	Non évoquée	Dans les documents, il est fait mention aux « Grandes métropoles régionales » de Tours et d'Orléans. Blois ne se situe pas elle-même dans une région métropolitaine.

	Axe ligérien	Aire ligérienne	Val de Loire	Métropole - jardin	Loire Moyenne	Technopole ligérienne	Métropole ligérienne	Espace métropolitain
Université / recherche	Axe ou système ligérien : Damette et Scheibling, 1995 Cité par S. Leroy comme « axe utile ».	Fait partie de la « périphérie du Bassin Parisien » d'après S. Leroy	Val de Loire : Sellier, 1997		Brunet, 1972 : Vallée de la Loire moyenne Damette et Scheibling			
Autres	<p>Aéroport de Tours, qui fin des années 90 ambitionne de devenir un support dynamique du développement économique industriel et touristique de l'axe ligérien et de ses trois métropoles. (CF étude ECODEV, p.25)</p> <p>Mission Val de Loire (2006) polarisation du développement de l'habitat. Mais la référence pour « axe ligérien » est celle de l'Atlas des territoires du Val de Loire ». Il est « institutionnellement morcelé et inégalement structuré ». Pas de réflexion globale sur l'habitat en Val de Loire.</p>		<p>Mission Val de Loire : comment promouvoir une démarche d'excellence en matière d'habitat dans le cadre du label UNESCO ? « paysage culturel et vivant » Val de Loire = directement associé aux problématiques patrimoniales.</p>					

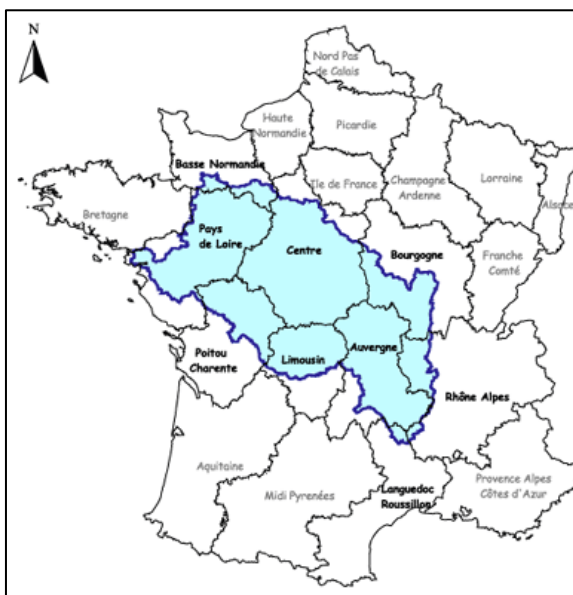
Tableau 16 : Les variations de dénomination de l'espace géographique d'Orléans à Tours

5.2.2 Les concepts dans les cartes



Un exemple qui peut aller dans le sens d'une analyse de documents relatifs à l'axe ligérien comme « croisement d'échelles » est celui d'une mise en comparaison de cartes, par simple « adossement ». L'axe de la Loire, en région Centre, est lui-même « atypique », par le coude formé à Orléans et celui formé à Tours. si la Loire coule suivant un axe sud-est / nord-ouest, l'axe ligérien dont il est question dans notre étude, lui, se définit du nord-est au sud-ouest.

Au regard de différentes cartes mettant en valeur soit l'organisation du territoire, soit les activités qui s'y développent, soit les aides financières diverses qui lui sont attribuées, il paraît clair que l'axe ligérien connaît des dynamiques et une structuration aussi bien nord/sud qu'est/ouest. Ces croisements feront l'objet d'une comparaison avec les représentations « spatiales » qu'utilisent les acteurs du territoire pour aborder les questions relatives à la coopération sous diverses formes.



Carte 10 : La Loire patrimoine mondial de l'UNESCO : une vocation interrégionale ?
Source : Site de la Préfecture de la Région Centre

Carte 11 : Le Bassin de la Loire Source : id.

Carte 12 : La situation géographique du Bassin de la Loire Source :id

6 LA COOPÉRATION DANS LES ÉTUDES SUR L'AIRE LIGÉRIENNE

6.1 Au sein des études menées à l'échelle de l'axe ligérien

6.1.1 Du point de vue de l'Etat

La coopération sous toutes ses formes est, de manière constante, pointée comme l'enjeu majeur de construction d'un axe ligérien qui soit moteur en matière de développement, de construction territoriale. L'exemple des deux études commanditées par la DRE et le SGAR en 1999 est parlant.

Le bureau d'études ECODEV parle en 1999 d'une recherche de nouveaux modes de coopération interrégionale : « le renouvellement des approches « distributives » paraît indispensable. » (p.50). La relation directe avec l'Île-de-France est perçue trop globalement, alors que la réflexion pourrait se centrer plus efficacement sur des territoires plus ciblés (Île-de-France Sud, Villes Nouvelles) ou sur des fonctions économiques. Dans la relation avec le Bassin Parisien, la problématique serait faiblement abordée, mais les coopérations interrégionales autres qu'avec l'Île-de-France gagneraient à être conçues *a posteriori* d'une réflexion sur le fonctionnement d'une région métropolitaine à partir de l'axe ligérien.

Le bureau d'études TAD (1999), de son côté, souligne encore une fois un « déficit de convergence » entre les acteurs, qui vient du manque d'opérationnalité du territoire choisi comme référent.

En août 1999, le SGAR a produit un tableau synthétique des actions intéressant l'aire métropolitaine ligérienne repérées dans les Schémas de Services Collectifs (Transports voyageurs et marchandises sur l'axe ligérien, liaisons internes et externes ; Espaces naturels et ruraux type vallée : Val de Loire de Sully-sur-Loire jusqu'au département du Maine-et-Loire, incluant les basses vallées du Cher, de l'Indre et de la Vienne ; Services culturels : pôles d'excellence artistiques et culturels à vocation internationale ; Enseignement supérieur et recherche : pôles scientifiques d'excellence ou de niveau international ; Nouvelles technologies de l'information et de la communication).

Ce tableau met en évidence, par des enjeux/objectifs, des mesures proposées, des observations, que si les mesures restent lisibles et identifiables, les coopérations interrégionales et internationales restent à définir. Le renforcement de la fonction logistique de l'aire, proposée comme un objectif prioritaire, n'est pas plus précisé. Il fait partie aujourd'hui d'une des principales préoccupations d'ordre métropolitain, aux dires d'acteurs de collectivités territoriales.

En 2006, les analyses menées par « Sciences Po » sur l'habitat en Val de Loire expriment un manque de structuration, de coordination entre acteurs en matière d'habitat (les PLH, les politiques de la ville diffèrent, dans la forme et le fond, alors que beaucoup d'enjeux sont similaires), tout en montrant que l'axe ligérien polarise l'habitat et le logement, quantitativement et qualitativement.

Aujourd'hui comme hier, la coopération en tant que telle sur l'aire ligérienne reste soit embryonnaire, soit spécialisée (spécialisation qui, comme l'a souligné TAD dans son étude de 1999, ne conduit pas nécessairement à une voie d'excellence). Elle fait plus l'objet d'une déclaration d'intention que de réseaux existants. On assiste à une logique d'alliance (J.M. OFFNER, 1996²⁹) : « Depuis quelques années, la notion de réseau de villes permet de prendre du recul par rapport au modèle hiérarchique des lieux centraux développé par Christaller et Lösch dans les années trente et quarante, qui était jusqu'à présent le seul modèle décrivant la structure des systèmes urbains. La critique du modèle des lieux centraux se fonde sur une remise en question d'une hiérarchie territoriale résultant d'aires de marché emboîtées. (...) [Les métropoles régionales incontestées] sont généralement relativement isolées et fonctionnent comme tête de pont d'un groupe de villes petites et moyennes. C'est le cas de Toulouse, de Munich, de Barcelone. Ces villes se branchent directement sur un réseau de métropoles européennes, contrairement à d'autres villes dont la place est incertaine à un échelon plurinational et dont le potentiel de relations augmente au gré des alliances. Ainsi Tours met en place des associations avec, d'une part, Orléans et Blois, et, d'autre part, Alençon et Le Mans. **Ces alliances n'ont pas pour but la création d'un niveau administratif ou d'un maillage territorial supplémentaire. C'est une véritable réflexion en réseau (...)** »

La volonté de maillage par l'État doit, de fait, prendre en compte les réseaux existants. Pour autant, les réseaux ne s'appuient pas que sur des volontés politiques, mais bien en fonction des mutations territoriales à l'œuvre.

²⁹ J.M. Offner, « Villes et recomposition territoriale », in Réseaux et territoires, Significations croisées, L'Aube, Territoires, 1996, p. 222- 228

6.1.2 Enjeux de la coopération métropolitaine au regard de l'ensemble des études

On ne peut que relever la grande convergence sur les objectifs majeurs déclarés dans l'ensemble des études. Il faut souligner que ces objectifs, réappropriés sous la bannière de la coopération ici, sous celle du développement d'excellence là, sous celle de la planification ailleurs, ont comme dénominateur commun la nécessité de favoriser la création de structures rendant possibles les échanges, de quelque type qu'il s'agisse, au sein des ensembles urbains.

Les études peuvent d'ores et déjà, pour celles qui affichent une volonté délibérée de renforcer la coopération à l'échelle intra ou interrégionale, mettre en évidence deux approches de la coopération :

- L'approche qui vise à renforcer une armature urbaine elle-même insuffisamment structurée, et par là à renforcer les dynamiques métropolitaines « choisies » susceptibles de développer la compétitivité de la Région Centre dans son ensemble ; cette approche correspondrait plus à un mode de coopération « exclusive », donc à une échelle de coopération plus restreinte, susceptible de favoriser les conditions d'une meilleure compétitivité de l'axe ligérien par rapport à d'autres territoires ;
- L'approche qui vise à renforcer tous les types de coopération pour un développement et un aménagement équilibré du territoire (zones rurales et urbaines). Cette approche correspond plus à un mode de coopération « inclusif », mettant moins l'accent sur les nécessités de renforcer la compétitivité du territoire que d'étendre les réseaux et domaines de coopération à l'ensemble des territoires, qu'ils soient métropolitains ou non.

Les enjeux qui se dégagent de ces deux approches en matière de coopération métropolitaine vont dans le sens d'une réflexion, à l'échelle locale, sur les domaines permettant de favoriser cette métropolisation « voulue », ou choisie, qu'évoque J. Mirloup (2002). L'équilibre à trouver réside bien dans une appropriation concomitante de la nécessité d'aménagement équilibré des territoires et de celle de choisir et réguler les dynamiques compétitives dont les retombées peuvent être « positives » pour les territoires, ce à plusieurs échelles. C'est la raison pour laquelle nous nous pencherons aussi sur la coopération intercommunale dans une deuxième phase : pour une part, les configurations variées des intercommunalités au sein du territoire peuvent avoir, incidemment ou structurellement, une incidence sur les modalités de dialogue inter-agglomérations relatifs aux enjeux de coopération.

6.2 Approches thématiques

Excepté pour ce qui relève des coopérations intercommunales, dont la clé d'entrée est par définition « territoriale », les choix de recherche ont distingués deux types de coopération :

- La coopération dont l'extension, c'est-à-dire le contenu, l'objet, la nature, est territoriale
- La coopération dont l'extension est partenariale avant d'être territoriale.

L'enjeu est de savoir quels sont les types de coopération privilégiés, et comment ils s'articulent. Le travail de terrain (analyse par projet) mettra en évidence le fonctionnement de ces interrelations ; les tableaux ci-dessous proposent une première analyse, au travers de documents d'urbanisme et d'études choisis, de ce qui est compris par coopération.

6.2.1 Quelques documents relatifs aux transports

Les deux agglomérations de Tours et d'Orléans ne semblent pas particulièrement tournées l'une vers l'autre (ou vers Blois) et la référence ligérienne, bien que toujours présente, n'est pas prioritaire. Orléans semble davantage tournée vers Paris et n'envisagerait sa position ligérienne qu'en tant que chef de file. Tours, quant à elle, semble ouverte à et en relation avec un plus grand nombre d'agglomérations (Nantes, le Mans, Angers, Saumur, Paris, Orléans, Blois...). L'Etat, au travers du DVA d'Orléans, fait également référence au bassin parisien et à l'axe ligérien, mais la hiérarchie n'est pas la même que pour les deux communautés d'agglomération : il place l'axe ligérien comme axe majeur.

Le PDU de l'agglomération orléanaise laisse transparaître bon nombre de coopérations locales, qu'elles soient territoriales ou partenariales. Il fait en effet souvent référence à une échelle plus vaste que celle de la communauté d'agglomération et de nombreux groupes de travail existent déjà ou sont envisagés. Dans le même sens, le DVA d'Orléans intègre une échelle territoriale plus grande et évoque le travail de nombreux acteurs. Enfin, les références à une échelle territoriale plus vaste ou à des partenariats entre différents acteurs sont quasiment inexistantes dans le PDU de l'agglomération de Tours.

Des problématiques ou projets majeurs semblables à Orléans et Tours apparaissent après lecture de leurs PDU et DVA³⁰ et peuvent être relevés :

- Pour les deux villes, la morphologie urbaine est fortement marquée par la coupure du fleuve et le danger de ses inondations ;
- Elles ont toutes deux un projet de TCSP avec parcs-relais en cours ou réalisé ;
- Elles souhaitent achever le contournement par voies rapides de leurs agglomérations ;
- Le PDU de l'agglomération orléanaise évoque la possibilité de prétendre à l'implantation d'un grand chantier de transports combinés rail/route pour le fret, et ce en raison « d'un réseau routier rayonnant et d'un nœud ferroviaire entre Paris et l'Ouest ou le Sud de la France ». Or Saint-Pierre-des-Corps est d'ores et déjà la troisième plate forme de fret de France et la communauté d'agglomération souhaite poursuivre le développement de cette activité. Les deux agglomérations, donc, disent avoir une position privilégiée de plate forme multimodale d'autant qu'elles connaissent en effet toutes deux une forte augmentation des transports de marchandises et des livraisons.

³⁰ Nota Bene : le DVA de Tours ne nous a pas encore été communiqué.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / Maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude	Méthodes utilisées	Relations / Positionnement / Références	Extensions des coopérations considérées		Éléments réutilisables / exemplaires
						Territoriale	Partenariale	
Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération tourangelle	Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Tourangelle (SITCAT)	Juin 2003	Tours + (14 communes)	L'étude propose d'abord la synthèse d'un diagnostic, réalisé en 2000, où ne sont reprises que les principales caractéristiques de l'agglomération tourangelle relevant, au regard de la loi SRU, des tendances à infléchir. Sont ensuite dégagés des enjeux qui eux-mêmes laissent place au plan de déplacements urbains à proprement parler.	<p>Selon l'étude, la position stratégique de l'agglomération de Tours est due prioritairement à sa situation européenne (A10, A28, A85) puis interrégionale (Le Mans, Saumur, Angers, Poitiers, ...). Sa position ligérienne n'est citée qu'en dernier lieu et les relations privilégiées de Tours le sont ici autant avec Blois et Orléans qu'avec Angers, Saumur et Nantes.</p> <p>Le PDU évoque la conscience de partager, avec les agglomérations du Val de Loire, un patrimoine architectural et naturel remarquable et des risques d'inondations.</p>	<p>L'échelle territoriale du PDU est limitée (14 communes) même si celui-ci évoque la nécessité théorique d'articuler certains périmètres fonctionnels (aire urbaine, bassin de vie, bassin d'emploi) et administratifs (communauté d'agglomération ou de communes, département, région). Seul le dernier scénario, à long terme, se propose d'élargir la réflexion à un périmètre plus vaste que celui de la communauté d'agglomération (20 à 40 km au-delà).</p>	<p>Les partenariats existants, mêmes locaux, ne sont pas évoqués dans le PDU. Certaines prescriptions sont relatives au développement de partenariats (exemple : hiérarchisation de la voirie avec la DDE, le CG, la SNCF, Cofiroute...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une coopération entre le département d'Indre-et-Loire et la Région Centre consiste à rabattre des autocars vers les gares SNCF, devant ainsi permettre une meilleure desserte départementale. - Le renforcement de l'offre en TER fait partie des actions préconisées (mais les destinations ne sont pas précisées)

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / Maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude	Relations / Positionnement / Références	Extensions des coopérations considérées		Éléments réutilisables / exemplaires
					Territoriale	Partenariale	
Orléans, un Plan de Déplacements urbains (PDU) au service de l'agglomération	Communauté de communes de l'agglomération orléanaise	Juillet 2000	Orléans (20 communes)	<p>La position d'Orléans est définie comme stratégique. Deux éléments peuvent être relevés. D'une part, si sa position est dite stratégique c'est d'abord grâce à sa proximité de Paris, puis de l'Europe et enfin « du nord-ouest de la France, de la mer du nord, de l'Europe de l'Est ». Est ensuite évoquée sa position de « tête de pont de l'axe ligérien ». D'autre part, le PDU précise que « l'agglomération orléanaise est en mesure de jouer son rôle de métropole d'équilibre ». Les deux précédentes phrases ne semblent pas dénoter d'une volonté d'augmenter la visibilité de la ville en coopérant avec quelques territoires ou du moins, si tel était le cas, comme chef de fil.</p> <p>Quelques chiffres et données sont comparés avec d'autres agglomérations françaises, Tours et Blois n'apparaissent jamais.</p>	<p>L'introduction du PDU précise que l'agglomération orléanaise doit intégrer des considérations qui dépassent le cadre territorial de son action, et ce afin de coordonner les orientations définies en matière de politique de déplacements dans l'agglomération et le développement de cette politique dans les territoires périphériques (au moins à l'échelle du DVA). La création des parcs relais du tramway a nécessité une réflexion supra-intercommunale afin de prendre en compte leur aire d'influence dans son ensemble.</p>	<p>L'élaboration du DVA a laissé place à une vaste concertation entre les services de l'Etat, du Conseil Général et de l'agglomération. De manière plus générale, il est précisé que l'organisation globale des déplacements dans l'agglomération doit être soutenue par l'ensemble des partenaires de la vie locale, économique et sociale (ils ne sont pas précisés). De nombreux groupes de travail existant sont effectivement évoqués, d'autres sont projetés.</p> <p>Beaucoup de partenariats locaux existants ou projetés sont évoqués.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le PDU propose de construire un observatoire du tramway. Le groupe de pilotage serait mis en place par la communauté de communes, et l'agence d'urbanisme en assurerait la coordination. Les autres partenaires sont la SEMTAO, la DDE, la CCI du Loiret, l'INSEE, les services techniques des communes et « toute personne susceptible d'éclairer la réflexion ». - Un groupe de travail a été mis en place pour répondre aux questions soulevées par les transports de marchandises. Il associe les collectivités locales, la CCI, les transporteurs et les présidents de parcs d'activité. La création d'un autre groupe de travail réfléchissant sur l'intégration des livraisons au fonctionnement de la ville est préconisée dans le PDU. Il serait composé de la CCI, des transporteurs, des commerçants de détail. - Pour la circulation des convois militaires, un accord entre le Ministère de la Défense nationale et la SIVOM auquel s'est greffée la SEMTAO pour la circulation sur la ligne de tramway ; - Le point focal de l'ensemble du réseau bus et tramway se situe au centre bus place d'arc afin d'assurer les correspondances avec l'ensemble de l'agglomération mais également avec la SNCF et la gare routière. - Edition d'horaires communs SNCF et SEMTAO - Desserte combinée TER-Bus sur Saint-Cyr-en-Val - Application de la tarification SEMTAO aux TER - Transports routiers : Réseau de transports interurbains du Loiret est géré par 4 sociétés (Rapides Val de Loire = RVL, cars Dunois, Darbier et Simplon, Transbeauce). La Société RVL assure 80% des services et les lignes les plus importantes se situent sur l'axe ligérien. RVL a un accord avec la SEMTAO pour les dessertes de communes hors agglomération. - Transports ferroviaires : sur 7 lignes en tout qui convergent vers Orléans, 3 lignes sont à fort trafic (Orléans-Paris, Orléans-Tours-Bordeaux, Orléans-Vierzon). - An sein du PDU, une carte des échanges quotidiens en voiture entre l'intérieur et l'extérieur de l'agglomération - 94% des automobilistes qui stationnent à proximité de la gare de Fleury-les-Aubrais se rendent à Paris et sont originaires de l'ensemble de l'agglomération et de ses environs.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / Maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude	Méthodes utilisées	Relations / Positionnement / Références	Extensions des coopérations considérées		Éléments réutilisables / exemplaires
						Territoriale	Partenariale	
Révision du PDU de l'agglomération orléanaise – 1 ^{ère} phase	Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise pour l'AggLO Orléans Val de Loire	Mai 2004	Orléans (22 communes)	Complément de diagnostic et redéfinition d'orientations	L'AggLO s'est agrandie de deux communes depuis l'approbation du PDU, l'incidence est faible dans la redéfinition des transports urbains			- Le projet de ligne Est - Ouest de TCSP a été redéfini
Dossier de Voirie de l'Agglomération orléanaise	DDE 45	Décembre 1997, actualisé en décembre 2003	Orléans et au-delà (65 communes)		En introduction, l'axe ligérien Orléans, Blois, Tours est directement présenté comme majeur. Il apparaît sur la carte de présentation des infrastructures routières en région Centre et est décrit comme « l'élément principal de l'armature urbaine de la région : il concentre près de la moitié de la population régionale et le plus grand nombre de déplacements quotidiens (hors relation avec Paris). Des voies de communication très performantes (autoroute et réseau ferroviaire) sont un appui au développement par le tourisme ligérien (châteaux de la Loire), la formation supérieure et la recherche, les services aux entreprises ». Sa place au sud du bassin parisien est également présentée, en tant que « clé du développement futur ».	Le périmètre du DVA est plus large que celui du PDU.	Les démarches concernant le DVA se sont engagées dès 1993 entre l'État, le CR, le CG, la communauté d'agglomération Orléans - Val de Loire et la ville d'Orléans. En 1995, dans une démarche de concertation, un groupe de travail a été mis en place : représentants du SIVOM, du CG, de la DDE, des services techniques de la ville d'Orléans, de l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, des services techniques de l'Équipement (CETE, CERTU) et de la SEMTAO.	<ul style="list-style-type: none"> - État, CR, CG, CC, syndicat mixte ont identifié, pour la révision du schéma directeur, des besoins en infrastructures de transports sur l'aire du DVA : - État : assurer au trafic de transit et d'échange de bonnes conditions de sécurité et de fluidité, développement des transports collectifs. - CG : aménager la RD921 pour renforcer la liaison entre pôles économiques et humains. CR a reconnu cette liaison comme d'intérêt régional. - SIVOM : adaptation des voies à leur fonction, priorité aux transports en commun, schéma directeur cyclable, requalification des centres. <p>Les projets du Conseil Général du Loiret :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 objectifs : améliorer le service rendu à l'utilisateur, favoriser le développement économique du Loiret, valoriser le patrimoine constitué par l'ensemble du réseau. - 3 itinéraires prioritaires (dans l'aire du DVA) : la RD921 (la Ferté, Pithiviers, Essonne), la RD955 (Orléans, Châteaudun, Nogent-le-Rotrou), la RD18 (contournement sud-ouest de l'agglomération).

Tableau 17 : PDU et DVA. Quels types de coopération ?

6.2.2 Les documents relatifs au développement économique

6.2.2.1 Les stratégies de développement économique

Pour l'instant, le projet économique des deux communautés d'agglomération d'Orléans et Tours n'a pas encore trouvé de réelle consistance. L'augmentation importante des ressources financières liées aux incitations de la loi Chevènement, se traduit davantage par un dispositif d'actions en cascade, reflétant une forte prégnance des intérêts communaux, que par la mise au point d'un projet global comme il en existe dans d'autres agglomérations. Il est vrai que les deux EPCI doivent trouver leur place dans un système d'acteurs du développement économique déjà en place. Ainsi, à Orléans, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret a la particularité d'opérer comme une société d'aménagement, achetant des terrains, les viabilisant puis les commercialisant sans aucun soutien financier de collectivités locales (qui agissent par le biais de sociétés d'économie mixte). La CCI est à l'origine de la création de quatre zones d'activités dans l'agglomération orléanaise, qui comptent 400 entreprises ou établissements et plus de 10 000 salariés. Par ailleurs, la prospection est très largement l'apanage de l'Agence de Développement Économique du Loiret (ADEL), créée en 1983 sous l'impulsion du Conseil Général, qui est son principal financeur. Forte d'une quinzaine de salariés, l'ADEL prospecte en France mais aussi à l'étranger (Europe, Etats-Unis et Japon). L'ADEL développe auprès de ces entreprises un argumentaire mettant en valeur le Loiret, leur propose des sites d'implantation, aide les entreprises intéressées à présenter des dossiers de demande de subventions auprès des organismes concernés et contribue à l'installation des salariés et des familles.

A Tours, l'analyse du jeu d'acteurs intervenant dans le champ d'action du développement économique fait ressortir certaines difficultés d'affirmation de la communauté d'agglomération par rapport à la Chambre de Commerce et d'Industrie et à l'Agence de Développement de Touraine, qui est une émanation du Conseil Général d'Indre-et-Loire. Entre ces structures, il n'y a pas vraiment de complémentarité : chacune assume (ou prétend assurer) les trois mêmes missions que sont la prospection et l'accueil d'entreprises, le soutien aux activités économiques locales, le conseil et l'animation économique. A plusieurs reprises, la volonté d'établir un travail en « partenariat » entre les trois structures a été évoquée. Néanmoins, pour le moment, chaque structure tourangelle cherche à conserver son pré carré. Ainsi, la coopération entre acteurs publics tourangeaux sur l'immobilier d'entreprise semble n'intervenir que lorsqu'une sollicitation importante est faite par une entreprise. Pour ce qui concerne la production immobilière anticipant une demande, chacun utilise les outils et réseaux qu'il maîtrise. En cela, les acteurs publics réaffirment leur croyance en l'efficacité d'interventions consistant avant tout à mettre en place les conditions matérielles du développement économique.

Le tableau suivant, présentant une lecture de l'état d'avancement des SCoT des agglomérations de Tours, d'Orléans et de Blois, montre que les questions de coopération en matière économique ne sont pas toujours formulées en tant que telles (excepté dans le document final du SCoT de Blois). Cela peut être pour une part représentatif du fait que la thématique économie, si elle fait l'unanimité dans les priorités d'actions d'ordre intercommunale, n'est pas nécessairement envisagée a priori comme un objet de coopération par l'ensemble des acteurs.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / Maître d'œuvre	Date de réalisation	Territoires concernés par l'étude	Méthodes utilisées	Relations / Positionnement / Références	Extensions des coopérations considérées		Éléments réutilisables / exemplaires
						Territoriale	Partenariale	
SCoT de l'agglomération tourangelle – ETAT DES LIEUX – Synthèse des connaissances	SMAT (Syndicat Mixte du SCoT de l'Agglomération Tourangelle) / Agence d'Urbanisme de Tours	Mars 2006	40 communes, regroupées au sein de la communauté d'Agglo de Tours +, ou d'une des 4 communautés de communes attenantes	L'étude est une synthèse des connaissances sur des thématiques centrales (Transports, démographie, économie, urbanisation...). Elle permet de resituer le contexte contractuel avant élaboration du SCoT	Dans ce document, il n'est aucunement fait référence au positionnement du territoire du SCoT dans son environnement départemental, régional ou national, ni à d'éventuelles relations avec Blois ou Orléans, ou une autre agglomération. Ces éléments sont présents dans le porter à connaissance de l'État du SCoT (2004) Néanmoins, l'agglomération d'Orléans est prise comme référence, afin de comparer les dynamiques d'évolutions démographique et économique par exemple.	Le document descriptif n'aborde pas les questions de coopération territoriale.	Le document descriptif n'aborde pas les questions de partenariats.	Identification de filières d'excellence. Certaines d'entre elles disposent d'un fort réseau de PME/PMI possédant un savoir-faire en sous-traitance : matériel médical, équipements industriels, automobile. Certaines ont connu un fort développement ces dernières années : microélectronique / électronique de puissance, santé / cosmétique / pharmacologie, sciences des matériaux (métallurgie, plasturgie), alimentation / hygiène alimentaire... On constate souvent dans certains de ces domaines la présence sur Tours de centres d'études et de recherche publique / privée.
SCoT de l'agglomération Orléans Val de Loire – Synthèse des réflexions du comité de pilotage	Agglomération Orléans Val de Loire / Agence d'Urbanisme d'Orléans	Janv. 2006	22 communes = Agglomération Orléans Val de Loire		Pour expliquer le fait que l'agglomération orléanaise connaisse une des plus fortes croissances démographiques en France, la proximité de la capitale est présentée comme un « atout important », celle du « Val de Loire et de la Sologne » offre « un cadre de vie de qualité ».	La synergie des acteurs économiques sur l'agglomération est présentée comme une des forces principales du territoire.	Le SCoT orléanais présente la particularité de couvrir le territoire de l'agglomération orléanaise. Il n'engage donc pas de coopérations nouvelles avec les intercommunalités voisines.	. Réorganisation des zones d'activités, en favorisant notamment le développement de trois pôles majeurs (Quart Nord-ouest, Orléans Charbonnière, Relais au sud) ; . Organisation du développement de l'habitat avec le développement des zones d'activités, de manière à résoudre le problème des transports (limiter la pollution en limitant les déplacements) ; . En lien avec la Trame Verte et le projet d'agglomération, développement d'une réelle ceinture verte autour de l'agglomération. . Protection de l'agriculture : cibler des zones dévolues à l'agriculture pour garantir des conditions sereines d'exploitation aux agriculteurs au sein de l'agglomération.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / Maître d'œuvre	Date de réalisation	Territoires concernés par l'étude	Méthodes utilisées	Relations / Positionnement / Références	Extensions des coopérations considérées		Éléments réutilisables / exemplaires
						Territoriale	Partenariale	
SCoT du Blésois – Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durable	Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise	Nov. 2005	55 communes regroupées au sein d'Agglopolys (C.A. de Blois) ou d'une des 3 communautés de communes attenantes	Diagnostic, études d'impact (notamment pour environnement), axes de proposition	<p>Au sein du PADD, il est fait référence au positionnement de Blois dans l'aire ligérienne à mi-chemin de Tours et Orléans. Il est également indiqué la nécessité de « participer au développement d'une aire métropolitaine de niveau européen ».</p> <p>Pour renforcer le rayonnement de Blois, la carte présentée affiche des complémentarités à développer avec Tours et Orléans et des échanges avec Vendôme, Romorantin et la vallée du Cher :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans les domaines de l'économie, du tourisme, de la formation supérieure et de la recherche ; - Pour des structures commerciales équilibrées et des déplacements facilités. 	<p>Dans un contexte de concurrence accrue des territoires, Blois affirme n'être nullement comparable avec Tours et Orléans. C'est donc « l'esprit de complémentarité » qui est affirmé, le souhait de « devoir être un trait d'union entre Tours et Orléans ».</p>	<p>Vu comme un document d'orientation, le SCoT ne fixe pas dans ce cas de contraintes partenariales.</p>	<p>Les choix retenus sont les axes de développement stratégiques proposés au sein du PADD. Il s'agit au sein de l'axe n°1 d'« agir sur l'économie, l'emploi, et la formation » afin notamment d'« affirmer la polyvalence économique des territoires » : Certaines spécialisations économiques sont notées dans les filières de l'automobile, de la pharmacie, de la parfumerie et de la cosmétique.</p> <p>D'autre part, il est fait mention d'atouts touristiques indéniables, mais une meilleure utilisation de ce potentiel pourra être faite ; Un des objectifs majeurs est de proposer du foncier nécessaire pour l'émergence de conditions favorables à l'accueil d'activités industrielles et tertiaires ; La priorité est donnée au développement économique endogène. Il s'agit d'accompagner le développement des entreprises déjà implantées et faciliter la transmission des entreprises existantes.</p>

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / Maître d'œuvre	Date de réalisation	Territoires concernés par l'étude	Méthodes utilisées	Relations / Positionnement / Références	Extensions des coopérations considérées		Éléments réutilisables / exemplaires
						Territoriale	Partenariale	
Schéma Régional de Développement Économique et Social (SRDES) de la Région Centre	Région Centre	Adopté le 16 Sept. 2005	Région Centre	La méthode utilisée est classique : état des lieux – diagnostic, puis enjeux et orientations.	Dans le diagnostic économique, il est d'abord fait référence à la proximité de Paris. Le constat est fait de l'absence de métropole à l'échelle de la région Centre. Le positionnement européen de la région se situe à l'Ouest de l'Europe.	Une des orientations retenues est de construire un projet de développement pour l'axe ligérien, le Berry et le nord de la région : - en associant les acteurs locaux à la construction du projet (en élargissant le cas échéant aux régions limitrophes), - en aidant à l'approfondissement de la coopération des principaux acteurs de ces territoires sur des projets communs, - en développant un programme d'actions articulées répondant aux besoins du territoire, à travers la définition d'un cadre qui donne toute garantie (notamment financière) à la réalisation du projet.	Au niveau économique, il est noté que la faible organisation des filières traduit une faible organisation « spontanée » des entreprises entre elles. Le document a été élaboré avec la contribution de la CRCI, de la CRA, de la CRM, de l'UNSA, de la CRES (chambre régionale de l'économie sociale), de la CGT, des communautés d'agglos, des conseils généraux. En fin de document, il est inscrit la volonté de travailler en partenariat avec ces acteurs pour le développement des orientations retenues	De nombreuses orientations prévoient coopération ou partenariat : . Appuyer les pôles de compétitivité, i.e. soutenir les programmes de recherche et le développement international des pôles de compétitivité et favoriser la coopération interrégionale entre les pôles, . Poursuivre la mise en place de laboratoires communs universités – entreprises, . Promouvoir le réseau régional des différents partenaires de l'accompagnement à la création (CCI, CMA...), . Mettre en place des « conventions d'affaires » entre les services achats des grands groupes et les PME locales (organiser en partenariat avec chambre consulaires départementales...), . Favoriser la mise en place de réseaux et de filière structurée dans l'industrie, l'artisanat, l'agriculture et le tourisme, . Encourager les démarches d'animation et d'études préalables à la mise en place de réseaux d'entreprises ou de filières, . Définir, en concertation avec tous les acteurs, les pôles ou filières prioritaires à soutenir, (structuration des pôles automobile, énergétique, pharmacie, aménagement de magasin, filière forêt - bois, élevage, agriculture biologique), . Confier à Centréco la mise en place d'une démarche d'animation de la filière agro-alimentaire, . Confier au Comité Régional de Tourisme – en lien avec CDT et CCI- la mise en réseau des prestataires touristiques locaux ; . Élaborer un dossier de demande d'aide pour les entreprises commun à l'ensemble des collectivités locales régionales, . Soutenir le développement des groupements d'employeurs et favoriser leur mise en place dans tous les secteurs ; . Définir un choix de filières prioritaires à promouvoir, et de pays « ciblées des actions de promotion et de prospection, 4 thématiques sont proposées : énergie (autour du pôle de compétitivité notamment), l'agro-alimentaire (première région céréalière d'Europe), le tourisme (Loire, châteaux, PNR), création –reprise d'entreprises en jouant sur la proximité de l'Île-de-France, et l'international (en s'appuyant sur les deux pôles de compétitivité régionales).

Tableau 18 : Éléments de coopération économique au sein des SCOT d'Orléans, Tours et Blois et du SRDES Centre

Non exhaustif, ce tableau permet de donner un aperçu des stratégies de développement envisagées et notamment des positionnements des agglomérations en termes de coopération.

Premier constat : les SCoT sont élaborés de manière à ne pas être trop contraignants. C'est un souhait clairement énoncé par le comité de pilotage du SCoT orléanais. Le résultat, plus abouti, du SCoT de Blois traduit cette tendance. Les principes mis en avant restent proches des préceptes généraux du développement durable. Les choix retenus restent volontairement larges, tout en dénotant une certaine ambition. Néanmoins, c'est dans ce document, le seul finalisé, qu'apparaît également une référence directe à l'échelle ligérienne. Blois perçoit tout à la fois la nécessité de coopérer en complémentarité avec Tours et Orléans, et possède également la volonté d'être le trait d'union entre les deux villes. Pour l'heure, l'ensemble des documents mettent en lumière la contrainte double, celle d'équilibrer l'urbanisation de l'aire urbaine (ou pour le moins de l'unité urbaine) par les pôles-relais, les ZA, tout en localisant celles-ci au plus près des axes majeurs, autoroutiers et ferroviaires.

Plus complet au niveau économique et plus ambitieux, le Schéma Régional de Développement Économique et Social de la Région Centre propose le développement de nombreuses actions de coopération pour favoriser le développement économique. Certaines actions, de part les filières concernées, renvoient plus spécifiquement à l'aire ligérienne. C'est notamment le cas des actions autour des deux pôles de compétitivité de la région. Michel Sapin souligne cependant la difficulté prévisible de le mettre en œuvre de part les moyens réduits annoncés aujourd'hui dans les Contrats de Projets 2007-2013.

6.2.3 Les documents relatifs à la recherche/ développement

Les documents abordant spécifiquement la question de la recherche-développement du point de vue de la coopération sont peu nombreux, et ne sont pas toujours directement accessibles. Néanmoins, celui produit par le CESR fournit des éléments actualisés au regard des études plus globales précédemment citées. Le tableau ci-après en offre une synthèse.

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage / d'œuvre Date de réalisation	Acteurs concernés par l'étude	Type d'étude	Objet de l'étude	Coopérations mises en évidence / préconisations
Du développement de la recherche à la recherche pour le développement	CESR 2006	Acteurs de la recherche universitaire, privée, entreprises... des agglomérations régionales > dans ce domaine il s'agit essentiellement de Tours, Orléans, mais aussi Blois, Bourges ...	Rapport du groupe de travail « Enseignement supérieur et recherche » du CESR (responsable Joël Mirloup, rapporteur Jean-Claude Bourquin)	- Diagnostic de la recherche (fondamentale et appliquée) en région Centre ; - Analyse de la politique de la Région et des autres collectivités en matière de recherche ; - Nouveau contexte pour la recherche et préconisations pour la Région (stratégies et politiques)	<p>Parmi les coopérations mises en évidence dans le rapport, on peut, en écartant (volontairement) la recherche privée (sauf lorsqu'elle est associée à des projets de coopérations entre acteurs de la recherche publique), dégager un très grand nombre de coopérations entre les laboratoires des deux Universités régionales, des 8 organismes de recherche présents sur le territoire, voire d'équipes de recherche hors région Centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombreuses coopérations Universités / grands organismes de recherche (CNRS, INSERM, CEA, INRA) + CHR-CHU pour les équipes labellisées par l'INSERM • Collaboration MNHN / INRA Nouzilly / Université d'Orléans • Le Ripault (centre du CEA près de Tours) coordonne le réseau COMOR qui fédère des laboratoires du CEA et du CNRS • Le CEA, les 2 Universités, le BRGM et l'IRD ont contribué à la mise en place de l'incubateur « Région Centre » • Le PUCVL associe les 2 Universités • Nombreuses Fédérations ou Instituts Fédératifs de recherche : « Energétique, Propulsion, Espace, Environnement » EPEE (laboratoires d'Orléans et Bourges) ; « Physique et chimie du vivant » (Université d'Orléans / CNRS) ; « Sciences de la Terre et de l'Univers » (Université d'Orléans / Observatoire de Paris via la station de Nançay) ; « Imagerie fonctionnelle » (Université de Tours / INSERM / CNRS / INRA. Devrait favoriser le développement de la complémentarité avec des équipes de l'Université d'Orléans) ; « Agents transmissibles et infectiologie » (Université de Tours / INSERM / CNRS / INRA) ; « Maison des sciences de l'homme » (équipes de l'Université de Tours + UMR CNRS) ; « Institut International Fleuves et Patrimoines » (Université de Orléans, Tours, Angers et Nantes) • Le Cancéropôle Grand Ouest associe les 8 Universités des régions Bretagne, Pays de la Loire, Centre et Poitou-Charente, les 6 CHU d'Angers, Brest, Nantes, Poitiers, Rennes et Tours, les 3 centres régionaux de lutte contre le cancer et plus d'une centaine d'équipes associées à l'INSERM, au CNRS, au CEA et à l'IFREMER. • Nombreux conventionnements internationaux avec des Universités étrangères • Pôles de compétitivité dont 2 labellisés ont émergé en région : "sciences et systèmes de l'énergie électrique" (pôle interrégional Centre Limousin) et "pôle cosmétique sciences de la beauté et du bien-être" (pôle interrégional Centre Haute-Normandie Ile-de-France). • Constitution d'un pôle de formation supérieur et de développement « automobile-véhicules roulants » en région Centre par l'Université d'Orléans. Sont associés le CNRS, le CETIM, le CEA, le Cressitt Industrie. Volonté d'élargir ce réseau à l'Université de Tours et aux écoles d'ingénieurs de Blois et Bourges. • 3 pôles de recherche et de transfert de technologie associent des chercheurs de Bourges et d'Orléans : « risques naturels », « Capteurs et automatismes » et « propulsion du futur » (constitue également un CNRT, il regroupe la fédération EPEE, le CNRS et des industriels). • Le CNRT « Microélectronique de puissance » associe l'Université de Tours, le CEA et la société ST Microelectronics. Il est associé au pôle de compétitivité "sciences et systèmes de l'énergie électrique". • Orléans Technopole Développement réunit les collectivités locales, l'Union des Entreprises du Loiret, la CCI, l'Université d'Orléans, le CHRO, le BRGM • Le STUDIUM créé par les organismes de recherche de la région Centre pour faire venir des chercheurs étrangers de haut niveau (le CESR s'interroge sur son devenir face au Centre de mobilité créé récemment par le PUCVL) • Centre Sciences : CCSTI (Orléans) • Association Biotechnocentre qui a pour objectif de susciter des collaborations inter-organismes. Elle associe les 2 universités, l'INRA, le CNRS, l'INSERM et des grandes entreprises. • Projet de PRES en cours réunissant les Universités d'Orléans, Tours, Poitiers, La Rochelle et Limoges <p>Le rapport s'attache également à pointer certains enjeux pour le développement de la recherche en région Centre (sachant que celle-ci a décidé d'élaborer un Schéma Régional de Développement Économique et Social qui intègre la problématique de la Recherche.</p> <p>Parmi ceux-ci on trouve le principe de mise en synergie des acteurs locaux et régionaux de la recherche mais aussi celui d'ouverture au-delà des limites de la région Centre</p> <p>(Rappelons que rassembler les énergies et faciliter les coopérations entre les acteurs de la recherche constitue l'une des grandes lignes du Pacte pour la recherche > création des PRES)</p>

Tableau 19 : La coopération en R&D du point de vue du CESR

(En page précédente)

Le rapport du CESR fait état de très nombreuses coopérations de tous types (inter-universités, inter-laboratoires, avec des organismes de recherche, etc.). Il témoigne ainsi d'une profusion et d'une diversité des collaborations que l'on rencontre dans le milieu de la recherche, d'autant que ce diagnostic ne prend évidemment pas en compte toutes les relations interpersonnelles entre chercheurs de différents laboratoires sur des projets ponctuels. Il est difficile avec une telle présentation d'appréhender ce que revêtent ces coopérations, leur contenu et leur intérêt réel. Toutefois, on peut déjà faire le constat que les coopérations correspondent à des échelles très variables. Si le Pôle Universités Centre Val de Loire renvoie clairement à notre échelle d'étude (l'axe Orléans – Blois – Tours), Blois constituant une antenne de l'Université de Tours, les autres échelles de collaboration mises en évidence sont souvent plus localisées (fédérations de laboratoires d'une même agglomération par exemple) ou au contraire plus étendues (échelle régionale, axe ligérien d'Orléans à Nantes pour l'Institut International Fleuves et Patrimoines, échelles interrégionales aussi pour le Cancéropôle, les pôles de compétitivité, le projet de PRES, parfois même échelle internationale). Valoriser les complémentarités et favoriser les coopérations fait partie des enjeux essentiels pointés par le CESR et de manière plus générale par les acteurs de la recherche, l'État, l'Europe, etc. Mais il s'agit pour cela de dégager parmi ces nombreuses coopérations, les plus porteuses (avec éventuellement une réflexion sur l'échelle / les échelles les plus pertinentes)

7 CONCLUSION

Les réflexions menées sur l'axe ligérien comme axe fonctionnel font état d'enjeux déterminants en matière d'aménagement du territoire. Nombre d'acteurs déplorent le manque de forte différenciation au sein de l'axe ligérien, qui pourrait produire une plus grande lisibilité des effets d'attraction/opposition, et par là, à une lecture plus aisée en matière de compétitivité, tant pour les entreprises que pour les collectivités. Les documents insistent sur des souhaits, sur un « territoire d'excellence patrimonial », mais souvent, restent dans le vague et évitent les aspects fonctionnels de la coopération. Les discours sont souvent englobants et n'insistent pas suffisamment sur les différences, et par là sur les complémentarités entre territoires de l'aire géographique, qui pourraient favoriser des processus coopératifs.

Ce premier rendu vise non seulement à rendre compte des enjeux qui ont été relevés par les études réalisées à l'initiative de l'Etat, mais aussi, à mettre en valeur les différentes « existences » de l'axe ligérien, soit en tant que tel, soit au travers des agglomérations les plus importantes, à différentes échelles. Nous avons proposé une lecture des « concepts » à l'œuvre dans différents types de documents, dont ceux préparant la mise en œuvre de SCoT.

Le choix d'interroger les documents relatifs à l'axe ligérien, aussi bien du point de vue des analyses géographiques, qu'au travers d'un certain nombre de documents d'urbanisme, s'est traduit par deux types de résultats. Le premier, d'ordre « cumulatif », est visible à la lecture du tableau général sur les études abordant l'axe ligérien. Le deuxième, croisé avec les entretiens menés jusqu'à présent, a permis de hiérarchiser des éléments forts et récurrents relevant d'enjeux de coopération, voire de coopération métropolitaine. On retrouve ces enjeux dans les démarches d'alliance amorcées par les villes dans le protocole de coopération signé le 29 novembre 2006. Une lecture de recherches menées en aménagement-urbanisme, croisée avec des recherches géographiques, permet de mieux cerner et spécifier les dynamiques multiples qui caractérisent cet axe.

Au-delà de cette première « mise à plat » qui confirme la prééminence dans les écrits et dans les discours des références faites à l'axe ligérien, la question est posée de la lisibilité à l'échelle européenne de cet axe, notamment au travers des informations produites par la DATAR sur le rayonnement des villes européennes, au travers des Emplois Métropolitains Supérieurs et du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique.

Si les objectifs de constitution d'actions de l'Etat en faveur de la coopération restent sensiblement les mêmes d'un point de vue thématique que ceux qui avaient été proposés par les études de 1999, ils doivent à présent s'articuler différemment du fait de l'avancée de l'intercommunalité, notamment avec les agglomérations, les agences d'urbanisme, pour ne citer que quelques-uns des acteurs concernés.

8 BIBLIOGRAPHIE

Cette bibliographie n'est pas exhaustive à ce jour.

8.1 Documents de l'État et des collectivités territoriales

Accord de coopération interrégionale Région Centre-Région Pays de la Loire, mars 2006

Corridor Ile-de-France Tours Poitiers. Evaluation des enjeux territoriaux. CETE Normandie Centre (Division ACT) pour la DRE Centre, 2003

Diagnostic de l'agglomération de Tours en régie DDE, 1999.

Diagnostic sur les enjeux de l'habitat de l'agglomération tourangelle, réalisée par Immobilier et Territoires Conseil, 2002

Diagnostic territorial régional, CPER Centre, mai 2006

Etude préparatoire au porter à connaissance du SCOT, Juliette LABRE, DESS Management des Territoires Urbains, 2003

L'axe ligérien, lieu stratégique de développement de la région Centre (Conseil Régional), 1999

Les flux interurbains de voyageurs liés aux agglomérations de Chartres, Orléans et Tours : partage modal train/voiture. Service Infrastructures et Analyse des Transports, novembre 2005

L'espace ligérien sous influence du bassin parisien. Rapport de synthèse. J.L. Husson, ECODEV Conseil, DRE Centre, 2 juin 1999

Les liens et relations de la métropole ligérienne Orléans-Blois-Tours avec l'ensemble de la Région Centre. Etude réalisée à la demande de la Préfecture de la Région Centre (SGAR). GUY TAIEB CONSEIL. 7 juillet 1999.

L'axe ligérien Orléans-Blois-Tours : quels domaines d'excellence pour une vocation nationale et internationale. Rapport d'étude. T.A.D. Agence, Juillet 1999.

Organisation du transport et de la logistique en région Centre. Rapport final Décembre 2004, Direction Régionale de l'équipement : CETE Normandie/Centre, Division Aménagement Construction, Transport.

PDU de l'agglomération tourangelle, 2003.

PASER de la Région Centre adopté le 18 Octobre 2004

Politiques d'habitat et démarches de labellisation en Val de Loire. Phase 1 : diagnostic de l'habitat en Val de Loire. Mission Val de Loire, Cycle d'Urbanisme de Sciences Po, Document Provisoire, Mars 2006.

Porter à connaissance du Schéma Directeur du Blaisois, 1999

Porté à connaissance du ScoT d'Orléans Val de Loire par la DDE, 2003

Référentiel territorial urbain :

- Portrait de l'aire urbaine de Tours (décembre 2001)
- Portrait de l'aire urbaine de Montargis (mars 2002)
- Portrait de l'aire urbaine de Dreux (février 2004)
- Portrait de l'aire urbaine de Bourges (Février 2005)
- Portrait de l'aire urbaine d'Orléans (Décembre 2002)

8.2 Les productions universitaires

Bock, E. , Carrière, J.P. , Rapport annexe au rapport intermédiaire du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, 2004.

Carrière, J.P. : Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport Potentials for Polycentric development in Europe.

Colloque des 13 et 14 octobre 2005 « Développement Durable : quel modèle de ville pour demain ? » , Angers.

Crozier, M. Friedberg, E., L'acteur et le système. Seuil, 1977

Damette, Félix et Scheibling, Jacques. La France, permanences et mutations. Carré géographie, Hachette, 1999.

Demazière, Ch. (2003) L'implication des pouvoirs publics locaux dans la production d'immobilier d'entreprise : le cas des centres d'appels dans deux agglomérations de taille moyenne, Orléans et Tours, *Géocarrefour*, vol. 78, n°4, pp. 363-373.

Demazière, Ch., Boutet, A. (2001), *La région Centre et ses villes. Armature urbaine, réseaux de villes et aménagement du territoire*, série Documents Sciences de la Ville, n°7, Tours, Université François Rabelais, Maison des Sciences de l'Homme « Villes et Territoires », 135p.

Demazière, Ch., Ménage, P. (2003) Les agglomérations moyennes françaises à l'heure des TIC et de la « nouvelle économie » : quelles stratégies de développement ?, in Charbonneau, F. Lewis, P., Manzagol, C. (eds), *Villes moyennes et mondialisation*, Montréal, Editions Trames, pp. 176-188.

Demazière, Ch., avec la collaboration de P. Ménage (2006) *France : Le rôle des acteurs locaux dans le développement économique des territoires, avec une focalisation sur les technopôles et pôles de compétitivité*, rapport intermédiaire pour le Korea Research Institute on Human Settlements, programme de recherche « The Korea's decentralisation trend and policy response towards balanced national development », 130p.

Demazière, Ch., Thibault, S. (2000), Tours et Orléans, quelle métropolisation ?, *Villes en parallèle*, numéro 30-31, pp. 229-248

Demazière, Ch. avec la collaboration de S. Thibault, D. Lucas, I. Bourdon, A. Boutet, A. Merour, P. Ménage « Politiques locales d'aménagement et de développement, services aux entreprises et centralité : analyse de trois agglomérations française ». PUCA, septembre 2002.

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Etude de l'axe ligérien : diagnostic et propositions, pour la DRE Centre, Avril 2004

Etude Stratégique de Coopération Interrégionale de l'Espace Atlantique, Rapport Final, Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes, novembre 2000.

Goubely, A.. L'élaboration du projet d'agglomération, premier pas vers une supracommunalité ?, Septembre 2006. Mémoire de recherche Master Villes et Territoires, Université de Tours.

Jeannot, G., Les métiers flous. Travail et action publique. Octares Editions, 2005.

Julien, P..Fonctions pour qualifier les grandes villes, – INSEE – Mars 2002

Leroy, S : La Région Centre en modèles, Mappemonde n°58, 2000

Les villes européennes : Analyse comparative - Céline Rozenblat, Patricia Cicille, 2002

Mirloup, J. (Dir.)Régions périmétropolitaines et métropolisation, Presses de l' Université d'Orléans, 2002

Mirloup, J. : Orléans, Eléments d'un système métropolitain. Mappemonde n° 68, 2002.

Motte, A. « Les agglomérations françaises face au défis métropolitain », Economica, sous presse.

Offner, J.M.« Villes et recomposition territoriale », in Réseaux et territoires, Significations croisées, L'Aube, Territoires, 1996, p. 222- 228

Pour un rayonnement européen des villes françaises : L'offre métropolitaine vue par les emplois métropolitains supérieurs – Lévêque, Maurel, Sénelet –
DATAR . FNAU – Octobre 2004

Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, 2003

Thibault, S., Demazière, Ch. (2002), Projets de territoire et observation des agglomérations, in « Lire les Territoires », MSH « Villes et Territoires », CNRS-UMS 1835, Université de Tours, coord. Par Yves JEAN et Christian CALENGE, 2002.

Vanier, M. « Ces territorialités qui se dessinent », Bibliothèque des territoires, ed. de l'Aube, Datar, 2002.

8.3 Table des figures et des illustrations

Tableau 1 : les préconisations faites par l'étude TAD en 1999.....	11
Tableau 2 : les préconisations faites par l'étude ECODEV en 1999.....	14
Tableau 3 : Éléments forts des études TAD et ECODEV	17
Tableau 4 : Les échelles concernées par les documents concernant l'aire ligérienne	20
Encadré 1 : Le dispositif régional du Centre et de la Loire Moyenne (Source : La France, le fait régional, Damette et Scheibling, 1999)	25
Schéma 1 et 2 : Structures et dynamiques spatiales de la Région Centre/ Modèle d'organisation de la Région Centre. Source : Leroy, Mappemonde, 2000.....	27
Tableau 5 : Les études concernant l'axe ligérien réalisées au sein de l'équipe	31
Carte 1 : Les migrations définitives entre les principales aires urbaines de la région Centre en 1990 (source : Demazière et Boutet, 2001	33
Carte 2 : Circulation des personnes en région Centre, tous modes confondus, en 1998 (source : Demazière et Boutet, 2001	34
Carte 3 : Le classement des villes européennes. Source : UMR ESPACE 2002	39
Carte 4 : Éléments de spécialisation dans la mise en réseau des villes. Source : UMR ESPACE 2002.....	41
Carte 5 : Niveau de rayonnement et pôles économiques.Source : UMR Espace 2002	41
Tableau 6 : Classification des emplois métropolitains supérieurs – Source : DATAR 2002	43
Carte 6 : Les Emplois Métropolitaines Supérieurs dans les aires urbaines françaises en 1999. Source : DATAR 2004	44
Tableau 7 : Les fonctions métropolitaines supérieures -Source : INSEE RGP 1999	44
Tableau 8 : les spécialisations des aires urbaines de Tours, Blois et Orléans dans les fonctions métropolitaines supérieures selon l'étude de l'AURH 2003.....	45
Carte 6 : Spécialisation et catégorisation des aires urbaines selon les fonctions métropolitaines. Source : AURH (Agence d'Urbanisme de la Région du Havre)	45
Tableau 9 : les spécialisations des aires Tours, Blois et Orléans dans les fonctions métropolitaines supérieures selon l'INSEE Spécialisation : la recherche dans les grandes villes, les fonctions industrielles dans les villes moyennes	45
Spécialisation : la recherche dans les grandes villes, les fonctions industrielles dans les villes moyennes.....	46
Tableau 10 : Comparaison de la prédominance des fonctions métropolitaines supérieures.....	46
Tableau 11 : Spécialisations dans les fonctions métropolitaines supérieures	46
Tableau 12 : Évolutions comparées des EMS	48
Encadré 2 : Définition des principaux termes et sigles utilisés par le rapport ORATE 1.1.1. -Source : Territoires 2030, DATAR, 2005.....	51
Carte 7 : Typologie des Functional Urban Areas Source : Rapport ORATE 1.1.1., 2003	51
Carte 8 : Vision spatiale de l'Espace Atlantique.Source : Schéma de Développement de l'Espace Atlantique.	52
Tableau 13 : les axes de coopérations interrégionales préconisées par les Régions en 2000 .Source : Rapport final de l'Etude Stratégiquede Coopération Interrégionale de l'Espace Atlantique, Novembre 2000	53
Tableau 14 : Indicateurs des deux ensembles urbain intermédiaires. Source : Annexes Française du SDEA, E. Bock, J.P. Carrière, 2005	56
Carte 9 : L'espace atlantique. Dynamiques démographiques et dynamiques d'échanges. Source : Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, novembre 2005).....	56
Schémas 3 et 4 : Les aspects et les processus du polycentrisme.....	60
Tableau 15 : Les concepts véhiculés au regard des caractéristiques et processus du polycentrisme	61

Tableau 16 : Les variations de dénomination de l'espace géographique d'Orléans à Tours.....	66
Carte 10 : La Loire patrimoine mondial de l'UNESCO : une vocation interrégionale ? Source : Site de la Préfecture de la Région Centre.....	67
Carte 11 : Le Bassin de la Loire Source : id.	67
Carte 12 : La situation géographique du Bassin de la Loire Source :id	67
Tableau 17 : PDU et DVA. Quels types de coopération ?	75
Tableau 18 : Éléments de coopération économique au sein des SCOT d'Orléans, Tours et Blois et du SRDES Centre.....	79
Tableau 19 : La coopération en R&D du point de vue du CESR	82

8.4 Annexes

TABLEAU SYNTHETIQUE DES ETUDES MENEES A L'ECHELLE DU VAL DE LOIRE

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/ maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Appréciations	Méthodes utilisées	Éléments réutilisables / exemplaires
Synthèse stratégique de l'axe d'Orléans - Tours	SGAR ou DRE ? par INNOTECH	Déc. 1991	Non transmis	?	?	?	?	?	Esquisse de propositions de stratégies de coopération.
Etude de l'axe ligérien : diagnostic et propositions.	DRE par étudiants de l'ENPC	Avril 1994	Orléans, Tours, Blois, Montargis	Réseaux de villes et coopération	Zones d'activités, projet Interloire, tourisme	Diagnostic et propositions de projets	<p>L'analyse est pertinente, dans la mesure où elle montre que le Val de Loire représente plus une succession de séquences ayant chacune des logiques propres en fonction des pôles autour desquels elles s'organisent, pour l'essentiel Tours et Orléans, Blois et à un moindre degré, Amboise. Aussi, l'étude pose la question : « le renforcement des logiques transversales sur lesquelles s'appuie la polarisation des espaces intermédiaires entre les principales villes ne serait-il pas un moyen de limiter ce phénomène de périurbanisation et de préserver l'originalité de la structure urbaine du Val de Loire ainsi que la qualité de vie qui y règne ? »</p> <p>La question de la complémentarité ou de la concurrence entre Orléans et Tours se pose dans la mesure où il est nécessaire de faire face à Paris, notamment en matière d'université – recherche.</p>	<p>Une analyse de l'espace de l'axe ligérien qui montre en quoi l'axe concentre les richesses, sans être pour autant homogène. Les indicateurs démographiques, l'analyse des migrations alternantes le montrent.</p> <p>Réalisation d'un diagnostic des réseaux de villes en Val de Loire, que les étudiants ont analysés à partir de l'exemple de la Randstadt Holland. La question de la concertation entre les villes est à poser de manière urgente.</p> <p>La trop grande similitude entre Tours et Orléans d'un point de vue fonctionnel explique qu'elles ne ressentent pas le besoin de coopérer</p> <p>Le rôle des agences départementales de développement (ADEL, ADELEC, ADIL) est souligné, ces agences pouvant fonctionner en coopération interdépartementale.</p>	<p>Migrations alternantes : comparaison de 1994 à aujourd'hui.</p> <p>Une liste des thèmes stratégiques de coopération : Développement local, plus précisément les zones d'activité ; le tourisme ; l'habitat ; les transports régionaux, notamment à partir du projet Interloire.</p> <p>Les deux axes d'actions proposés sont le tourisme et le renforcement d'un équilibre autour du bassin d'emploi d'Amboise. L'étude conseille de faire les réflexions à l'échelle de la commune.</p>

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/ maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Appréciations	Méthodes utilisées	Éléments réutilisables / exemplaires
L'espace ligérien sous influence du Bassin Parisien. Rapport de synthèse.	Maître d'ouvrage : DRE. Réalisation : ECODEV Conseil	Juin 1999	Orléans/Blois/ Tours/ Chinon	L'influence francilienne. (même si cette problématique ne structure pas véritablement l'ensemble du rapport, qui ressemble beaucoup à celui réalisé par le bureau d'études TAD.	Patrimoine/ coopération interrégionale/flux inter-agglomérations.	Diagnostic sur l'espace ligérien/ Analyse des synergies par thématique/ axes de travail.	<p>L'étude a été réalisée dans le contexte de préparation du CPER, à l'intention duquel les orientations et fiches-actions ont été réalisées.</p> <p>Elle pose des questions « d'indices de métropolisation ».</p> <p>La distinction entre flux matériels et immatériels est faite d'emblée, avec le constat d'une faible cohésion territoriale.</p> <p>Les axes de travail proposés se déclinent en quatre axes : environnement, fonction d'échange, bassin économique, savoir et innovation. Les pistes d'actions sont résumées dans un tableau synthétique.</p> <p>La carte OREAC « Région Centre 2015 » met en évidence la « technopole-jardin »</p> <p>Les relations de dépendance économique, qui pouvaient prévaloir depuis les années 60, ne se traduisent plus en terme hiérarchiques, mais dans un contexte plus diversifié et internationalisé.</p> <p>La définition de l'influence francilienne nous semble trop rapide, et limitée à des aspects économiques : elle est traitée en deux pages et ne permet pas de voir comment construire des recommandations de « coopérations interrégionales ».</p> <p>Néanmoins, cet état de fait peut être représentatif d'un ajustement de la commande, par manque de contenu à une réalité interrégionale.</p>	<p>L'analyse prend appui sur les apports de la métropole-jardin comme concept liminaire, et décrit en quoi les nouvelles problématiques territoriales et technopolitaines ont changé.</p> <p>La démarche consiste à rechercher des synergies internes à l'espace ligérien (système des échanges internes) et à montrer ensuite que l'influence parisienne est « tempérée » ; car Tours aussi bien qu'Orléans veulent se positionner à l'échelle internationale, de même qu'elles souhaitent rééquilibrer leurs relations avec Paris.</p>	<p>Une analyse de la Métropole-jardin qui est synthétique, qui a le mérite de montrer que l'accent de ce projet a été mis sur l'organisation du territoire plus que sur son mode de fonctionnement, et correspondait aussi à une vision très volontariste (d'après ECODEV) de maîtrise foncière...De fait, le projet de la Métropole-Jardin est peu visible et présuppose des conditions non explicitées.</p> <p>L'enquête qualitative auprès d'un échantillon de 15 entreprises permet de connaître leur perception de l'espace ligérien.</p> <p>Aussi, les auteurs pointent le patrimoine comme particulièrement fédérateur pour renforcer les relations entre les acteurs</p>

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/ maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Appréciations	Méthodes utilisées	Éléments réutilisables / exemplaires
L'aire ligérienne Orléans-Blois-Tours. Quels domaines d'excellence pour une vocation nationale et internationale	Maître d'ouvrage : SGAR. Réalisation : Territoires Aménagés Développement	Juillet 1999	Orléans/ Blois Tours/ Blois	Domaines d'excellence.	Construction régionale/ relations à l'Île de France/ positionnement territorial	Diagnostic/ axes stratégiques/ orientations	L'aire ligérienne est questionnée en tant que telle, car il y a un « déficit de convergence » entre les acteurs. Les axes stratégiques positionnent d'emblée les actions à mener à une échelle européenne. Pour cela, le manque en matière logistique est très parlant. Une approche qui reste peut-être trop centrée sur les aspects fonctionnels. Les « leviers » sont compris ici comme « leviers d'action envisageable », avec un tableau des critères d'appréciation de ces leviers et ce par fiche d'action. A chaque fiche était précisé le positionnement de l'État par rapport aux leviers d'action (Maîtrise d'ouvrage, accompagnement, incitation.)	A partir d'un questionnaire de la notion d'excellence, et de ses implications en termes fonctionnels, l'étude montre que l'aire ligérienne ne va pas de soi, et qu'elle n'est pas un territoire de référence opérationnel. Afin de déterminer les fonctionnalités d'excellence, 56 secteurs précis comparés sur 21 unités urbaines françaises ont été analysés ; de cette comparaison sont issus des indicateurs de situation de l'aire ligérienne. Les aires métropolitaines retenues l'ont été en fonction de leur référence métropolitaine, de leur notoriété reconnue, de leur situation dans le bassin parisien ou à ses franges.	Il est proposé de considérer l'aire ligérienne de façon déductive et non préalable : à quels objectifs d'excellence le concept d'aire ligérienne peut-il répondre ? Le parti pris est de considérer l'aire ligérienne comme une conséquence des projets stratégiques concernant les territoires qui la composent plutôt que comme la condition de leur expression. L'Etat doit se soucier de l'équilibre entre le projet national et le projet régional, sachant que d'après les auteurs, créer de la convergence, c'est créer de la stratégie. Le tableau « des enjeux aux orientations » est à réutiliser ; aussi, les leviers d'action sont souvent précis, et mériteraient d'être remis en perspective dans le contexte de la décentralisation. Des tableaux comparatifs entre unités urbaines à l'échelle nationale utiles pour une approche diachronique.
Corridor Île-de-France Tours Poitiers. Évaluation des enjeux territoriaux.	Maître d'ouvrage : DRE Centre. Réalisation : CETE Normandie Centre	2003	Bassin Parisien dont : Tours, Orléans, Blois, Poitiers, Chartres.	Construction d'un Bassin parisien polycentrique. Construction métropolitaine.	Coopération Orléans - Tours. Enjeux d'aménagement.	Rapport.			

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/ maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Appréciations	Méthodes utilisées	Éléments réutilisables / exemplaires
Les liens et relations de la métropole ligérienne Orléans-Blois-Tours avec l'ensemble de la Région Centre.	Maître d'ouvrage : SGAR. Réalisation : GUY TAIEB Conseil.	Juillet 1999.	Orléans/ Blois/ Tours ; mais de nombreux résultats concernent toutes les aires urbaines de la région Centre.	L'axe ligérien comme élément de stratégie d'aménagement.	Les politiques publiques visant à intégrer cet axe dans le développement de l'ensemble de la Région.	Diagnostic quantitatif/ qualitatif/ propositions d'orientation s.	<p>Les entretiens ont été peu nombreux pour aborder la réalité des échanges entre Orléans, Blois et Tours, mais présentent pour nous l'avantage d'être assez représentatifs du point de vue de l'Etat (Beaucoup en DRE notamment).</p> <p>En synthèse, une des premières conclusions parle de l'aire ligérienne comme l'une des aires urbaines considérées comme étant en périphérie de l'Île de France.</p> <p>La définition d'Axe ligérien est un peu rapide : « On entend par Axe ligérien ou Métropole ligérienne ou Aire ligérienne, les espaces (agglomérations, Aires Urbaines, Bassins d'emplois) animés par les villes d'Orléans, Blois, Amboise et Tours.</p> <p>Les orientations d'actions à mener pour améliorer les relations métropole ligérienne / reste de la région sont représentatives de la volonté de l'État, et partent de deux principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> On ne peut assurer un développement régional pérenne sans un renforcement significatif de l'espace ligérien Le renforcement de l'axe ligérien ne peut s'envisager sur le long terme dans une région dévitalisée. 	<p>L'étude donne un cadrage général de l'étude des liens et relations de la métropole avec la région Centre.</p> <p>Une analyse multicritères (thèmes d'emploi, de population, de précarité et d'habitat) propose un classement des aires urbaines. L'approche qualitative consiste en une synthèse des entretiens, et en l'exploitation des comptes-rendus des forums régionaux.</p> <p>La dernière partie propose des orientations possibles, au titre du CPER :</p> <ul style="list-style-type: none"> Hiérarchisation dans le soutien financier des interventions touchant les aires urbaines qui unissent tout ou partie de l'axe ligérien La valorisation des atouts de chacune des aires urbaines en fonction de leurs spécificités Le renforcement des échanges par la réduction des handicaps liée aux distances et par la promotion et l'animation des coopérations. 	<p>De nombreuses cartes sont réutilisables.. Des résultats intéressants peuvent être pris en compte, notamment en nombre d'échanges téléphoniques entre les aires urbaines (malheureusement difficilement réactualisables par l'utilisation massive du téléphone portable).</p> <p>A relever, le tableau de synthèse de la représentation des échanges entre les 19 aires urbaines (Orléans en premier, puis Tours, puis Blois.), puis la carte des relations entre les aires urbaines de la région Centre, qui met en évidence de très fortes relations entre Tours et Amboise, Tours et Orléans, Blois et Vendôme, Blois et Orléans.</p> <p>Le compte-rendu des forums régionaux organisés par la région Centre de novembre 1998 à février 1999 pourrait être relu avant la journée prospective.</p>

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/ maître d'œuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'étude.	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Appréciations	Méthodes utilisées	Éléments réutilisables / exemplaires
Politiques d'Habitat et démarches de labellisation en val de Loire. Phase 1	Maître d'ouvrage : Mission Val de Loire. Réalisation : Master Science Po	Mars 2006	Angers/ Saumur/Chinon/Tours/ Amboise/ Blois/ Orléans	Habitat/logement/orientations politiques d'habitat/étalement urbain	Patrimoine environnement	Diagnostic quantitatif, qualitatif et cartographié	La thématique habitat est largement dépassée ; par ailleurs, son importance pour la problématique de coopération métropolitaine est entérinée par les préconisations de Guy TAIEB dans son études de 1999 sur les relations d'Orléans, Blois, Tours avec l'ensemble de la Région Centre. L'axe ligérien est qualifié de « polarisant » à propos du développement de l'habitat. Cependant, les auteurs soulignent le manque de réflexion qualitative à long terme, ainsi que des coopérations inégales entre acteurs. L'étalement urbain ne peut être contrôlé de manière efficace en ces termes. Ce manque de communication entre acteurs a pour conséquence un essoufflement de la dynamique d'un développement ligérien spécifique.	A partir d'une analyse statistique de l'habitat (Analyse démographique/ pression foncière, offre logement), l'étude traite de la signification d'habiter en Val de Loire (quel patrimoine bâti, grands paysages, rapport au développement de l'axe fluvial, périmètre UNESCO...) puis de la politique de l'habitat (quels objectifs se donnent les acteurs dans les différentes zones démographiques, quels lacunes dans les politiques locales ; La place des documents d'urbanisme type SCOT, le rôle de collectivités type Pays est interrogé. Les tendances actuelles seraient celles d'une politique de logement plus qu'une politique d'habitat)	Une bibliographie très organisée ; les annexes sont utiles, notamment le tableau des opérations intéressantes en Val de Loire + tableau des éléments à prendre en compte pour une démarche d'excellence (en fonction de la situation au sein de l'agglomération etc)...
L'axe ligérien, lieu stratégique de développement de la région Centre	Conseil régional	1999	Orléans/Tours//Blois/Montargis/	Développement territorial					
Les flux interurbains de voyageurs liés aux agglomérations de Chartres, Orléans et Tours. Partage modal train/voiture.	Réalisation : DRE Centre, service Infrastructures et Analyse des Transports	Nov. 2005.	Orléans, Chartres, Tours	Les transports de voyageurs au départ et à destination des trois aires urbaines considérées.	Transport collectif.	Étude visant à actualiser la connaissance sur la mobilité régionale.	Les auteurs sont partie d'une base de partage modal train-voiture à partir d'une définition de l'aire d'attractivité large des gares. Le problème d'actualisation des données pour Tours est crucial, notamment pour ce qui concerne les flux de voyageurs entre Paris et Tours.	Enquêtes-cordons et données du trafic ferroviaire SNCF	Les cartes sont intéressantes mais temporairement non cohérentes (date de recueil des données).

Intitulé de l'étude	Maître d'ouvrage/maître d'oeuvre	Date de réalisation	Agglomérations concernées par l'axe ligérien/agglomérations associées	Thématique centrales	Thématiques secondaires	Type d'étude	Commentaires
Politiques locales d'aménagement et de développement, services aux entreprises et centralité : analyse de trois agglomérations françaises	Maître d'ouvrage : PUCA. Réalisation Université de Tours (Ch. Demazière avec la collaboration de S. Thibault, D. Lucas, I. Bourdon, A. Boutet, A. Merour, P. Ménage)	Rendu final en septembre 2002	Tours/ Orléans/ Nantes	Services aux entreprises/ politiques locales/aménagement de l'espace/ développement/intercommunalité	Centralité des quartiers ou parcs tertiaires (Nantes, Tours)	Diagnostic quantitatif et qualitatif du développement des services aux entreprises dans deux agglomérations intermédiaires et une métropolitaine	Analyse des acteurs publics du développement tertiaire et de leurs stratégies à Orléans et Tours. Analyse des caractéristiques économiques de la Région Centre (poids des décentralisations industrielles, importance de la sous-traitance, proximité de l'Île-de-France pour les services rares).
La région Centre et ses villes. Armature urbaine, réseaux de villes et aménagement du territoire, série Documents Sciences de la Ville, n°7	Maître d'ouvrage : Université François Rabelais, Maison des Sciences de l'Homme « Villes et Territoires » Réalisation : Ch. Demazière, A. Boutet.	Janvier 2001	Tours/ Blois/ Orléans/ Chartres/ Montargis/ Dreux/ Bouges/ Vierzon/ Châteauroux	Armature urbaine/ Migrations/ Développement économique/ Politiques d'aménagement du territoire		Diagnostic quantitatif et qualitatif des échanges entre les principales aires urbaines de la région Centre.	Le diagnostic est daté, puisque basé sur des données du RGP 1990. Analyse de l'histoire des politiques de structuration de l'espace régional par l'Etat et le Conseil Régional
L'élaboration du projet d'agglomération, premier pas vers une supracommunalité ?	Maître d'ouvrage : Université François Rabelais, Département Aménagement et UMR CITERES Réalisation : A. Goubely.	Septembre 2006	Orléans/ Tours/ Angers/ Clermont Ferrand/ Grenoble/ Aix-en Provence	Projet d'agglomération/ Intercommunalité/		Analyse des projets d'agglomération en tant que documents et processus participant de la définition d'une stratégie intercommunale	Ce travail permet de mettre en perspective les démarches intercommunales des agglomérations d'Orléans et Tours. A Orléans, le projet d'agglomération s'apparente à un projet de mandat, tandis qu'à Tours il s'agit d'un document technique, permettant la contractualisation avec la Région Centre. Dans les deux cas, et en regard d'autres agglomérations, la dimension stratégique paraît faible et l'ouverture sur d'autres territoires n'est pas envisagée.
France : Le rôle des acteurs locaux dans le développement économique et scientifique des territoires, des technopôles aux pôles de compétitivité	Maître d'ouvrage : Korea Research Institute for Human Settlements Réalisation : Ch. Demazière, avec la collaboration de P. Ménage.	Septembre 2006		Pôles de compétitivité, recherche, politiques locales d'innovation		Analyse de politiques publiques à différents niveaux spatiaux	Permet de définir les rôles des acteurs locaux (collectivités, entreprises, universités) dans la mise en œuvre des pôles, en regard de l'action de l'Etat et des expériences en France