Université Paul-Valéry Montpellier III

UFR 3 – Département Géographie et Aménagement

Master Mention

Développement durable et aménagement

Spécialité à finalité professionnelle

« Urbanisme et projets de territoire »

LE FAIT METROPOLITAIN, REGARD INVERSÉ

LA METROPOLISATION PERÇUE PAR L'ARRIERE-PAYS

CAS D'ETUDE DE MONTPELLIER ET SON ARRIERE-PAYS.

Carole CUENOT

MASTER 2

Alexandre BRUN

Université Paul-Valéry Montpellier III

Frédérique MOZER

Fondation Abbé Pierre Agence régionale Montpellier

Rendu le 7 juin 2016

SOMMAIRE

LE FAIT METROPOLITAIN, REGARD INVERSÉ

I. L'arrière-pays et la métropole, construction d'un système. 10
1. Comment Montpellier est-elle passée d'une ville-centre à une métropole ?..... 10
a) De la ville-centre à la métropole 10
b) Montpellier, une métropole imparfaite 14
2. L'arrière-pays : Histoire, évolution, divergences internes 19
a) L'arrière-pays : entre ruralité et périurbanité 19
b) De la prospérité au déclin..... 23
c) Divergences structurelles entre villes : analyse comparative de Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault 29
d) Le bilan aujourd'hui : ressenti des habitants..... 31
Synthèse intermédiaire : Montpellier et son arrière-pays, deux mondes différents

II. L'arrière-pays est-il et se voit-il comme une périphérie ? 34
1. L'arrière-pays : l'ignorance de la métropole..... 34
a) Des pratiques de vie qui se veulent autonomes..... 34
b) Une stratégie politique d'autonomie 37
2. Pourtant, une influence de Montpellier bien réelle..... 42
a) Départ des jeunes diplômés vers la métropole : un vieillissement de la population et un appauvrissement professionnel 42
b) Une influence économique..... 48
Synthèse intermédiaire : l'arrière-pays, une autonomie relative

III. Quel devenir économique pour l'arrière-pays ? Hypothèses de développement .. 54
1. Hypothèse 1 : l'économie résidentielle 54
a) L'économie résidentielle, analyse du système : la théorie de la base (par l'économiste Keynes) 54
b) La théorie de la base inversée : limite de l'économie résidentielle..... 56
2. Hypothèse 2 : Rompre avec l'envie d'un renouveau économique ; faire du déclin une opportunité..... 57
a) Accepter le déclin des territoires ruraux 57
b) Les solutions mises en place en Allemagne et en Suisse 59
c) Autres éléments de réponse : l'écologie, la culture, la solidarité territoriale..... 61
3. Hypothèses 3 : anticiper le desserrement de Montpellier, cas d'étude d'autres métropoles françaises (Lyon, Nice, Paris) 62
a) Le desserrement industriel de Lyon et Villeurbanne vers les périphéries : l'exemple d'un desserrement à grande échelle 62
b) Le cas de Nice et son arrière-pays : une situation (presque) similaire à Montpellier 64
c) Le cas de Paris : le desserrement en banlieue des plates-formes logistiques 66

Je tiens tout d'abord à remercier Frédérique Mozer, directrice de l'agence régionale de la Fondation Abbé Pierre, Guy Marion, chargé de mission dans cette même agence, et Agnès Favret, responsable administrative, pour leurs conseils, leur soutien, et pour m'avoir permis de travailler de manière autonome dès les premiers jours de stage.

Je remercie également mon tuteur pédagogique, Alexandre Brun, pour le suivi, l'implication dans ce travail et la rigueur qui permet d'aller plus loin dans l'approfondissement et l'analyse.

Je remercie enfin les autres collaborateurs de la Fondation pour leur soutien et leur bonne humeur.

Avant-propos, contexte du stage

Ce mémoire s'inscrit dans la formation du Master deuxième année, mention Développement Durable et Aménagement spécialité Urbanisme et projet de territoire. Il a été réalisé en parallèle au stage en entreprise. Ce stage s'échelonne sur une période de six mois durant laquelle une ou plusieurs missions sont confiées à l'étudiant.

Mon stage s'effectue à Montpellier dans l'agence régionale de la Fondation Abbé Pierre. Reconnue d'utilité publique en 1992, et faisant partie du Mouvement Emmaüs France, la Fondation Abbé Pierre poursuit l'objectif principal d'assurer un logement décent pour tous. D'une manière concrète, elle accueille et oriente les personnes en difficultés (via des plateformes d'accès aux droits, des Boutiques Solidarités, des Pensions de Famille…), elle participe au débat public en interpellant la puissance publique mais également le citoyen, elle se positionne en experte avec des études annuelles nationales et régionales sur le mal-logement, et elle soutient financièrement des projets portés par des associations. Dans un souci de ne pas restreindre son champs d'intervention au logement seul, la Fondation s'applique à faire des connexions entre le mal-logement et ses différentes causes et conséquences (l'emploi, la santé, l'âge, la zone géographique…). La fondation se répartit en neuf agences régionales.

A l'agence régionale Languedoc-Roussillon les fonds perçus sont redistribués selon quatre axes d'intervention :

- L'accès aux droits pour tous afin de mieux informer les personnes en situation précaire de leurs droits et les aider dans leurs démarches ;
- La lutte contre l'habitat indigne et l'appui à la production de logements conventionnés (opération de rénovation par exemple)
- L'accompagnement des habitants de copropriétés dégradées (quand il s'agit de petites copropriétés, moins de 10 logements)
- La réflexion sur le mieux-vivre ensemble et habiter autrement.

Ma mission durant le stage est la finalisation d'un programme de recherche porté conjointement entre la Fondation Abbé Pierre et le CNRS : « Mutations en Languedoc, analyse socio-spatiale du mal-logement ». Ce programme s'échelonne sur une durée de deux ans (2015/2017), et cherche à analyse d'une part le lien entre la métropole Montpelliéraine et sa périphérie, et notamment son *arrière-pays* ; et d'autre part comprendre comment et

pourquoi se traduit le mal-logement dans ces zones rurales. Dans un souci de faisabilité temporelle et technique, trois villes ont été prises comme terrain de recherche : Bédarieux, Lodève et Clermont l'Hérault, ces villes étant les bourgs les plus importants dans l'arrière-pays.

Les objectifs du programme sont multiples :

- A l'échelle du Grand Territoire, comprendre les relations entre villes pour comprendre leur (inter)dépendance;
- Analyser les trajectoires des communes étudiées pour comprendre leur fonctionnement ;
- A l'échelle de la ville, comprendre comment se traduit le mal-logement de manière concrète.
- Face à un constat, proposer des solutions sous forme de microprogrammes. Ces microprogrammes seront exemplaires, reproductibles et formeront une cohérence d'ensemble reconnectant les échelles, du site au grand territoire.
- Interpeller les acteurs locaux et transmettre les résultats comme outil de compréhension et d'aide à la décision.

Le présent mémoire souhaite approfondir la partie du diagnostic concernant la relation entre l'arrière-pays et la métropole, mais en changeant le regard, et en se positionnant depuis l'arrière-pays. La question n'est plus *Comment Montpellier intègre-t-elle sa périphérie* ? Mais *L'arrière-pays est-il et se voit-il comme une périphérie* ?

Les outils nécessaires pour répondre à cette question sont de trois ordres. Comme socle de connaissances, il s'agira de s'appuyer sur un état de l'art et une base de littérature scientifique pour comprendre d'une part la relation entre un centre et sa périphérie ; d'autre part le processus de métropolisation ; et enfin l'évolution des espaces ruraux aujourd'hui. Le deuxième outil sera la cartographie afin d'avoir une lecture simplifiée, synthétisée, et spatialisée, la carte étant le premier outil de démonstration. Enfin, le dernier outil sera l'entretien auprès des acteurs locaux, pour parfaire les données « froides » et comprendre les trajectoires de manière plus subjectives, par l'expérience, le ressenti et l'approche de ces acteurs.

INTRODUCTION

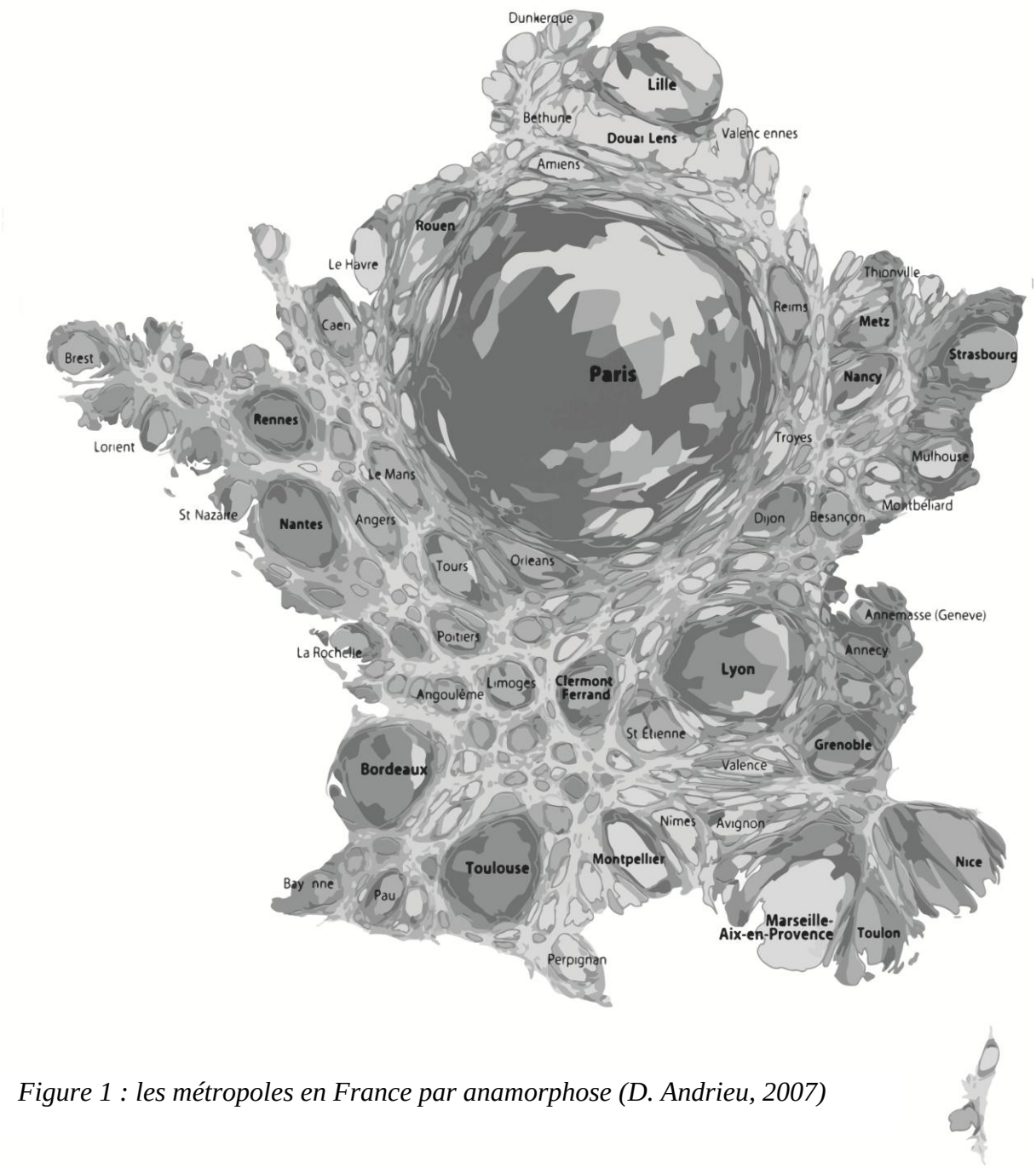

Figure 1 : les métropoles en France par anamorphose (D. Andrieu, 2007)

Le poids économique et démographique des métropoles est une réalité en France. Depuis les années 1990 et particulièrement depuis la crise de 2008, la croissance provient des métropoles (Veltz, 2015). De 2008 à 2012 ce sont les métropoles qui enregistrent les seuls soldes positifs dans le domaine de l'emploi salarié. Les métropoles attirent toujours plus de nouvelles populations, et ce malgré la croissance exponentielle des relations par Internet (Veltz, 2015). La carte par anamorphose ci-dessus traduit ce poids dans le contexte national.

Le législateur conforte leur statut en janvier 2014 via la loi MAPTAM qui vise à la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et à l'Affirmation des Métropoles. Désormais, les agglomérations de plus de 400 000 habitants bénéficient d'un nouveau statut afin d'être plus compétentes en matière de développement économique, d'innovation, de transition énergétique et de politique de la ville.

Mais si ce statut est conforté et non crée, c'est parce que les métropoles ont un poids en France qu'il ne convient plus d'ignorer. Etymologiquement « ville-mère », elles sont les grandes villes au centre des flux – de décision, d'informations, de capitaux et de personnes – la logique de flux prévalant aujourd'hui sur celle de proximité. La reconnaissance des métropoles est donc la reconnaissance d'un processus entériné depuis déjà quelques décennies. Plus qu'un changement d'appellation, le statut de métropole implique de nouvelles compétences et suppose un rang et une capacité économique plus importante. La métropole génère. La métropole attire.

Reste que les métropoles ne sont pas les seules villes en France, elles irriguent un réseau de villes petites et moyennes gravitant autour d'elles. Si ces villes sont transparentes dans une réalité économique nationale, elles ne le sont pas dans la réalité géographique, sociale et territoriale. Les petites villes mais surtout les villes moyennes ont un rôle clef à jouer en étant elles-mêmes des moteurs pour leur aire d'influence.

C'est précisément l'objet de ce mémoire ; comprendre les relations entre les villes petites et moyennes de la périphérie (arrière-pays dans certains cas[1]), et les métropoles. Parce que si les géographes étudient de près le processus de métropolisation (peut-on même parler de mode ?) et son impact sur la périphérie, l'approche est moins couramment inversée. Et si, pour une fois, nous considérions que le fait métropolitain dépende du point de vue, comment serait-il perçu par la périphérie ? Ces mutations, ces changements, ont-ils un réel impact sur la vie, les pratiques, les représentations des habitants de l'arrière-pays ? Se sentent-ils concernés ? Dans quelle mesure ?

Le sujet présente alors tout son intérêt : entre théorie universitaire, politique et changements institutionnels, pratiques de vie quotidienne, quel est le lien ? Si la réflexion questionne à nouveau la relation centre/périphérie au regard du processus de métropolisation, il s'agit tout autant de déconstruire une lecture du territoire, celle qui consiste à dire que les périphéries

[1] La notion d'arrière-pays, plus spécifique que celle de périphérie, se définit comme étant l'intérieur d'une région, par opposition à la côte et au bord de la mer (Dictionnaire Larousse en ligne).

sont forcément en marge et dépendantes, pour en rechercher une autre, moins unanime et plus près des réalités sociales.

Le choix de Montpellier comme cas d'étude résulte d'une série d'arguments qui font d'elle la candidate adéquate pour l'exercice. Depuis toujours, Montpellier entretient en effet une rupture avec son arrière-pays. La singularité géographique en est surement la première cause. A L'inverse de Lyon qui s'organise le long d'un couloir, Montpellier se distingue de son arrière-pays par une différence géographique : la « ville-mère » se situe en plaine littorale tandis que progressivement l'arrière-pays se dessine autour des montagnes (premiers contreforts des Cévennes, Plateau du Larzac).

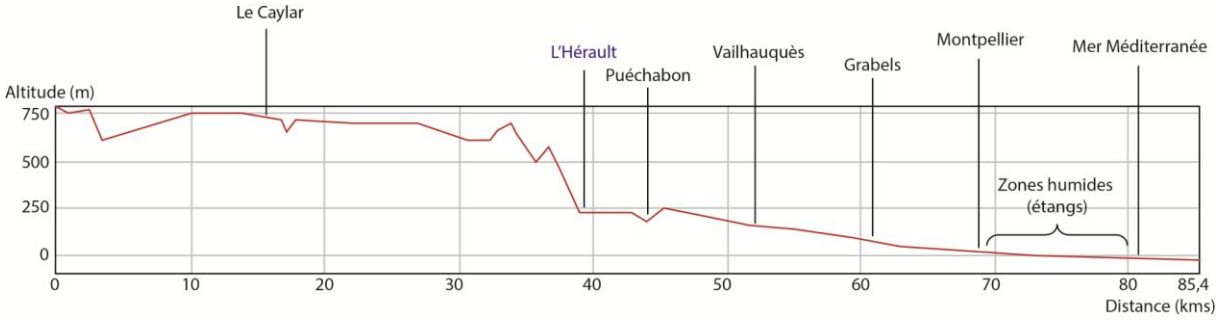

Figure 2 : coupe topographique (C. CUENOT, 2016)

Les conflits sont également d'ordres culturels et religieux, avec une dualité forte entre catholiques et protestants. Enfin, si Montpellier est bel et bien une métropole, son poids démographique n'est cependant pas suffisant pour aspirer en son sein tous les territoires qui l'entourent, comme le font Paris, Lyon ou encore Toulouse. Cet entre-deux est donc également propice à la « concurrence », tout proportion gardée, entre elle et les villes moyennes que composent sa périphérie (Lunel, Nîmes, Clermont l'Hérault, Sète).

Le présent mémoire aura pour cadre géographique l'arrière-pays montpelliérain, et plus particulièrement les villes de Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault. La méthode adoptée sera hypothético-déductive et partira de l'hypothèse suivante : l'arrière-pays est autonome face à Montpellier, mais cette autonomie a des limites. Il s'agira de démontrer lesquelles.

Dans une première partie, le système Montpellier/arrière-pays sera décomposé et chaque espace analysé séparément. Comment Montpellier est-elle devenue ville-centre et quelles ont été les trajectoires des villes de l'arrière-pays ? Par ailleurs, la relation d'une ville-centre avec sa périphérie sera inévitablement abordée, afin de comprendre de manière théorique quels liens la métropole entretient avec son arrière-pays.

Mais cette construction théorique est-elle réaliste ? C'est l'objet de la deuxième partie, qui rendra compte du dialogue – de sourd ? – entre Métropole et arrière-pays. Fondamentalement, l'arrière-pays est-il une périphérie ? Se voit-il comme tel ?

Dans un contexte en mutation, il sera alors opportun de mener des hypothèses de développement futur concernant l'arrière-pays. L'objet de la dernière partie sera alors la construction de trois hypothèses, se basant sur les réponses apportées ailleurs (Allemagne, Suisse, Nice, Lyon et Paris).

I. L'arrière-pays et la métropole, construction d'un système.

1. Comment Montpellier est-elle passée d'une ville-centre à une métropole ?

D'une ville en concurrence avec Nîmes ou Béziers, à une capitale régionale affirmée, et aujourd'hui à une métropole incontestée, le parcours de Montpellier est singulier. Sa croissance, rapide, a également eu la caractéristique d'être centralisante (Ourliac, 2001). Pourtant, malgré ce rayonnement, la ville a des lacunes qui peuvent amener à débattre sur ce statut récent de métropole. Mais avant de comprendre quelle est la trajectoire de la ville-centre, il convient de marquer une pause sur le fait qu'elle soit une ville-centre. Or, s'il y a *ville-centre*, il y a nécessairement *périphérie* et *interactions*. L'objet de la partie suivante sera de comprendre comment se forme le système centre/périphérie en géographie, de comprendre si la périphérie peut être autonome vis-à-vis de son centre, si le centre est géographiquement immuable, ou encore la nature et l'équilibre des interactions entre les deux. Montpellier et son arrière-pays, malgré leurs spécificités et leurs trajectoires, incomparables à aucune autre ville en France, évoluent néanmoins dans un système commun à toutes les villes.

a) De la ville-centre à la métropole

Approche conceptuelle centre/ périphérie : le point de départ

Les rapports entre villes renvoient à une notion clef en géographie, celle de centre/périphérie. Toutefois, si ce concept est une des bases en géographie, il n'est pas seulement du ressort de cette discipline. En effet, l'Histoire, la sociologie, l'économie, l'éthologie, la psychologie s'en sont également emparées avant la géographie (Saunier, 2001). Les premiers travaux sur l'étude de ce concept dans le domaine de la géographie renvoient aux géographes Immanuel Wallerstein et surtout Fernand Braudel, au travers notamment de « La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philipe II » (1949). D'autres ouvrages clefs rendent compte des travaux relatifs à ce concept : « Paris ou le désert français » (Jean-François Gravier, 1947), « Dictionnaire de la géographie » (Yves Lacoste, 2003) ou « Géographie du sous-développement (Yves Lacoste, 1965) (Saunier, 2001).

Dès l'instant où les géographes étudient ce rapport, plusieurs éléments majeurs sont évoqués : le premier réside dans la relation déséquilibrée entre le centre et sa périphérie. En effet, la périphérie se trouve toujours en état de domination par rapport au centre ; une domination

militaire, politique ou juridique (Saunier, 2001). Christian Grataloup, géographe spécialiste de géohistoire, propose une relation basée non plus sur la domination, mais sur la présence *d'inégalités* dans les échanges (flux de personnes, de marchandises, de capitaux, d'informations, de décisions et donc de pouvoir).

Fondamentalement déséquilibrés, ce sont ces flux qui sont à l'origine des inégalités. (Grataloup, 2004). En revanche, inégalité ne veut pas dire injustice (Bret, 2008). Toute inégalité n'est pas une injustice, dans le sens où l'inégalité traduit un manque de constance tandis que l'injustice un manque d'équité. Ainsi, il y a injustice quand le centre « exploite sa périphérie sans en diffuser le développement » (Bret, 2008, p3). A l'inverse, « si le centre joue un rôle de pôle de développement et entraîne sa périphérie dans une dynamique de développement qui profite aux habitants de cette dernière, la configuration géographique, bien qu'inégalitaire, peut être qualifiée de juste » (Bret, 2008, p3). En somme, la relation entre un centre et sa périphérie, quelles que soient leurs spécificités et leurs trajectoires, renvoie toujours à un état de domination. Le centre est supérieur en étant plus influent sur sa périphérie que la périphérie sur lui. Les échanges entre eux sont donc *inégaux*. En revanche, le système peut fonctionner sur ce principe, si l'inégalité ne se traduit pas en injustice, auquel cas le système ne serait alors plus viable.

Dans le cas de l'étude, Montpellier redistribue-t-elle les fruits de sa richesse de manière équitable avec son arrière-pays ? La relation entre les deux est-elle seulement inégale ou injuste ? Sur le plan économique par exemple, on peut estimer la richesse également répartie si l'arrière-pays bénéficie des emplois offerts par la ville-centre. Nous verrons dans une deuxième partie que cette richesse bénéficie bien à l'arrière-pays, sans pour autant l'être de manière égale partout.

Par ailleurs, si le centre est indiscutablement dominant par rapport à sa périphérie, la périphérie peut néanmoins tirer profit de sa situation et être autonome. Cette approche était déjà suggérée par Raymond Aron en 1984 qui critiquait le modèle trop simple selon lui d'une – ou plusieurs – périphéries en dépendance du centre. Les interrelations entre centre et périphérie étaient selon lui beaucoup plus complexes et la périphérie faisait preuve de plus d'autonomie que selon la première définition trop réductrice. En effet, les périphéries fonctionnement aussi selon des logiques de marché qui leur sont propres (Saunier, 2001). Le

système peut être dynamique et la périphérie tirer profit de sa situation, notamment de sa position de contact avec le système extérieur (Grataloup, 2004).

Dans le cas de l'arrière-pays Montpelliérain, cette situation se révèle exacte, avec des villes moyennes centralisatrices qui rompent la dépendance à Montpellier. Dans une moindre mesure, Clermont l'Hérault offre des emplois de service qui lui confère une certaine autonomie par rapport à Montpellier. D'autre part, l'arrière-pays est également sous l'influence d'autres villes-centre, comme Béziers notamment (Bédarieux étant davantage rattachée à Béziers qu'à Montpellier).

En outre, ces deux espaces ne sont pas figés mais évoluent, sont dynamiques et changeants. On parle ainsi de la notion de « semi-périphérie » pour désigner un centre devenant périphérie d'un autre (Wallerstein, cité par Saunier, 2001). Tout n'est que question d'échelles, et le système de centre et de périphérie s'observe à toutes les échelles : de la ville jusqu'au système-monde. Tout espace peut ainsi être à la fois centre et périphérie, à condition de ne pas banaliser la catégorisation de ces espaces par simple différenciation spatiale, mais de prendre en compte leur relation basée sur l'inégalité (Grataloup, 2004). Il existe donc dans l'arrière-pays, périphérie de Montpellier, des centres qui ont eux-mêmes des périphéries. Ces sont les villes moyennes de Lodève, Clermont l'Hérault et Bédarieux.

Enfin, le centre et la périphérie, malgré leurs divergences, font partie d'un seul et même objet (confirmé étymologiquement par les mots « Kentron » et « periferia » en grec qui signifient centre du cercle et circonférence). Par ailleurs, et par conséquent, les deux sont liés à un objet historique, et si cet objet vient à changer, les espaces de centre et de périphérie seront eux aussi à reconsidérer (Saunier, 2001). Autre réflexion, et toujours dans la vision géométrique du concept, le centre fait référence à un point unique tandis que la périphérie (la circonférence) se compose elle d'un ensemble de points. Le centre serait donc historiquement une unité tandis que sa périphérie une diversité ? La périphérie se démarquerait-elle de son centre, malgré leur attachement au même objet, par ses différences ? (saunier, 2001).

Pour synthétiser, si chaque ville est spécifique, à sa propre histoire et sa propre trajectoire, elles répondent néanmoins toutes à des invariants concernant leur relation à la périphérie :

- Un rapport de domination du centre, qui se traduit par une inégalité dans les échanges. Ce rapport est viable si l'inégalité ne devient pas injustice.
- Une périphérie qui peut tirer profit de sa situation, et notamment de sa position de contact avec les périphéries d'autres centres ;

- Une périphérie qui, selon les échelles, peut elle-même se décliner en plusieurs sous-systèmes centre/périphérie.

Le processus de métropolisation

Dans le cas de l'étude de Montpellier, la ville-centre est ici une métropole. Quelle différence y a-t-il entre une ville-centre et une métropole ? Comment passe-t-on de l'un à l'autre ? La relation avec la périphérie en est-elle changée ?

Tout commence avec une ville-centre qui concentre les hommes, leurs activités, les capitaux, les biens matériels et immatériels (S. Leroy, 2000). Le processus de métropolisation (processus car il s'agit d'un enchainement lent de phénomènes aboutissant à un résultat) tend, à l'inverse d'une ville-centre, à penser les villes selon une logique de réseaux et plus seulement selon une logique géographique. C'est là le premier point fondamental au principe de métropole : la mise en réseau. Ainsi, des villes et villages de plus en plus éloignés entrent dans l'aire de fonctionnement de la métropole. La métropole est alors apparentée à un nœud, le « point d'articulation d'un grand nombre de réseaux », qui mobilise et redistribue les flux (Gaschet, 2002, p53). Le rôle de centralité de la métropole est alors moins géographique que fonctionnel, on parle d'une centralité qui deviendrait moins « immédiate » et plus « immatérielle » (Gaschet, 2002). Dans cette mise en métropole des agglomérations, les entités du monde rural ou semi-rural sont donc tout autant impactées. Dans ce contexte, il semblerait alors que les communes périphériques cherchent à s'arrimer aux métropoles afin de tirer profit de leur compétitivité et leur attractivité. Pour ces petites villes, le risque est moins d'être absorbées que d'être exclues du développement métropolitain.

Le processus de métropolisation, défini comme étant un « processus dynamique générateur et accélérateur de concentration », affirme la métropole comme un centre incontesté. Or, la différence entre métropole et ville-centre réside dans le fait que contrairement à la ville-centre, la métropole se compose de plusieurs centres. On parle alors du dépassement de la mono-centralité et le fait que la centralité « repose et s'incarne en des centres » (Gaschet, 2002, p52).

Au regard l'approche de la métropole par les flux, le processus de métropolisation trouvent alors des limites : dans la réorganisation territoriale, on a trop tendance à mélanger les notions de « centre » et de « pôle », de « centralisation spatiale » et de « polarisation économique »

(Robic, 2007). Les métropoles seraient ainsi davantage des pôles que des centres ? « Métropoliser serait alors métropôliser » ? (Robic, 2007, p7).

b) Montpellier, une métropole imparfaite

Montpellier, construction d'une centralité

Il ne s'agira pas ici de reprendre l'évolution de la ville de Montpellier, les écrits à ce sujet étant déjà largement abondés. Il s'agit en fait de comprendre comment la ville est devenue une ville-centre, puis une capitale régionale avant d'être aujourd'hui la métropole nationale que l'on connait. Car le développement de la ville a la particularité de s'être fait sur un temps très court, une cinquantaine d'années décisives, qui l'ont transformée et l'on fait sortir de son anonymat (Cf carte ci-dessous de l'évolution du bâti) (Ourliac, 2011).

Rayonnante aujourd'hui grâce à un enseignement supérieur performant et un pôle de recherche tout aussi important, la ville a surtout bénéficié d'une politique urbaine marquée qui lui a donné un nouveau visage. En parallèle, elle a beaucoup misé sur la communication et sa mise en valeur. Son histoire, qui aurait pu être banale, a ainsi été rendue exceptionnelle (Ourliac, 2011). Montpellier est une ville ambitieuse qui déborde aujourd'hui de ses limites communales. Elle s'est ouverte et continue de progresser vers le littoral, avec des quartiers comme Antigone ou Port Marianne : une volonté politique affirmée de faire de Montpellier une ville-port alors qu'elle n'est fondamentalement pas bâtie en bord de mer. Ses lignes de tramway sont les témoins d'une conquête extérieure toujours plus effrénée. Reste que certains clivages politiques limitent ces avancées (au regard, notamment, de la ligne stoppée à Pérols).

Si on parle aujourd'hui de « Grand Montpellier » – outre la mode des villes de province de reprendre l'idée initiale d'un « Grand Paris » – c'est parce qu'elle unit dans son aire de fonctionnement plus d'une quarantaine de communes. La ville grandit sous forme d'espaces résidentiels, d'espaces de consommation (à l'image du centre commercial Odysséum), et d'une multitude de routes et périphériques qui font communiquer l'ensemble. Loin de ne s'agrandir que physiquement, la ville s'agrandit également d'un point de vue démographique, avec l'arrivée massive chaque année d'une population hétéroclite, diversifiée, contribuant à la fois à sa richesse mais aussi, inéluctablement, à la perte de son attachement originel à la terre et à la vigne (Ourliac, 2011).

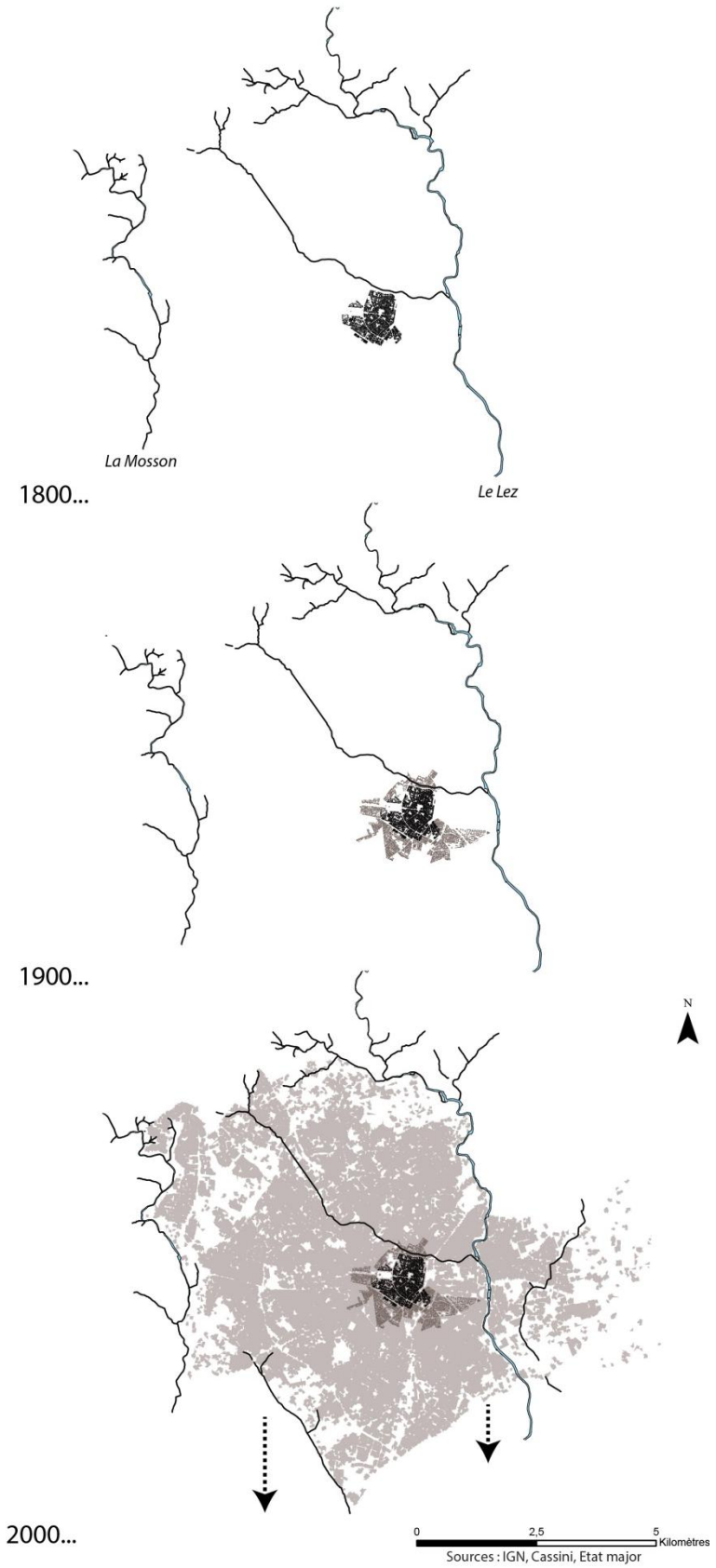

Figure 3 : l'évolution de Montpellier au fil des siècles (Cuenot, 2016)

Si Montpellier a connu plus de changements en cinquante ans que durant les siècles précédents, c'est avant tout parce qu'elle bénéficie d'une volonté politique de centralisation. Montpellier est le fruit d'un modèle de capitale unique rayonnant sur les territoires qui l'entourent (Ourliac, 2011). Elle détient le monopole et cette volonté s'est longtemps affirmée via des personnalités marquantes pour la ville comme Georges Frêche. Et puis, outre une volonté politique, c'est également l'aménagement du littoral dans les années 1960, l'arrivée de l'entreprise IBM et l'implantation du CHRU qui vont développer la ville et la placer bien au-dessus de ses voisines, comme Nîmes notamment.

Mais Montpellier aujourd'hui, toute capitale et métropole qu'elle est, rencontre des difficultés. L'Hôpital et l'université sont les deux « entreprises » majeures, ce qui démontre combien elle manque de véritables moteurs économiques. Au-delà de la question du chômage et de l'emploi, elle est également ralentie par des clivages politiques qui freinent la coopération entre communes. En outre, l'aéroport situé à l'extérieur de ses limites et relativement excentré décrédibilise sa capacité à concentrer les flux en son sein.

D'un point de vue plus interne, la métropole fait l'objet de nombreuses prospectives et appels à projets (Montpellier 2020, Montpellier 2040…) ce qui démontre, si besoin est, la mauvaise santé urbaine de l'ex capitale régionale. Il semblerait que son développement rapide ne se soit pas toujours accompagné d'une cohérence d'ensemble et que la ville souffre d'un manque de lisibilité, traduit notamment par des quartiers pavillonnaires peu denses dans le centre-ville ou un nombre particulièrement élevé d'impasses (Vigano, Secchi, 2012).

« […] Montpellier la surdouée est une ville pas facilement lisible. D'un œil extérieur, pour celui qui arpente le terrain et essaie de faire l'expérience des lieux, qui marche dans la ville, qui interroge ses habitants, qui, en tant qu'architecte et urbaniste, va à la recherche d'une structure spatiale qui lui permet d'appréhender la ville dans sa totalité, Montpellier apparaît comme une immense périphérie. » (Vigano, Secchi, 2012, p 6).

Et une périphérie, si immense soit-elle, peut-elle faire métropole ?

Une ville-centre aujourd'hui plus pauvre que sa périphérie

Montpellier est une métropole qui tire sa richesse d'une population aisée reléguée dans les quartiers et villes de sa proche périphérie. L'analyse des revenus fiscaux déclarés par les ménages avant redistribution met en effet en lumière une inégalité de répartition des richesses au sein de la métropole, et même plus largement à l'échelle du département. Apparait alors un processus de concentration des populations les plus aisées dans le pourtour Montpelliérain, tandis que Montpellier, accueillant davantage de logements sociaux, concentre une population plus fragile. Les niveaux médians de revenus les plus élevés du département se situent en effet dans la couronne périphérique à Montpellier, et les disparités y sont faibles (tandis que les disparités au sein de la ville sont fortes). Au sein de ces communes, les niveaux de revenus continuent de progresser, avec une hausse de +2% sur les revenus les plus élevés et +0,6% sur les revenus les plus bas. Ces espaces se caractérisent par une hausse du prix de l'immobilier et ainsi l'arrivée de catégories sociales plus élevées. (DREAL-LR, 2012).

La richesse au sein de cette couronne se répartie comme suit : une côte littorale pauvre avec des communes emblématiques de cette pauvreté comme Frontignan, Villeneuve lès Maguelone ou Palavas ; un Ouest et Est également pauvres (Fabrègues, Pignan, Mauguio), et un Nord qui en revanche concentre la majorité des richesses (Castelnau-le-Lez, Montferrier-sur-lez, Saint Clément-de-Rivière, Saint-gely-du-Fesc…) (Chastaing, 2010).

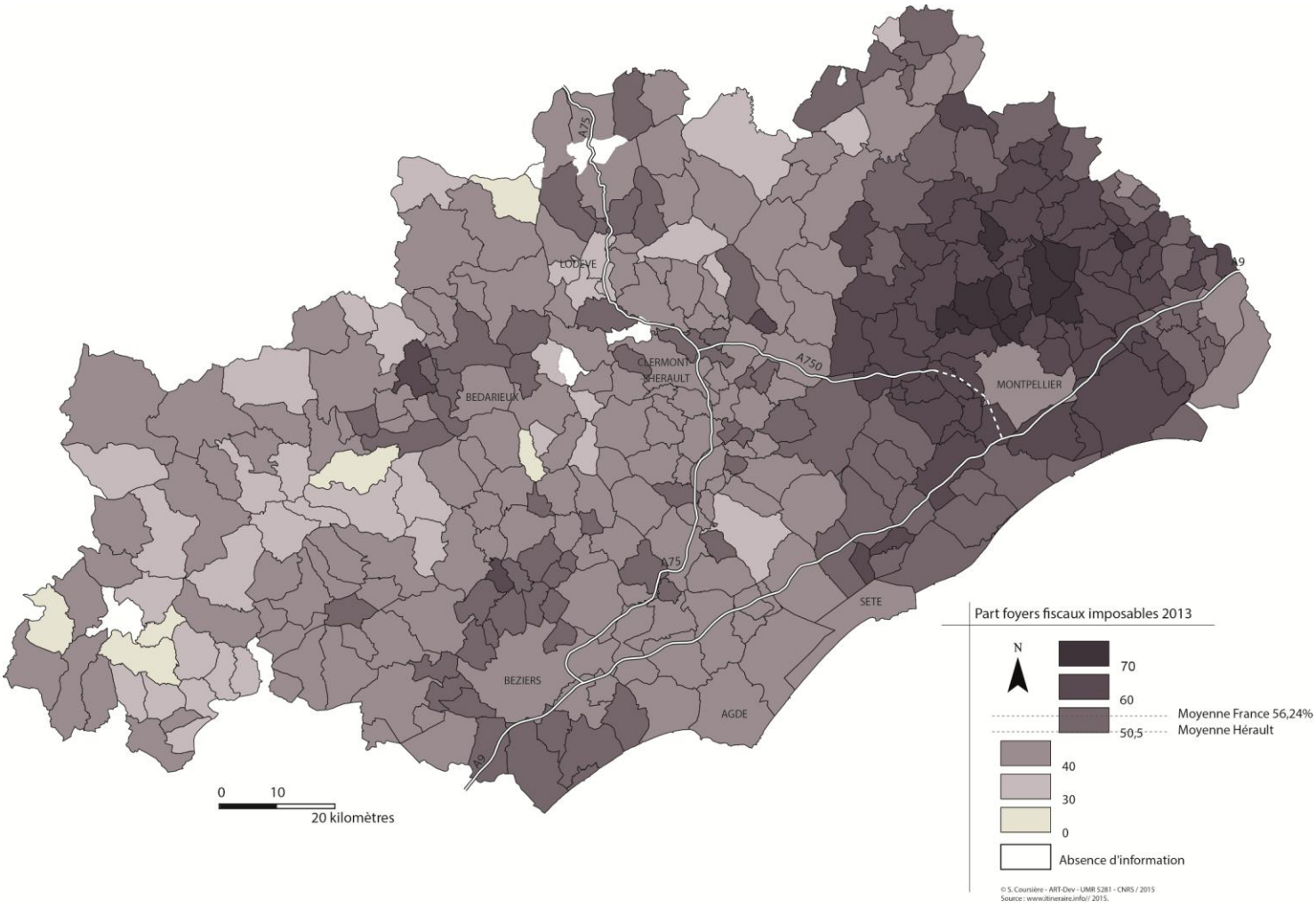

Figure 4 : Part des foyers imposables en 2013 (Coursière, 2015)

Ce processus d'embourgeoisement de la périphérie des villes n'est pas isolé en France[2]. En effet, si les campagnes demeurent en moyenne moins riches que les villes, le périurbain est lui plus riche que les pôles urbains auxquels ils sont rattachés : le niveau de vie moyen de l'espace périurbain s'élèverait à 19 700 euros, contre 19 300 dans les grands pôles urbains, un écart de 2 %. Cette différence est en revanche défavorable au périurbain de seulement quatre régions en France : Pays de la Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées et Bretagne[3].

L'idée d'une ville en réseau dont l'influence dépasse largement ses frontières communales prend alors tout son sens. Mais quel rôle l'arrière-pays a-t-il dans cette mise en réseau ?

[2] Article paru par l'observatoire des sociétés en 2014 : http://www.observationsociete.fr/villes-p%C3%A9riurbain-rural-quels-sont-les-territoires-les-moins-favoris%C3%A9s, consulté le 18/04/16
[3] Anciennes régions avant recoupage du 1ier janvier 2016.

2. L'arrière-pays : Histoire, évolution, divergences internes

L'arrière-pays fait référence à un espace lié à un avant-pays, une périphérie dépendante plus ou moins impliquée et dynamique. Il se définit comme étant l'intérieur d'une région, par opposition à la côte et au bord de la mer (dictionnaire Larousse en ligne). Cette notion, détournée aujourd'hui, faisait initialement référence à l'aire de marché et de chalandise d'un port (Charlier, 1990). Le terme d'arrière-pays est ainsi proposé en 1960 par le géographe André Vigarié qui oppose les notions d'arrière- pays (hinterland) et avant-pays (foreland) liées à la présence d'un port. L'hinterland dépend donc de l'influence, de l'importance et de la croissance de l'avant-pays[4].

a) L'arrière-pays : entre ruralité et périurbanité

L'arrière-pays héraultais est un territoire de transition, marqué par des villes moyennes, comme Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault. Espace en mutation démographique et économique, soumis à l'influence de Montpellier, l'arrière-pays n'est plus vraiment rural sans pour autant être urbain. Cet entre-deux de l'arrière-pays n'est pas un cas isolé et renvoie à des mutations profondes au sein de l'espace rural en général, pointées du doigt par les géographes depuis longtemps (Bonnamour, 2003).

Des espaces ruraux aux espaces périphériques, reconnaissance d'un espace hybride et complexe

« Désormais, deux France s'ignorent et se font face : la France des métropoles, brillante vitrine de la mondialisation heureuse, où cohabitent cadres et immigrés, et la France périphérique des petites et moyennes villes, des zones rurales éloignées des bassins d'emplois les plus dynamiques. De cette dernière, qui concentre 60% de la population française, personne ne parle jamais. Laissée pour compte, volontiers méprisée, cette France-là est désormais associée à la précarité sociale. » (Guilluy, 2014 p.81.)

La notion même « d'espaces ruraux » est-elle pertinente pour parler d'un espace aujourd'hui si complexe et diversifié ? La «France périphérique», selon Christophe Guilluy, est une appellation plus pertinente car elle regroupe tous les espaces qui ne sont ni des métropoles, ni des communes dans l'influence directe de celles-ci. Ainsi, en France, près de 3 700

[4] Géo confluence, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/arriere-pays-et-avant-pays-hinterland-foreland, site consulté le 25/03/16.

communes font partie de l'espace métropolitain, c'est-à-dire les métropoles et leurs aires d'influence directes. Ces communes concentrent 40% de la population, alors qu'elles ne représentent que 10% de la totalité des communes françaises. A l'inverse, la « France périphérique », soit toutes les autres communes, 90% de la totalité, concentrent 60% de la population (Guilluy, 2014). Il y a donc bien là une réalité à prendre en compte dans la géographie en France, celle des villes moyennes et de l'espace « rural », car ces données prouvent que malgré une relative transparence dans le paysage économique, ces espaces sont une réalité démographique et géographique.

En outre, ce vaste « espace périphérique » est loin d'être homogène dans ses caractéristiques et se composent de sous espaces : des espaces urbains souvent en difficulté, des espaces profondément ruraux en dépeuplement, des espaces périurbains aux fonctions quasi exclusivement résidentielles, le tout décliné en villes petites et moyennes, en villes-centres et en périphéries. Guilluy pointe alors du doigt la richesse et la complexité d'un espace hétérogène que la géographie relègue aujourd'hui au rang « d'espaces ruraux ».

Reste que ces espaces « périphériques » font aujourd'hui face à des changements qui les impactent de manière égale, quels que soient les sous-espaces. Le premier de ces changements est économique, avec des crises successives (industrielles et agricoles) qui ont fragilisées les villes moyennes, et donc, par effet de répercussions, leurs aires d'influence. En outre, la mondialisation des échanges, la croissance et la capitalisation des métropoles induisent une perte d'autonomie et une relation de dépendance avec les périphéries. Cette dépendance se mesure sur le plan humain, avec le dépeuplement et le départ des plus aisés et des jeunes, des migrations pendulaires plus importantes ; sur le plan économique, avec des taux de chômage et de précarité forts ; sur le plan physique, avec la fermeture des commerces et services de proximité, la vacance locative, les friches.

Malgré cela, les espaces ruraux ne sont pas impactés selon la même force. Leur position géographique et leur connexion à un réseau de transport majeur, telle que l'autoroute, détermine le degré d'impact (Bonnamour, 2003). Dans une logique ou la métropole devient essentielle pour faire vivre les territoires ruraux, meilleure sera la connexion avec elle, meilleure sera la santé de la ville moyenne en question.

Enfin, l'approche de l'espace rural par sa composition démographique est là encore différente de la ruralité telle qu'on l'envisageait il y a encore cinquante ans, au regard des déplacements

des populations urbaines dans les « campagnes » ou des pratiques de vie urbaines, même dans l'espace profondément rural, (usage des TIC par exemple).

L'arrière-pays montpelliérain est un exemple symptomatique de ces changements. C'est à la fois un espace rural en mutation, apparenté aujourd'hui à une périphérie, à un espace « périurbain », qui connait des difficultés dues aux crises, industrielles notamment. L'autoroute qui le connecte à Montpellier est à la fois une aubaine pour les villes qui y sont rattachées, et un facteur d'enclavement pour les villes qui ne le sont pas.

Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault : des pôles centraliseurs

Au regard de la carte ci-après, la population du département de l'Hérault se répartit selon une double logique : dans un couloir urbanisé et concentrant les principales agglomérations (Montpellier, Béziers), et dans le reste du département, moins peuplé, ne concentrant que peu de villes dont la population excède 5000 habitants. Parmi ces villes, Lodève, Bédarieux, Clermont l'Hérault. Villes moyennes, elles sont aujourd'hui des pôles dans un réseau de petites villes.

La ville de Lodève revêt particulièrement ce titre du fait de son dynamisme et de sa position. Elle a historiquement toujours endossé ce rôle en étant successivement diocèse dans l'ancienne province du Languedoc, siège de l'archevêché, puis sous-préfecture du département de l'Hérault. Clermont l'Hérault est une ville-centre en étant la seule ville moyenne dans le Nord de la plaine Languedocienne. Elle marque ainsi l'entrée des montagnes et est davantage rattachée au littoral. Par ailleurs, son raccordement avec l'autoroute confirme cette position centrale. Son paysage urbain est également révélateur, avec une vaste zone commerciale en entrée de ville.

Si Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault sont des centralités pour leur bassin de vie, c'est aussi parce que ce sont des pôles de proximité évidents, regroupant services et équipements de base : sous-préfecture, unités de gendarmerie mobile, hôpitaux et urgences, lycées, médiathèques, services du SDIS, maison de la justice et du droit....

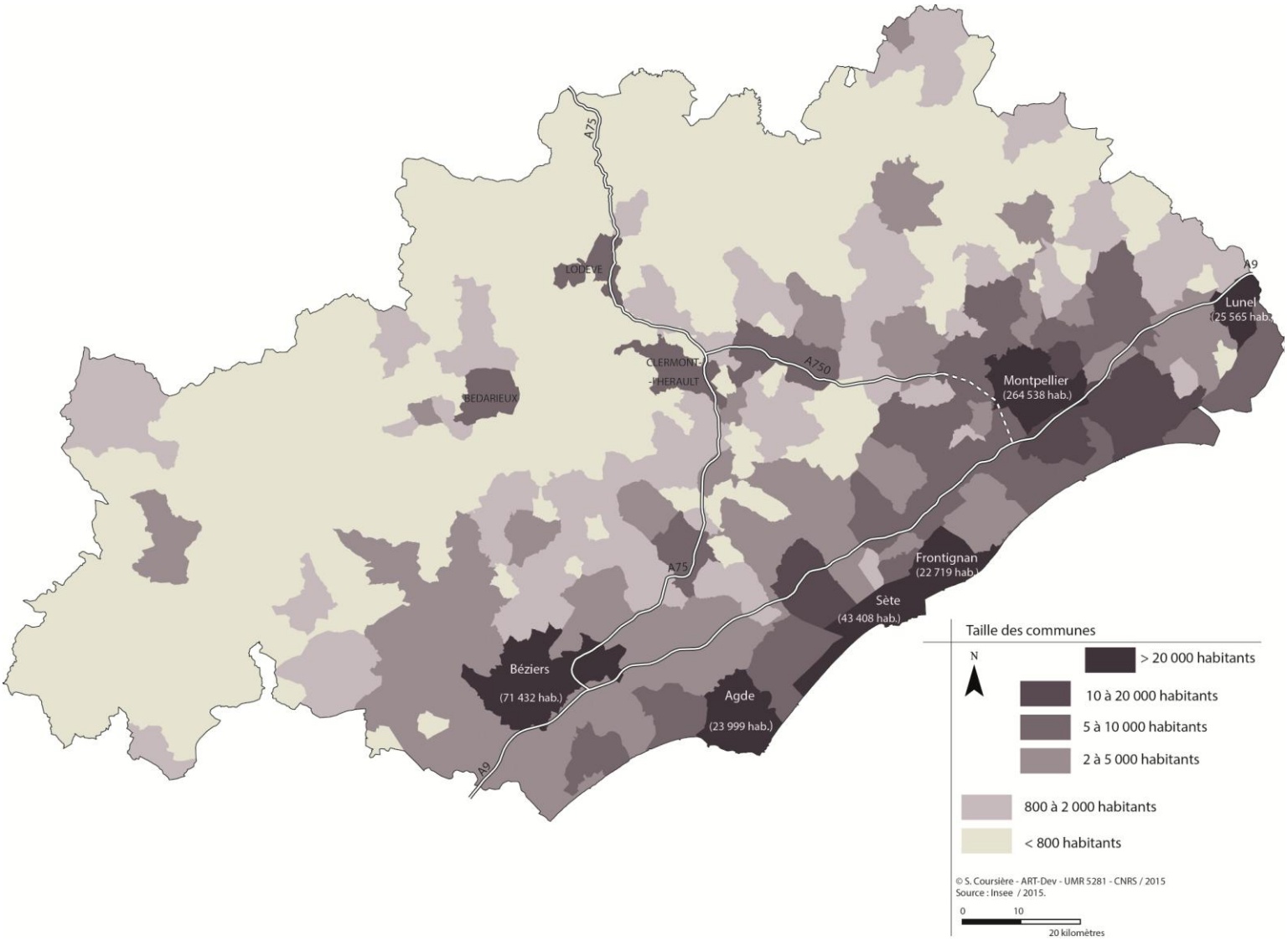

Figure 5 : l'urbanisation dans le département de l'Hérault (Coursiere, 2015)

b) L'arrière-pays montpelliérain, de la prospérité au déclin

Approche historique : un ADN profondément industriel

Le XVIIIème siècle impulse un développement et un changement sans précédent dans les communes de l'arrière-pays. L'arrivée de l'industrie textile permet à certaines d'entre elles de s'étendre hors de leurs enceintes primitives par la création de faubourgs. Cependant, elles évoluent toutes différemment (Bancel, 2008).

L'industrie textile périclite dans la ville de Clermont-l'Hérault et laisse place à la viticulture favorisée par la création de la gare (inaugurée en 1863). La ville s'étend vers l'Est avec la création de grands boulevards. En 1890, la cité Molinier se construit autour du négoce viticole aux environs de la gare. Clermont l'Hérault accueille une série de nouveaux métiers périphériques (tonneliers, mécaniciens....). En 1935, les dernières fabriques de draps ferment et la ville cesse d'être une commune industrielle. Le négoce du vin s'essouffle peu à peu dû aux différentes crises de phylloxéra, pour réellement prendre fin en 1970, tandis que la gare fermera en 1950. L'économie progresse à partir de cette période vers une économie tertiaire. La création du Lac du Salagou favorise un essor touristique à partir de 1968. La ville accueille les ouvriers de la Cogema qui resteront sur la commune pour vivre leurs retraites. La ville voit se développer les zones pavillonnaires et les parcs d'activités économiques notamment vers Lacoste au Nord de la commune (Bancel, 2008).

La ville de Bédarieux, elle, se développe jusqu'en 1848. La population commence à décliner à partir de 1851. Confrontées à la concurrence, les usines resteront cependant rentables jusqu'en 1910 et de nouvelles industries secondaires verront le jour (savonneries, manufactures...). Au début du XXème siècle, Bédarieux est la cinquième ville la plus influente du département de l'Hérault grâce, notamment, à son gisement de bauxite dont le transport est favorisé par le raccordement ferroviaire de Bédarieux à Béziers. La ville verra une fluctuation importante de son nombre de d'habitants jusqu'en 1945 où les industries ferment peu à peu. L'année 1965 marque la fermeture des mines héraultaises et de nombreuses entreprises locales, ainsi que de nombreuses liaisons ferroviaires. La commune de Bédarieux enregistre une perte de sa population. Sans activité principale, elle s'isole, le centre-ancien se dégrade tandis que la population s'établit dans des zones pavillonnaires de la périphérie. Cette situation explique en partie le taux de vacance locative élevé dans le centre (17%) (Bancel, 2008).

Sur la commune de Lodève, l'industrie textile atteint son apogée au milieu du XIX° siècle, et malgré les différentes crises qu'elle subit à la fin du XIX et au XXème siècle, elle continue à attirer des ouvriers. 1960 marque la fermeture de la dernière usine et de la fin de cette période de prospérité industrielle dans l'activité textile. La mondialisation des échanges et la concurrence sont les principaux facteurs de ce déclin. Face à ce manque d'emploi, la ville est alors progressivement délaissée. En 1964 elle accueille 62 familles de harkis rapatriées d'Algérie. L'arrivée de l'usine COGEMA et l'exploitation d'un gisement d'uranium sur la commune voisine du Bosc entre 1975 et 1997 marquent un sursaut industriel qui ne durera pas (Bancel, 2008). Face à ce déclin industriel la ville prend alors le pari d'un développement basé sur la culture comme levier pour l'économie. Ce pari est aujourd'hui en partie gagné, mais d'importantes fragilités persistent.

Les autres communes de l'arrière-pays se développent principalement grâce à l'agriculture viticole et l'industrie. Suite au déclin de cette l'activité industrielle et agricole, c'est l'ensemble de l'arrière-pays qui périclite, entrainant une dégradation du patrimoine bâti et une fragilité sociale.

Des centres anciens dégradés : causes et conséquences

Une des premières causes directes de ce déclin industriel est la perte d'habitants entrainant une vacance importante, notamment dans les centres anciens (la ville de Bédarieux, par exemple, comptait près de 10 000 habitants en 1850, tandis qu'aujourd'hui elle n'en compte plus que 6000). Ces logements vacants sont abandonnés, détériorés, et entrainent un processus lent mais certain de dépréciation et de dégradation massive des centres historiques. Cette dégradation est par ailleurs difficilement enrayable au regard du coût important de la réhabilitation en centre ancien et de la précarité de ses habitants.

Figure 6 : intérieur d'un logement vacant à Bédarieux, RDC donnant sur rue (Cuenot, 2015)

L'abandon des centres anciens se généralise en France dans les villes petites et moyennes (ACS, 2013). Mais au-delà d'un problème de vacance, les raisons de l'abandon progressif des centres historiques sont multiples. Tout d'abord, le déplacement des commerces vers les périphéries et leur regroupement en centres commerciaux. Ainsi, la concurrence dans le commerce de proximité ne se fait plus seulement au niveau des prix, mais aussi au niveau de la diversité de l'offre. Par ailleurs, les centres commerciaux répondent davantage aux modes de vie actuels, avec des déplacements quasi-exclusivement automobiles. S'ajoute à cela un autre type d'offre, le marché par internet. Moins cher, plus pratique encore, l'achat sur internet, s'il fait concurrence aux périphéries, achève plus encore les commerces de proximité dans les centres.

Ensuite, la volumétrie du bâti en centre ancien, caractérisé par des ruelles étroites et une forte densité, restreint la lumière sur une grande partie de l'année. Or ce manque de lumière est aujourd'hui un problème majeur, car en effet, les critères de sélection et les besoins en matière

de logement ont évolué et se portent davantage sur ces aspects[5]. Dans ce contexte, l'habitat en centre ancien est obsolète, n'offre pas d'extérieur et n'est pas suffisamment lumineux.

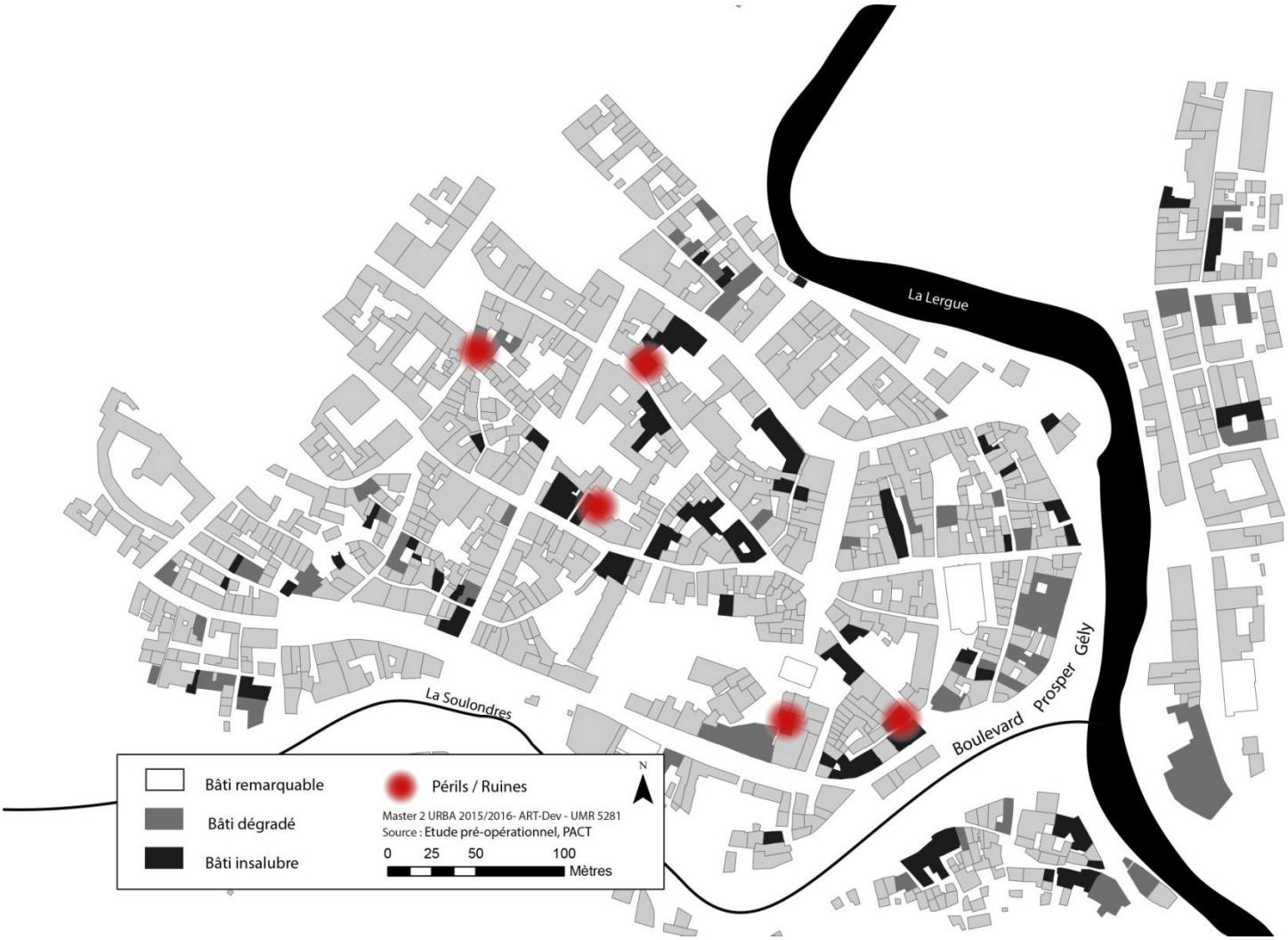

Figure 7 : Etat du bâti dans le centre de Lodève, un exemple représentatif de la dégradation des villes (étude OPAH, PACT, 2015)

Mais l'enjeu de ces dégradations va bien au-delà d'un problème de lecture urbaine et d'abandon. Comme c'est le cas à Lodève, l'état du bâti présente un réel risque pour la sécurité et la santé des habitants. Le rapport annuel 2016 de la fondation Abbé Pierre pose la question de la santé liée au logement, mettant en lumière les problèmes d'humidité, d'électricité ou d'accès (Rapport annuel FAP, Synthèse, p7, 2016). Par ailleurs, les arrêtés de périls traduisent un danger immédiat pour les personnes lié à effondrement possible de l'habitat.

[5] Rapport d' août 2012 "Entre confort, désir et normes : le logement contemporain", mené par Monique Eleb, sociologue, et par Philippe Simon, architecte

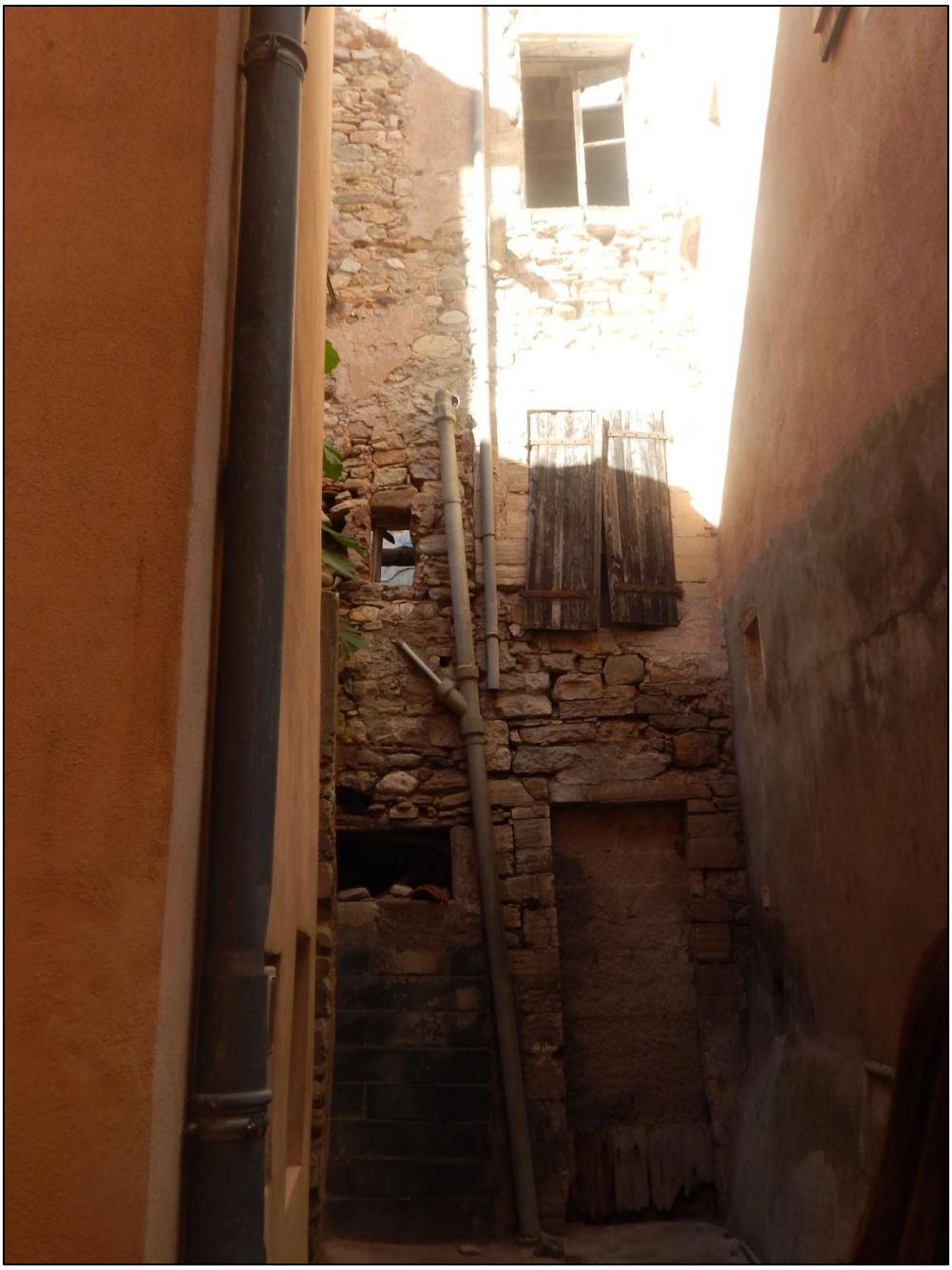

Figure 8 : bâti en ruine dans le centre ancien de Bédarieux (C. CUENOT, 2015)

Un appauvrissement social dans les villes moyennes

Avec un taux de chômage moyen en France de 10,3% (données INSEE, 2015), les trois villes-centres de l'arrière-pays sont fortement touchées par le chômage : Bédarieux, 19,6%, Lodève, 24,5% et Clermont l'Hérault 20,5%. Le constat est similaire avec une moyenne française du taux de pauvreté[6] de 14,2% et des taux à Bédarieux, Lodève et Clermont l'Hérault de 23 à

[6] Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée à un seuil, dénommé seuil de pauvreté (exprimé en euros). Le seuil référent ici est 60% du revenu médian (données 2014).

28%. Ces données, expliquées une fois encore par le déclin économique des zones rurales en France, font également écho à des disparités urbain/rural généralisées. D'une manière générale, les campagnes en France sont moins riches que les villes, avec un niveau de vie médian de 18 800 euros pour l'espace rural et 19 200 euros pour l'espace urbain (INSEE, 2009). Cependant, ces réalités sont à nuancer selon les régions en France : dans près de la moitié des régions (Champagne-Ardenne, Ile-de-France, Haute-Normandie notamment), le niveau de vie des ruraux dépasse celui des urbains, tandis que dans l'autre moitié (Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées par exemple), c'est l'inverse[7].

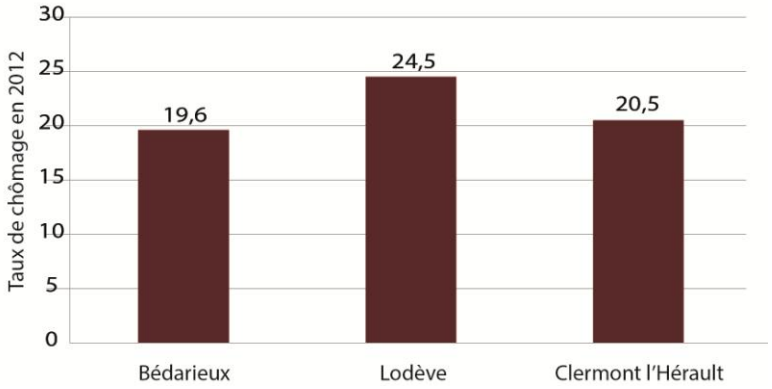

Figure 9 : Taux de chômage en 2012 selon l'INSEE (C. CUENOT, 2016)

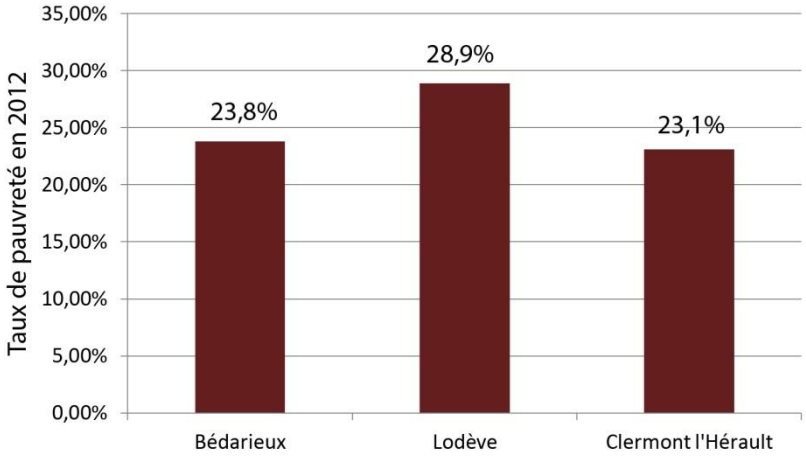

Figure 10 : taux de pauvreté en 2012 selon l'INSEE (C. CUENOT, 2016)

Cet appauvrissement social provient notamment du fait que les compositions sociales sont déséquilibrées : à Bédarieux, par exemple, la part des cadres et autres professions supérieures

[7] http://www.observationsociete.fr/villes-p%C3%A9riurbain-rural-quels-sont-les-territoires-les-moins-favoris%C3%A9s, consulté le 18/04/2016

compte pour 4 % de l'ensemble tandis que les ouvriers et employés 29%. Ces espaces sont donc encore profondément marqués par l'industrie avec une population anciennement ouvrière qui peine à se reconvertir et pâtit fortement du manque d'emploi.

c) Divergences structurelles entre villes : analyse comparative de Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault

Le raccordement aux infrastructures de transport

Certes, l'ensemble de l'arrière-pays est marqué par ce déclin industriel et agricole. En revanche, toutes les villes ne réagissent pas de la même manière en fonction de leur capacité d'adaptation et surtout de leur raccordement avec les infrastructures de transport. En effet, la mobilité étant accrue dans les modes de vie actuels, il est d'autant plus facile pour les communes de se relever lorsqu'elles se trouvent à proximité d'une autoroute.

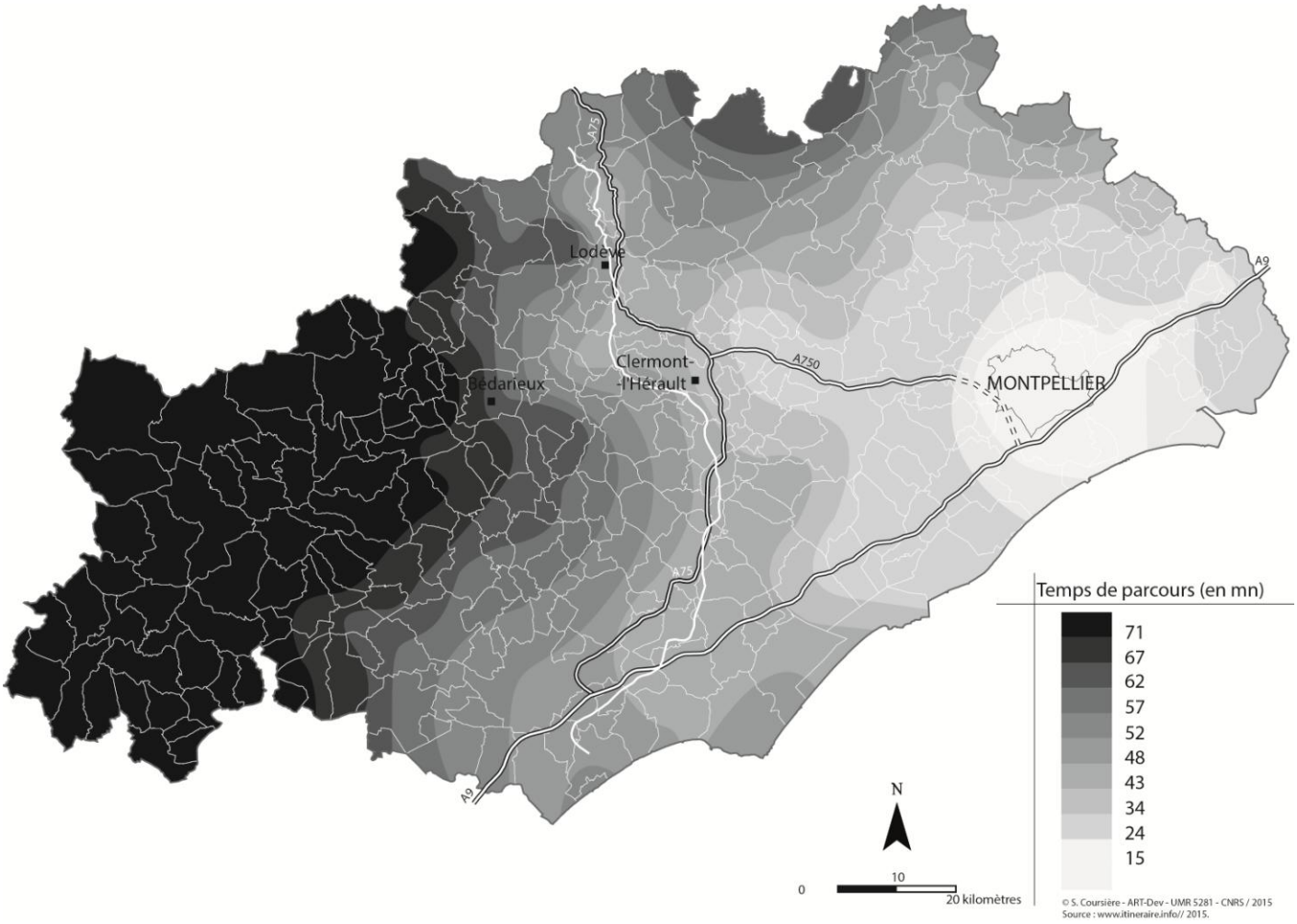

Figure 11 : temps de parcours depuis Montpellier en 2013 (Coursière, 2015)

Dans cette lecture, les temps de parcours sont plus pertinents à analyser que les distances en kilomètres. A défaut de transports en commun performants, ce sont les temps de transport en voiture qui ont été analysés. Ainsi, au regard de la carte, il est clair que Lodève et Clermont l'Hérault bénéficient d'une meilleure desserte que Bédarieux par rapport à Montpellier et au littoral. L'A750 place Clermont l'Hérault à moins de 40 minutes et Lodève à moins de 45 minutes de Montpellier. La D908 (Clermont/Bédarieux), certes aménagée et rectifiée, ne permet pas d'effectuer le trajet (28 Km) en moins de 30 mn ce qui place Bédarieux à un peu plus d'une heure de Montpellier. Bédarieux, de par son manque de raccordement, est donc plus enclavée que les autres communes attenantes à l'autoroute, comme Lodève et Clermont l'Hérault. Cette situation marque une première inégalité au sein de l'arrière-pays. Ce raccordement est particulièrement bénéfique à Clermont l'Hérault qui enregistre aujourd'hui l'influence la plus forte.

Originellement, l'arrière-pays bénéficiait d'un réseau ferroviaire performant, connectant le littoral aux Cévennes. L'offre de transport en commun aujourd'hui s'est largement dégradée et l'offre existante (en bus principalement) présente des cadencements insuffisants.

Stratégies divergentes

Face à ces difficultés économiques généralisées dans l'arrière-pays, les villes mettent en place des stratégies pour renouer avec le développement.

La ville de Lodève, elle, mise sur son rayonnement culturel avec 107 associations présentes sur son territoire communal et des labellisations successives : « ville d'art et d'histoire » et « Ville et métiers d'art et du Patrimoine » en 2006. En plus de quelques bâtis remarquables, comme la cathédrale Saint-Fulcran, la ville possède par ailleurs un patrimoine architectural de qualité (immeubles, monuments, détails architecturaux classés ou inscrits). Enfin, la ville investit dans les événements culturels comme « les Voix de la Méditerranée », un Musée de France, la Manufacture Nationale de la Savonnerie. En 2011, Lodève est reconnue « ville porte » dans le classement des Cévennes et du Bien du Causse au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc lui attribue également ce statut.

Bédarieux et Clermont l'Hérault font un tout autre pari et misent sur leur capacité à accueillir les actifs de Montpellier et Béziers (dans le cas de Bédarieux). Leur communication met ainsi

en avant leurs atouts paysagers et leurs activités de services. La ville de Bédarieux à réalisé une vidéo méritant ses atouts, ciblant une population précise[8].

La ville communique en effet sur ses paysages, son « dynamisme », « qui concilie harmonieusement développement et qualité de vie » et sa situation géographique, entre mer et montagne. Elle met également l'accent sur ses principaux atouts, comme son pôle santé, avec l'agrandissement de sa polyclinique. La ville cherche avant tout à effacer l'image d'une cité enclavée et en déclin : « Bédarieux est un carrefour touristique et économique de la Haute Vallée de l'Orb », dans laquelle les problèmes de sécurité seraient enrayés : « police municipale, gendarmerie et sapeurs pompiers assurent un service de proximité essentiel dans le domaine de la sécurité et du secours ». « La ville a une nouvelle image, elle s'est transformée », ce propos montre à quel point la ville souffre en réalité *d'a priori* et d'une image dévalorisante.

La vidéo vise à la fois une population d'entrepreneurs, les convainquant du potentiel de la ville, mais également une population jeune et ne travaillant pas forcément sur la zone : la ville fait la promotion de nouveaux quartiers pavillonnaires, d'activités et de loisirs, d'écoles et crèches, et de la relative proximité de l'autoroute « à moins d'une demi-heure ».

« On ne peut pas être plus heureux ailleurs, ce n'est pas possible », ces paroles d'habitants reflètent l'ensemble du message. Pourtant, il semblerait que la vie dans ces communes soit moins idéalisée que dans les campagnes de communication. Les enquêtes auprès des habitants permettent d'obtenir une donnée indispensable dans la compréhension d'un espace : comment y vit-t-on vraiment ?[9]

d) Le bilan aujourd'hui : ressenti des habitants

Après le constat d'un déclin industriel et d'une importante pauvreté au sein de l'arrière-pays, il semblerait que ces villes comptent toujours des potentialités inexploitées, parfois effacées derrière des problèmes sociaux ou économiques.

[8] https://www.youtube.com/watch?v=2rCYXbAhJGU

[9] Questionnaires/enquête réalisés auprès des habitants des villes de Bédarieux, Lodève et Clermont l'Hérault de septembre à décembre 2015, sur un échantillon d'une centaine d'habitants, dans le cadre du Programme de Recherche « Mutations en Languedoc, analyse socio-spatiale du mal-logement », dirigée par Alexandre Brun.

Les difficultés

Sans surprise, le premier constat établi auprès des habitants, déjà évoqué plus haut, est la dégradation majeure du parc de logements dans les centres anciens. À Lodève, Bédarieux et Clermont-l'Hérault, le parc de logements dans le centre est perçu par les habitants interrogés comme fortement dégradé (fenêtres murées, bâti en ruine, traces d'humidité…). De plus, il ne répond pas aux critères de choix d'implantation, à savoir la tranquillité et le cadre de vie. Ces logements, vétustes, ne correspondent plus aux attentes en termes de luminosité et d'extérieur. De la même façon, les commerces ferment peu à peu : « On se regarde et on se demande quel sera le prochain qui va mourir » (parole d'un commerçant interrogé).

Par ailleurs, le cadre de vie en ville est lui aussi dégradé, au regard de l'abandon de certains équipements publics comme les parcs, squares ou promenades. Malgré un effort de mise en valeur de certains équipements culturels, comme médiathèque et bibliothèque, les habitants dénoncent le manque d'espaces verts et de loisirs dans un espace dont le paysage pourrait pourtant s'y prêter. Les rares espaces de respiration en ville sont marqués par l'omniprésence de l'automobile et le stationnement anarchique. Il semblerait que l'équilibre entre espace piéton et espace automobile ne soit pas respecté, ce qui impacte l'ambiance urbaine (pollutions visuelles, auditives, olfactives) et réduit, voire anéantit les aménités.

Enfin, le manque de mixité sociale et la forte représentation des CSP les plus basses semblent parfois poser certains problèmes de vivre-ensemble. A Bédarieux par exemple, la surreprésentation de la population gitane est accusée d'être la cause de l'insécurité, du manque de propreté dans les rues ou encore de gênes sonores. A Lodève, la séparation entre les plus fragiles dans le centre ancien et les plus aisés dans les collines semble également poser des problèmes évidents de mixité. Ces écarts, si marqués, dévoilent la réalité de deux mondes au sein d'un même espace qui ne se voient pas.

Les potentialités

Or, malgré ces problèmes structurants qui déprécient les villes de l'arrière-pays, et notamment les trois villes pôles, il demeure des potentialités à exploiter. En effet, les habitants restent attachés à leur ville et leur cadre de vie ; ils s'estiment en moyenne « plutôt satisfaits »[10]. Une partie de la population vit en effet dans la ville depuis l'enfance, et s'ils constatent avec

[10] Questionnaires/enquête réalisés auprès des habitants des villes de Bédarieux, Lodève et Clermont l'Hérault de septembre à décembre 2015, sur un échantillon d'une centaine d'habitants, dans le cadre du Programme de Recherche « Mutations en Languedoc, analyse socio-spatiale du mal-logement », dirigée par Alexandre Brun.

déception et nostalgie le déclin de leur ville, ils savent également la prospérité qu'elle a pu avoir et se souviennent d'un passé glorieux et rayonnant.

Par ailleurs, la situation géographique leur est bénéfique puisqu'elle leur confère à la fois un paysage de qualité (grands espaces, vue sur les montagnes), et à la fois un entre-deux apprécié (« on est ici entre mer et montagne, dans une ville à taille humaine, et dans le Sud… » (Parole d'une habitante). Cet entre-deux géographique est donc un réel atout à exploiter. Enfin, les prix du foncier sont bien en-deça de ceux pratiqués le long du littoral : 1280€/m² à Bédarieux (à l'achat), de 1280 à 1448 € à Lodève et jusqu'à 1820€ à Clermont l'Hérault contre 3000€ à Montpellier et sa couronne périphérique[11].

Synthèse intermédiaire : Montpellier et son arrière-pays, deux mondes différents

L'arrière-pays héraultais se démarque avant tout par sa singularité géographique : un relief de la plaine littorale aux piedmonts des Cévennes, changeant ainsi à la fois la topographie, mais aussi les modes de vie, les cultures et appropriation de l'espace. L'arrière-pays à une histoire qui lui est propre, un passé industriel et agricole glorieux. Aujourd'hui, ce territoire, s'il présente toutefois des divergences internes, liées notamment à la présence et au raccordement de grandes infrastructures de transport, est marqué par le déclin économique et démographique, entrainant des taux de chômage et précarité alarmants. D'autre part, avec des taux de vacance locative forts, les villes se déprécient et se dégradent, les centres anciens présentant un état d'abandon très fort.

En parallèle, Montpellier, malgré un développement rapide et important, une volonté politique affirmée d'en faire un pôle unique, et l'arrivée de quelques entreprises comme IBM qui ont impulsé sa croissance, connait aujourd'hui des difficultés. Une trame urbaine peu lisible, des clivages politiques pénalisants, un manque d'emplois et un manque de crédibilité quant à ses communications externes (aéroports hors de la ville), font d'elle une métropole fragile.

[11] Meilleursagents.fr, consulté le 18/04/2016

II. L'arrière-pays est-il et se voit-il comme une périphérie ?

Il s'agit de comprendre désormais le dialogue qui existe entre une métropole en devenir et un arrière-pays en difficulté. Cette métropolisation est-elle davantage perçue par l'arrière-pays comme une opportunité ou comme un frein à son propre développement ?

1. L'arrière-pays : l'ignorance de la métropole

Au regard des entretiens menés auprès des acteurs locaux[12], l'arrière-pays entretient une relation de conflit avec Montpellier et le littoral en général. Ces divergences sont de nature stratégique entre les communes du littoral, celles de la plaine et celles des Hauts Cantons. Par exemple, Lodève a longtemps eu la volonté de s'affirmer et de se positionner comme porte des Cévennes, en concurrence avec le Caylar. De surcroit, on observe une position défensive de repli de l'arrière-pays face au littoral. Ces tensions diverses se manifestent par des difficultés d'adhésions au SCOT, une géométrie variable des EPCI, ou encore des refus de collaboration sur des projets ponctuels (c'est, par exemple, la raison de l'échangeur unique à Clermont l'Hérault résultant d'un conflit politique impliquant le maire de Clermont l'Hérault, Marcel Vidal).

a) Des pratiques de vie qui se veulent autonomes.

Le premier argument à l'ignorance de l'arrière-pays envers la métropole est l'autonomie constatée concernant les pratiques de vie et le rapport aux services et équipements.

Une indépendance vis-à-vis des équipements et services : résultats enquêtes de terrain

Les enquêtes questionnaires menées auprès des habitants dans le cadre du programme de recherche renseignent sur la fréquence de leurs déplacements vers la métropole, en lien avec les équipements et services. Si l'échantillon n'est pas représentatif de l'ensemble de la population, il permet néanmoins d'avoir un aperçu de la tendance générale. Les résultats obtenus ont été quasiment tous unanimes.

[12] Résultats des entretiens menés auprès des acteurs locaux, de décembre à janvier 2015/2016 (Emilio Campas, directeur Hérault Aménagement), Vincent Salignac (Scot pays cœur d'Hérault), (Christian Cornée, CCI Montpellier)

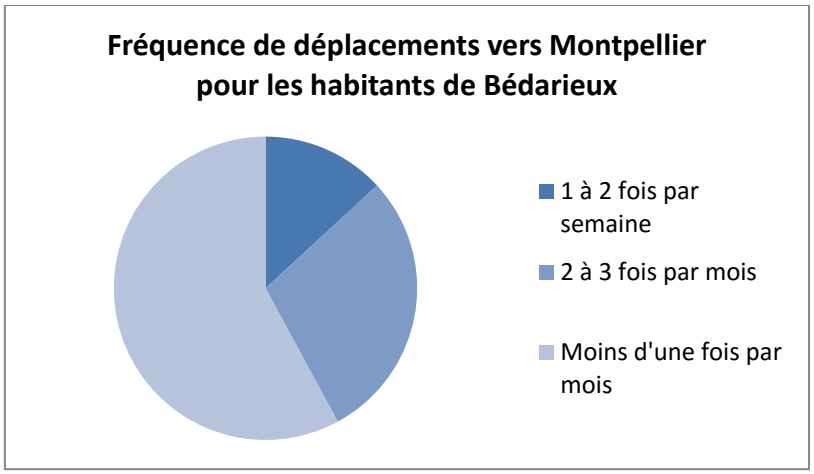

Figure 12 : fréquence de déplacements pour Bédarieux (Cuenot, 2016)

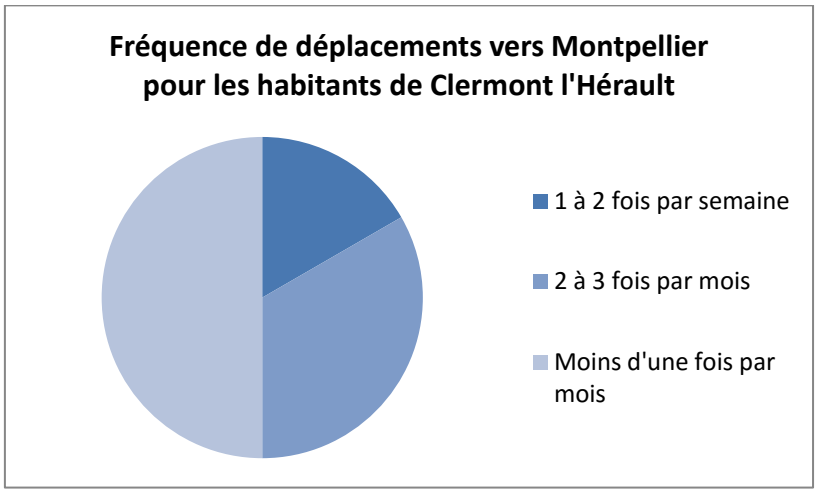

Figure 13 : fréquence de déplacements pour Clermont l'Hérault (Cuenot, 2016)

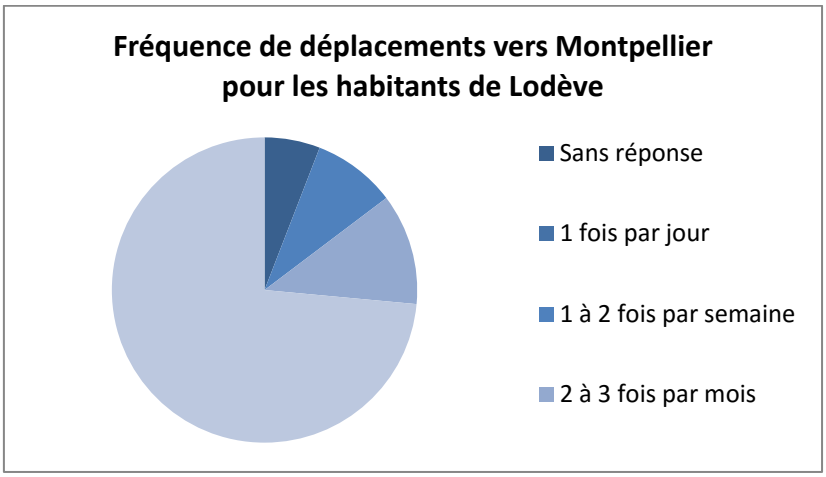

Figure 14 : fréquence de déplacements pour Lodève (Cuenot, 2016)

Les fréquences de déplacements vers la métropole sont donc limitées, que l'on soit à Bédarieux, Lodève ou Clermont l'Hérault, cette dernière présentant néanmoins les fréquences les plus élevées. Les habitants s'estiment autonomes, et les raisons évoquées quant aux déplacements sur le littoral sont la recherche de services ou produits exceptionnels : soins

médicaux spécialisés, courses de noël, Ikea… Les habitants estiment en effet « avoir tout sur place » (femme interrogée, 30 ans, Lodève).

L'affirmation d'une identité locale : l'arrière-pays, un lieu de transition depuis toujours

D'un point de vue culturel, l'arrière-pays se veut en effet autonome et revendique une identité locale, entre culture occitane, cévenole et protestante.

La culture protestante est marquée dans tout l'arrière-pays depuis le XIième siècle et le début de l'expansion des grands ordres religieux en Cévennes[13]. Ces espaces reculés de l'arrière-pays mais surtout des Cévennes sont propices au développement de l'agriculture et des petites industries. Les Cévennes sont en effet marquées autant par les châtaignerais que les manufactures de cadis et serges (industries lainières). Depuis longtemps donc l'ADN industriel est ancré dans ce territoire. Cette industrie lainière laisse peu à peu place, vers 1660, aux manufactures et filatures de la soie (Anduze, Alès, Ganges). Au fil des siècles les Cévennes s'ouvrent sur la plaine, la vallée du Rhône et la Méditerranée. Ainsi, l'arrière-pays héraultais commence à être le territoire d'entre-deux entre les Cévennes et la plaine languedocienne. A la fin du XIXième siècle, un double phénomène marque les Cévennes : la pébrine, une maladie du vers à soie qui fait péricliter les magnaneries ; et le développement de l'industrie minière, qui peu à peu prend de l'importance (Alès, la Grand Combe, Bédarieux…). Aujourd'hui, la reconnaissance de ce territoire comme étant porteur d'une identité locale forte se traduit par la création en 1970 du Parc National des Cévennes, et du festival « terres en fêtes », crée en 1993 dans le but de valoriser le patrimoine cévenol.

L'arrière-pays, s'il n'est pas intégré totalement à ce que l'on peut appeler la culture cévenole (puisqu'aux pieds de ces montagnes), est toutefois un lieu de passage et de transition qui a joué un rôle majeur dans l'Histoire. C'est l'arrière-pays qui fut le lieu des transhumances, jusqu'au milieu du XXième siècle. Par ailleurs, avec une histoire riche et une pluriactivité qui l'a toujours singularisé (agriculture du mûrier, puis des châtaigneraies, puis de l'industrie textile et enfin minière), l'arrière-pays a démontré dans le temps sa capacité à réagir et à s'auto-organiser. Car effectivement, malgré des conditions physiques parfois difficiles (montagnes de calcaires, fortes inondations, sécheresses, feux de forêt), l'arrière-pays a toujours été autonome dans son développement économique.

[13] http://causses-cevennes.com/histoire/causses-cevennes.htm, consulté le 25/04/2016

Mais cet espace, en temps que lieu de transition, à la confluence de différents courants culturels, est également marqué par la culture occitane, et la ville de Lodève en est un exemple (Gauzit, 2015)[14].

En outre, Montpellier est une ville jeune, à la fois dans sa population et dans son développement, tandis que l'arrière-pays est un territoire ancien et vieillissant chargé d'Histoire.

b) Une stratégie politique d'autonomie

Cette différence se constate également dans d'un point de vue politique. En effet, chaque territoire est garant de son développement et des orientations futures qu'il veut lui donner. Ainsi, le degré d'implication, le nombre de compétences, les stratégies menées sont autant d'indicateur d'autonomie. Et en ce sens, l'arrière-pays démontre une fois encore cette volonté de ne pas être mis « sous la tutelle » de Montpellier.

[14] Éliane GAUZIT « Lodève, cité occitane », 2015, 392p

Les compétences des EPCI

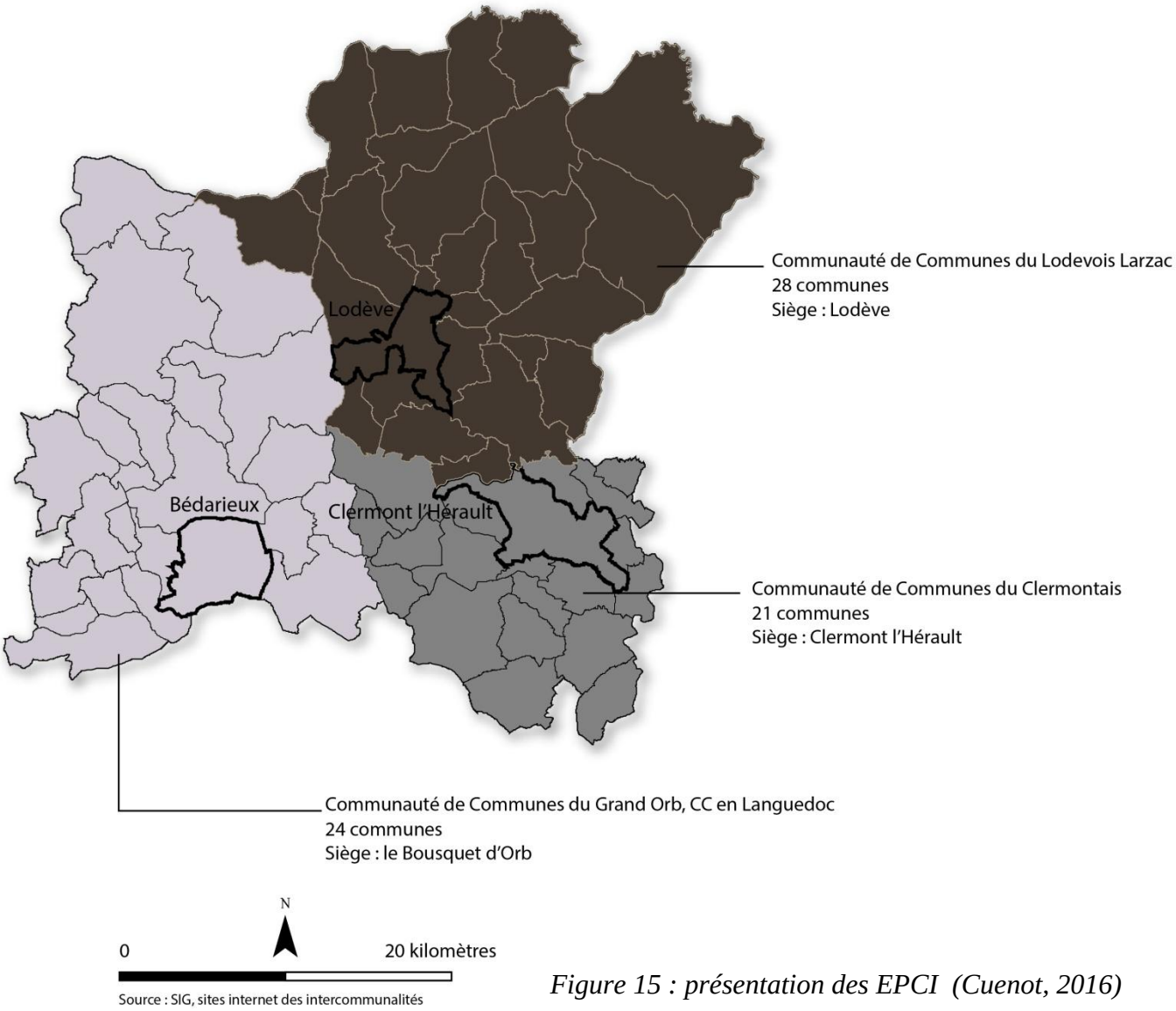

Figure 15 : présentation des EPCI (Cuenot, 2016)

Loin de n'avoir à leur charge qu'une partie restreinte de leur espace, les territoires de l'arrière-pays disposent d'un grand nombre de compétences en matière d'aménagement au sein de leurs EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, Cf carte ci-après).

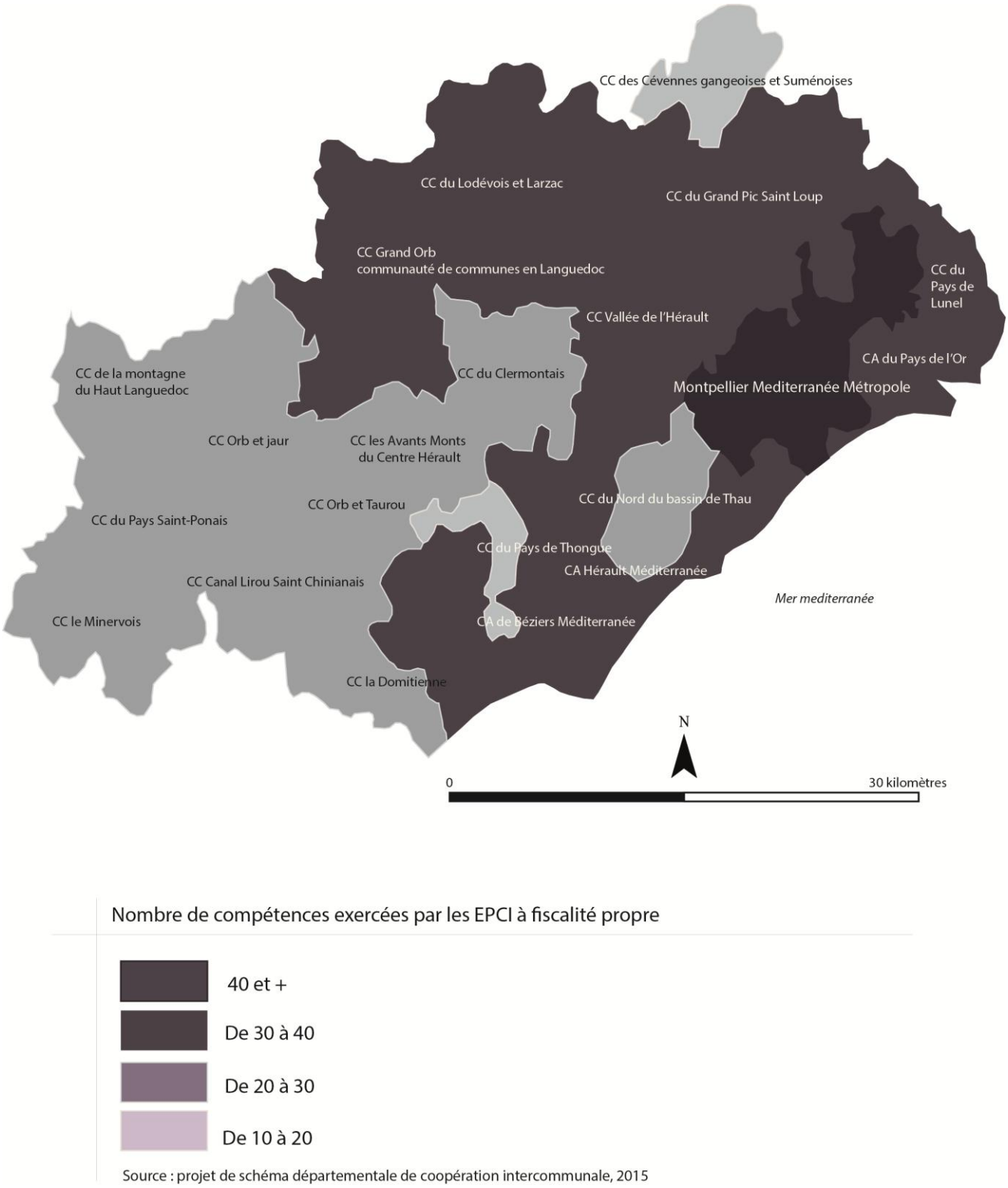

Figure 16 : les EPCI par compétences dans l'Hérault (Cuenot, 2016)

Ce nombre important de compétences leur confère une certaine autonomie de projet et de gestion. Ainsi, les communautés de communes doivent exercer des compétences obligatoires (qui sont les mêmes pour toutes : l'aménagement de l'espace et la mise en place d'actions de développement économique), et des compétences optionnelles. Les compétences optionnelles

des trois EPCI de Bédarieux, Lodève et Clermont l'Hérault concernent le logement et le cadre de vie, la protection et la mise en valeur de l'environnement. Les compétences facultatives concernent l'élimination et la valorisation des déchets ménagers, la construction et la gestion des aires d'accueil et de stationnement des gens du voyage, les actions en direction de la petite enfance et de la jeunesse, la mise en place d'un conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance, le développement touristique, la construction, l'entretien et le fonctionnement d'équipements sportifs, l'organisation, la gestion et l'accompagnement d'actions culturelles et la restauration et l'entretien des cours d'eau.

Ainsi, les EPCI à l'étude ont une responsabilité en matière de planification de l'espace et d'urbanisme qui s'est fortement développée. Elles ont aujourd'hui suffisamment de marge de manœuvre pour gérer et entretenir leur territoire.

Les stratégies politiques locales : le SCOT, une stratégie d'économie tertiaire

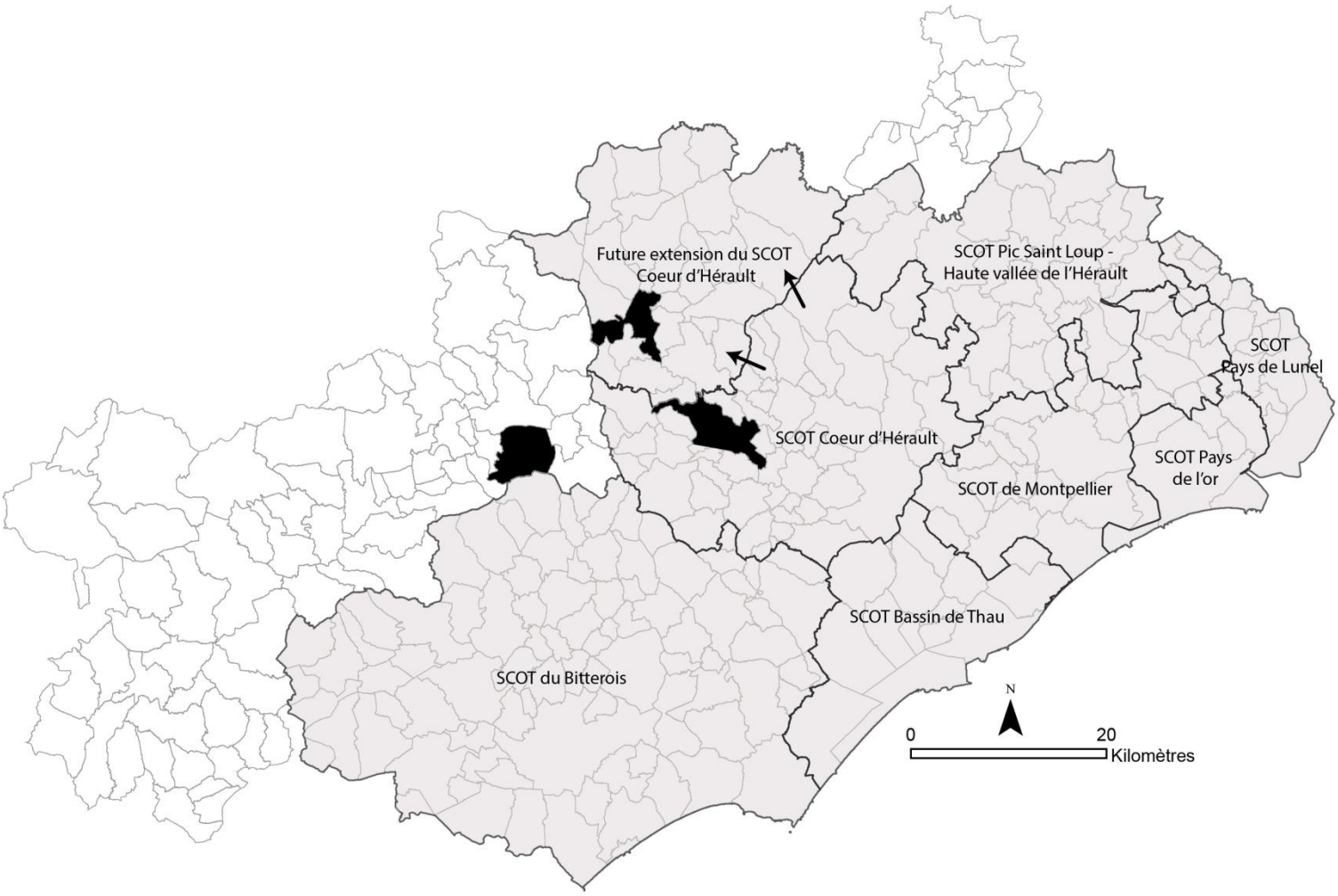

Figure 17 : les SCOT dans l'Hérault (Cuenot, 2016)

Clermont l'Hérault et Lodève sont intégrés dans le périmètre du SCoT Pays Cœur d'Hérault. Un SCoT est un document d'urbanisme hiérarchiquement supérieur aux Plans Locaux d'Urbanisme communaux et intercommaux. Il définit l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement sur le temps court, moyen et long. Le SCoT doit, entre autre, assurer l'équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces naturels, agricoles ou forestiers et permettre la mixité sociale et fonctionnelle dans les milieux urbains. En cela, il est un outil au service du projet de territoire et traduit une stratégie de développement basée sur les ressources et les possibilités. Le SCoT émet ainsi une réflexion transversale, dans les domaines du transport, de l'habitat, du cadre de vie, de l'économie…

Le SCoT Pays Cœur d'Hérault souligne les enjeux et objectifs suivants :

- Intégrer le département et la région dans les échanges territoriaux, notamment via les infrastructures de transport
- Anticiper les dynamiques démographiques et sociales futures
- Maîtriser le développement urbain et rural afin de préserver un équilibre viable
- Rechercher et proposer des modèles de développement tout en intégrant la préservation et la valorisation de l'environnement : énergies, pollutions, climat…
- Apporter des réponses en termes de logements, de maîtrise foncière, d'emploi, de mobilité et d'accès aux services et aménités urbaines.
- Enfin, placer le développement économique au cœur des enjeux d'aménagement.

Le SCOT Pays Cœur d'Hérault traduit donc deux éléments majeurs : d'une part, la reconnaissance des difficultés économiques avec la volonté de mobiliser d'autres « modèles de développement », et d'autre part une volonté de s'affirmer comme territoire autonome et capable d'avoir une place face aux territoires voisins : le SCoT entend « positionner » son territoire dans un contexte à la fois local, départemental et régional.

Par ailleurs, le SCoT met également en place un contrat de territoire renouvelé chaque année avec le Conseil départemental de l'Hérault pour bénéficier des financements du Programme Européen LEADER (Liaisons Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale). Ce programme soutient la mise en œuvre de stratégies de développement portées par des territoires ruraux organisés. Les territoires bénéficiaires sont appelés GAL (Groupes d'Action Local). Pour la période 2014-2020, le SCOT Pays Cœur d'Hérault bénéficie ainsi d'une aide de plus de 2,5 millions d'euros. Pour la période précédente de 2007 à 2013, le programme LEADER a permis de soutenir financièrement 80 projets comme la création d'éco-

hébergements touristiques, d'espaces de musées, de promotion des vins de pays, des projets de réhabilitations et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel. Les subventions de ce programme contribuent à l'autonomie de l'arrière-pays face à la métropole et permet la mise en place de véritables projets de territoire.

2. Pourtant, une influence de Montpellier bien réelle

Malgré les arguments précédents démontrant l'autonomie d'un espace qui ne se perçoit pas aujourd'hui comme étant la périphérie de la métropole, il n'est pas concevable d'imaginer que Montpellier n'a pas d'impact sur son arrière-pays. Car la ville-centre a bel et bien une influence, ne serait-ce que par son attractivité économique et les emplois qu'elle propose. Sa mise en métropole, en parallèle au déclin de l'arrière-pays, conduit à renforcer la dépendance et la domination du centre sur sa périphérie.

a) Départ des jeunes diplômés vers la métropole : un vieillissement de la population et un appauvrissement professionnel

L'influence de la métropole s'exerce en premier lieu sur les jeunes diplômés qui, une fois leur cursus terminé, partent poursuivre leurs études ou trouver du travail à Montpellier. Ce constat est confirmé par le vieillissement croissant de la population dans l'arrière-pays et par un appauvrissement professionnel.

L'appauvrissement professionnel

Ce phénomène de départ des jeunes diplômés vers les villes est généralisé en France. Le congrès de l'Actualité de la Recherche en Éducation et Formation (AREF), sur la problématique *« éducation, territoire et territorialité » dans tous ses états ; les parcours scolaires des jeunes ruraux*, mené en 2013, met en effet en lumière un certain nombre de données permettant de comprendre le phénomène dans l'arrière-pays de Montpellier.

Avant tout, ce départ des jeunes diplômés est une préoccupation récurrente pour les territoires ruraux : il semblerait que plus les jeunes sont qualifiés, plus ils travaillent en milieu urbain : 31% des jeunes actifs peu qualifiés travaillent dans l'espace rural contre 20% des diplômés de l'enseignement supérieur. Ces jeunes ruraux proviennent de milieux sociaux plus défavorisés, leurs parents étant plus fréquemment ouvriers, artisans ou agriculteurs. Ainsi, leur niveau de sortie du système éducatif est généralement plus faible, en raison de choix d'orientation plus modestes, plus professionnels, et plus proches des caractéristiques du territoire de vie (offre

de formation, marché du travail local). Les jeunes en milieu rural sont proportionnellement plus nombreux à quitter le système éducatif avec un CAP-BEP, un bac voir un BAC+2 que les urbains, qui le quitte davantage avec des études supérieures à BAC+2.

Après le baccalauréat, deux possibilités se dessinent pour les jeunes diplômés en milieu rural. Ils ont le choix d'arrêter leurs études et demeurer sur leur lieu de résidence, ou poursuivre des études dans l'enseignement supérieur et se déplacer vers les villes. Selon la distance avec le pôle d'emploi et d'enseignement supérieur le plus proche, la part des jeunes ruraux de 18 à 24 ans en situation de poursuite d'études peut varier du simple au double. Les cantons les plus proches des grandes aires urbaines sont donc sous une plus forte influence. C'est le cas des villes de l'arrière-pays qui se trouvent à moins d'une heure de la métropole montpelliéraine.

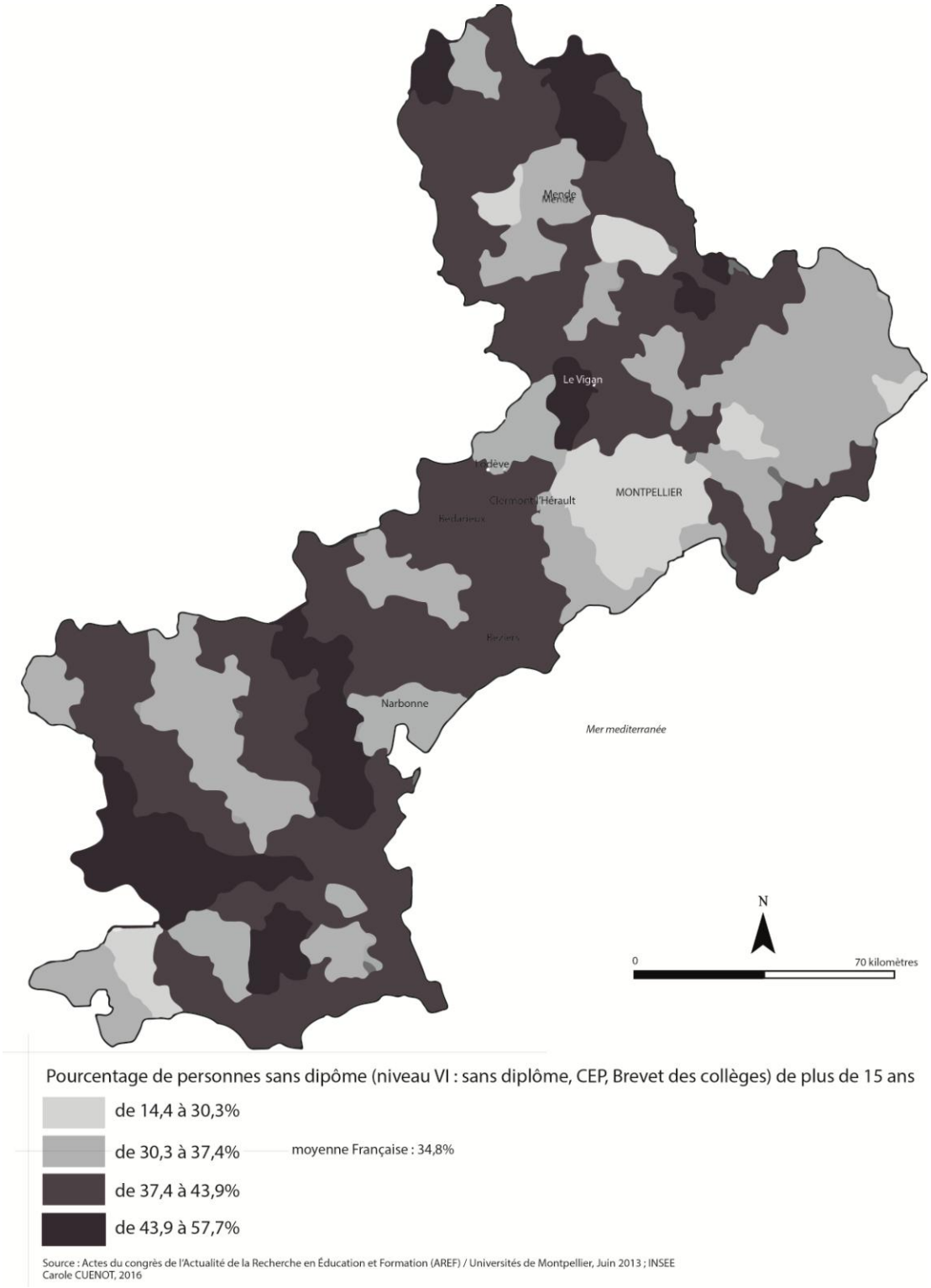

Figure 18 : Personnes de niveau VI en LR (Cuenot, 2016)

La carte ci-dessus témoigne de ce processus de départ des jeunes diplômés vers Montpellier. En effet, le pourtour montpelliérain, et notamment à l'Ouest, est marqué par un fort taux de non diplômés. L'arrière-pays de Lodève, Clermont l'Hérault et Bédarieux est cependant

moins touché que celui du Vigan, espace davantage enclavé par les montagnes et les voies de communication.

Les raisons du départ des jeunes diplômés vers la métropole sont triples : une offre de formation dans l'enseignement supérieur pour la poursuite d'études, une carence d'emploi sur la zone de formation, et enfin une proximité avec la métropole qui facilite le départ.

Pourtant, l'arrière-pays démontre pleinement sa capacité à former des jeunes : on compte 3 lycées à Bédarieux dont 1 professionnel, 2 lycées à Clermont l'Hérault dont 1 professionnel, ou encore 2 à Lodève. A titre indicatif, le lycée professionnel de Bédarieux présente 79% de réussite au baccalauréat.

Le vieillissement de la population

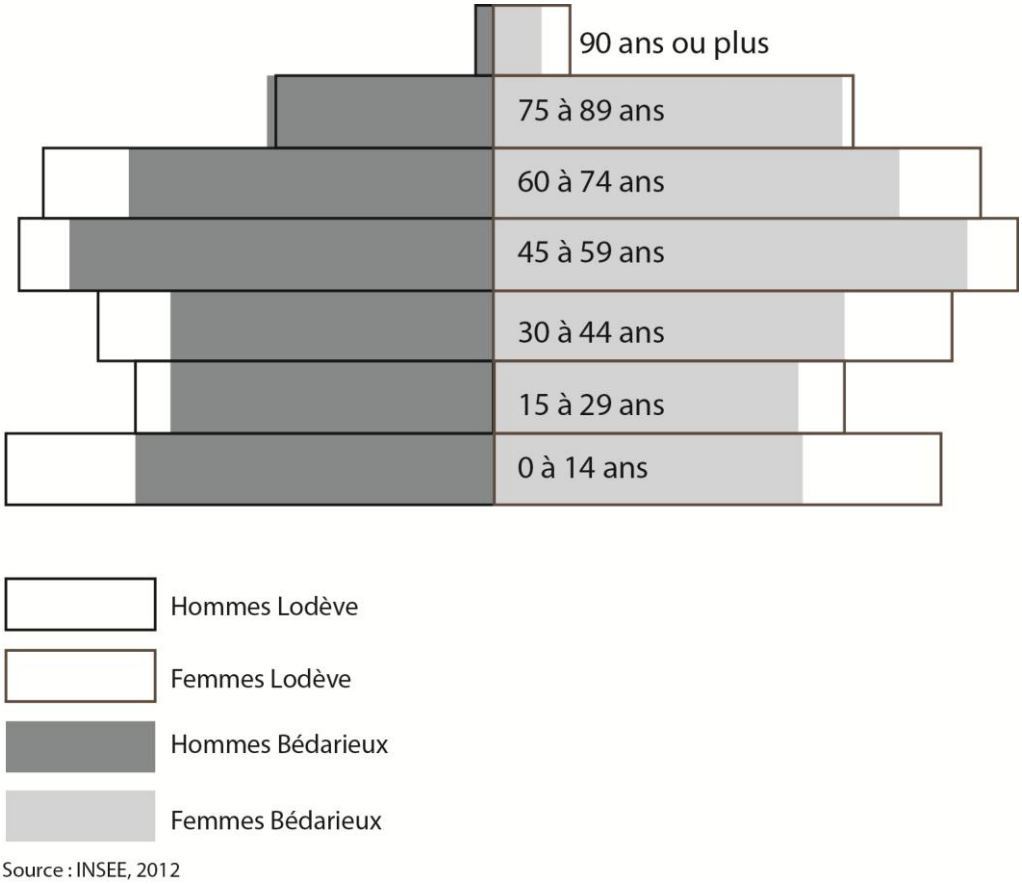

Figure 19 : Pyramide des âges pour Lodève et Bédarieux, INSEE, 2012 (Cuenot, 2016)

Le cas de Bédarieux et de Lodève est représentatif de ce processus de vieillissement de la population. La pyramide des âges traduit en effet une base correcte, mais dominée par les tranches de 45 à 74 ans. Bédarieux connait une forte représentation des retraités avec 35%

dans l'ensemble des catégories socioprofessionnelles (données INSEE, 2012). La population est donc vieillissante. Ce vieillissement trouve au moins trois causes principales :

- Le départ des jeunes vers Montpellier en recherche d'emploi ou de poursuites d'étude ;
- Le vieillissement de la population en place
- L'arrivée de retraités venus pour de meilleures conditions de vie : phénomène d'héliotropisme (attraction des populations vers les espaces ensoleillés).

Or, si le vieillissement de la population n'est dans un premier temps pas bénéfique aux villes moyennes de l'arrière-pays, il peut néanmoins constituer une source de richesse (CREDOC, 2010). En effet, avec des conditions de vie améliorées et un fort pouvoir d'achat, les seniors peuvent être une catégorie sociale économiquement intéressante. Selon une étude du CREDOC (Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie), les seniors disposeraient d'un revenu de 122 milliards € (net de tout impôt, taxe et cotisation), soit 43 % des revenus en France. Ils pourraient en effet concentrer 55 à 60% des revenus à l'horizon 2020. Aujourd'hui, leur revenu annuel moyen est de 17 000 € par personne contre 13 000 € pour les moins de 50 ans. C'est l'importance grandissante des revenus du patrimoine qui contribue à faire la richesse des seniors. Cette population concentre l'essentiel des revenus financiers et patrimoniaux en France. Les 74 % des 60-69 ans détiennent aujourd'hui 50 % du patrimoine net des ménages français.

Les conséquences de ce vieilissement de la population sont partagées : une surreprésentation de personnes âgées déséquilibre fondamentalement l'économie d'un territoire et son dynamisme, mais permet d'autre part d'ouvrir d'autres champs possibles, d'autres possibilités de développement futur (création et amélioration de l'offre de logements pour les seniors, maisons de retraite, circuits touristiques ciblés…). Cette réalité, loin de n'être qu'une contrainte, peut se révéler bénéfique à condition que les communes en fassent une ressource sur laquelle établir des projets de territoires locaux.

La volonté de mutualisation des intercommunalités

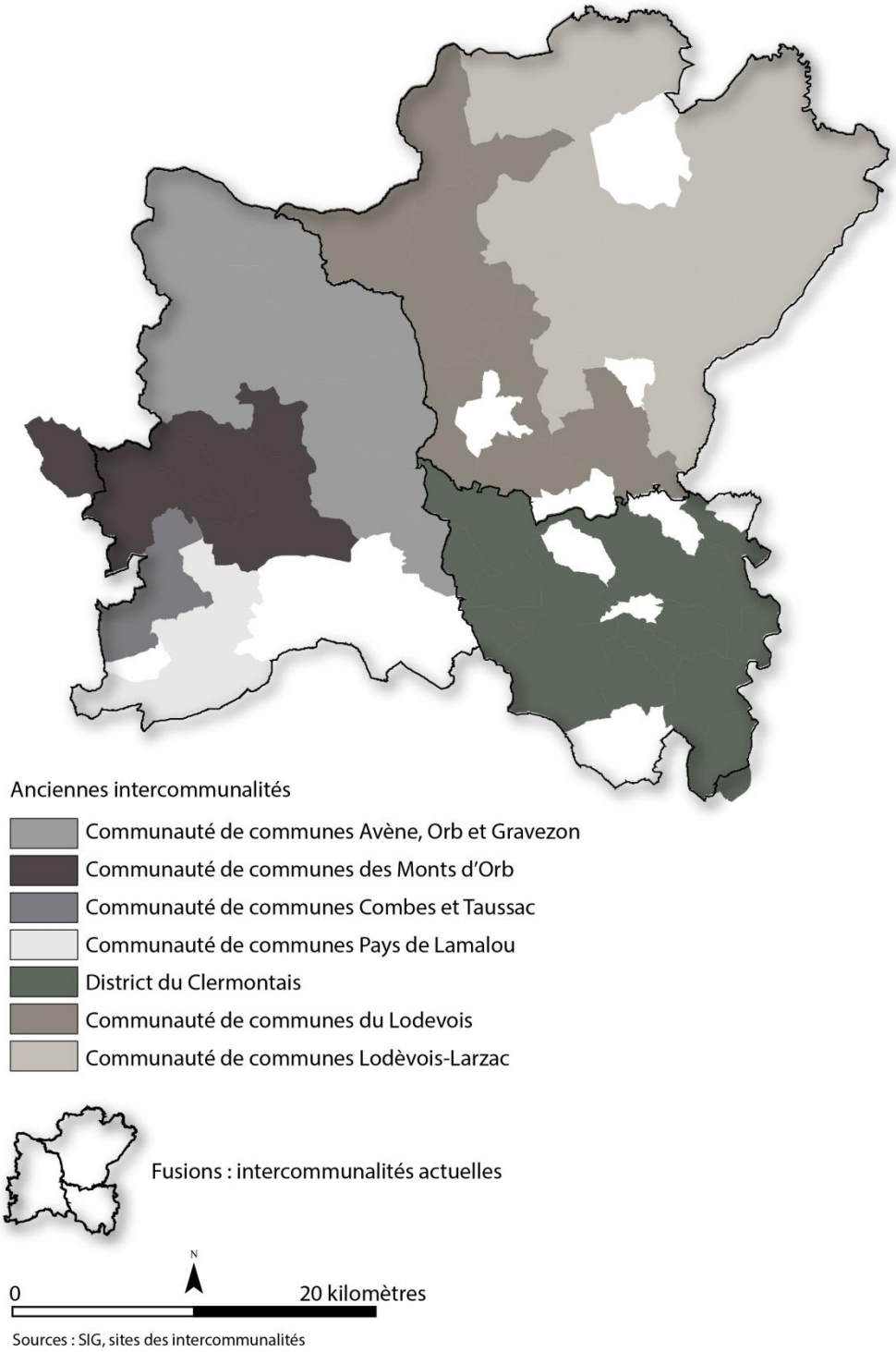

Figure 20 : les fusions des intercommunalités de Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault (Cuenot, 2016)

L'influence de la métropole sur son arrière-pays se manifeste également au regard des stratégies mises en place par les communes. En effet, depuis plusieurs années, les intercommunalités ont évoluées, se sont transformées et unies pour faire face à Montpellier. Cette stratégie de mutualisation des moyens et des espaces dénote une volonté de s'organiser face à une métropole centralisante. En s'unissant, les différentes intercommunalités disposent ainsi de moyens humains et financiers plus importants, ce qui leur permet de mettre en place de réels projets de développement sur leur territoire et d'avoir une visibilité extérieure plus grande.

Par ailleurs, la loi Notre prévoit un regroupement des intercommunalités avec des structures d'au moins 20 000 habitants et un nombre limité à 1000 sur le territoire français. D'autre part, leurs compétences pourraient se voir élargies avec le transfert des compétences communales. Cette initiative confirme le fait que la fusion d'intercommunalité permet de disposer d'une réelle capacité d'action et d'être des interlocuteurs pertinents face aux régions et à l'état. Enfin, ces nouveaux EPCI de 20 000 habitants disposeraient d'un budget de 17 millions d'euros au minimum pour proposer des services et équipements à la population.

Enfin, ces stratégies de mutualisation proviennent également d'une réalité qui veut que les limites de déplacements quotidiens dépassent aujourd'hui largement les limites communales. La fusion des EPCI évolue ainsi en même temps que les pratiques quotidiennes et est plus cohérente et plus pertinente.

b) Une influence économique

L'un des principaux facteurs d'influence de la métropole vers l'arrière-pays reste l'emploi. Malgré une métropole en difficulté, Montpellier offre aujourd'hui beaucoup plus d'emplois que ne peuvent le faire les villes de l'arrière-pays. La réalité économique et le besoin d'avoir du travail l'emporte inévitablement sur le désir d'autonomie et d'appartenance à un autre territoire. Cette donnée est quantifiable grâce aux déplacements journaliers du domicile vers son lieu de travail (les migrations pendulaires).

Les migrations pendulaires

En 2007, les migrations pendulaires sont au nombre de 6 500 dans l'ex région Languedoc-Roussillon, dont 6000 dans le seul département de l'Hérault (données INSEE, 2005) [15].

Parmi les villes les plus rattachées à Montpellier dans ces migrations pendulaires, on compte Nîmes qui constitue l'échange de salariés le plus important : environ 18 700 personnes par jour dans les deux sens. Lodève et Clermont l'Hérault sont également des villes fortement rattachées à l'aire d'influence de Montpellier avec 3200 déplacements journaliers (allers-retours) pour Lodève et 3000 pour Clermont l'Hérault[16]. Enfin, Ganges échange près de 1680 allers-retours avec la métropole et Alès 2650.

En rattachant toutes les villes sous influence de la métropole en termes d'emploi, on comptabilise une zone d'emploi qui s'étant effectivement jusque dans l'arrière-pays (Cf carte ci-après de la zone d'emploi de Montpellier).

Une zone d'emploi se définit selon l'INSEE comme un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Ce sont les déplacements domicile-travail qui constituent la variable de base quant à la détermination de ce zonage.

[15] L'étalement de Montpellier se stabilise, Daniel François, Repères Synthèse N°5 - mai 2004, INSEE

[16] Etude CETE méditerranée « Territoire métropolitain Montpellier – Nîmes Une prospective des déplacements interurbains », août 2008

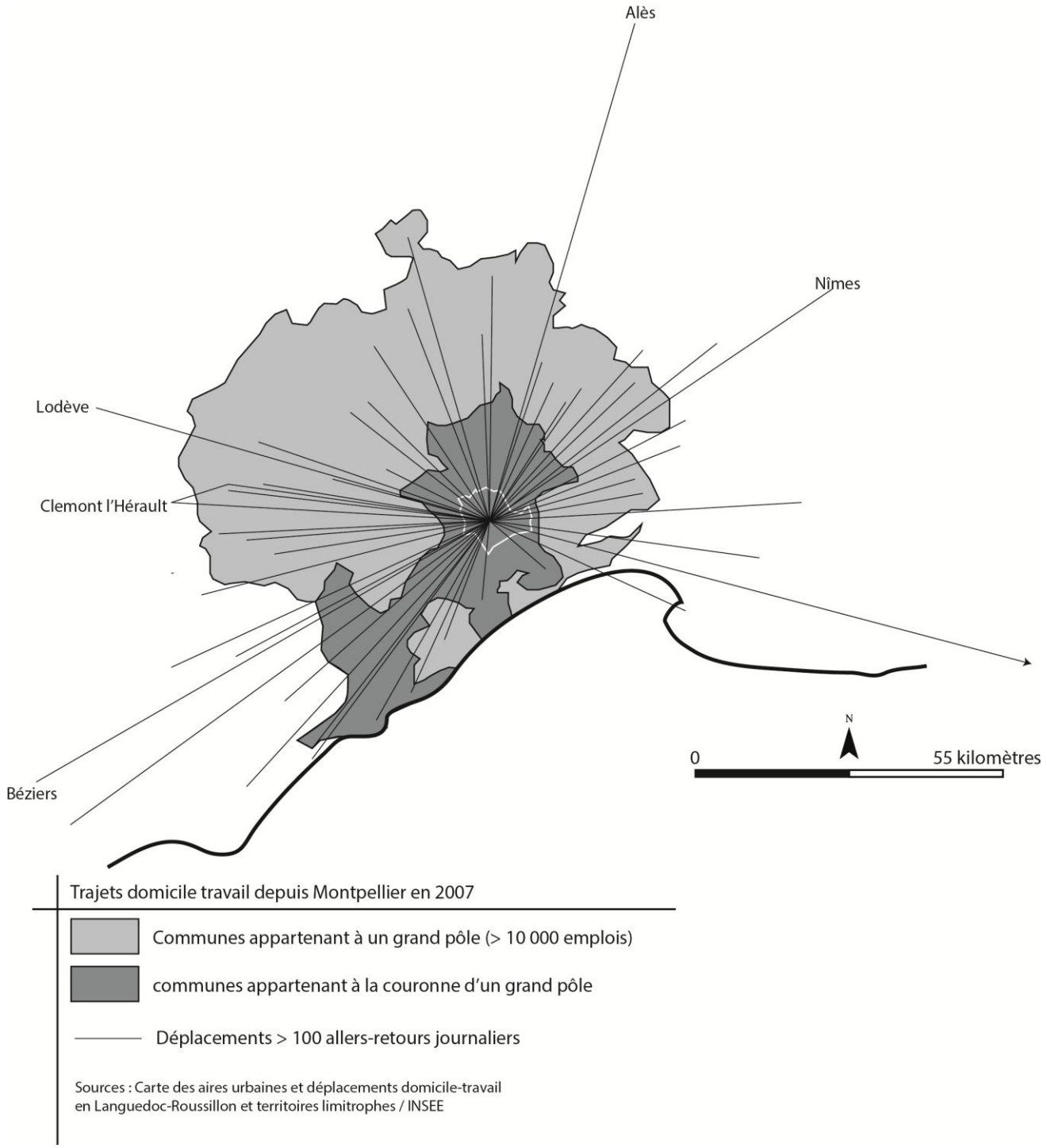

Figure 21 : trajets domicile-travail depuis Montpellier en 2007 (Cuenot, 2016)

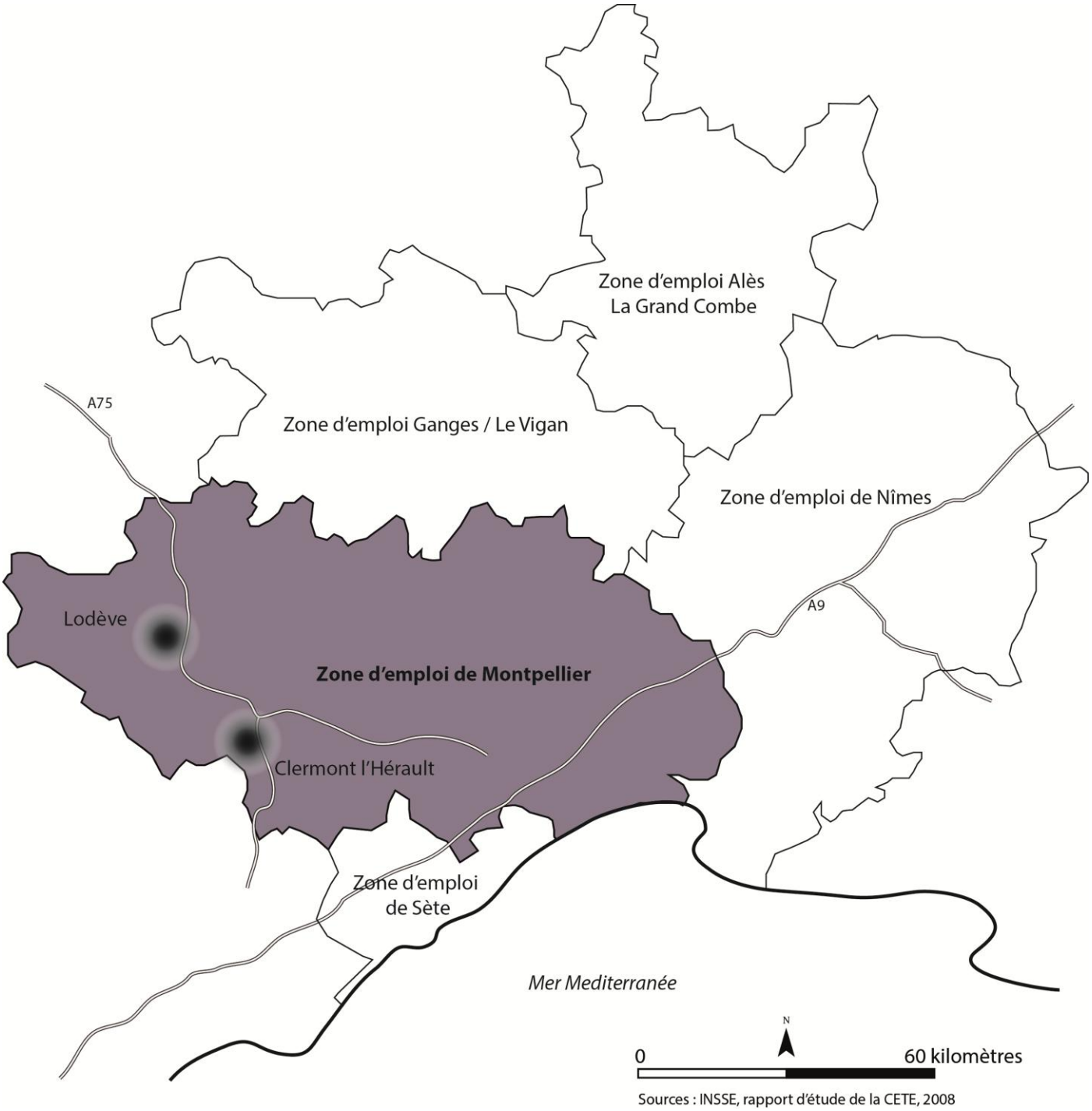

Figure 22 : zone d'emploi de Montpellier selon l'INSEE en 2008 (Cuenot, 2016)

En 2005, les presque 3200 déplacements journaliers entre Montpellier et Lodève se font exclusivement en véhicules légers (automobile), la voie ferrée étant totalement délaissée. Le constat est similaire pour Clermont l'Hérault. Aujourd'hui, il semblerait qu'une partie des voyageurs utilisent les lignes de transports en commun mises à leur disposition pour 1€

(assurée par le prestataire Hérault Transport)[17]. En effet, depuis Lodève, 8 lignes de bus convergent vers Montpellier.

Clermont l'Hérault et Gignac sont des pôles importants en matière de transport en commun puisque disposant d'une gare routière. D'une manière générale, c'est l'A75 qui irrigue ce réseau de transport en commun, et de fait, les communes situées à proximité de cet axe sont mieux desservies. Malgré une offre qui s'est largement améliorées, les habitants dénoncent toutefois des raccordements pas toujours évidents : « on est bien desservi pour aller à Montpellier, le seul problème c'est qu'on nous dépose loin du centre, on doit faire un long trajet en tram » (parole d'un habitant de Lodève)[18]. Effectivement, l'arrivée de toutes ces lignes est à la Mosson, station desservie par la ligne 1 du tramway. Depuis cette station, l'Hôpital Lapeyronie se trouve à 16 minutes, la gare à 34 minutes et le parc d'activité du Millénaire à 50 minutes.

L'étude de la Cete analyse l'évolution possible de ces déplacements à l'horizon 2030. Ainsi, pour Lodève, il semblerait que ces déplacements domicile-travail évoluent de 1,4%, soit 4300 déplacements journaliers dans les périodes les plus fréquentées, mais l'usage de l'automobile comme moyen de déplacements pourrait diminuer de 0,2%. Pour Clermont l'Hérault, davantage rattachée à la métropole, ces déplacements journaliers pourraient augmenter de 2,1% (soit 4600 déplacements). Pour Alès 2,8% (4500 déplacements) et pour Ganges 2,2% (2 600 déplacements).

L'arrière-pays est donc sous influence montpelliéraine. Les estimations à l'horizon 2030 confirment et accentuent cette domination. Si le développement se poursuit tel qu'il est amorcé aujourd'hui, c'est-à-dire un arrière-pays en déclin et une métropole en croissance, il semblerait que peu à peu l'arrière-pays perde de son autonomie.

[17] Entretien de Vincent Salignac, SCOT pays cœur d'Hérault, mené dans le cadre du PDR
[18] Résultats des enquêtes de terrain menés dans le cadre du programme de recherche

Synthèse intermédiaire : l'arrière-pays, une autonomie relative

	Eléments relatifs à l'autonomie de l'arrière-pays	Eléments relatifs à l'influence de la métropole
Géographie	Un espace géographiquement coupé de Montpellier et du littoral	Un espace d'entre-deux propice à l'influence métropolitaine
Economie	• Des savoir-faire industriels • Un cadre naturel et culturel propice au tourisme	• Des migrations pendulaires qui confirment l'attractivité de la métropole
Culture	Une revendication culturelle indépendante	Pas de culture ancienne fortement marquée susceptible d'influencer l'arrière-pays
Population		• Un départ des jeunes vers la métropole > vieillissement de la population • Un départ des jeunes vers la métropole > appauvrissement professionnel de l'arrière-pays
Stratégie politique	• Des stratégies politiques de valorisation des richesses locales • Des intercommunalités qui ont fusionné et regroupé leurs moyens	Aucune stratégie affirmée de connecter la métropole à l'arrière-pays

Figure 23 : tableau de synthèse de l'influence montpelliéraine face à l'arrière-pays (Cuenot, 2016)

Au regard des premiers résultats obtenus, il semblerait que deux éléments majeurs soient à dissocier. L'arrière-pays revendique son autonomie et sa volonté de s'affirmer comme territoire indépendant, en revanche, la métropole montpelliéraine exerce bien une influence sur les territoires de l'arrière-pays. Or cette influence n'est de toute évidence pas « voulue », elle n'entre pas dans le cadre d'une stratégie affirmée, au regard des piliers de développement annoncés par la métropole : la santé, le développement numérique, l'ouverture vers les métropoles voisines, le tourisme littoral, l'agro-écologie, l'université et l'artisanat.

III. Quel devenir économique pour l'arrière-pays ? Hypothèses de développement

1. Hypothèse 1 : l'économie résidentielle

La mise en métropole de la ville de Montpellier a des effets directs sur l'arrière-pays. Ce changement de statut confère une aire d'influence plus importante de la ville-centre et une mise en réseau qui intègre désormais davantage les petites entités de l'arrière-pays comme Bédarieux, Lodève, Clermont l'Hérault, Ganges. Ces nouvelles relations mettent les villes de l'arrière-pays en concurrence entre elles puisque n'ayant plus d'activité économique autonome, elles se retrouvent à devoir basculer dans une économie résidentielle à laquelle toutes peuvent prétendre.

a) L'économie résidentielle, analyse du système : la théorie de la base (par l'économiste Keynes)

Les économistes, depuis les années 1950, expliquent les processus de recompositions territoriales que connaissent les espaces ruraux (Chevalier, 2012). John Maynard Keynes, économiste, expose la théorie de la base pour comprendre comment ces territoires basculent dans une économie résidentielle.

L'économiste part d'un territoire dans lequel se trouvent des activités motrices en son centre : agriculture ou industries. De manière absolue, ces activités participent à l'échange des marchés économiques, en étant exportées à l'extérieur du territoire de production. C'est donc par le marché qu'un territoire a ou non un développent possible. Le monde rural doit nécessairement se connecter à un marché. La théorie de la base, si elle s'attache aux rapports entre activités et marché, s'intéresse aussi aux répercutions concrètes sur le territoire rural. L'argent de l'export des ressources est ainsi redistribué dans trois secteurs différents :

- Il est réinvestit dans le moteur, dans le système de production afin de le moderniser et de rendre plus performant.
- Il est directement injecté dans le territoire sous forme de taxe. L'impôt est proportionnel au bénéfice, il participe à son équipement et à son aménagement. Le

moteur économique doit en effet évoluer dans un environnement développé bénéficiant d'accès et de modernisation des infrastructures pour rester compétitif.

- Enfin, il est investi dans la main d'œuvre, via les salaires et les nouvelles embauches.

Le réinvestissement de l'export dans ces différents secteurs contribue à rendre le territoire dynamique et créer des services induits. La création d'emplois induits implique de nouveaux apports de population, donc de consommations (Chevalier, 2012).

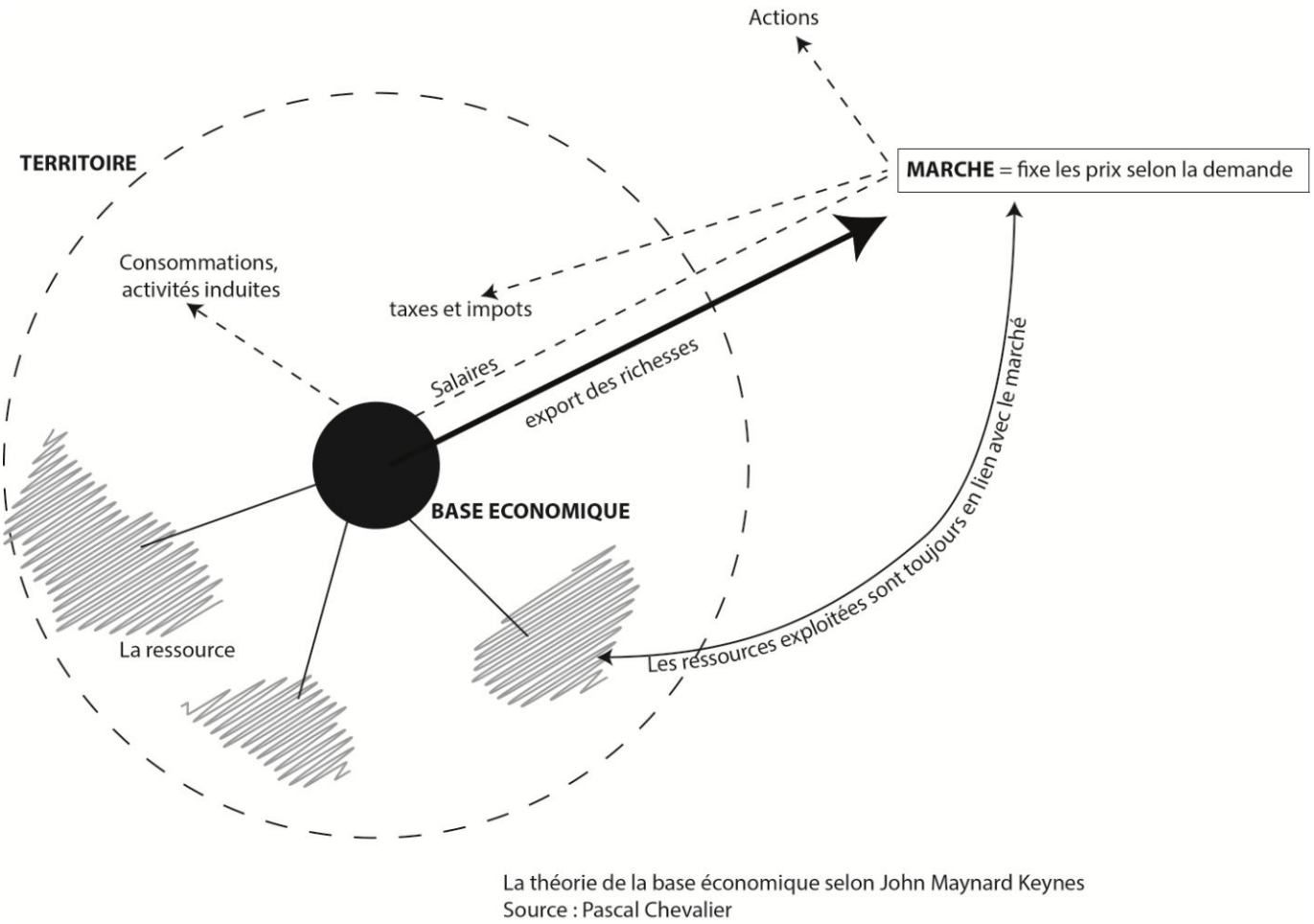

Figure 24 : la théorie de la base selon John Maynard Keynes (Cuenot, 2016)

b) La théorie de la base inversée : limite de l'économie résidentielle

Cette théorie vraie jusque dans les années 1950/1960 est aujourd'hui remise en cause. On parle en effet d'une théorie de la base inversée : au fur et à mesure, certaines activités de services induites à la demande locale vont petit à petit se substituer aux activités motrices et devenir elles-mêmes le moteur économique (Chevalier, 2012). C'est ce que l'on appelle l'économie résidentielle. La Lozère, à titre d'exemple, n'a plus de moteur agricole ou industriel mais son activité sanitaire et sociale est aujourd'hui devenue son moteur principal. L'économie résidentielle se développe donc sur des activités liées à la consommation ; une consommation qui peut être faite par la population locale (on parle de résidentiel induit), mais aussi par une population extérieure au territoire (migration pendulaire, tourisme) : on parle d'économie résidentielle inductrice. On estime que 15% du développement rural est lié à l'agriculture et à l'industrie et 85% à l'économie résidentielle (Chevalier, 2012). Mais cette économie résidentielle est-elle durable ? Quelles en sont ses limites ?

Comme pourrait le faire un moteur industriel ou agricole, l'économie résidentielle mobilise des ressources. La première de ces ressources est le paysage, qui influe sur le cadre de vie et qui permet d'être une base de marketing. Comme toute ressource, le paysage s'entretient pour éviter son épuisement ou son altération. En ce sens, l'étalement urbain contribue à le dégrader et n'est pas bénéfique aux territoires qui l'exploitent. La deuxième ressource exploitée dans le système de l'économie résidentielle est l'identité culturelle ; mais là encore une trop forte concurrence des villes sur la culture conduit à leur acculturation, à la banalisation de cette ressource (Chevalier, 2012). Enfin, la dernière ressource, indispensable à l'économie résidentielle, est la politique du territoire : en effet, l'arrivée de nouvelles populations n'est possible que là où les communes ont mis en place une stratégie de développement (par exemple, la commune de Saint-Emilion refuse tout développement de l'économie résidentielle, son PLU est restrictif).

Par ailleurs, pour rester viable, la ressource doit être de plus en plus spécifique (voir unique) afin d'être la source d'un développement. Elle doit alors être identifiée et valorisée par le marketing. La mise en place d'un projet d'aménagement autour de cette ressource fait passer l'échelle du territoire à l'échelle de projet. Dans cette optique, le projet de développement a pour objectif de transformer la ressource en capital, c'est à dire transformer une ressource qui n'a pas de valeur en un projet qui va lui en donner.

En somme, développer un territoire rural aujourd'hui, c'est être capable de faire le lien entre la ressource et le projet qui va la matérialiser. Dans une approche non déterministe, l'idée est que tous les territoires possèdent de la ressource. Une ressource plus ou moins facile à identifier, à valoriser. Ce qui devient important n'est pas la présence de cette ressource, mais la capacité des acteurs à la mobiliser et à la valoriser. Faire du développement local, c'est donc bénéficier d'acteurs capables de monter des projets.

Les villes de l'arrière-pays peuvent donc prétendre à attirer des actifs du littoral, mais sous certaines conditions et précautions. Il convient aux acteurs locaux de savoir évaluer et valoriser les ressources en place, et veiller à leur économie et la durabilité de leur exploitation.

2. Hypothèse 2 : Rompre avec l'envie d'un renouveau économique ; faire du déclin une opportunité

La situation de déclin des villes suite à la rupture d'une activité économique est loin d'être isolée et spécifique à la France, et même à l'Europe. A titre d'exemple, la ville de Détroit aux Etats-Unis fait face à une crise de l'industrie automobile, Ivanovo en Russie à une crise de l'industrie textile, ou encore Liverpool en Angleterre à la réduction de sa fonction portuaire (Rerat, 2016). Ainsi, il sera ici question de rompre avec l'idée que ces territoires ne peuvent se relever sans la réinsertion d'une activité similaire.

a) Accepter le déclin des territoires ruraux

Ce processus de déclin démographique n'est pas uniquement présent dans les zones d'arrière-pays. Les géographes Nicolas Cauchi-Duval, Vincent Béal et Max Rousseau le rappellent, « les dynamiques de déclin démographiques et économiques […] constituent l'un des enjeux essentiels de la réalité urbaine contemporaine » (Cauchi-duval, 2016, p2). Après la désindustrialisation des années 1970, c'est la globalisation, le développement inégal, l'éclatement spatial des villes et la périurbanisation qui sont les moteurs de détérioration des territoires. Les conséquences de ce déclin se traduisent par une vacance locative et commerciale, une baisse de la fiscalité locale, une sous-utilisation des infrastructures urbaines et la multiplication de friches. Pourquoi alors ne pas accompagner les villes dans cette décroissance ? Pourquoi ne pas proposer une « décroissance planifiée » (Cauchi-Duval, 2016, p2) ? Et si le déclin pouvait être une opportunité ? Et si c'était l'occasion de restructurer, réorganiser la ville ? (Cauchi-Duval, 2016)

L’enjeu réside d’abord dans l’acceptation d’une situation critique et dans l’accompagnement de la revalorisation de l’espace urbain : gestion communautaire du foncier, agriculture urbaine, destruction stratégique de logements… Pour cela, il est au préalable indispensable de d’opérer une rupture avec la pensée occidentale du développement des villes, c'est-à-dire croire que développement démographique s’accompagne nécessairement d’une croissance économique. Accompagner la décroissance démographique, améliorer le cadre de vie, dé-densifier, concentrer les services et équipements, créer des espaces de respiration plus fréquents peut être un levier de développement économique et social. Or, si des initiatives ont vu le jour aux Etats-Unis ou en Allemagne, en France les « politiques de décroissance urbaine n’existent pas » (Cauchi-Duval, 2016, p2). La stratégie française vise à continuer à mettre en place des politiques entrepreneuriales attirant des firmes et des catégories sociales ciblées, même dans les villes petites et moyennes des espaces anciennement industriels en déclin. Brice Laménie explique ainsi qu’en France le territoire est trop souvent identifié à un produit vendable (2016).

D’autre part, il n’existe en France que des outils généraux (politique de la ville, politique de rénovation urbaine) et des échelles d’intervention inadaptées (quartier). Les principaux dispositifs mis en place dans les espaces ruraux sont la mise en place de foncier à disposition et des exonérations fiscales dans l’objectif de faire revenir les industries. Une prise en compte globale de la ville dans son contexte et attentive aux diversités locales n’existe pas (par exemple, la politique du 1 pour 1 – 1 logement construit pour 1 logement détruit – n’est pas pertinente partout puisque la demande n’est pas la même partout) (Lamenie, 2016).

En outre, le dépeuplement ne s’opère pas également entre les différentes catégories socio professionnelles. « Les processus de décroissance démographique ne sont pas neutres d’un point de vue social et n’affectent pas identiquement l’ensemble de la population des villes » (Cauchi-Duval, 2016, p7). Le dépeuplement des villes périphériques contribue à augmenter les CSP les plus pauvres (déjà plus présentes originellement dans ces villes - ouvriers) et à accentuer les disparités entre ville-centre et villes moyennes de la périphérie (Cauchi-Duval, 2016).

b) Les solutions mises en place en Allemagne et en Suisse

En Allemagne, semblablement à la France, de nombreuses villes industrielles connaissent un déclin économique et démographique. Hélène Roth explique le processus de « décroissance urbaine » et qualifie ces villes de « villes rétrécissantes » (Roth, 2011, p75)[19]. Car si les conséquences sont les mêmes qu'en France, les réponses apportées sont différentes. Ces villes font l'objet d'un programme fédéral de rénovation urbaine, *Stadtumbau Ost*, dont l'objectif est d'accompagner la décroissance et de retendre le marché immobilier. Pour ce faire, il est alors nécessaire d'avoir recours à des démolitions et des opérations de valorisation. En plus d'une action sur l'habitat, il s'agit également de repenser les services à la personne afin d'en faire un atout pour l'attractivité. Le programme *Stadtumbau Ost* cherche ainsi davantage à adapter la « ville physique » plutôt qu'à y faire revenir l'industrie et les entreprises. Dans cette réponse, il s'agit tout autant de répondre au problème que de l'estimer à sa juste valeur. Le programme, c'est aussi une « une volonté politique assumée d'organiser la décroissance et de s'en donner les moyens, plutôt que de la minimiser et de l'enrayer » (Roth, 2011, p77).

En Suisse, ce problème qualifié de « déclin », mais aussi de « désurbanisation », de « rétractation urbaine » (Rerat, 2016, p2), provient de plusieurs causes :

- La restructuration économique, notamment de la désindustrialisation, et le manque d'ancrage des villes moyennes dans les dynamiques de mondialisation. De fait, elles ne savent tirer profit de la tertiarisation de l'économie.
- L'attrait des populations par les couronnes périphériques plutôt que pour les cœurs de villes. Les aménités de la périphérie l'emportent aujourd'hui sur celles des centres anciens (Rerat, 2016).
- La deuxième transition démographique, caractérisée par un ralentissement de la croissance de la population et son vieillissement (hausse de l'espérance de vie et baisse de la fécondité).

L'ensemble de ces facteurs renvoient à une théorie avancée par Klaassen et Scimeni, en 1981, qui décomposent la vie des villes en trois cycles : l'urbanisation (leur croissance), la suburbanistion (la croissance de leurs couronnes), et enfin la désurbanisation (la décroissance de l'ensemble) (Rerat, 2016). Le schéma ci-dessous explique clairement ce processus de

[19] Hélène Roth, « Les « villes rétrécissantes » en Allemagne », Géocarrefour [En ligne], Vol. 86/2 | 2011, mis en ligne le 05 mars 2012, consulté le 05 janvier 2015. URL : http://geocarrefour.revues.org/8294

détérioration des villes et leur aspect repoussoir tandis que la périphérie, elle, gagne en attractivité.

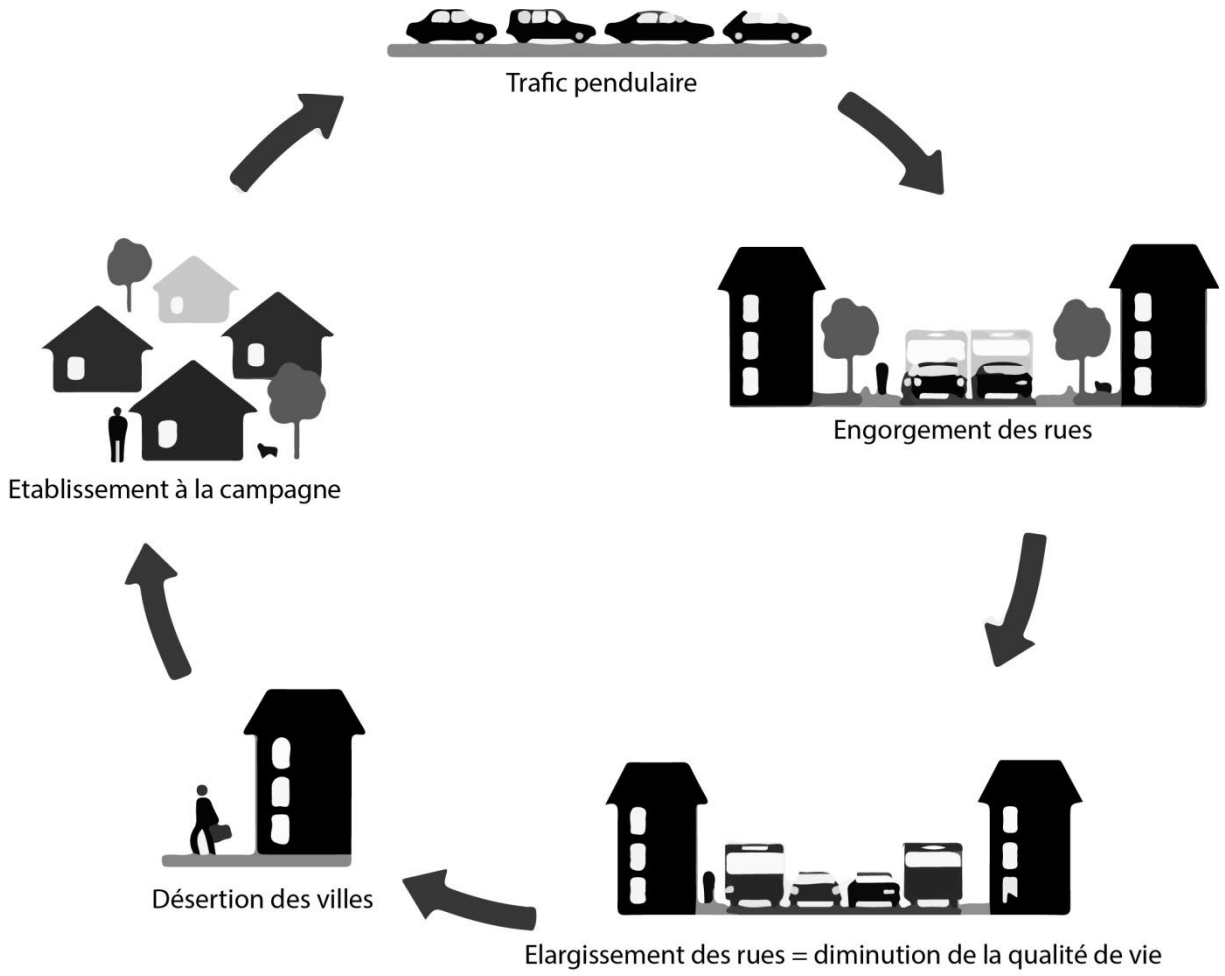

Figure 25 : processus de dépréciation des villes (OFFEP, 2016)

En revanche, la dernière étape peut être remplacée : la désurbanisation par la réurbanisation (la croissance des villes et la décroissance de leur couronne). En effet, le changement de structure économique, de l'industrie au tertiaire, redonnerait aux centres toute leur légitimité comme lieu de travail et de résidence. D'un point de vue socioculturel, il semblerait que les aspirations résidentielles changent, notamment pour les classes moyennes supérieures, et que les centres redeviennent des lieux de centralités attractifs (Rerat, 2016).

La redynamisation est possible par les ressources foncières des villes moyennes et l'opportunité qu'elles représentent. Suite au déclin de l'industrie, de nombreuses friches ont en effet été réutilisées afin de créer de nouveaux quartiers résidentiels attractifs et modernes.

Ces opérations de mise en valeur des ressources foncières ont été particulièrement bénéfiques aux villes de Zurich ou Winterthour (Suisse).

En revanche, pour rendre ces opérations possibles, il est nécessaire d'avoir un regain d'activité du marché immobilier, favorisé par une pénurie dans les villes-centres, des taux hypothécaires bas et une conjoncture favorable. (Rerat, 2016).

c) Autres éléments de réponse : l'écologie, la culture, la solidarité territoriale

Si faire revenir des entreprises est utopique dans un contexte d'arrière-pays métropolitain, il existe d'autres solutions à l'amélioration du cadre urbain et de la qualité de vie. La croissance démographique peut ainsi être appréhendée selon un tout autre angle d'approche : l'écologie. La déprise est alors vue comme une « chance », une « opportunité » de faire des villes moins compactes, plus écologiques et plus proches de la nature. Dans ce contexte, elles deviennent des « laboratoires » pour l'adoption de stratégies énergétiques et écologiques (Roth, 2011).

Le tourisme et la valorisation patrimoniale et culturelle n'est pas toujours une solution évidente et adaptée au regain économique d'un territoire (Lamenie, 2016). Brice Laménie rappelle que « Le développement touristique est souvent envisagé comme le dernier levier mobilisable pour restaurer l'attractivité d'un territoire en crise » (Lamenie, 2016, p8). Or, même si la trame paysagère est présente, la mise en tourisme nécessite la construction d'un « projet reposant sur une volonté commune et sur une identité locale forte » (Lamenie, 2016, p8).

Pour lui, la solution d'endiguement du déclin est avant tout la mise en place d'une solidarité territoriale entre les entités de l'espace rural face aux métropoles, une mutualisation des efforts, une nécessaire coopération, le tout permettant, à court et moyen terme, une meilleure visibilité du territoire (Lamenie, 2016).

Au regard des nombreux exemples et des solutions mise en place dans d'autres pays voisins à la France, la déprise industrielle dans les espaces ruraux et semi-ruraux n'est pas une fatalité. Elle peut même être une opportunité, avec des ressources foncières libérées ou encore un cadre de vie amélioré.

3. Hypothèses 3 : anticiper le desserrement de Montpellier, cas d'étude d'autres métropoles françaises (Lyon, Nice, Paris)

Selon un article de géoconfluence[20] , le desserrement est une réponse face au manque de place dans le centre des agglomérations. Il conduit ainsi les populations mais surtout les activités en périphérie plus ou moins proche. Ce phénomène de desserrement n'est pas récent et il a d'abord concerné les industries, puis les activités tertiaires, les centres de recherche, les centres de la grande distribution et les universités (géoconfluence, 2005).

Avec une croissance forte, la ville de Montpellier se voit aujourd'hui contrainte d'avoir recours à un desserrement de ses activités vers les espaces périphériques. Il semblerait en effet qu'après une politique de concentration volontaire des activités, la métropole soit aujourd'hui « à l'étroit dans ses murs »[21]. Si la métropole est donc amenée à délocaliser ses activités hors de ses limites, il s'agit de comprendre en quoi l'arrière-pays, via l'autoroute A750/75 peut être le lieu stratégique de ce desserrement. Pour comprendre, il s'agira de s'appuyer sur le cas d'autres métropoles françaises, comme Lyon, Nice et Paris. Le desserrement industriel de Lyon mettra en lumière la réalité d'une mise en concurrence entre les communes de la périphérie et la nécessité de bénéficier d'un raccordement aux infrastructures de transport. Le cas de Nice sera beaucoup plus proche de celui de Montpellier, à la différence que l'arrière-pays niçois est un lieu de desserrement humain puisque ne subissant pas une mauvaise image de désindustrialisation et précarité. Enfin, le cas de Paris soulignera la nécessité pour les métropoles de délocaliser en périphérie leur plateforme logistique des flux de marchandises.

a) Le desserrement industriel de Lyon et Villeurbanne vers les périphéries : l'exemple d'un desserrement à grande échelle

En 1960 se pose la question du desserrement industriel de la ville de Lyon. En effet, la forte croissance démographique de la ville, l'augmentation du besoin en logements et en équipements publics conduisent les pouvoirs publics à songer à un renouvèlement du tissu urbain, et notamment dans les quartiers centraux de l'agglomération (Linossier, 2006). A une

[20] Article en ligne http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/desserrement, Mise à jour en juillet 2005, consulté le 26/04/16

[21] Relevé d'un entretien mené auprès des acteurs du territoire : Christian Cornée, CCI Montpellier (dans le cadre du Programme de Recherche)

autre échelle que celle de Montpellier, ce desserrement a donc eu un impact, positif comme négatif, sur les communes de la périphérie.

Le desserrement industriel de Lyon profite surtout aux communes de la première couronne situées au Sud et à l'Est de l'agglomération, puis, dans une moindre mesure, aux communes de l'Ouest et du Nord. Ces nouvelles périphéries industrielles se trouvent alors économiquement intéressantes (terrains constructibles, prix compétitifs par rapport au centre de l'agglomération, raccordement aux infrastructures de transport, main d'œuvre à proximité). Pourtant, malgré l'aspect économiquement attractif de ces communes en périphérie, les industries souhaitaient rester à proximité de la ville-centre, bénéficiant ainsi de ses atouts comme son bassin d'emploi et ses équipements (Linossier, 2006).

Ce phénomène de desserrement des activités économiques, dans le cas de la ville de Lyon, participe en outre à la sectorisation des activités avec la création de vastes zones industrielles. Par ailleurs, les industries ne s'implantant pas forcément dans les zones qui leur sont dédiées désorganisent et bouleversent le marché foncier local (pour la seule année 1968, ce sont près de 800 hectares qui sont consommés par les activités économiques industrielles dans les communes périphériques). Si ce desserrement est donc à la fois une opportunité pour les communes de la périphérie, c'est aussi le risque de perdre une partie de sa maîtrise urbaine et ses perspectives d'évolutions (Linossier, 2006).

Une différenciation spatiale se met alors en place : les communes de l'Est proche de l'agglomération lyonnaise profitent des nœuds de transport et accueillent davantage d'activités logistiques, de petites unités productives, des activités de tertiaires ou industrielles (bureaux d'études, laboratoires). Les communes plus périphériques concentrent quant à elles les plus importants établissements industriels, les communes du Sud sont plus diversifiées et profitent de l'influence du couloir de la chimie, avec des industries, du commerce, de la logistique, de la recherche et de la construction ; enfin, les communes du Nord accueillent les grandes industries chimiques, mécanique et textile. Seules les communes de l'Ouest lyonnais restent à l'écart de ce desserrement industriel puisqu'elles accueillent principalement des activités tertiaires, commerciales et de recherche (Linossier, 2006).

Le desserrement industriel lyonnais met ainsi en lumière plusieurs points :

- Les communes bénéficiaires du desserrement ne sont pas égales en raison notamment de leur raccordement aux infrastructures de transport. Elles se mettent alors en concurrence les unes avec les autres.

- Si l'arrivée de nouvelles activités économiques leur est bénéfique, la consommation importante et rapide de foncier tend à déstabiliser leur développement urbain
- Enfin, pour être attractives, elles doivent être rapidement reliées avec la métropole, présenter une capacité de main d'œuvre suffisante et afficher des prix fonciers compétitifs.

b) Le cas de Nice et son arrière-pays : une situation (presque) similaire à Montpellier

Nice et son arrière-pays présentent des similitudes avec Montpellier, à commencer par la géographie et le fonctionnement structurel. Nice se trouve dans un couloir littoral fortement urbanisé tandis que sa périphérie rencontre les premiers reliefs des Alpes, avec des zones moins urbaines. Dans cet espace en marge du développement économique, comme dans le cas de l'arrière-pays héraultais, les pôles locaux ont un rôle majeur (ici Manosque, Gap, Briançon en parallèle à Clermont l'Hérault et Lodève). Les principales infrastructures de transports (gares, aéroport et autoroutes) ainsi que les services et équipements sont concentrés sur le littoral. Les dynamiques démographiques sont également similaires, avec un accroissement de la population fort dans les communes du littoral et une perte, même si elle est plus faible, dans l'arrière-pays, proportionnelle à l'éloignement du littoral. Enfin, de même qu'à Montpellier, Nice connait un processus de métropolisation, traduit notamment par l'amplification des déplacements quotidiens (DRE PACA, 2008).

A la différence de Montpellier, c'est un desserrement humain qui s'opère de Nice vers son arrière-pays. La différence réside dans le fait que l'arrière-pays niçois ne pâtit pas d'une image dégradante de désindustrialisation et d'enclavement. Bien qu'économiquement fragile (taux de chômage important), il reste attractif pour la population : « L'espace périurbain repoussé, au-delà des banlieues des agglomérations, s'étend désormais, et souvent au détriment des terres agricoles, jusqu'aux marges de la montagne et pénètre les espaces forestiers avec les risques que cela comporte. Cet étalement urbain est mu par le besoin de desserrement des ménages […] » (DRE PACA, 2008, p19).

L'arrière-pays niçois se décompose en deux sous-ensembles : le moyen-pays et la montagne. Contrairement à l'arrière-pays montpellérain, les montagnes sont plus proches et le moyen-pays (qui fait alors office d'arrière-pays) est plus court. Dans le rapport de la DRE PACA

paru en 2008, le moyen pays est réellement caractérisé par ses afflux migratoires. Les nouveaux arrivants proviennent de la déconcentration de grands pôles urbains (Nice, Toulon ou Marseille), ainsi que d'autres régions françaises. Cet espace d'entre-deux (entre mer et montagne, entre forte urbanité et ruralité), est donc peu à peu soumis à la périurbanisation. Mais au-delà de ce rôle de desserrement humain, l'arrière-pays niçois est également le lieu de transfert d'établissements, parfois consommateurs d'espace. Cet arrière-pays ne subissant pas une mauvaise image, ce sont également les premières zones montagneuses qui sont soumises à l'afflux de population, à l'image de Gap : « la montagne, bien que souvent présentée comme un espace aux faibles densités, est porteuse de dynamiques démographiques […] vers laquelle ont tendance à se prolonger les dynamiques du moyen pays » (DRE PACA, 2008, p22).

Outre le fait que cet arrière-pays soit attractif, il est également mieux desservi par les infrastructures de transport que ne l'est l'arrière-pays montpellérain. En effet, malgré un incontestable enclavement dû aux montagnes, ces zones sont bien reliées aux pôles régionaux par le train et l'autoroute notamment. La lacune demeure aujourd'hui dans les liaisons hors régions.

Malgré un aspect, au premier abord, similaire entre l'arrière-pays niçois et l'arrière-pays montpelliérain, du fait des caractéristiques géographiques, une différence majeure semble les dissocier : l'attractivité. Dans le cas de Nice, les prémices des montagnes ne sont pas repoussantes et ne renvoient pas une image d'enclavement, de déclin économique et de pauvreté. Ainsi, les flux migratoires sont plus nombreux, parfois même accompagnés d'un desserrement administratif. Ensuite, cet arrière-pays semble mieux relié au reste de la région, avec des liaisons en train, ce qui fait défaut dans le cas de l'arrière-pays montpelliérain.

c) Le cas de Paris : le desserrement en banlieue des plates-formes logistiques

Une fois encore, si Paris n'est pas comparable à Montpellier, la délocalisation de ses activités hors de la ville peut aider à comprendre l'importance que peut jouer la périphérie de Montpellier.

Les plates-formes logistiques sont présentent dans toutes les métropoles en France. Nous nous intéresserons ici aux plateformes logistiques de messagerie, c'est-à-dire « l'activité de ramassage et de distribution des colis d'expéditeurs multiples vers des destinations multiples » (Dablanc, 2013, p72) . En effet, ces flux sont de plus en plus nombreux, à l'image de la hausse de la fréquence des approvisionnements en magasin, de la diversification de ces approvisionnements, des demandes de plus en plus rapides et urgentes, et de l'explosion du commerce électronique. Les villes les plus consommatrices de ces activités sont celles qui concentrent un grand nombre de services aux entreprises et de commerces, comme c'est le cas à Montpellier. D'une manière générale, le ratio moyen pour les zones urbaines en France est une livraison ou enlèvement de marchandises par emploi par semaine. Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la proportion des envois passant par une plate-forme interne à une agglomération est de 69% pour les envois émis et 51% pour les envois reçus. Ces plates-formes constituent donc un enjeu pour les agglomérations (Dablanc, 2013).

En outre, la gestion de ces flux s'accommode de moins en moins avec le milieu urbain, du fait des nuisances sonores et atmosphériques engendrées et de la forte consommation de foncier (Dablanc, 2008, citée par Dablanc, 2013). Ainsi, les enjeux de localisation de ces équipements logistiques relèvent de plusieurs ordres : économiques d'abord, puisque l'offre de services logistiques et leur bonne accessibilité font partie des facteurs de performance d'une métropole ; environnementaux ensuite puisque la localisation de ces terminaux détermine la distance de déplacement ; sociaux enfin puisque si ces plateformes se situent trop loin des agglomérations et peu accessibles en transport en commun, cela peut poser d'autres problèmes de déplacement (Dablanc, 2013).

Par ailleurs, au-delà de la nécessité pour les grandes villes de bénéficier d'une plateforme logistique, il n'est pas rare que les marchandises transitent auparavant par des plateformes intermédiaires. Ainsi, avant d'être acheminée, la marchandise va passer par un entrepôt, une agence de messagerie, un terminal, un chantier de transport combiné et faire l'objet d'un

certain nombre d'opérations, comme des transferts, des emballages ou du stockage. Ces plateformes intermédiaires doivent alors nécessairement se situer sur des nœuds de transports, comme par exemple au croisement de plusieurs autoroutes (Dablanc, 2013).

Ainsi, on observe des conditions précises quant à la localisation de ces plateformes, intermédiaires ou non. Tout d'abord, c'est le développement significatif de grandes zones spécialisées, un processus de « plate-formisation » des activités logistiques, qui regroupent toutes sortes d'activités logistiques. (Savy, 2006, cité par Dablanc, 2013, p 74). Ensuite, il existe en effet un phénomène de desserrement de ces activités logistiques hors des grandes métropoles, comme c'est le cas à Paris, vers les banlieues proches ou lointaines. Condition *sine qua none* à ce desserrement, les plateformes doivent se trouver aux abords de nœuds de communication performants, et ceci est d'autant plus vrai qu'elles sont excentrées (autoroutes, transport ferroviaire de fret et aéroports). Enfin, une dernière exigence est fondamentale pour l'implantation des équipements logistiques, c'est la disponibilité du foncier et son bas coût (Dablanc, 2013).

Au regard de ces différentes approches du desserrement des grandes villes, que ce soit pour les activités industrielles, tertiaires, ou pour les flux de personnes, plusieurs conclusions peuvent être tirées : l'arrière-pays héraultais peut prétendre à ce desserrement puisque bénéficiant du raccordement à deux autoroutes, l'A75 vers Millau et l'A9 vers Béziers. Par ailleurs, le marché du foncier n'étant pas tendu, les prix sont aujourd'hui attractifs.

CONCLUSION GENERALE

Les métropoles ont contribuées à faire de la France un pays ouvert et diversifié, offrant une large palette de villes attractives économiquement. Mais dans cette lecture de la géographie métropolitaine, n'existe-t-il pas des dysfonctionnements, des répartitions de richesses inégales ? Dans quelle mesure les métropoles partagent-elles leurs richesses avec les territoires ruraux qui les entourent ?

Dans le cas de Montpellier, toute la question réside dans le positionnement de son arrière-pays face à l'agrandissement d'une métropole. L'arrière-pays est-il et se voit-il comme une périphérie ? La question pose déjà la réponse. En effet, les résultats ont prouvé un décalage entre les représentations et la réalité. Non, l'arrière-pays ne se voit pas comme étant la périphérie de Montpellier, pourtant malgré tout elle l'est, même si les formes d'influence sont diverses.

L'arrière-pays a toujours entretenu une relation conflictuelle avec la métropole. D'une culture différente, d'une géographie différente, d'une approche de l'espace et d'une histoire différente, l'arrière-pays et la métropole semblent aujourd'hui entretenir une ignorance réciproque. Et pourtant… les migrations pendulaires, les stratégies de mutualisation des intercommunalités, le départ des jeunes entrainant le vieillissement de la population et son appauvrissement professionnel, prouvent à quel point la métropole déborde de ses limites et étend son influence sur les territoires qui se revendiquent autonomes.

La question à se poser désormais est : quel avenir pour ce territoire d'entre-deux ? Comment peut-on se relever d'une déprise industrielle et renouer avec un développement stable et autonome ?

Car si l'arrière-pays héraultais connait des difficultés économiques et sociales, il semblerait que la solution ne soit pas la mise en place d'une politique de renouveau économique et l'attractivité pour de nouvelles entreprises. Le déclin peut être une opportunité de dé-densification et d'amélioration du cadre de vie. Une des difficultés que pose cependant la décroissance est qu'elle n'est pas égale entre les catégories socio professionnelles. Les cadres et autres CSP supérieures ont tendance à s'arrimer aux villes-centres tandis que les petites villes en déclin conservent en partie une population de retraités, d'ouvriers ou de chômeurs. Il semblerait par ailleurs que la mise en concurrence des villes en déclin entre elles ne leur soient pas bénéfique puisque « les problèmes de concurrence entre les communes d'une même

aire urbaine […] contribuent le plus souvent à renforcer l'orientation entrepreneuriale et « standard » des politiques urbaines » (Cauchi-Duval, 2016, p22). A l'inverse, la solution face aux métropoles est la coopération, la solidarité territoriale et la mutualisation des efforts, des ressources et des moyens (Cauchi-Duval, 2016).

Ainsi, la voie de l'économie résidentielle peut-elle être viable ? L'acceptation du déclin comme étant une opportunité est-elle durable ? Le desserrement de Montpellier est-il politiquement possible ? Autant de questions qui prouvent, si besoin est, la réelle complexité des relations entre métropole et arrière-pays.

BIBLIOGRAPHIE

Articles

Bonnamour J., 1997, « La géographie rurale pendant le dernier quart de siècle », *Ruralia*, n° 1, 20p**,** URL : http://ruralia.revues.org/5.

Cauchi-Duval N., Beal V. et Rousseau M., 2015, « La décroissance urbaine en France : des villes sans politique », *Espace populations sociétés*, 2015/3-2016/1

Charlier J., 1990, « L'arrière-pays national du port du Havre ; Une approche macro-géographique », *Espace géographique*, tome 19-20, n°4.

Dablanc L., Andriankaja D., 2011/3, « Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret », *Flux* (n° 85-86), p. 72-88.

Gaschet F., Lacour C., 2002, « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2002/1 (février), p. 49-72.

Lamenie B., 2015, « Endiguer le dépeuplement en restaurant l'attractivité dans un territoire en déclin », *Espace populations sociétés*, 2015/3-2016/1

Leroy S., 2000, « Sémantiques de la métropolisation », *Espace géographique*, tome 29, n°1, pp. 78-86.

Rérat P., 2016, « Le retour des villes », *Espace populations sociétés*, 2015/3-2016/1

Robic M-C., 2007, *Ruralistes ou pro-urbains, les géographes ? La ville modernisatrice*, CNRS, Paris, UMR Géographie-cités, 11p.

Roth H., 2011, « Les « villes rétrécissantes » en Allemagne », *Géocarrefour*, Vol. 86/2

Veltz P., 2012, « Paris, France, Monde. Repenser l'économie par le territoire », *l'Aube*, hors série n°50, « dix métropoles en recherche ».

Saunier G., 2000, « Quelques réflexions sur le concept de Centre et Périphérie », *Hypothèses* 2000/1 (3), p. 175-180.

Documents

Actes du congrès de l'Actualité de la Recherche en Éducation et Formation (AREF) Universités de Montpellier, Juin 2013 , « éducation, territoire et territorialité dans tous ses états ; Les parcours scolaires des jeunes ruraux », 26p.

Association des Communes Suisses, 2013, *Revitalisation des centres de ville et de localités*, guide pratique, Berne, 32p.

Etude CETE méditerranée, août 2008, « Territoire métropolitain Montpellier – Nîmes Une prospective des déplacements interurbains », 87p.

Fondation Abbé Pierre, 2016, « l'état du mal-logement en France, 21ième rapport annuel », 379p.

François D., INSEE, 2004, « L'étalement de Montpellier se stabilise », *Repères Synthèse* N°5 – mai

Hebel P., Lehuede F. CREDOC, 2010, « consommation et mode de vie ; Les seniors, une cible délaissée », N° 229 – mai

Linossier R., 2006, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération Lyonnaise (1950 - 2005)* , (thèse), Université Lumière Lyon 2

Secchi B., Vigano P., 2012, Concours pour l'élaboration du projet urbain « *Montpellier 2040* », Rapport d'étude pour la tranche ferme, Studio 012

Livres

Bancel N., 2008, *Histoire et mémoires des immigrations en Languedoc-Roussillon* - Synthèse historique – volet « mémoire », tome 1, 131p

Guilluy C., 2014, *La France Périphérique, comment on sacrifié les classes populaires*, Paris : Flammarion

Gauzit É., 2015, *Lodève, cité occitane*, Flammarion, 392p

Ourliac P., sous la direction de Cholvy G., ré-édition 2001, *Histoire de Montpellier*, In-8°, 438 pages

Webographie

Article en ligne de la revue Hypergeo : http://www.hypergeo.eu/spip.php?article10#, consulté le 29/03/2016

Article en ligne de la revue Hyergeo : http://www.hypergeo.eu/spip.php?article416#, consulté le 29/03/2016

http://montpelliervillages.midiblogs.com/archive/2010/11/27/la-richesse-autour-de-montpellier.html, consulté le 18 avril 2016.

Article paru par l'observatoire des sociétés en 2014 : http://www.observationsociete.fr/villes-p%C3%A9riurbain-rural-quels-sont-les-territoires-les-moins-favoris%C3%A9s, consulté le 18/04/16

Article en ligne : Géo confluence, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/arriere-pays-et-avant-pays-hinterland-foreland, site consulté le 25/03/16.

http://www.observationsociete.fr/villes-p%C3%A9riurbain-rural-quels-sont-les-territoires-les-moins-favoris%C3%A9s, consulté le 18/04/2016

https://www.youtube.com/watch?v=2rCYXbAhJGU, consulté le 18/04/2016

Meilleursagents.fr, consulté le 18/04/2016

http://causses-cevennes.com/histoire/causses-cevennes.htm, consulté le 25/04/2016

http://www.ecoles-idrac.com/Idrac/Campus-de-Montpellier/Vivre-a-Montpellier, consulté le 25/04/16

http://www.cc-clermontais.fr/Historique.html, consulté le 22/04/16

Autres

Conférence donnée par Pascal Chevalier en 2012.

Programme de recherche, 2015/2017 « Mutations en Languedoc, analyse socio-spatiale du mal-logement », dirigée par Alexandre Brun

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : les métropoles en France par anamorphose (Andrieu, 2007)

Figure 2 : coupe topographique (Cuenot, 2016)

Figure 3 : l'évolution de Montpellier au fil des siècles (Cuenot, 2016)

Figure 4 : Part des foyers imposables en 2013 (Coursiere, 2015)

Figure 5 : l'urbanisation dans le département de l'Hérault (Coursiere, 2015)

Figure 6 : intérieur d'un logement vacant à Bédarieux, RDC donnant sur rue (Cuenot, 2015)

Figure 7 : Etat du bâti dans le centre de Lodève, un exemple représentatif de la dégradation des villes (étude OPAH, PACT, 2015)

Figure 8 : bâti vacant dans le centre ancien de Bédarieux (Cuenot, 2015)

Figure 9 : Taux de chômage en 2012 selon l'INSEE (Cuenot, 2016)

Figure 10 : taux de pauvreté en 2012 selon l'INSEE (Cuenot, 2016)

Figure 11 : temps de parcours depuis Montpellier en 2013 (Coursiere, 2015)

Figure 12 : fréquence de déplacements pour Bédarieux (Cuenot, 2016)

Figure 13 : fréquence de déplacements pour Clermont l'Hérault (Cuenot, 2016)

Figure 14 : fréquence de déplacements pour Lodève (Cuenot, 2016)

Figure 15 : présentation des EPCI (Cuenot, 2016)

Figure 16 : les EPCI par compétences dans l'Hérault (Cuenot, 2016)

Figure 17 : les SCOT dans l'Hérault (Cuenot, 2016)

Figure 18 : Personnes de niveau VI en LR (Cuenot, 2016)

Figure 19 : Pyramide des âges pour Lodève et Bédarieux, INSEE, 2012 (Cuenot, 2016)

Figure 20 : les fusions des intercommunalités de Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault (Cuenot, 2016)

Figure 21 : trajets domicile travail depuis Montpellier en 2007 (Cuenot, 2016)

Figure 22 : zone d'emploi de Montpellier selon l'INSEE en 2008 (Cuenot, 2016)

Figure 23 : tableau de synthèse de l'influence montpelliéraine face à l'arrière-pays (Cuenot, 2016)

Figure 24 : la théorie de la base selon John Maynard Keynes (Cuenot, 2016)

Figure 25 : processus de dépréciation des villes (OFFEP, 2016)

TABLE DES MATIERES

LE FAIT METROPOLITAIN, REGARD INVERSE

Remerciements 3

Avant-propos, contexte du stage 4

Introduction 6

I. L'arrière-pays et la métropole, construction d'un système. 10

1. Comment Montpellier est-elle passée d'une ville-centre à une métropole ? 10

a) De la ville-centre à la métropole 10

Approche conceptuelle du Centre/ périphérie
Le processus de métropolisation

b) Montpellier, une métropole imparfaite 14

Montpellier, construction d'une centralité
Une ville-centre aujourd'hui plus pauvre que sa périphérie

2. L'arrière-pays : Histoire, évolution, divergences internes 19

a) L'arrière-pays : entre ruralité et périurbanité 19

Des espaces ruraux aux espaces périphériques, reconnaissance d'un espace hybride et complexe ;
Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault : des pôles centraliseurs

b) De la prospérité au déclin 23

Approche historique : un ADN profondément industriel
Des centres anciens dégradés
Un appauvrissement social

c) Divergences structurelles entre villes : analyse comparative de Lodève, Bédarieux et Clermont l'Hérault 29

Le raccordement aux infrastructures de transport
Stratégies divergentes

d) Le bilan aujourd'hui : ressenti des habitants 31

Les difficultés
Les potentialités

Synthèse intermédiaire : Montpellier et son arrière-pays, deux mondes différents

II. L'arrière-pays est-il et se voit-il comme une périphérie ? 34

1. L'arrière-pays : l'ignorance de la métropole 34

a) Des pratiques de vie qui se veulent autonomes. 34

Une indépendance vis-à-vis des équipements et services : résultats enquêtes de terrain
L'affirmation d'une identité locale : l'arrière-pays, un lieu de transition depuis toujours

b) Une stratégie politique d'autonomie 37

Les compétences des EPCI
Les stratégies politiques locales : le SCOT, une stratégie d'économie tertiaire

2. Pourtant, une influence de Montpellier bien réelle 42
a) Départ des jeunes diplômés vers la métropole : un vieillissement de la population et un appauvrissement professionnel 42
L'appauvrissement professionnel
Le vieillissement de la population
La volonté de mutualisation des structures intercommunales
b) Une influence économique 48
Les migrations pendulaires

Synthèse intermédiaire : l'arrière-pays, une autonomie relative

III. Quel devenir économique pour l'arrière-pays ? Hypothèses de développement .. 54

1. Hypothèse 1 : l'économie résidentielle 54
a) L'économie résidentielle, analyse du système : la théorie de la base (par l'économiste Keynes) 54
b) La théorie de la base inversée : limite de l'économie résidentielle 56
2. Hypothèse 2 : Rompre avec l'envie d'un renouveau économique ; faire du déclin une opportunité 57
a) Accepter le déclin des territoires ruraux 57
b) Les solutions mises en place en Allemagne et en Suisse 59
c) Autres éléments de réponse : l'écologie, la culture, la solidarité territoriale 61
3. Hypothèses 3 : anticiper le desserrement de Montpellier, cas d'étude d'autres métropoles françaises (Lyon, Nice, Paris) 62
a) Le desserrement industriel de Lyon et Villeurbanne vers les périphéries : l'exemple d'un desserrement à grande échelle 62
b) Le cas de Nice et son arrière-pays : une situation (presque) similaire à Montpellier 64
c) Le cas de Paris : le desserrement en banlieue des plates-formes logistiques 66

Conclusion générale 69

Bibliographie 71

Table des illustrations 74

Table des matières 76

Rendu le 7 juin 2016	76 pages	25 figures
Niveau M2	Carole Cuenot	

Université Paul-Valéry Montpellier III

UFR 3 – Département Géographie et Aménagement

Mention
Développement durable et aménagement

Spécialité à finalité professionnelle
« Urbanisme et projets de territoire »

LE FAIT METROPOLITAIN, REGARD INVERSÉ

LA MÉTROPOLISATION PERÇUE PAR L'ARRIÈRE-PAYS

CAS D'ÉTUDE DE MONTPELLIER ET SON ARRIÈRE-PAYS

Encadrement académique	Encadrement professionnel
Alexandre Brun Université Paul-Valéry Montpellier III Mail :alexandre.brun@univ-montp3.fr	Frédérique Mozer Agence régionale Fondation Abbé Pierre Mail : fmozer@fondation-abbé-pierre.fr

Durée du stage : 6 mois	Lieu du stage : Montpellier, FRANCE

Résumé : Alors les métropoles sont au cœur du débat géographique, elles ne sont pourtant pas les seules villes en France. Elles irriguent un réseau de villes petites et moyennes gravitant autour d'elles. Si ces villes sont transparentes dans une réalité économique nationale, elles ne le sont pas dans la réalité géographique, sociale et territoriale. Les petites villes ont un rôle clef à jouer en étant elles-mêmes des moteurs pour leur aire d'influence. Le présent mémoire cherche alors à comprendre comment le fait métropolitain serait perçu par la périphérie, dans le cas de Montpellier et son arrière-pays. Ces mutations, ces changements, ont-ils un réel impact sur la vie, les pratiques, les représentations des habitants de l'arrière-pays Montpelliérain ? Se sentent-ils concernés ? Dans quelle mesure ?

Mots-clés : métropolisation, villes petites et moyennes, influence, périphérie, trajectoire

Summary: While the cities are the heart of the geographical debate, they are however not the only cities in France. They irrigate a network of small and medium cities gravitating around them. If these cities are transparent in a national economic reality, they are not in the geographical, social and territorial . Small cities have a key role to play in being themselves engines for their area of influence. Herein then seeks to understand how the metropolitan fact would be perceived by the periphery, in the case of Montpellier and its hinterland . These changes, these changes, they have a real impact on the lives , practices , representations of the inhabitants of the hinterland Montpellier ? Do they feel concerned ? In witch way ?

Key-words : metropolisation , small and medium towns , influence, outside , path