

N.Boury, L.Desvergne, N.Dujour, E.Gabo, B.Gruchet, G.Valadour

Responsable pédagogique : Thierry Guineberteau

Institut Kervégan

LA RURALITÉ À L'ÉPREUVE DE LA MÉTROPOLISATION

Analyse des relations entre la métropole nantaise
et les territoires ruraux, périurbains et littoraux

Nos premiers remerciements s'adressent à Thierry Guineberteau, notre responsable pédagogique qui nous a suivi pas à pas dans ce travail et qui nous a orienté vers une rigueur scientifique. Merci pour son implication, ses remarques et sa disponibilité.

Nos remerciements s'adressent ensuite à Olivier Kassous et Sylvain Grisot. Ils nous ont permis de mieux cerner les attentes de nos commanditaires et nous ont encadré au mieux dans ce travail. Merci pour leurs précieux conseils.

Nous remercions chaleureusement l'Institut Kervégan, en particulier le groupe Ruralités, ainsi que Jacques Crochet, président de l'institut que nous avons pu rencontrer lors du dernier rendez-vous. Merci à Aurore Vuillemin, Gwenaël Boidin, Maryse Menanteau, Jean-Jacques Derrien et tous les membres du groupes ruralités pour leur accueil dans leurs locaux durant le semestre.

Merci à Valérie Picot, enseignante dans le lycée Saint-Clair à Blain, à la conseillère principale d'éducation dans le lycée du Pays de Retz à Pornic, pour leur disponibilité et pour nous avoir permis de distribuer plus largement nos questionnaires

Merci à Michel Evain, coordinateur au syndicat mixte de la communauté de commune de Châteaubriant-Derval, pour nous avoir reçu sans rendez-vous, sur son temps de travail.

Enfin, merci à toutes les personnes qui nous ont apporté leur aide dans ce travail que cela soit les habitants qui ont joué le jeu pour les cartes mentales, les lycéens et les utilisateurs du tram-train, l'ensemble des enseignants et chef d'établissement que nous avons pu rencontrer mais aussi, les fonctionnaires des mairies, des offices de tourisme et des communautés de communes et enfin nos camarades de promotions.

Introduction générale	5
PARTIE I : Présentation de la démarche de diagnostic	9
Chapitre 1 : Questionnement et principes généraux.....	11
1. Principes généraux du diagnostic.....	11
2. Le cheminement de notre pensée.....	11
Chapitre 2 : Méthodologie.....	14
1. Champs d'étude.....	14
2. Choix de l'unité spatiale d'analyse.....	14
3. Les données statistiques.....	15
4. Les questionnaires.....	15
5. Les cartes mentales.....	17
6. Le terrain.....	17
PARTIE II : Caractérisation et spécificités des territoires d'étude	21
Chapitre 3 : La difficile définition des espaces ruraux : contextualisation et application aux territoires	23
1. Les problèmes de définitions.....	23
1.1 Des définitions et des perspectives différentes.....	23
1.2 Des frontières floues et une hétérogénéité de ces espaces.....	24
2. Présentation globale des territoires.....	25
2.1 L'organisation administrative et l'armature urbaine des territoires.....	25
2.2 Analyse sociodémographique.....	28
2.3 L'occupation du sol et l'emploi sur les territoires.....	29
Chapitre 4 : D'une vision paradoxale de la ruralité à sa caractérisation.....	30
1. Une question de perception.....	30
1.1 L'analyse par les cartes mentales.....	30
1.2 Une vision positive de la métropole nantaise ?.....	35
2. Vers la construction d'un indicateur composite de relations.....	38

PARTIE III : L'influence des relations dans la dynamique des territoires.....	43
Chapitre 5 : Une attractivité des territoires.....	45
1. Des espaces influencés par la métropole mais qui tentent de se différencier (Blain et Nort sur Erdre).....	45
1.1 Attractivité sociodémographique.....	45
1.2 Culture et tourisme.....	46
1.3 Equipements et services.....	48
1.4 Transports et mobilités.....	50
2. D'autres espaces qui se suffisent à eux même (Pornic et Châteaubriant).....	54
2.1 Démographie.....	54
2.2 Des espaces qui mettent en valeur leurs patrimoines.....	54
2.3 La question des mobilités : des liens faibles entre Nantes et Châteaubriant, mais contrasté pour Pornic.....	54
Chapitre 6 : ... à nuancer pour bien les appréhender.....	56
1. L'influence métropolitaine sensible vis à vis des autres territoires.....	56
1.1 Nantes Métropole et la métropolisation.....	56
1.2 Les migrations pendulaires et ses enjeux : de la ville-dortoir à la saturation du réseau routier.....	57
1.3 Une influence de la métropole nantaise sur les lycéens à nuancer.....	58
2. Les balbutiements de la coopération entre la métropole et les territoires associés.....	61
2.1 La mobilité : principale faiblesse des territoires d'étude.....	61
2.3 Axes de propositions.....	64
Conclusion.....	66
Bibliographie.....	67
Table des annexes.....	71
Tables des figures.....	72

Le principe d'un diagnostic territorial tel que nous avons été invités à le développer est de se mettre en situation professionnelle et travailler notre cursus universitaire directement avec des personnes et des entités extérieures à la Faculté.

Ce diagnostic a été élaboré par six étudiants en première année de Master Géographie, Aménagement, Environnement et Développement au sein de l'IGARUN (Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes) : Nicolas BOURY, Laura DESVERGNE, Noémie DUJOUR, Evariste GABO, Bastien GRUCHET et Gaëlle VALADOUR. La variété de nos cursus universitaires, de nos parcours personnels et de nos ambitions professionnelles témoignent de l'intérêt du caractère transdisciplinaire de la géographie dans un travail collectif. Celui-ci fut précédé, au premier semestre, de travaux personnels.

Nous avons ainsi travaillé, chacun de notre côté, sur six questions préalables à notre diagnostic. Les deux premières ont servi de socle à celui-ci : revenir sur la notion de métropolisation à la nantaise et une définition de termes spécifiques à notre étude, que sont la métropole, l'espace périurbain et l'espace rural, à travers leurs caractéristiques spatiales et les dynamiques qui les composent. Les quatre autres sont des présentations des quatre territoires sur lesquels se penche ce travail : les intercommunalités de Blain, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre et Pornic, en Loire-Atlantique. Notre diagnostic propose une analyse des relations entre la métropole nantaise et des espaces périurbains, ruraux et littoraux du département. Il tente également, via un examen des dynamiques présentes au sein des territoires cités ci-dessus, entre ceux-ci et la métropole, de questionner la pertinence de leur qualification d'espaces ruraux.

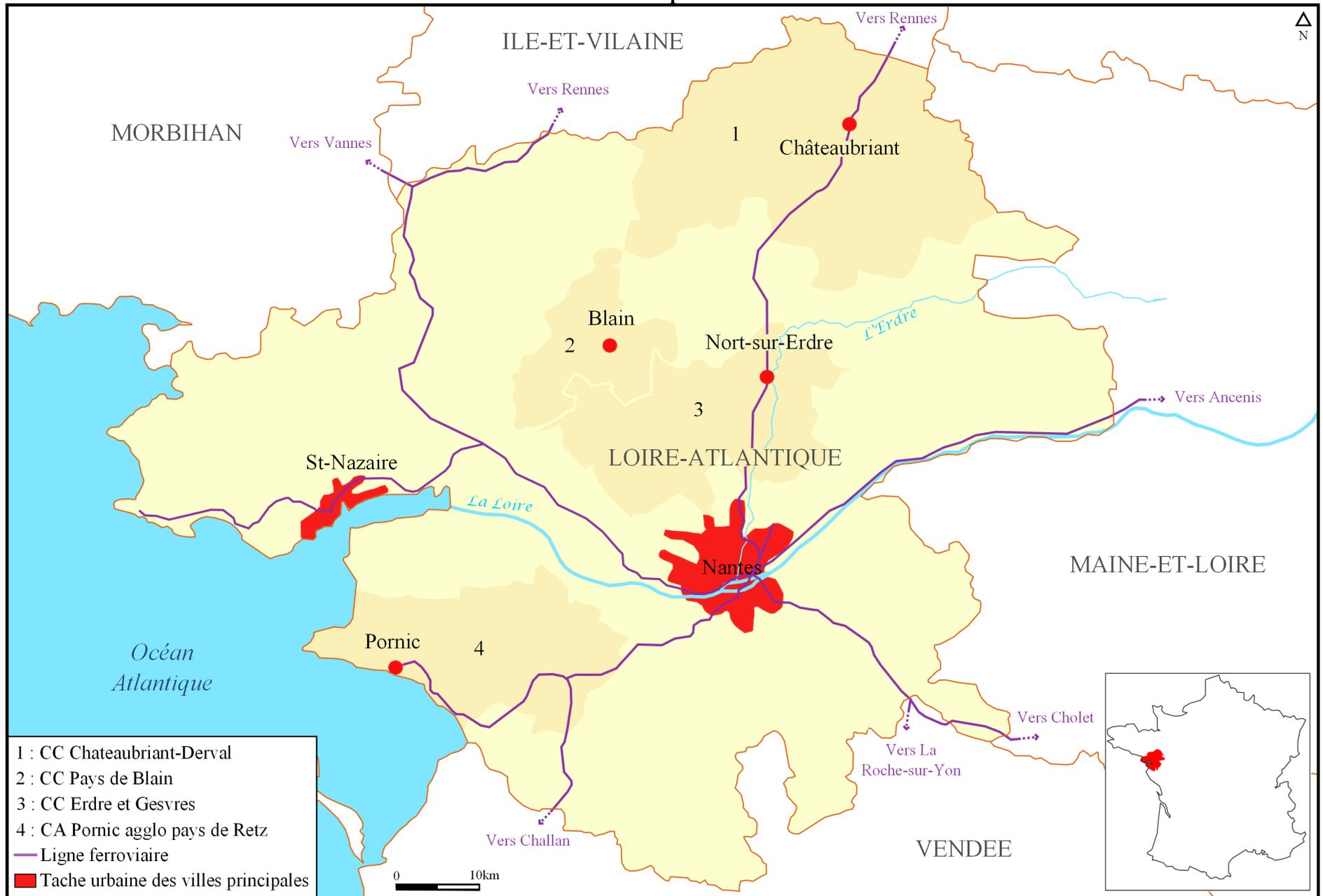
L'Institut Kervégan, notre commanditaire, est un groupe de réflexion nantais, qui se veut force de proposition pour éclairer les politiques publiques notamment sur des questions d'aménagement, à travers toutes les composantes économiques, sociétales ou encore écologiques que cela peut impliquer. Il se revendique neutre idéologiquement et propose ainsi « *une réflexion cohérente à livrer à ceux qui ont la charge de mener les collectivités. Les consignes de leur parti, ils les connaissent sans les lire. Les propositions des adversaires, ils les rejettent. Les avis de Kervégan,*

ils les lisent » comme le résume Jean-Joseph Régent. Ce dernier, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Nantes, est le créateur de ce qui était initialement un club, né en 1977 dans un restaurant de la rue homonyme. A l'origine, ce club réunissait l'élite nantaise pour penser et influencer l'avenir de la métropole. Après sa transformation en institut en 2000, il devient ainsi une entité officielle et s'ouvre à des membres plus divers, issus de la société civile.

L'institut, reconnu aujourd'hui comme le premier think tank territorial, regroupe une centaine de membres. Présidé par Jacques Crochet, le conseil d'administration et le conseil scientifique de l'Institut Kervégan rassemblent aussi bien avocats, psychologues, urbanistes, cadres, directeurs de cabinet, directeurs dans le transport ou l'énergie, professeurs d'écoles privées, historiens, philosophes, architectes, enseignants universitaires, sociologues ou encore médecins. S'attribuant les statuts de « *Think tank à la Nantaise* » et de « *Think tank à l'Ouest* », l'institut se revendique au cœur de la métropole, tout en ancrant celle-ci dans un territoire plus vaste, qu'elle influence et qui l'influence. Ce jeu d'échelles et ces interrelations concordent avec le caractère multiscalaire de l'approche géographique et coïncide avec les notions que nous avons tenté de développer dans l'ensemble de nos travaux. Depuis 2017, le thème abordé comme fil rouge par l'Institut Kervégan est celui des transitions. Il se décline sous la forme de trois commissions (Economique, Territoires, et Innovation et prospective), elles-mêmes subdivisées en groupes de travail : Transition énergétique, Ruralités, Ethique et Numérique. C'est au sein de la commission Territoires, plus précisément dans le groupe Ruralités, que s'inscrit notre travail, sous la direction de Gwenaël Boidin. Ce groupe de réflexion a pour objet de questionner et définir les ruralités en Loire-Atlantique, en appuyant sur ce caractère pluriel, et de lutter contre « *le piège de la ruralité fantasmée* ». Ses mots-clés sont : équilibre, complémentarité et coopération.

La définition classiquement admise du rural en France est celle de l'opposé de l'urbain, lui-même considéré par l'INSEE comme « toute commune de plus de deux mille habitants, ou appartenant à une aire urbaine. » C'est à travers l'étude des pratiques des habitants et des personnes fréquentant

Localisation des EPCI étudiés en Loire-Atlantique



Réalisation : N.Boury, L.Desvergne, N.Dujour, E.Gabo, B.Gruchet, G.Valadour, 2018.

Figure 1 : Localisation des EPCI étudiés en Loire-Atlantique

ces territoires, ainsi que de leur ressenti, que nous tenterons de voir si cette définition s'applique judicieusement à la Loire-Atlantique aujourd'hui. Le département s'articule autour de la métropole nantaise. Une métropole est considérée aujourd'hui comme *“un ensemble urbain de grande importance, qui exerce diverses fonctions”* (Géoconfluence, 2017). Encore une fois, cette définition est assez floue. Ce terme peut regrouper différents niveaux de *“grande ville”*, allant de la ville-monde à la métropole régionale, ce que semble être la métropole nantaise, qui forme *“un ensemble de 400 000 habitants dans une aire urbaine qui en contient plus de 650 000”* (INSEE). Entre ces deux entités a priori opposées, la notion de *“périurbain”* comprend avant tout un processus, la périurbanisation. Celle-ci peut se définir comme *“un mode de développement périphérique des agglomérations qui grignote l'espace rural, notamment par le biais du mitage, en s'appuyant sur des noyaux d'habitations préexistants et sur les axes de communications qui relie les espaces ruraux aux espaces urbains”* (Géoconfluences). Nous avons donc une délimitation entre ces différents espaces qui est très floue et évolue dans le temps. Nous verrons également par la suite que l'aspect *“littoral”* d'une partie de ces espaces a un impact non négligeable sur ces définitions et les territoires qu'elles représentent. Apportons maintenant quelques précisions concernant les territoires que nous étudions.

La Loire-Atlantique est un département de l'ouest de la France, située dans la région Pays de la Loire (Figure 1). Elle est entourée par l'océan Atlantique à l'ouest, les départements bretons du Morbihan et de l'Ille-et-Vilaine au nord-ouest et au nord, et à l'est et au sud par le Maine-et-Loire et la Vendée, appartenant également aux Pays de la Loire. Elle est traversée d'est en ouest par la Loire. C'est un département fortement ancré dans l'ouest de la France, qui influe à la fois sur la Bretagne et le sud-ouest du pays. Nantes, sa préfecture, se trouve au cœur du département. Avec plus de 300 000 habitants, c'est la sixième commune française en terme de population. Nantes Métropole, héritière de la Communauté urbaine de Nantes, compte elle 630 000 habitants et regroupe 24 communes.

Les quatre intercommunalités que nous étudions se trouvent en dehors de Nantes Métropole. Elles ne semblent pas avoir été choisies au hasard par le commanditaire. En effet, Nort-sur-Erdre, par sa proximité avec la mé-

tropole nantaise, pourrait correspondre au modèle de territoire périurbain. Pornic, par sa position géographique et ce que cela peut entraîner, est visiblement un territoire rural, mais aussi littoral. Les intercommunalités de Blain et de Châteaubriant semblent être celles qui se rapprochent plus de la définition usuelle de territoires ruraux. Il va ainsi être intéressant de voir ce qui les sépare des deux autres, et les différences qui existent entre les deux. Nous verrons si cette première impression de *“ruralité”* se confirme. Le but premier de ce diagnostic est de confirmer ou d'infirmer l'image que l'on peut se faire a priori de ces territoires, en étudiant leurs dynamiques et leurs relations avec la métropole nantaise.

Existe-t-il des liens entre la métropole nantaise et les quatre territoires d'étude ? Comment se manifestent-ils et à quelle intensité ? Comment les territoires peuvent-ils alors se développer ?

Pour étudier ces questions, nous allons dans un premier temps présenter notre démarche de diagnostic, à travers les questionnements que celui-ci soulève et la méthodologie que nous avons mise en œuvre pour répondre à ces interrogations. Ensuite, nous présenterons plus précisément nos territoires étudiés en soulevant leurs spécificités. Nous verrons que cela permet de questionner la définition classique de l'espace rural, tout en proposant une nouvelle caractérisation de cet espace, adaptée à notre territoire et notre époque. Enfin, nous étudierons les dynamiques de nos territoires et les relations que celles-ci entraînent. Nous verrons que cela engendre une certaine attractivité, qui devra cependant être nuancée.

Présentation de la démarche de diagnostic

La réalisation du diagnostic territorial sur les espaces périurbains, ruraux et littoraux de la Loire-Atlantique a pour but principal de faire un état des lieux orienté en fonction des questions et des problématiques que nous avons été amené à nous poser, dans une perspective de développement de pistes de réflexion pour notre commanditaire. Cette première partie de notre diagnostic s'attachera à présenter la démarche et les différents questionnements que nous avons rencontré pour finir sur une explication de la méthodologie employée pour la réalisation du diagnostic.



CHAPITRE 1 :

Questionnement et principes généraux

Avant d'aborder les questionnements et la méthodologie, il est intéressant de présenter la démarche de diagnostic, tant en explicitant les principes généraux d'une analyse qui veut mettre en exergue différentes relations sur un espace hétérogène, que sur l'explication de l'évolution de cette même démarche.

1. Principes généraux du diagnostic

Ce diagnostic territorial s'inscrit dans le cadre de notre formation universitaire de master 1, en réponse à une commande de l'Institut Kervégan. Cet institut est un think tank à savoir *“un cercle de réflexion émanant généralement d'institutions privées, et apte à soumettre des propositions aux pouvoirs publics”*¹. Il possède en effet un atelier de réflexion portant sur *“les ruralités”* dans laquelle s'inscrit la commande. Cette dernière s'intitule *“Analyse des relations entre la métropole nantaise et les espaces ruraux, périurbains et littoraux de la Loire-Atlantique”*. Cette étude s'effectue au travers de l'analyse des relations de la métropole nantaise avec les territoires de quatre intercommunalités, toutes situées dans le département de la Loire-Atlantique. Ces quatre territoires, à savoir la communauté de communes de la région de Blain, de Châteaubriant-Derval, d'Erdre et Gesvres et la communauté d'agglomération de Pornic Pays de Retz, nous ont été proposé par le commanditaire. Nous nous sommes donc accordés sur ces territoires et leurs périmètres d'étude sans occulter leurs spécificités géographiques, notamment pour la communauté de communes de Châteaubriant-Derval, qui est située à mi-chemin entre la métropole nantaise et rennaise.

Cette étude vise notamment à apporter des éléments de diagnostic sur

la situation de nos territoires d'étude, en mettant par exemple en avant une hétérogénéité des relations spatiales, des atouts, des faiblesses et des éventuelles solutions qui peuvent être apportées à ces faiblesses.

La réalisation du diagnostic selon cette démarche permet de faire l'inventaire de la diversité des situations locales sur chacun des quatre territoires, d'envisager des relations, de créer des indicateurs, de sortir les caractéristiques principales de chaque espaces et de rendre compte des particularités.

L'objectif de cette restitution est d'étudier et caractériser les relations entre nos territoires et la métropole nantaise pour mieux comprendre l'organisation territoriale de la Loire-Atlantique.

2. Le cheminement de notre pensée

Tout au long de l'année, notre réflexion s'est construite et a évolué au fur et à mesure de notre avancée dans les différentes étapes de notre travail. Ce cheminement s'est organisé en plusieurs grandes parties, avec tout d'abord une prise en main du sujet. Nous avons ensuite rédigé des synthèses thématiques en lien avec notre sujet de diagnostic, avant de créer un premier protocole méthodologique. Grâce à ces différentes étapes, nous sommes finalement arrivé à notre questionnement définitif.

Tout d'abord, lors de la semaine de découverte de notre commande, nous avons pris connaissance de notre sujet et avons commencé à l'éclaircir. Nous nous sommes interrogé sur les définitions des mots-clés et du périmètre d'étude. Nous avons ainsi pu remarquer que certains termes, comme *“espace rural”* demeurent flous. Leur définition varient d'un auteur à l'autre, selon leur discipline, qu'elle soit géographique ou non, ainsi que leur courant ou leur sensibilité. Ainsi, la simple définition de la ruralité ou des ruralités en devient compliqué. Nous avons ensuite effectué des recherches sur notre commanditaire dans l'optique de mieux comprendre dans quoi et dans quel contexte s'inscrit notre diagnostic et de mieux cerner ses attentes. Un premier état de l'art a été réalisé via des recherches bibliographiques, tout d'abord pour mieux comprendre le sujet et les différents termes qui s'y rattache, mais également plus largement autour de cette thématique. Enfin, nous avons listé les grands types de relations qui

¹ Définition du Larousse

CHAPITRE 1 : QUESTIONNEMENT ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

nous venait à l'esprit afin de croiser les différentes idées et pensées. Finalement, cette première semaine a permis aux membres du groupe de se familiariser avec le sujet et de commencer à s'organiser. Le premier semestre de l'année universitaire a servi à mieux cerner et comprendre le sujet, notamment via les synthèses dont nous parlerons juste après. La création et l'élaboration d'un premier protocole méthodologique a permis de voir ce qu'il était possible de faire ou non dans un laps de temps relativement réduit.

Dans un deuxième temps, toujours lors du premier semestre, nous avons chacun réalisé un exercice sous la forme d'une synthèse qui sert d'amorce et de première grande étape dans l'élaboration du diagnostic territorial. Ces synthèses ne traitent pas directement du sujet, à savoir l'analyse des relations, mais sont un travail préparatoire essentiel pour mener à bien le dit diagnostic. Elles nous ont permis de mieux connaître notre sujet avant les enquêtes de terrain.

- Dans la synthèse qui propose les définitions des termes du sujet, trois grands termes du sujet ont été définis : métropole, espace périurbain et rural. Il s'agissait de proposer une définition au sens morphologique du terme, en montrant quels critères permettent de qualifier tel espace de "métropole", "de périurbain", etc. Il a fallu aussi étudier les dynamiques engendrées par ces différents espaces et confronter les différentes sources bibliographiques.

- La synthèse sur la métropolisation à la nantaise a permis de décrire le phénomène de métropolisation en l'appliquant au cas nantais. L'objectif était d'étudier les spécificités de ce territoire, notamment via la métropolisation par la culture, part importante du cas de la métropole nantaise.
- Les synthèses sur les quatre communautés de communes ont eu pour but de présenter les dynamiques qui s'opèrent sur chacun d'entre eux. Nous avons ainsi constaté que chaque territoire a ses spécificités, ce qui se ressent dans les relations qu'il entretient avec la métropole nantaise. Chaque territoire avait sa thématique propre. Ainsi, pour Blain, la synthèse s'est consacrée à une étude des équipements et services. Celle sur Châteaubriant porte sur les mobilités, celle de Nort-sur-Erdre analyse les critères socio-démographiques et enfin, celle de Pornic s'intéresse à la fonction récréativo-touristique de ce territoire et ainsi à la notion de "banlieue bleue".

Les apports de ces synthèses ont ainsi été remobilisés dans le rendu final, en particulier lors du chapitre 3. L'intérêt était de les croiser pour en sortir des caractéristiques communes ou totalement opposées en fonction des différents territoires d'études que sont Nort-sur-Erdre, Blain, Châteaubriant et Pornic vis à vis de la métropole nantaise.

De plus, nous avons mis en place un protocole méthodologique à partir



Figure 2 : Grandes étapes de l'élaboration du diagnostic

du mois de janvier pour recueillir les données dont nous avons besoin, à partir de celles déjà existantes et celles créées précédemment dans une nouvelle base de données. Le questionnaire pour les lycéens nous a été suggéré par notre professeur-référent. Celui pour le tram-train, ainsi que les cartes mentales, par notre commanditaire. La collecte des données est une étape importante car elle a mis en lumière des relations auxquelles nous n'avions pas pensé et a fait ressortir des caractéristiques en fonction des territoires. Nous avons ainsi pu déterminer les grandes relations qui unissaient la métropole nantaise aux quatre intercommunalités. La méthodologie et en particulier le protocole sera plus détaillée dans le chapitre 2, notamment en reprenant les différents outils utilisés.

Nous avons réfléchi individuellement à l'élaboration d'un plan pour le rendu final. Chacun a ensuite présenté sa proposition aux autres et à partir de nos différentes réflexions, nous avons trouvé notre plan final ainsi qu'une problématique. Cette étape a servi à chaque membre du groupe. Elle leur a permis de soumettre sa vision propre du sujet et d'échanger en croisant les différents points de vue. Nous avons pour cela mobilisé nos synthèses ainsi que nos premières études du sujet réalisées durant la semaine de découverte du sujet de diagnostic. L'enjeu était d'éviter un plan trop sectoriel, qui traite les relations que nous avons découvertes au fur et à mesure de nos collectes de données; mais aussi d'éviter un plan territoire par territoire qui n'aurait pas été pertinent pour notre étude. Il fallait donc bien mettre en lien les diverses relations et les différents territoires en fonction des différentes caractéristiques.

Enfin, les réunions avec l'institut Kervegan et notre responsable pédagogique ont permis d'éclaircir divers points. Elles ont été synonymes d'échanges enrichissants, de force de proposition et nous ont permis de valider nos acquis.

Les réunions avec le commanditaire nous ont aidé à savoir où nous en étions dans le diagnostic, de présenter nos réflexions et projets méthodologiques, pour savoir si cela correspondait à leurs attentes. Ils nous ont proposé de leur côté leurs idées et réflexions, que nous avons choisi parfois de suivre, comme pour le questionnaire du tram-train ou d'écarter.

Notre professeur référent nous a beaucoup aidé et orienté dans notre réflexion, pour lui donner de la rigueur et éviter de partir dans tous les sens.

Il nous a aussi proposé des pistes de réflexion, qui souvent rejoignaient ou étaient en accord avec les attentes du commanditaire.

Ce chapitre retrace donc les différentes étapes de notre questionnement durant l'année universitaire et les différents objectifs de la mise en place d'un diagnostic territorial sur quatre territoires d'étude.

Dans le chapitre 2, il sera question d'aborder de manière plus détaillée la méthodologie, notamment à travers les différents choix fait comme le champs d'étude, l'unité spatiale d'analyse et les différents outils méthodologiques.

CHAPITRE 2 :

Méthodologie

Pour aborder l'ensemble de nos questionnements et répondre aux objectifs de notre diagnostic, nous avons eu recours à différents types d'outils méthodologiques, qui combinent à la fois des méthodes quantitatives et qualitatives : collecte, traitement et représentation spatiale de données statistiques, questionnaires menés auprès d'habitants et observation de nos territoires. Dans la mesure où les choix méthodologiques spécifiques à une échelle d'analyse sera expliquée au fil de ce document, ce chapitre se limitera à expliciter le cadre méthodologique global du diagnostic.

1. Champs d'étude

Définir le périmètre précis de notre étude n'a pas été chose aisée. Plusieurs questions se sont posées. Le sujet parle comme nous l'avons dit précédemment de la Loire-Atlantique et des quatre territoires que sont Châteaubriant, Blain, Nort-sur-Erdre et Pornic. Cependant, lorsque l'on parle de relation, nous faisons référence aux flux et aux aires d'influence, qui ne se limitent généralement pas qu'aux découpages administratifs. Le périmètre pertinent dépend des besoins du territoire et des acteurs en présence. Ainsi, pour mieux appréhender les relations au sein du département de Loire Atlantique, il nous a fallu prendre en compte les dynamiques du territoire de la métropole nantaise et définir son aire d'influence. Pour le périmètre d'étude, nous avons donc choisi de garder les limites définies du département de Loire-Atlantique et celles de nos quatre territoires d'études au sein de leur intercommunalité en concertation avec notre référent pédagogique et notre commanditaire. Nous laissons néanmoins une certaine flexibilité à propos des relations qui dépassent le cadre départemental, notamment avec Châteaubriant, qui est tiraillé entre Nantes et Rennes.

De manière plus précise, les espaces ruraux peuvent se définir et s'analyser par la nomenclature Zonage en Aires Urbaines et en aire d'Emploi

de l'espace Rural (ZAUER). « *Le zonage en aires urbaines et aires d'emploi de l'espace rural (ZAUER) décline le territoire en quatre catégories. La première représente l'espace à dominante rurale qui comprend à la fois des petites unités urbaines et des communes rurales. Les trois autres constituent l'espace à dominante urbaine : ce sont les pôles urbains, les couronnes périurbaines et les communes multipolarisées.* » mentionne l'observatoire du territoire sur son site à propos de ce zonage. Cette nomenclature est une référence mais reste toutefois limitée, puisqu'elle divise le territoire que sur une base des données d'emplois. Dans la mesure où d'autres dynamiques interviennent dans les relations que nous étudions et que l'emploi n'est pas le seul critère pour typer nos territoires, notre approche s'élargit aussi grâce à d'autres caractéristiques spatiales. Se distinguent dans la ruralité les petits bourgs, le périurbain, le rural isolé...

Le champ d'étude comprend donc quatre grands types de territoires : la métropole, les territoires ruraux, périurbains et littoraux (un territoire pouvant être de plusieurs types à la fois). Si le diagnostic s'évertue à traiter les communes de Blain, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre et Pornic dans leur établissement public de coopération intercommunale, d'autres territoires de Loire-Atlantique peuvent s'y apparenter. En définitive, nous avons décidé d'étudier les relations de la Nantes Métropole avec les quatre communes sélectionnées par l'institut Kervégan, dans leur intercommunalité.

2. Choix de l'unité spatiale d'analyse

Après avoir déterminé précisément notre périmètre d'étude, nous nous sommes posé une nouvelle question : quelle unité spatiale devons nous choisir pour notre analyse ? En effet, nous travaillons sur quatre communes dans leur communauté de communes. Devons-nous prendre l'échelle de la commune ? L'échelle de la communauté de communes ? Cette question s'était déjà imposée lors de la réalisation des synthèses individuelles dans la première partie de l'année. Certaines communautés de communes comme celles de Châteaubriant ou d'Erdre-et-Gesvres intègrent beaucoup de communes et soulèvent la question de la faisabilité et de la pertinence d'analyse à cette échelle. Dans certains cas, comme nous le verrons par la suite, la réalité du terrain nous a contraint par exemple à se limiter à la

simple commune, notamment pour les écoles.

L'intercommunalité comme unité spatiale d'analyse s'adapte finalement bien pour les analyses globales. Toutefois, il peut s'avérer compliqué d'obtenir des données à cette échelle. L'échelle des communes est plus adaptée aux analyses fines et plus spécifiques, c'est le maillage du territoire qui permet le plus d'exhaustivité. Cette maille est plus fine et plus simple à traiter, en particulier dans le cas des données de l'INSEE, qui se portent peu sur les communautés de communes. Cela est d'autant plus vrai que la communauté de communes de Châteaubriant-Derval et la communauté d'agglomération de Pornic Pays de Retz sont très récentes (agrandie en janvier 2017), nous en parlerons dans la suite de notre étude. Ainsi, prendre la commune comme unité spatiale d'analyse permet de faire ensuite une agrégation au besoin pour obtenir des données à l'échelle de l'EPCI.

3. Les données statistiques

Afin de réaliser un diagnostic territorial sur l'ensemble du territoire de la Loire-Atlantique, tout cela sur une base d'intercommunalités, il nous a fallu recueillir et traiter des données statistiques qui existaient déjà. Même si le défi majeur était de créer notre propre base de données, il nous a semblé incontournable de mobiliser des informations déjà existantes.

Les principales sources utilisées sont les suivantes :

- Les données démographiques. Elles sont principalement issues de l'INSEE et concernent par exemple les densités de population ou la population par tranche d'âge. Les données démographiques sont toutes les informations générales sur un groupe de personnes. Selon le type et le but de l'enquête, nous pouvions choisir des marqueurs tels que l'âge, le sexe, le lieu d'habitation, et aussi des marqueurs typiquement sociaux tels que la profession, la situation familiale ou le revenu.
- Les données socio-économiques sont principalement issues de l'INSEE, que ce soit sur les mouvements pendulaires, les temps de trajets médian entre le domicile et le travail ou même le

lieu d'étude. Ces données concernent la population, l'emploi, la répartition des salariés par secteur d'activité économique, le nombre et la taille des entreprises, etc...

- Les données économiques qui concernent l'équipement des ménages, la part de l'emploi ou la structure du produit intérieur brut en fonction des différents secteurs économiques, ont été trouvées grâce à des bases de données existantes comme la base de donnée économique et sociale (BDES).
- Les données géographiques, telles que les limites de communes de Loire-Atlantique, les limites départementales, régionales et nationales, peuvent se trouver sur le géoportail du gouvernement (data.gouv.fr), sur le géoportail de la Loire-Atlantique (data.loire-atlantique.fr), ainsi que sur le portail de l'institut national de l'information géographique et forestière.
- Les données relatives à l'action publique comme par exemple le découpage ZAUER ou encore les données de la CGET anciennement la DATAR.

L'ensemble de ces informations collectées nous a permis d'alimenter notre base de donnée à l'échelle des communautés de communes, voire des communes. Concernant les données que nous avons produites, il s'agira d'expliquer en détail la méthodologie de chaque étape.

4. Les questionnaires

Cette méthode de collecte se divise en deux sous parties. L'un des questionnaires est destiné à des lycéens, l'autre aux utilisateurs du tram-train entre Nantes et Châteaubriant. L'objectif de cette méthode est d'étudier les rapports et les représentations qu'ont les jeunes populations pour les questionnaires des lycéens. Pour les usagers du tram-train, il s'agit d'étudier celles des habitants des espaces ruraux et périurbains avec la métropole nantaise. Le but est de sortir des caractéristiques et des spécificités autre ou complémentaire à celle que l'on aurait pu observer dans nos synthèses ainsi que de voir les représentations, la vision de la métropole nantaise et les pratiques spatiales qu'ont les populations des territoires concernés.

La première étape fut tout d'abord de définir à qui seraient destinés les questionnaires. Après avoir échangé avec notre responsable pédagogique, nous avons conclu qu'il était plus pertinent d'élaborer deux questionnaires complémentaires dans leur analyse. En effet, le premier porte sur la mobilité des populations, plutôt actives et donc à destination des utilisateurs du tram-train qui dessert deux de nos territoires d'étude, Nort-sur-Erdre et Châteaubriant. Le second porte sur les mobilités et les représentations qu'ont les lycéens. Il nous semblait plus pertinent de réaliser le questionnaire pour des lycéens, qui sont des potentiels futurs étudiants ou jeunes actifs. C'est pour cette raison que notre questionnaire s'est destiné à deux classes de terminale, dans au moins un lycée de nos territoires d'étude.

La deuxième étape concernait l'élaboration physique des questionnaires. Que cela soit pour les utilisateurs du tram-train ou pour les lycéens, l'idéal était de réaliser des questionnaires condensés d'une quinzaine de questions, qui ne nécessitaient pas plus de dix minutes pour y répondre, dans le but de maximiser le taux de participation. Pour le questionnaire concernant les lycéens (disponible en annexe), nous avons posé seize questions, dont cinq signalétiques, sur le nom du lycée, la filière, la commune d'habitation, l'âge et le genre de la personne. Nous avons ensuite les questions en rapport avec les relations vis à vis de la métropole nantaise. Elles sont d'ordre qualitatives et quantitatives. Pour le questionnaire sur les utilisateurs du tram-train (disponible en annexe), quatorze questions ont été élaborées, avec la même base que pour le questionnaire des lycées : des questions signalétiques comme le code postal de résidence, le genre, l'année de naissance, la catégorie socioprofessionnelle. De la même manière que précédemment, les questions sont qualitatives et quantitatives. Les questions qualitatives viennent la plupart du temps appuyer une réponse quantitative. Concernant les lycées, nous avons préalablement créé une base de données des établissements scolaires dans l'ensemble des territoires d'études. Cette base de données nous a permis d'identifier rapidement neuf lycées, privés, publics, généraux et professionnels confondus. Nous avons ensuite remarqué que certains lycées étaient même mutualisés entre eux.

La troisième étape consistait en le recueil de l'information. En effet, pour le questionnaire des lycéens, nous sommes passé sur une passation indi-

recte. Nous avons préalablement envoyé un mail présentant brièvement qui nous étions et notre étude. Nous avons rapidement vu la nécessité de rappeler les établissements concernés afin de mieux expliquer notre démarche. Une fois cela fait, nous avons renvoyé par mail le questionnaire. Trois lycées nous ont spontanément renvoyé les réponses de leurs deux classes de terminale sous format scannés, respectivement pour les communes de Châteaubriant, Blain et Pornic. Nous avons essuyé plusieurs refus de la part de chefs d'établissements et ce, malgré une autorisation signé de notre responsable pédagogique référent. Suite à ces refus, nous avons trouvé pour l'un des établissements la solution des réseaux sociaux. Nous avons pu administrer notre questionnaire en ligne sur l'un des réseaux sociaux fréquentés par les terminales du lycée Camille Claudel. Aux vues des difficultés pour obtenir les autorisations des établissements pour la diffusion des questionnaires, nous avons estimé qu'il était convenable de réussir à recueillir les données d'au moins un lycée par commune d'étude. Malheureusement, malgré plusieurs relances par téléphone et par mail, nous n'avons pas eu de nouvelles de notre contact pour le lycée de Nort-sur-Erdre. Nous sommes donc dans l'incapacité de recueillir les données pour ce territoire. Nous comptabilisons 196 réponses au questionnaire pour les lycéens.

Concernant le questionnaire du tram-train, nous avons opté pour une administration directe. Nous nous sommes rendus au départ du tram-train à Châteaubriant, un matin de semaine. Nous avons auto-administré le questionnaire, tout en proposant notre aide aux personnes enquêtées. Pour ce trajet aller Châteaubriant-Nantes, nous avons récolté 49 réponses. La quatrième étape relève de la préparation des données. Grâce au logiciel Excel, nous avons trié les résultats et créé un code pour traiter et harmoniser nos différents questionnaires, avec un tableau de codage pour les lycées et un autre pour le tram-train. La codification assigne à chaque question, sous-question et modalité de réponse un code. Cela nous permet de trier les questionnaires et de créer des statistiques, à l'aide de graphiques et de tableaux croisés dynamiques. Afin d'exploiter les données, qu'elles soient qualitatives ou quantitative, l'analyse statistique multivariée est incontournable. En effet, l'analyse en composantes principales (ACP) permet d'explorer les liaisons entre variables et les ressemblances entre individus.

L'ACM, analyse factorielle des correspondances multiples, permet quant à elle une analyse complète des réponses aux questionnaires, ainsi que l'identification des groupes homogènes au sein d'une population. Il y a également le test du Khi², etc. Ces résultats obtenus sont facilement représentables sous forme de graphique.

5. Les cartes mentales

Avec ou sans les questionnaires, nous avons décidé de réaliser des cartes mentales à titre expérimental, puisque la représentativité n'était pas possible. L'idée était de "débroussailler" notre sujet de diagnostic grâce aux cartes mentales, sans chercher nécessairement une justesse statistique dans la représentativité. Nous nous sommes directement rendu sur le terrain, sans tenir compte du jour, de l'heure, de la météo, de l'âge et du sexe des personnes interrogées.

Certaines ont été réalisées dans le cadre du questionnaire du tram-train, d'autres en micro trottoir dans chaque commune de notre étude. Encore une fois, ce sont deux sous-ensembles complémentaires, puisqu'ils sont traités et analysés conjointement. L'objectif est de mieux appréhender la représentation qu'un individu a de l'espace, pour ensuite représenter cartographiquement cette perception. Cela nous aidera à comprendre et à analyser les différentes perceptions de l'espace urbain et rural sur chacun de nos quatre territoires.

La carte mentale est un outil d'analyse relativement récent, souvent critiqué du fait d'une trop grande subjectivité, attribuée à l'interprétation des tracés proposés par les enquêtés. Elle apparaît pourtant comme complémentaire aux réponses de nos questionnaires. Pour les éléments techniques, nous avons utilisé un SIG pour le fond de carte.

La première étape a consisté en l'élaboration des cartes mentales. Il a fallu tout d'abord réfléchir à la façon d'administrer l'enquête. Pour les cartes mentales liées aux questionnaires du tram-train, l'administration était en directe compte tenu du fait que nous demandions aux enquêtés de réaliser la carte dans la dernière question. Quant aux cartes mentales "seules", nous nous sommes interrogés sur la manière de mener l'enquête. Fallait-il

faire du porte à porte ? Arrêter les habitants dans la rue ? Nous avons pris le parti de nous arrêter à un point fixe au sein de la commune ciblée et de proposer la carte aux personnes que nous rencontrerions.

Enfin, concernant l'élaboration, nous voulions que ces cartes soit réalisées rapidement. Dans un souci de récupérer le plus grand nombre de résultats possibles, nous avons préparé un fond de carte peu détaillé, à l'échelle de la communauté de commune et du département de Loire-Atlantique. Nous avons demandé aux personnes enquêtées de tracer ou de distinguer la limite entre l'espace rural et l'espace urbain selon eux.

La deuxième étape concerne l'administration de l'enquête et la récupération des données. Sur deux journées, nous avons réussi à récupérer 150 cartes mentales. Il s'est avéré que beaucoup de personnes étaient réticentes à l'idée de faire cet exercice. De plus, si un couple était interrogé, les deux personnes réalisaient la même carte. Pour les cartes distribuées dans le tram-train, les personnes étaient en quasi-autonomie et le travail sur la carte mentale étant le dernier exercice après les réponses au questionnaire.

Enfin, pour le traitement des données, les cartes ont été scannées puis passées sous ArcMap, un logiciel de cartographie. Les images ont été calées et géoréférencées sur le même plan. Il a fallu ensuite numériser nos cartes une par une. L'ensemble des réponses ont été regroupé pour l'analyse, en superposant toutes les couches obtenues par la numérisation. Nous avons récupéré des cartes sur nos quatre territoires d'étude et le département, qui montrent la vision globale des enquêtés vis-à-vis de ce qu'ils considèrent comme la limite entre l'espace urbain et l'espace rural.

6. Le terrain

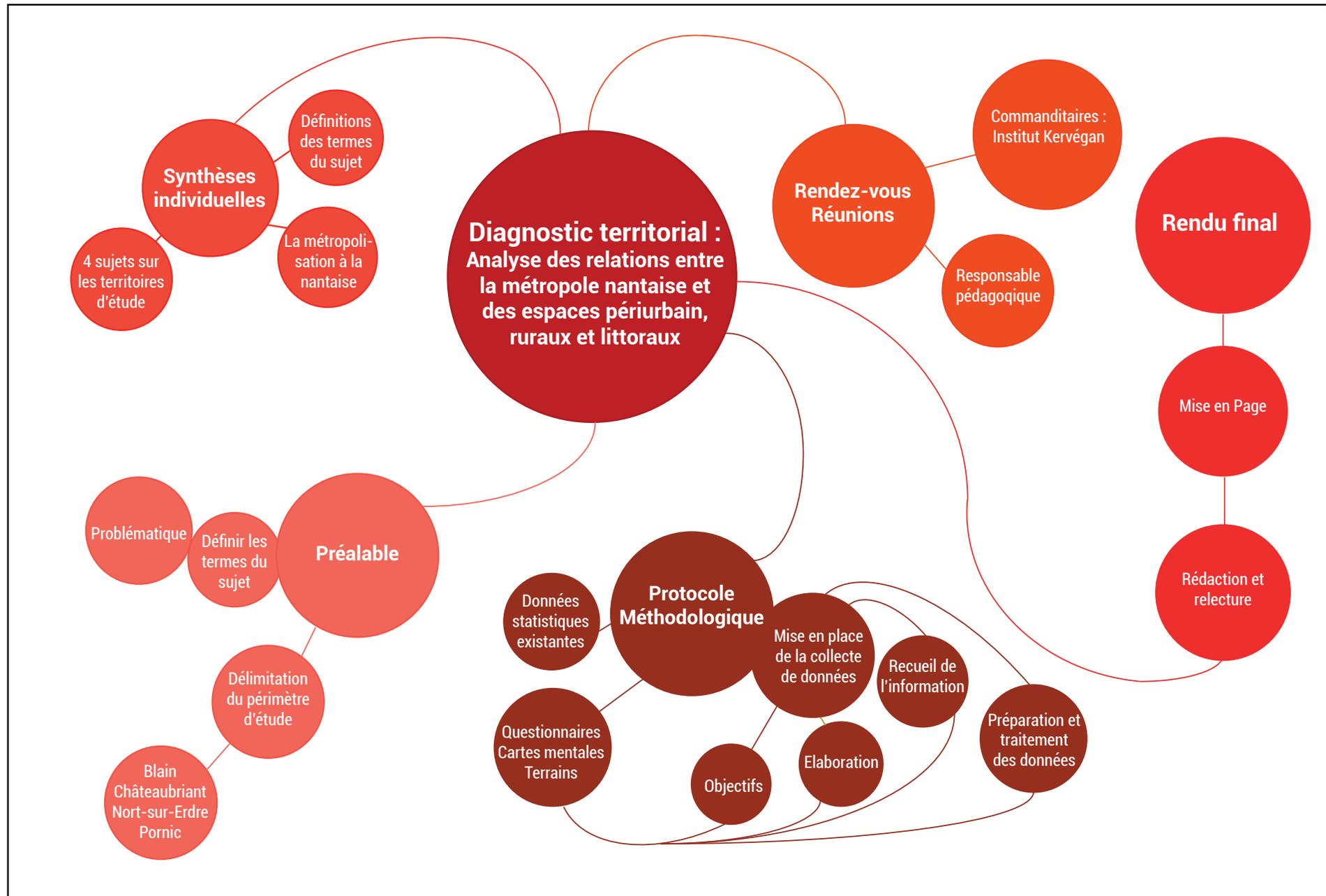
L'objectif était dans un premier temps d'administrer le questionnaire aux utilisateurs du tram-train. Dans un deuxième temps, le terrain nous a permis de parcourir l'ensemble des quatre communes de nos territoires d'étude (Blain, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre et Pornic).

Cela nous a permis de mieux appréhender nos territoires et de nous en faire une meilleure idée, car certains membres du groupe ne connaissaient pas le département, à l'exception de la métropole nantaise. Nous avons pris des photos de ce qui nous semblait définir l'espace. Cela nous a également permis de récolter de la données et des informations, notamment auprès des écoles de premier degré des quatre communes concernant d'éventuelles sorties scolaires sur la métropole nantaise, par exemple sous la forme d'un tableur. Les mairies nous ont aussi apportées des informations complémentaires sur les écoles et les offices de tourisme, pour tout ce qui concerne les projets culturels au sein de la commune, de la communauté de commune ou intercommunalité, ou même à l'échelle du département, que le projet soit porté avec l'aide de la métropole nantaise ou non.

Ce chapitre retrace le choix de la méthodologie employée dans ce diagnostic territorial dans son ensemble. Il s'inscrit dans la continuité d'une méthodologie plus générale, qui a débuté dès l'obtention du sujet au mois d'octobre 2017 jusqu'au rendu du document final en passant par tous les préalables, les réunions et concertations, les synthèses écrites et toute l'élaboration des protocoles méthodologiques (cf schéma).

En lien avec le chapitre 1 sur les questionnements et les principes généraux, cette première partie du diagnostic pose les base méthodologiques et contextuelles afin de mieux appréhender et d'explicitier notre analyse, notamment dans la caractérisation de nos quatre territoires d'étude (voir partie 2).

Méthodologie du diagnostic territorial



Caractérisation et spécificités des territoires d'étude

Cette partie deux aura pour objectif de poser les bases de notre sujet avant d'étudier les relations de nos territoires avec la métropole. Elle permettra ainsi d'éclaircir les éléments de définitions, de donner un cadrage par la présentation des territoires et de leurs spécificités, pour aboutir à la caractérisation de ces espaces, qui repose sur les perceptions des populations et la constitution d'un indicateur.



CHAPITRE 3

La difficile définition des espaces ruraux : contextualisation et application aux territoires d'étude

On ne peut prendre en main un sujet sans bien saisir le sens des termes qui le composent. C'est pourquoi ce chapitre trois s'efforcera d'enlever le flou qui découle de notions géographiques discutées et de visualiser sur quels territoires elles s'inscrivent.

1. Les problèmes de définitions

Cette première partie se penche sur les termes principaux au coeur du questionnement, mettant en évidence les incertitudes et variations autour de termes communs selon les personnes.

1.1) Des définitions et des perspectives différentes

Le rural est «*ce qui relève de la campagne. [...] Le rural est celui qui a de la place, qui occupe l'espace*» nous explique le géographe Roger Brunet dans son livre *Les mots de la Géographie*. Au contraire de Brunet, le géographe Jacques Lévy distingue l'espace rural de la campagne qui est une «*composante d'un espace rural et caractérisée par des densités humaines faibles ou moyennes*». Pour lui, la campagne est un terme descriptif, qui peut notamment être attribué à des zones périurbaines «*plus éloignées de la banlieue classique*». La campagne n'est en outre pas limitée à la faible densité de population, car un espace vide, comme un désert, n'est pas qualifié de campagne. Lévy pense qu'une confusion est faite entre le rural et la pratique agricole. Le rural est pour lui une logique globale qui s'exprime dans tous les aspects de la vie sociale, espace compris. Cet exemple de désaccord entre géographes sur des termes aussi basiques que la ruralité ou la campagne nous montre que définir un espace est difficile et change selon les perceptions.

■ Une définition peut être établie à partir d'angles multiples. Le terme "mé-

tropole" varie ainsi selon l'échelle à laquelle cette ville-mère se situe, mais aussi selon les fonctions qu'elle exerce. Il existe une différence entre une métropole culturelle, comme Paris, la capitale de la mode, et une métropole au sens administratif, qui selon l'échelle de son aire d'influence, exerce certaines compétences.

Les espaces métropolitains, périurbains et littoraux sont complexes à définir par le fait qu'une simple définition descriptive ne suffit pas, c'est à dire une définition se basant sur la description physique de ces espaces. Chacun d'entre eux engendre diverses dynamiques qu'il est nécessaire de prendre en compte pour offrir une définition complète et claire de notre sujet. Nous constatons qu'un espace métropolitain, périurbain ou rural se définit de prime abord par les critères suivants : la densité de population et de bâti. Si nous prenons l'exemple de l'espace rural, celui-ci est défini historiquement par sa faible densité d'habitants (moins de 2000 habitants selon l'INSEE), et sa proportion de paysages naturels (forêts) et/ou agricoles (bocages). L'activité agricole a ainsi façonné les paysages ruraux (Diry, 2004). Cette définition s'oppose à celle de l'espace "urbain", caractérisé quant à lui par sa forte concentration d'habitants et de bâti (Brunet, 2005).

Seulement, ces espaces ne sauraient être définis uniquement par ces critères morphologiques. Ils peuvent l'être par la ou les fonction(s) qu'ils exercent. Prenons le terme "métropole" : selon Géoconfluences, c'est un espace connoté à l'urbain et défini comme "un ensemble urbain de grande importance, qui exerce diverses fonctions". En effet, l'étymologie du terme "métropole", qui vient du grec "polis" et "metêr", signifie "ville-mère". "C'est la première ville d'un pays, d'une région ou d'une province (Brunet, 2005). Les fonctions qu'elle exerce sont notamment des fonctions de commandement. Elles sont liées à de multiples domaines : elles peuvent être d'ordre culturel, comme Paris, capitale de la mode, politique, économique ou financière. Ces fonctions de commandement impliquent donc une influence de ces métropoles, qu'elles soient régionales, nationales, européennes ou mondiales, mais aussi des dynamiques, qu'il est nécessaire de connaître et comprendre car elles expliquent le fonctionnement de cet espace.

Ce cas est également valable pour les espaces périurbains et ruraux. L'es-

pace périurbain se définit morphologiquement par un mitage du bâti, mais ne peut se définir sans comprendre ses dynamiques. Ces dernières sont liées au développement périphérique des agglomérations, qui provoque un grignotage de l'espace rural du fait de l'extension de la ville sur des espaces qui ne sont pas urbains. Ainsi, la dynamique explique ici la forme du paysage urbain.

Enfin, nous constatons que les typologies officielles de ces espaces, comme la typologie des espaces ruraux de la DATAR, prennent en compte ces multiples critères pour caractériser ces espaces. Si les critères "morphologiques" sont pris en compte pour les définir, les dynamiques qui leur sont liées ont aussi une grande importance. La typologie de la DATAR date de 2011 et propose trois grandes catégories de l'espace rural, basée sur différents indicateurs : le cadre paysager, avec le relief, l'occupation du sol et son évolution. Nous avons ensuite des indicateurs liés aux populations peuplant ces espaces ruraux, avec leurs conditions de vie. Cela prend en compte les dynamiques démographiques, comme le solde migratoire et les mobilités des habitants. Enfin, les dynamiques économiques sont aussi prises comme indicateurs avec le marché de l'emploi dans ces espaces, l'agriculture et le tourisme.

Nous voyons ici la nécessité de prendre en compte différents indicateurs pour caractériser et définir nos espaces. Chaque territoire possède ses propres spécificités et la compréhension des dynamiques liées aux espaces métropolitains, périurbains, ruraux et littoraux est nécessaire pour appréhender la singularité de la métropole nantaise et des quatre intercommunalités étudiées dans ce diagnostic. Cependant, la prise en compte de ces dynamiques pose une difficulté, celle d'une frontière floue entre ces espaces.

1.2) Des frontières floues et une hétérogénéité de ces espaces

L'espace périurbain reflète cette complexité, à la fois par le grignotement de la ville sur un espace originellement "rural", créant ainsi un mitage de cet espace, c'est à dire une discontinuité du bâti et des habitants, mais aussi par la présence d'axes de communications qui relient les espaces

urbains aux espaces ruraux. La limite entre l'espace urbain et rural est par conséquent très floue. De plus, les populations qui se sont installées sur ces espaces périurbains entretiennent ce flou : la plupart viennent de la ville et ont été attirées par ces espaces périurbains par attrait pour un mode de vie et des paysages de la campagne (Charmes, 2011). Par conséquent, ces populations citadines se sont installées à la campagne - ou dans l'espace périurbain - tout en conservant un mode de vie citadin. Cela a généré de fortes mobilités au sein de ces espaces, comme les migrations pendulaires, la construction d'habitations pavillonnaires dans des espaces agricoles, etc.

Ce flou se retrouve aussi au sein des métropoles. L'un des effets générés par le processus de métropolisation est un rayonnement important à de multiples échelles spatiales et la multipolarité. Si nous verrons par la suite que la création de métropoles repose sur une volonté de décentralisation en France, nous pouvons d'ores et déjà constater que son aire d'influence, notamment par le biais des emplois qu'elle génère, s'exerce autant au centre de la métropole qu'à sa périphérie (Girault, 2016). De plus, des disparités au sein de cet espace existent, de par l'alternance de zones de densité secondaire, voire faible (Ghorra-Gobin, 2011). Cela soulève plusieurs "flous" : jusqu'où s'étend l'aire d'influence de la métropole dans sa périphérie ? Peut-on considérer les zones de densité secondaires, voire faibles, comme des espaces métropolitains en tant que tel ou non ? Peut-on trouver des espaces possédant les caractéristiques d'un espace rural au sein d'une métropole ?

Il est important de souligner cette complexité et hétérogénéité au sein même d'un espace. Il est difficile, au vu des dynamiques engendrées par ces derniers, de marquer clairement leurs limites. De plus, un espace peut être fragmenté, que ce soit spatialement ou socialement, ce qui souligne l'hétérogénéité à l'intérieur de celui-ci.

Après avoir proposé une définition des éléments du sujet et du cadre dans lequel s'inscrit ce diagnostic, nous allons maintenant présenter les territoires sur lesquels seront analysées les relations. Cela sera l'occasion d'appliquer ces définitions et de dresser un portrait synthétique des différents territoires d'étude.

2. Présentation globale des territoires

Avant de se focaliser sur l'étude des territoires pour en dégager leurs spécificités, il faut les replacer dans un contexte plus global. Nos quatre intercommunalités appartiennent au département de la Loire-Atlantique qui, avec les départements du Maine-et-Loire, de la Mayenne, de la Sarthe et de la Vendée forment la région des Pays de la Loire. Celle-ci est reconnue pour son dynamisme tant sur le plan démographique qu'économique. Sa qualité de vie est souvent louée dans la presse.¹ Il existe bien entendu des différences significatives à une échelle plus fine entre les territoires, mais nous pouvons affirmer que la Loire-Atlantique est un département moteur, l'un des plus peuplés en France, qui jouit de l'attractivité de la métropole nantaise.

A une échelle plus globale, cette idée de territoires en bonne santé et dynamiques est généralement appliquée au Grand-Ouest français que forme la région Pays de la Loire avec sa consoeur bretonne, dans son sens le plus restrictif. L'atlas des campagnes de l'Ouest², qui intègre également les anciennes régions de la Basse-Normandie et du Poitou-Charentes dans cette notion de Grand-Ouest, s'inscrit dans cette optique. En effet, ces territoires ruraux sont dynamiques en comparaison des espaces où le milieu physique est plus contraignant, comme les espaces de montagnes, ou des espaces fragiles sur le plan social et économique, frappés par des mutations importantes comme l'exode rural, la fermeture d'industries et d'usines. Ils sont pour certains encore en recomposition. Nous pouvons ainsi citer comme exemples les anciens bassins miniers du nord de la France, de Lorraine ou le département de la Creuse, qui s'est vidé de sa population à partir de la révolution industrielle et dont la démographie stagne depuis une vingtaine d'années. Ces espaces peuvent être toujours considérés comme fragiles et ou isolés. Du fait de leur localisation et de leurs caractéristiques que nous allons maintenant étudier, ces territoires d'étude possèdent des

profils assez divers. Pour réaliser cette présentation synthétique de nos intercommunalités, nous avons décidé d'aborder ces trois thématiques :

- L'organisation territoriale
- L'analyse sociodémographique
- L'activité économique

Ces thèmes seront l'occasion de ressortir les spécificités propres à chaque territoire et de les comparer entre eux.

Les quatre territoires dont nous étudions les relations avec la métropole nantaise se situent dans le département de la Loire-Atlantique comme nous l'avons vu (Figure 4). Trois d'entre eux sont localisés au nord de la Loire et de la métropole nantaise : les territoires intercommunaux de Blain et de Nort-sur-Erdre qui se jouxtent, et celui de Châteaubriant, le plus septentrional, limitrophe du département de l'Ille et Vilaine. Le quatrième est Pornic Agglo Pays de Retz, situé au sud de la Loire, sur la côte Atlantique. Ces quatre intercommunalités représentent 30% de la superficie du département, pour une population d'environ 175 000 habitants. La métropole nantaise regroupe quant à elle 619 240 habitants en 2014, ce qui représente 45% de la population totale de Loire-Atlantique sur une superficie de 523,36 km², soit 7,6% de la superficie du département. Le territoire de Nantes Métropole est ainsi quatre fois moins grand que le total des territoires ruraux et périurbains étudiés.

2.1) L'organisation administrative et l'armature urbaine des territoires

Des recompositions territoriales récentes

La loi Notre de 2015 a profondément modifié la carte des intercommunalités en France. Ainsi en Loire-Atlantique, cette loi se traduit par la création de deux communautés d'agglomération (CA) et de quatre communautés de communes (CC) en remplacement de 12 CC. Deux de nos territoires sont concernés par cette réforme et ont vu leurs délimitations évoluer. Suite à cette loi, les établissements publics de coopération intercommu-

¹ Les Echos.fr "Carte: quelles sont les régions où il fait bon vivre" 27/11/2015 https://www.lesechos.fr/27/11/2015/lesechos.fr/021515053356_carte---quelles-sont-les-regions-ou-il-fait-bon-vivre--.htm

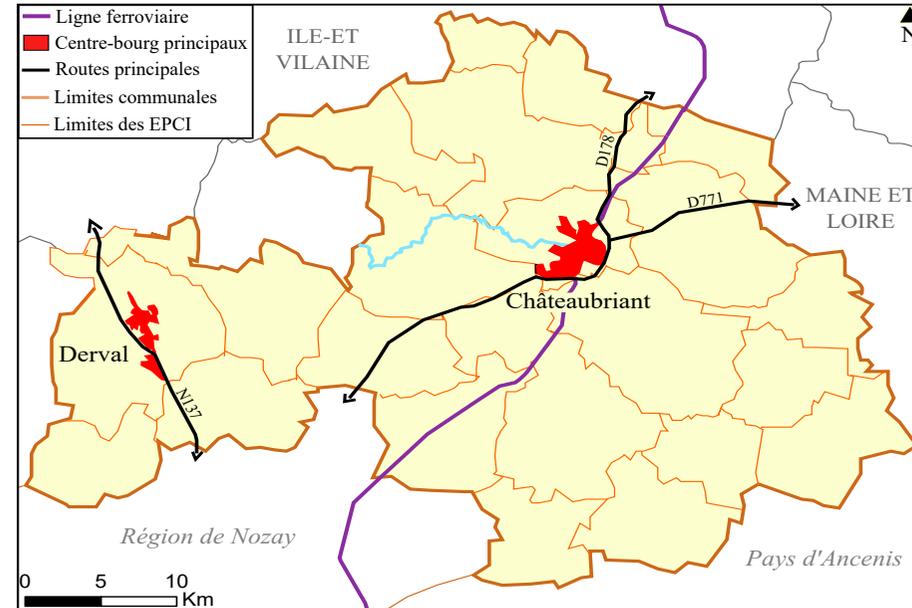
² Christine Margetic, Michaël Bermond, Valérie Jousseau, Maxime Marie (coord.) 2014, Atlas des campagnes de l'Ouest, Rennes, PUR, 304 p

CHAPITRE 3 : LA DIFFICILE DÉFINITION DES ESPACES RURAUX

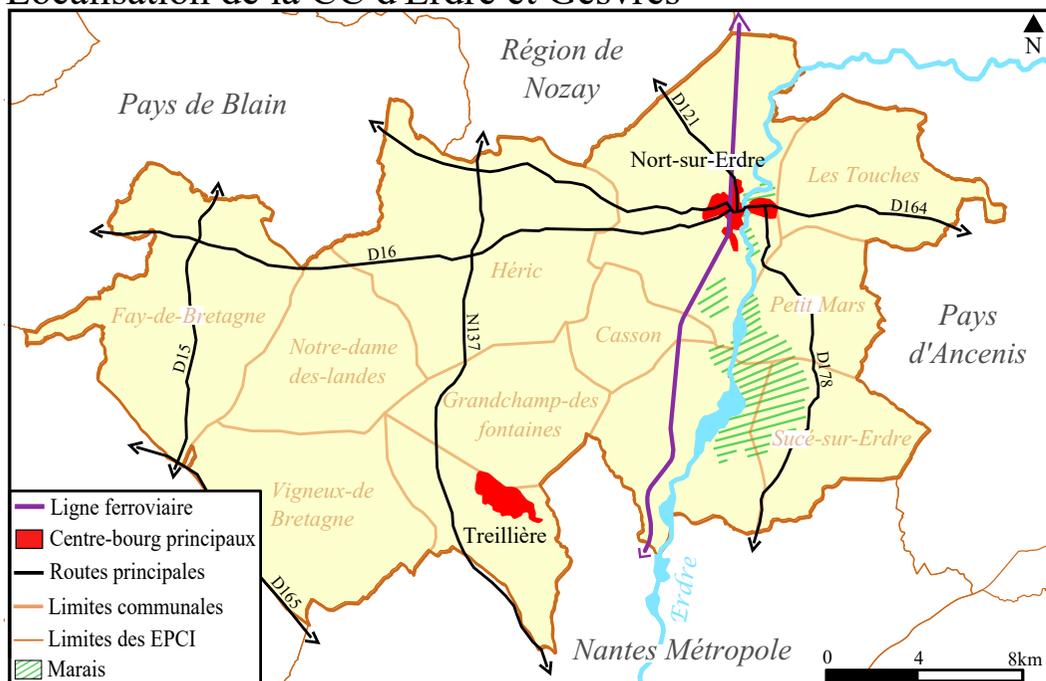
Localisation de la CA de Pornic Agglo Pays de Retz



Localisation de la CC de Châteaubriant-Derval



Localisation de la CC d'Erdre et Gesvres



Localisation de la CC du Pays de Blain

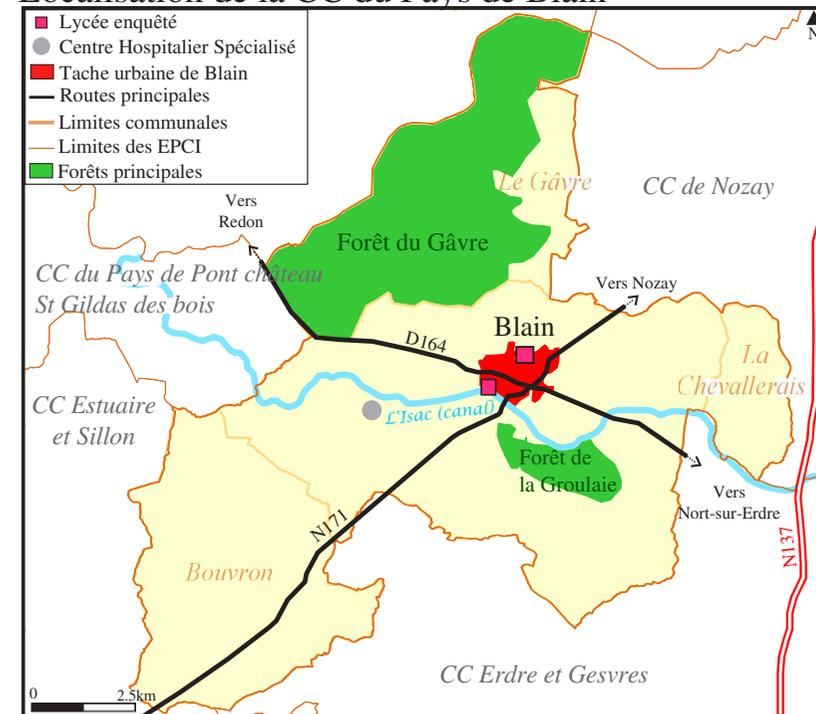


Figure 4 : Carte de localisation des 4 zones d'étude

Réalisation : N.Boury, L.Desvergne, N.Dujour, E.Gabo, B.Gruchet, G.Valadour, 2018.

nale (EPCI) de moins de 15 000 habitants ne peuvent plus se suffire à eux même. Ils doivent alors fusionner avec un ou plusieurs EPCI. C'est le cas de la communauté de communes du secteur de Derval qui comprenait sept communes totalisant un peu moins de 11 000 habitants. C'est pourquoi elle a été contrainte de se regrouper avec la communauté de communes de Châteaubriant pour former ainsi la plus grande intercommunalité de la Loire-Atlantique en nombre de communes et en superficie (la nouvelle CA de Redon plus grande étant à cheval sur la Loire-Atlantique, le Morbihan et l'Ille et Vilaine). A l'origine, le préfet de la Loire-Atlantique avait proposé dans son nouveau schéma départemental de coopération intercommunale, la fusion entre la CC du secteur de Derval et celle de la région de Nozay. Cependant, les élus du secteur de Derval ont refusé cette alliance dans le but de rejoindre l'intercommunalité castelbriantaise.

La création de la communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz est quant à elle issue de la fusion de la CC de Pornic et de la CC Coeur Pays de Retz. En effet, avec ce regroupement, la population de ce nouveau EPCI dépasse le seuil minimal de 50 000 habitants nécessaire au statut de communauté d'agglomération. Celui-ci implique d'exercer plus de compétences que la communauté de communes. Cette fusion permet au territoire une plus grande visibilité, dans le but de peser davantage à l'échelle du département. C'est une volonté pour Pornic, station balnéaire et ville-centre de l'EPCI, de s'affirmer. Le périmètre de ces deux nouvelles intercommunalités est entré en vigueur au 1er janvier 2017.

Deux territoires rattachés au SCoT métropolitain de Nantes Saint-Nazaire

Ces deux territoires sont la communauté de communes Erdre et Gesvres (parfois abrégée CCEG) et la communauté de communes de la région de Blain. Ces CC sont d'ailleurs limitrophes. Elles possèdent le même périmètre depuis leur création en 2001 pour la CC de Blain et en 2002 pour la CCEG. Pour J. Renard, ces deux territoires intercommunaux étaient encore un espace flou entre différents pays et l'agglomération nantaise à l'orée du 21^{ème} siècle.³

La communauté de communes de la région de Blain est le deuxième EPCI

de Loire-Atlantique le plus restreint en terme de superficie, et le premier au nombre de communes (4) qui le compose. Cette intercommunalité a échappé de peu à une fusion du fait de sa population de 15 955 habitants, légèrement supérieure au seuil minimal pour continuer à exister. Cependant, dans la logique d'agrandissement et de rationalisation des EPCI qui s'intensifie dernièrement, nous pouvons nous demander si cette dernière sera viable sur le long terme. Une tentative de rapprochement avec les CC voisines de Nozay, de l'Estuaire et Sillon ou encore de l'Erdre et Gesvres a été envisagée, mais rien n'est encore acté. En effet, les élus des communes de Blain et de Bouvron ne s'entendent pas sur la destinée de leur intercommunalité.⁴ L'avenir de Blain, polarité principale du territoire dont on parlera par la suite, demeure au centre des enjeux.

Ces deux territoires font partie du ScoT métropolitain Nantes Saint Nazaire, ce qui s'explique par leur proximité en périphérie nord de Nantes Métropole. Pour la CC de Blain, son intégration est plus récente puisqu'elle date de 2010 et montre une tentative de rapprochement à la métropole nantaise.

Les Polarités principales

Excepté le cas de la CCEG, les polarités majeures sont les communes éponymes des intercommunalités. Ainsi, la commune de Châteaubriant, sous-préfecture du département, est la polarité principale, Derval remplissant le rôle de polarité secondaire. Pour la CA Pornic Agglo Pays de Retz, la commune de Pornic est le pôle principal de l'intercommunalité. On peut ajouter la commune de Sainte-Pazanne comme pôle secondaire qui était le siège de l'ancienne CC Coeur Pays de Retz. La commune de Blain est quant à elle l'unique polarité de son territoire intercommunal. Enfin, la CCEG du nom des cours d'eau qui traversent le territoire intercommunal est plus équilibrée avec deux polarités. la commune de Nort-sur-Erdre a été relevé par notre commanditaire comme la principale du territoire mais le pôle des communes de Treillières et Grandchamp-des-Fontaines où le siège de l'intercommunalité se situe, a été identifié par le SCoT métropolitain comme polarité structurante. Au travers des éléments qui seront développés par la suite, nous verrons l'importance et l'influence qu'exercent

3 RENARD J., 2000, Les espaces flous entre agglomérations et pays : l'exemple de la Loire-Atlantique, Cahiers nantais, n°53, pp. 5-14.

4 <https://www.breizh-info.com/2015/10/14/32891/loire-atlantique-5-communautes-de-communes-applees-a-disparaitre>

ces polarités sur leurs territoires.

2.2) Analyse sociodémographique

La Loire-Atlantique est un département qui possède une forte croissance démographique à l'échelle nationale. Comme indiqué dans le tableau ci-dessous (Figure 5), sa population augmente chaque année de 1,15% en moyenne sur la période 1999-2014, contre 0,5% pour la France (hors Mayotte) selon l'Insee. Dans la même tendance, les territoires d'étude connaissent une évolution démographique positive. Cependant, l'intensité de cette croissance démographique n'est pas égale à l'échelle du département. Le cas de l'intercommunalité du castelbriantais, qui voit sa population augmenter en moyenne de 0,74% chaque année, le montre. La croissance démographique peut être qualifiée de faible à modérée dans la partie septentrionale de la Loire-Atlantique. L'échelle intercommunale masque cependant des réalités différentes. La croissance démographique est ainsi plus forte pour les communes qui appartiennent à l'ancien secteur de Derval qu'à celles du castelbriantais. C'est également le cas pour la communauté d'agglomération de Pornic Agglo Pays de Retz, où la croissance est plus forte pour les communes qui appartiennent à l'ancien EPCI Coeur Pays de Retz.

On retrouve les plus forts taux de croissance démographique dans les espaces ruraux et périurbains, où la population est moindre à proximité de la métropole nantaise. Pour prendre un exemple, la métropole nantaise a un taux croissance démographique égal à la communauté de communes de Châteaubriant - Derval sur la période 1999-2014. Pourtant, en chiffre brut, la métropole

a gagné environ 65 000 habitants contre 4600 pour l'intercommunalité du nord du département. Selon les chiffres de l'AURAN, les communes centres de notre étude, excepté Nort-sur-Erdre qui voit sa population augmenter de 2,1% en moyenne par an entre 2009 et 2014, soit sensiblement au même rythme que pour l'Erdre et Gesvres, connaissent des taux de croissance plus faibles que le reste de leur intercommunalité.

C'est le cas des populations des communes de Blain et Pornic, qui croissent de 0,7% par an sur la même période, ou encore Châteaubriant qui perd des habitants, son taux de croissance annuel étant de - 0,6% selon son SCoT. Ces chiffres s'expliquent sans doute par le fait que ces communes sont déjà des armatures urbaines qui se distinguent des autres communes. Ainsi, selon le dernier recensement de l'Insee datant de 2015, Pornic possède 14 902 habitants, Châteaubriant 12 067, Blain 9 638 et Nort-sur-Erdre 8539. Enfin, nous constatons que pour les intercommunalités de la région de Blain et Pornic Agglo Pays de Retz, la croissance de la population s'est ralentie sur les 5 dernières années. Cela s'explique sans doute par une volonté politique des élus de mieux contrôler cette croissance en limitant les constructions. Pour la communauté d'agglomération, son caractère littoral

Tableau présentant les évolutions démographiques des territoires d'études en comparaison avec Nantes Métropole et le département de la Loire-Atlantique

EPCI et département	nombre de communes	superficie en km ²	1999	2009	2014	taux de croissance annuel moyen 1999-2014 en %	taux de croissance annuel moyen 2009-2014 en %
Région de Blain	4	213,16	11 741	14 913	15 955	2.07	1.36
Châteaubriant - Derval	26	884,48	39 485	42 573	44 124	0.74	0.72
Erdre et Gesvres	12	509,36	43 201	53 464	58 835	2.08	1.93
Pornic - Pays de Retz	14	448,46	38 418	50 033	54 867	2.4	1.86
Nantes Métropole	24	523,36	554 478	582 159	619 240	0.74	1.24
Loire-Atlantique	208	6 880,6	1 134 266	1 266 358	1 346 592	1.15	1.24

source: Insee RP 1999, 2009, 2014

Figure 5 : Tableau des évolution démographique

est assurément un élément explicatif.

2.3) L'occupation du sol et l'emploi sur les territoires

Les communautés de communes se distinguent toutes par leur caractère rural et "naturel". En effet, selon le SCoT de Châteaubriant-Derval et la base de données des modes d'occupation du sol de Loire-Atlantique BDMOS 44, l'occupation du sol sur la communauté de communes se répartit de la manière suivante : 6,3% d'espaces urbanisés, 80% d'espaces agricoles, 13,5% espaces naturels. Selon l'Auran, la superficie d'espaces naturels et agricoles des CC de Blain, la CCEG et la CA Pornic Agglo Pays de Retz est respectivement de 95%, 90% et 88,4%. A l'échelle de la Loire-Atlantique, les espaces agricoles et naturels représentent 89% du territoire. L'occupation du sol montre donc que certains territoires sont plus ruraux que d'autres. A l'inverse, c'est dans l'Erdre et Gesvres que la dynamique de périurbanisation est plus forte du fait sa proximité avec la métropole nantaise. C'est également le cas pour la partie Est de la communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz, soumise à deux dynamiques, celle de la métropole nantaise et de l'espace littoral. Enfin, le territoire blinois et castelbriantais est soumis au même phénomène de périurbanisation, mais à une moindre échelle.

L'Emploi

Concernant l'emploi des populations des différents territoires selon le secteur d'activité, nous remarquons que le secteur primaire représente 10% des emplois de la population active de la CC Châteaubriant-Derval. En comparaison avec les autres territoires, ce chiffre s'élève aux alentours de 5%. Pour le secteur secondaire (industrie et construction), ce sont les intercommunalités de Pornic et de l'Erdre et Gesvres qui ont la part la plus importante, puisque 26% des actifs ont un emploi dans ce secteur d'activité. Pour les CC de Blain et Châteaubriant-Derval, le secteur secondaire représente environ 20% des emplois de la population active. D'une manière générale, le secteur tertiaire constitue plus de la moitié des emplois des actifs des quatre intercommunalités étudiées. Au sein de la CC de Blain, la part atteint 73,5% des actifs soit davantage que dans l'Erdre et Gesvres (69,3%) et Pornic Agglo Pays de Retz (68,75%). Quant aux emplois de la

population castelbriantaise, ceux-ci sont moins tertiariés (59,8%).

D'une manière globale, les chiffres présentés précédemment suivent la tertiarisation de l'économie au niveau national. Néanmoins, l'intercommunalité castelbriantaise se distingue par la part importante de sa population travaillant dans le secteur primaire. Cette part est semblable à celle des actifs du secteur secondaire, si ce n'est un peu plus de 21,1% pour le secteur primaire, contre 19,1% pour le secteur secondaire. Cette distinction se fait également à l'échelle nationale, puisque seulement 3% des actifs travaillent dans le secteur primaire selon l'Insee. La CC de Châteaubriant-Derval présente en proportion cinq fois plus d'actifs dans le secteur primaire que la moyenne nationale.

La forte part du secteur tertiaire dans la CC de Blain s'explique par une présence importante des métiers de la santé, notamment avec l'existence du CHS de Blain qui emploie environ 900 personnes⁵, ainsi que de l'éducation avec la présence de nombreux établissements scolaires, allant de l'élémentaire au secondaire.

Après avoir défini les termes du sujet et présenté les territoires en montrant leur singularité, nous allons maintenant parler de la vision qu'ont les habitants de leur territoire. A partir de la création d'un indicateur composite, nous proposerons une typologie pour caractériser aux mieux nos territoires d'études, dans le but d'en analyser par la suite les relations avec la métropole nantaise.

⁵ Site du CHS de Blain <http://www.ch-blain.fr/>

CHAPITRE 4

D'une vision paradoxale de la ruralité à sa caractérisation

Si la ruralité n'était qu'une question de perception ? Nous nous sommes intéressés à la perception des habitants de notre lieu d'étude, de la limite entre l'espace rural et l'espace urbain, la campagne et la ville. Nous avons par la suite défini comment nous pourrions caractériser l'un et l'autre, en proposant notamment une typologie de nos territoires d'étude.

1. Une question de perception

De manière générale, la perception se définit comme la fonction par laquelle l'esprit, le sujet, se représente et pose devant lui les objets. Selon Bailly (1977), il s'agit d'un processus actif qui fait appel à tous les sens de l'homme, puisque les messages transformés en action agissent indirectement sur le monde réel. Par conséquent, perceptions et représentations s'élaborent en système dont le point de départ est la réalité et au sein duquel interfèrent divers filtres.

1.1) L'analyse par les cartes mentales

Nous avons pu le voir, définir ce qu'est réellement la ruralité, l'urbain, le périurbain aujourd'hui, s'avère compliqué. Au delà de la définition de l'INSEE qui se traite surtout du point de vue administratif, les géographes sont en désaccord sur ce qui relève du rural, de la campagne, de la ville, de l'urbain, ... etc. Nous avons donc voulu sortir du cadre de la discipline en interrogeant des personnes directement concernées par la question, soit des habitants de nos territoires d'étude. Chacun de nous comprend et imagine les choses différemment, c'est pourquoi nous avons voulu construire une représentation de la limite entre l'urbain et le rural sur chacun de nos territoires par leurs habitants, à l'aide de cartes mentales.

L'enquête s'est déroulée sur deux journées de terrain (un jeudi et un ven-

dredi de mars). Les cartes mentales ont été réalisées de deux manières, certaines sont issues des questionnaires réalisés dans le tram-train, les autres en plus large nombre en micro trottoir dans les quatre communes d'étude (cf. Partie 1). Pour le tram-train, le travail sur la carte mentale était le dernier exercice à réaliser après les réponses au questionnaire. La consigne proposée aux enquêtés était la suivante : « Tracer, selon vous, la limite entre l'espace urbain et rural ». Le nombre de cartes mentales réalisées s'élève à 144, 53 étant issues des enquêtes dans le tram train et les 91 autres des microtrottoirs. Il est important de noter que le nombre de cartes mentales réalisées à bord du tram-train dépasse le nombre de questionnaires récoltés. En effet, les personnes interrogées avaient la possibilité de remplir soit la carte du département, soit celle de leur communauté de commune, soit les deux. La répartition hommes/femmes des personnes interrogées au total est très déséquilibrée. 54% des personnes interrogées sont des femmes et seulement 30% sont des hommes. 13% sont de genre inconnu, il s'agit des personnes de Pornic, dont nous n'avons alors pas noté les caractéristiques. Pour l'âge des personnes interrogées, nous avons réalisé une médiane pour chaque territoire à partir d'estimations des âges pour les microtrottoir, et des années de naissance pour les cartes issues du questionnaire. Pour Nort-sur-Erdre, la médiane d'âge est de 36,5 ans, pour Blain 50 ans, Châteaubriant 44 ans et 30 ans pour les personnes qui ont réalisé les cartes à l'échelle de la Loire-Atlantique – nous n'avons pas les données nécessaires pour Pornic. Les médianes sont assez variées, nous constatons toutefois que beaucoup plus de personnes âgées ont été interrogées à Blain que sur les autres territoires.

A partir de cet échantillon global, nous avons réalisé cinq cartes de synthèse, sur chacun des territoires. La carte de synthèse de l'Erdre et Gesvres est constituée de 41 cartes mentales, Le Pays de Blain de 22, Châteaubriant-Derval de 41, Pornic agglomération Pays de Retz de 18 et enfin, la carte de synthèse du département comprend 22 cartes. L'analyse des cartes mentales montre des distorsions importantes entre les limites d'espaces ruraux et urbains avérés (scientifiquement, selon les définitions) et la manière dont les habitants les perçoivent. Pour cela, les différents tracés ont été superposés les uns aux autres, pour une vision globale. La première leçon à en tirer est que la superposition des zones et des limites entre l'espace rural et l'espace urbain recouvre sur l'ensemble des 5 cartes la

commune principale (les zones rouges les plus foncées correspondent aux espaces les plus fréquemment représentés). Dans le détail :

- **Pays de Blain** : les bourgs identifiés comme la ville ou l'urbain sont Blain et Bouvron principalement. De fait, la majorité du territoire est considéré comme très rural par les habitants et Blain est le plus souvent un tout petit peu entouré pour son centre-ville, parfois considéré comme de "la ville de campagne". Six personnes sur les 22 interrogées ont laissé la carte vierge, car tout pour eux relève du rural. Sur les cinq territoires, le Pays de Blain est celui avec le plus de cartes "tout rural". Certaines d'entre elles ont été commentées par ceux qui les remplissaient. Nous avons ainsi pu noter que l'urbain était beaucoup défini par les commerces. A Blain notamment, plusieurs personnes se sont plaintes de la disparition de commerces de proximité (boucherie, mercerie...) et la commune fut quelquefois qualifiée de ville de campagne mourante, stable et peu active.

- **Erdre & Gesvres** : Nort-sur-Erdre se démarque nettement des autres communes. On remarque que l'Ouest du territoire est complètement vu comme rural au contraire du Sud Est qui s'intègre dans la continuité de la ville nantaise dont les limites sont communes au sud du territoire. En-

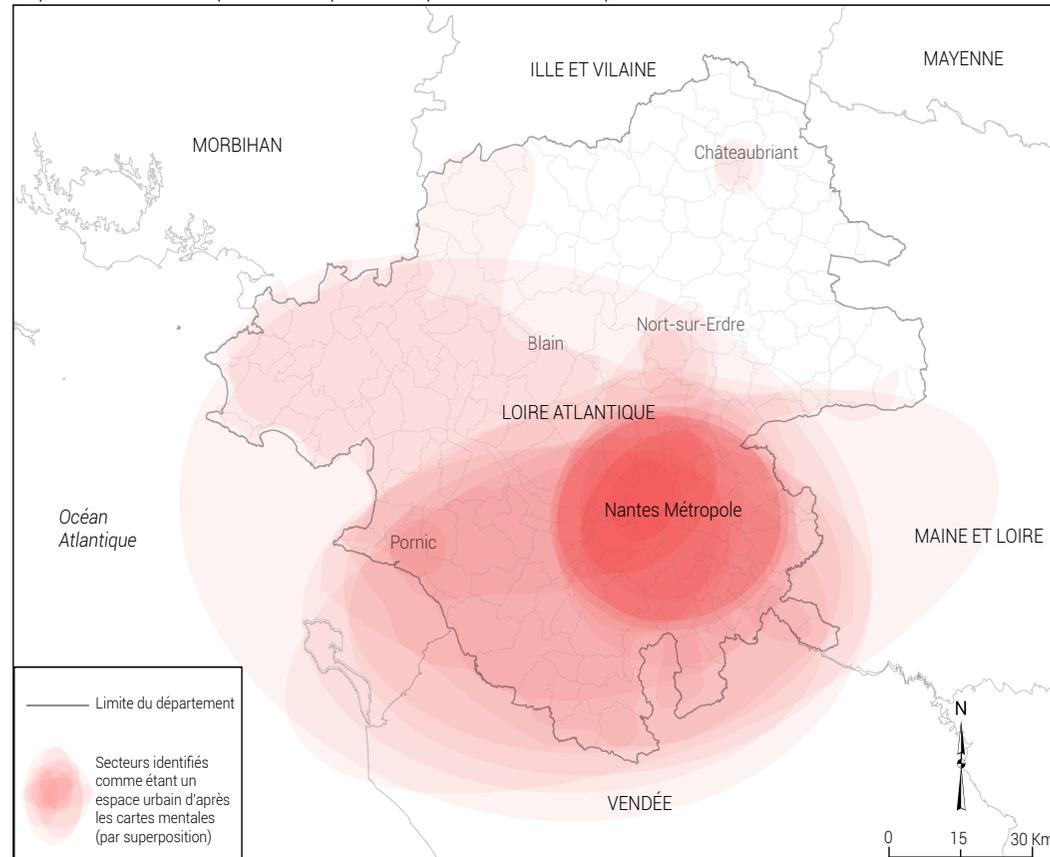
fin, beaucoup des personnes interrogées ont vécu ou sont originaires de Nantes ou de sa périphérie.

- **Châteaubriant-Derval** : seule la ville de Châteaubriant est considérée comme urbaine, c'est un pôle que pratiquement toutes les personnes interrogées ont reconnu. Derval ressort aussi comme un pôle de la communauté de commune, mais dans une moindre mesure que Châteaubriant. Presque tout le monde s'accorde à dire que le reste relève du rural, et quatre personnes pensent que toute la communauté de communes est rurale. Beaucoup de personnes interrogées en microtrottoir à Châteaubriant possèdent un parcours résidentiel varié, et peu, contrairement à l'Erdre et Gesvres, viennent de la métropole nantaise. Châteaubriant semble être détachée de l'attraction nantaise.

- **Pornic Agglo Pays de Retz** : le dernier territoire présenté, Pornic agglo, est l'exemple même d'un espace littoral avec une forte urbanisation ressentie au plus proche du rivage, puis un "vide" dans l'arrière-pays. Une seule personne considère toute la

communauté de commune comme rurale, la plupart des personnes interrogées considèrent tout le littoral comme urbanisé avec les petits bourgs des autres communes.

Représentation de l'espace urbain par les enquêtés à l'échelle départementale

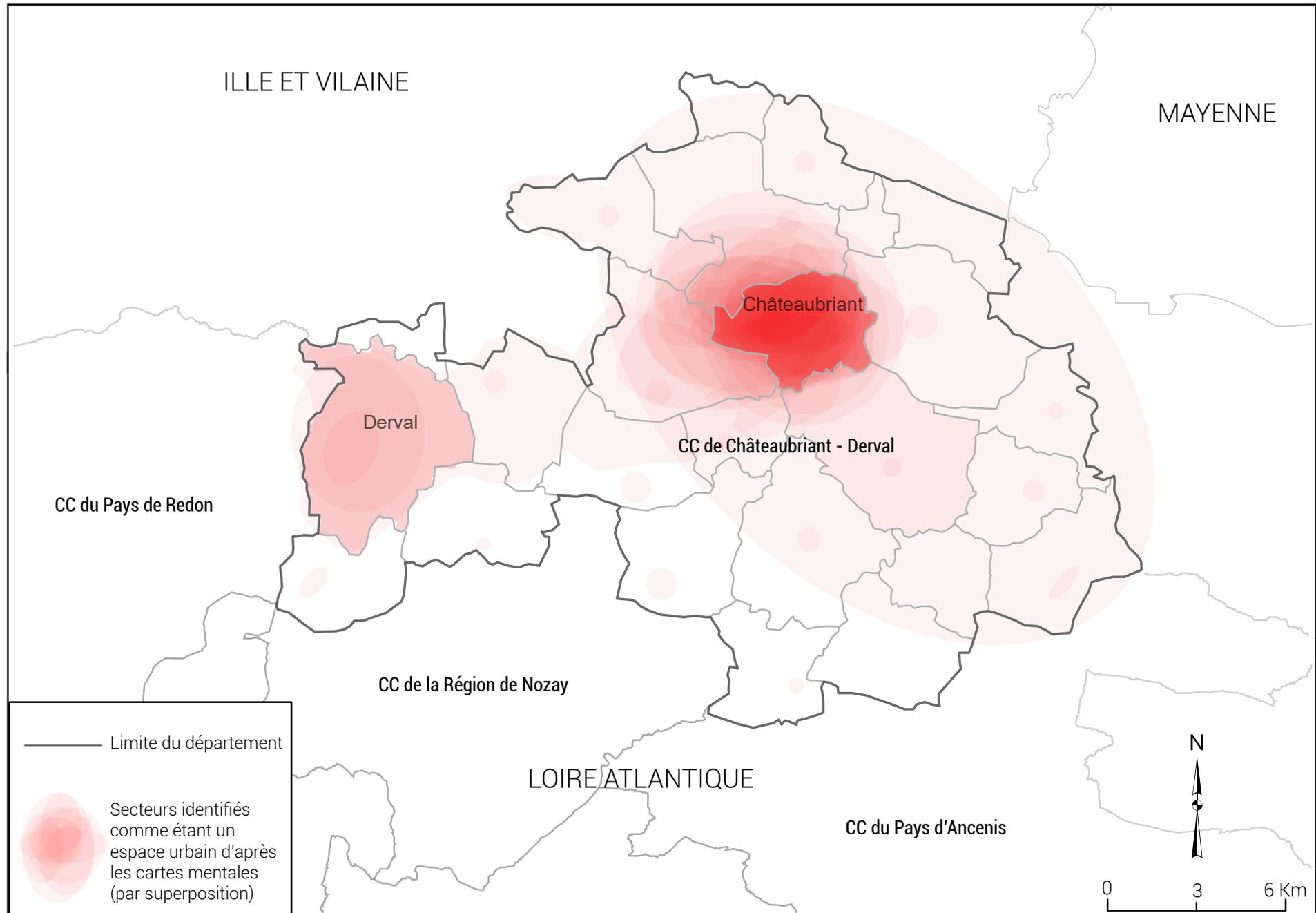


Réalisation : N. Bourry, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires et cartes mentales

Figure 6 : Carte mentale de la Loire Atlantique

CHAPITRE 4 : D'UNE VISION PARADOXALE DE LA RURALITÉ À SA CARACTÉRISATION

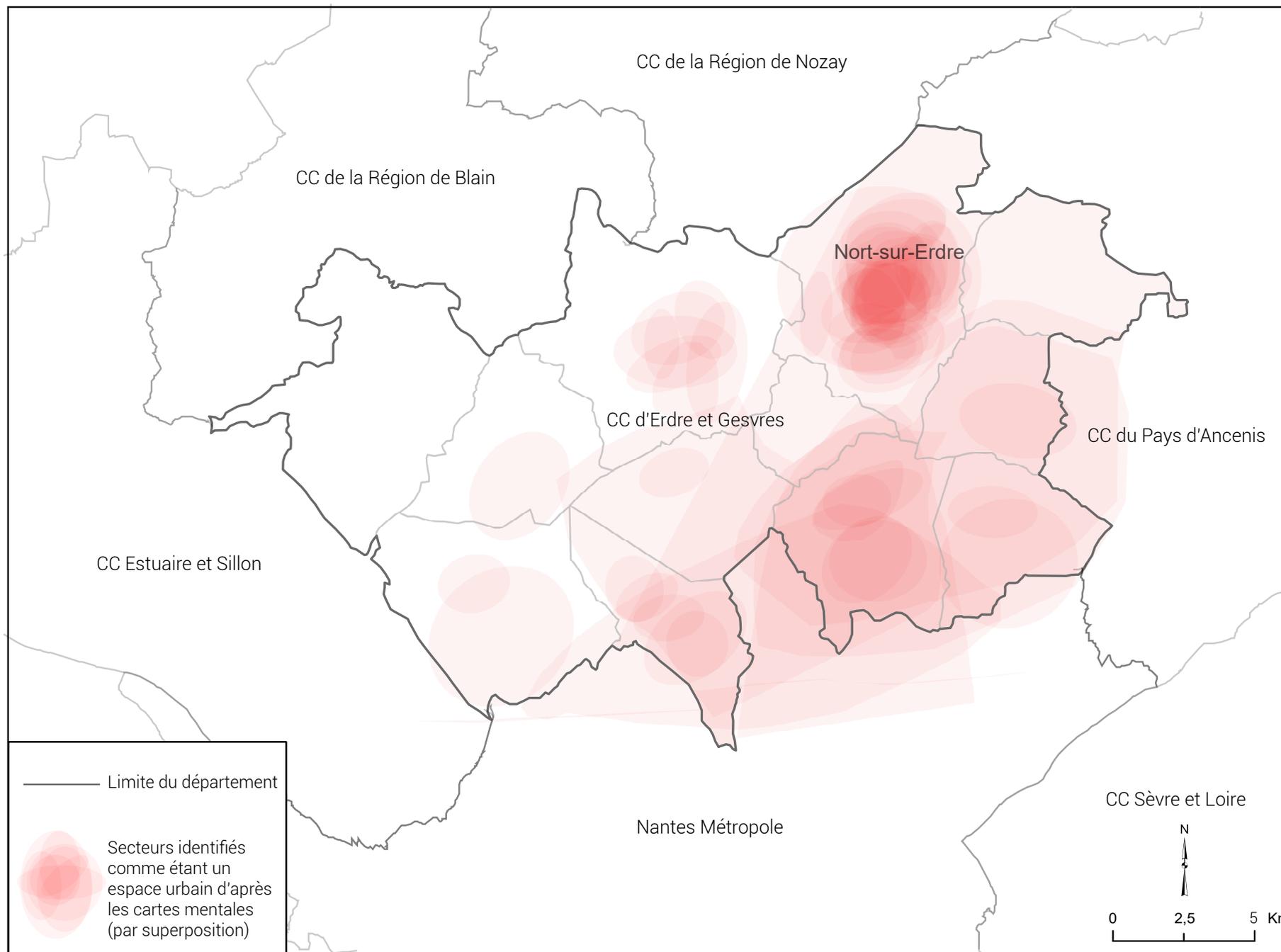
Représentation de l'espace urbain par les enquêtés à l'échelle communale



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires et cartes mentales

Figure 7 : Carte mentale de Châteaubriant

Représentation de l'espace urbain par les enquêtés à l'échelle communale

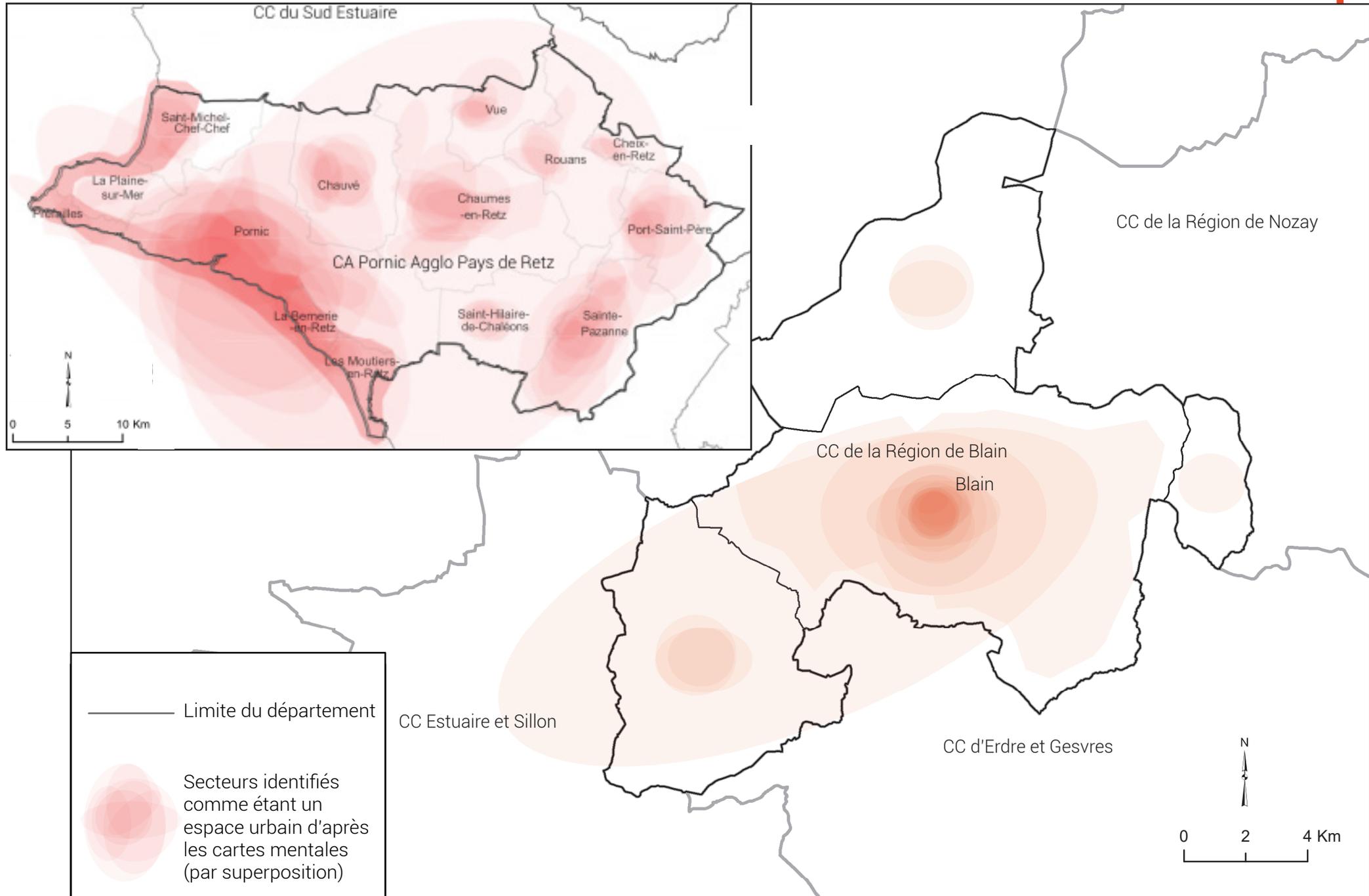


Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires et cartes mentales

Figure 8 : Carte mentale de Nort-Sur-Erdre

CHAPITRE 4 : D'UNE VISION PARADOXALE DE LA RURALITÉ À SA CARACTÉRISATION

Représentation de l'espace urbain par les enquêtés à l'échelle communale



A une échelle plus petite, il apparaît clairement sur la carte de Loire-Atlantique que Nantes est le pôle urbain du département, s'accaparant tout sur le territoire. Nous notons en outre que le département est nettement plus considéré comme rural au Nord de la Loire, où se situent trois de nos territoires d'études. Les utilisateurs du tram-train au nord du département auraient donc tendance à considérer le sud du département comme plus urbanisé et moins campagnard que le nord.

Le travail réalisé sur les cartes mentales comporte un certain nombre de limites à prendre en compte dans l'analyse et l'interprétation. Tout d'abord, il ne se veut pas représentatif : il donne une image, une idée, mais ne peut s'appliquer à toute la population, puisque la méthode d'échantillonnage comporte de nombreux biais. Les échantillons sont différents, les personnes ont été interrogées au hasard quel que soit leur sexe, leur âge, leur profession... Nous avons d'autant plus rencontré des difficultés pour aborder les personnes en microtrottoir, les passants étant pressés ou pensant avoir affaire à du démarchage. L'exercice était aussi limité par la difficile compréhension des questions par les personnes interrogées, nécessitant qu'on leur donne des pistes ou que l'on écrive à leur place biaisant l'exercice par le "guidage". Nous avons aussi relevé que les fonds de carte très sommaires, manquaient "d'éléments repères" pour les habitants qui ne connaissaient généralement pas les tracés des communes. De ce fait, les zones entourées relatives aux centres-bourgs des communes ne correspondent pas à la réalité du terrain et du bâti, mais ont toujours été placées sur le centre des communes sur la carte. Par exemple, le centre-bourg de Nort-sur-Erdre se situe sur l'Erdre au Nord-Est de la commune et non au centre du tracé administratif. Les cartes mentales sont donc bien une interprétation qui ne tient pas compte de la réalité physique.

1.2) Une vision positive de la métropole nantaise ?

L'analyse par les cartes mentales permet une première approche des perceptions des enquêtés vis à vis d'une définition compliquée des espaces ruraux et/ou urbains. En complément pour cet aspect, nous avons réalisé des questionnaires sur les visions et représentations que reflète la métropole nantaise sur les autres territoires d'étude. Nos enquêtes ont été réali-

sées en direct pour le tram train et indirectement pour les questionnaires des lycéens (voir Partie 1).

Un total de 194 profils sociodémographiques pour les lycées et de 47 pour le tram-train ont été recueillis. La tranche d'âge des lycéens interrogés est de 17 à 19 ans, la répartition hommes et femmes bascule nettement du côté des hommes avec 77% d'hommes (149 réponses) et 23% de femmes (45 réponses). A l'inverse, les personnes interrogées dans le tram-train sont majoritairement des femmes avec 66% (31 réponses) contre 34% d'hommes (16 réponses). L'âge médian des personnes interrogées dans le tram train est de 34 ans.

Ces données qualitatives laissent penser que la vision des espaces ruraux suscite des perceptions et des visions différentes, mais la vision de la métropole nantaise est plutôt positive. Les hypothèses sont de l'ordre de savoir si le lieu d'habitation ou d'étude est un facteur qui rentre en compte dans la vision plus ou moins positive et si c'est positif, est-ce vraiment significatif ? Afin de tester cette méthode d'analyse, nous avons calculé les tests entre différentes variables. De ce fait, nous remarquons que la relation entre le sexe de l'enquêté et la vision de la métropole nantaise n'est pas du tout significative, mais qu'en parallèle il existe une relation entre une vision plus ou moins positive de la métropole nantaise avec la localisation du lycée des enquêtés et le lieux d'habitation des utilisateurs du tram-train.

Grâce au test du Khi2, nous avons pu tester et vérifier si la relation entre les variables est significative ou non. Que cela concerne les questionnaires de lycées ou bien ceux des utilisateurs du tram-train entre Châteaubriant et Nantes, le test de corrélation montre bien qu'une relation significative existe entre les variables "lieux d'habitation/lieux d'étude" et "vision de la métropole". En effet, pour les lycées le Khi2 calculé est de 42,1 pour une valeur critique avec 1% de marge d'erreur de 26,21. L'hypothèse d'indépendance initiale entre les deux variables est largement rejetée, la vision positive de la métropole nantaise par les lycéens s'expliquant en partie pour 1/3 par les lycéens du lycée Camille Claudel à Blain. Pour les utilisateurs du Tram-Train, le test de corrélation conclue sur le même résultat, pour un khi2 calculé de 174,3, la valeur critique à 1% de marge d'erreur

CHAPITRE 4 : D'UNE VISION PARADOXALE DE LA RURALITÉ À SA CARACTÉRISATION

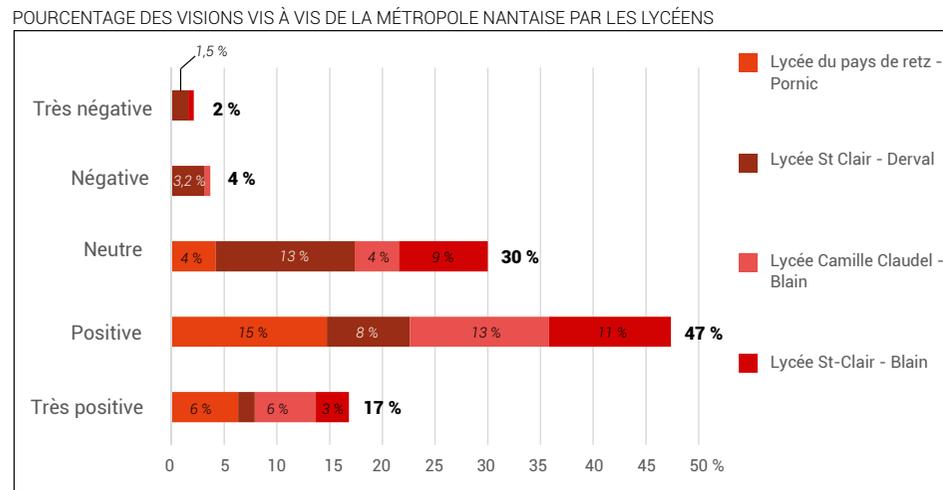
est de 9,21, mettant bien en exergue que les deux variables sont corrélées entre elles et qu'elles ne sont pas indépendantes.

Cette vision positive de la métropole nantaise est expliquée en partie par 40% par la vision des utilisateurs du tram-train habitant dans la communauté de commune Erdre et Gesvres.

Si l'on synthétise les résultats sous la forme d'un graphique (Figure 10 et 11), nous pouvons très largement noter qu'il y a une forte prépondérance de la réponse "Positive" de la part des quatre lycées des territoires d'étude. Nous remarquons aussi que les visions "Négative" et "Très Négative" sont principalement dues aux réponses du lycée de la communauté de commune de Châteaubriant-Derval. L'hypothèse que la distance de l'enquête à la métropole nantaise joue donc bien son rôle, des lycéens en proche périphérie de la métropole possèdent une vision plutôt positive, alors qu'à l'inverse les territoires plus "lointains" en ont une vision négative, voire très négative.

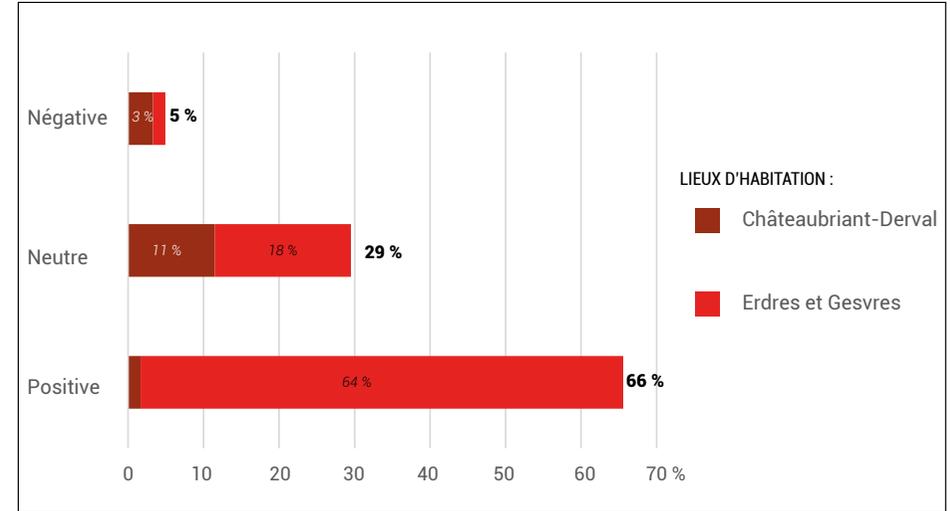
Enfin, si nous analysons le graphique concernant les utilisateurs du tram-train, nous remarquons la forte part des réponses positives des utilisateurs vivant dans la communauté de communes Erdre et Gesvres, alors que les habitants de la CC de Châteaubriant-Derval ont une vision plutôt neutre,

Figure 10 : Vision de la métropole par les lycéens



Réalisation : N. Bourry, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

POURCENTAGE DES VISIONS VIS À VIS DE LA MÉTROPOLE NANTAISE PAR LES UTILISATEURS DU TRAM-TRAIN



Réalisation : N. Bourry, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

Figure 11 : Vision de la métropole par les utilisateurs du tram-train

voire négative. Nous pouvons nous interroger sur la raison de ces réponses ?

L'hypothèse de la distance, notamment pour le tram-train, se pose. Châteaubriant étant la CC la plus éloignée de la métropole nantaise, elle ne bénéficie peut-être pas des mêmes impacts que les communautés de communes plus proches. Si l'on corrèle les différentes réponses avec les remarques annotées aux questionnaires, les principaux thèmes qui reviennent sont : une métropole nantaise dynamique, agréable, mais également des adjectifs comme "bruyant" ou "pollué". Notons également que le cadre culturel revient souvent et est vu de manière positive. Enfin, pour les utilisateurs du tram-train et les personnes venant de la communauté de commune du pays de Blain (Lycée Camille Claudel), la question des mobilités reste un problème qui entache la vision de la métropole.

Les deux questionnaires nous offrent une vue d'ensemble sur ce qui explique la vision positive, neutre ou négative des personnes interrogées. En effet, ils demandaient de justifier quelques mots la vision de la métropole, qu'elle soit positive, neutre ou négative. Cette question est ouverte et

nous pencher sur les mots clés les plus souvent cités. Dans les deux questionnaires, nous avons vu que les avis sont plutôt positifs ou neutres, et très rarement négatifs. Cette tendance se retrouve dans le nuage de mots, les plus éloquents étant les mots “dynamique”, “agréable”, “belle” et “transport” (transport faisant référence au réseau de transport de la ville et de desserte). Ces mots et notions sont revenus beaucoup de fois, dégageant l’image positive de la ville. La culture ressort aussi des termes, témoin de la métropolisation par la culture de la ville nantaise. Les mots péjoratifs sont moins nombreux en toute logique, mais les quelques avis négatifs s’accordent à qualifier la ville comme “bruyante” et avec beaucoup de bouchons. Nous notons sur ce dernier point que la dimension des transports et de l’économie est beaucoup plus présente chez les enquêtés du tram-train que les lycéens (transports, bouchons, pistes cyclables, travail, projet, services...). La thématique du loisir et de l’émotionnel est plus développée chez les lycéens (Divertissante, Activités, Chaleureuse, Bars, Loisirs, Joyeuse...). Ces tendances s’expliquent par les différences entre les populations interrogées et les divergences dans les centres d’intérêt et de préoccupation des personnes interrogées respectives. En effet, les lycéens sont par exemple peu impactés par la problématique des bouchons quotidiens dans la ville nantaise qu’un actif qui se rend en ville pour travailler.

Visions et perceptions sont deux notions similaires, qui expriment toute la difficulté et l’intérêt de travailler sur les relations de la métropole nantaise avec ses territoires périphériques. La métropole nantaise joue un rôle important et son image positive auprès des populations voisines renforce son rôle dans le développement des communes de Loire-Atlantique. Il s’agira par la suite de proposer des indicateurs pour définir et caractériser nos territoires d’étude face à la métropole nantaise.

2. Vers la construction d’un indicateur composite de relations

Comme nous l’avons vu plus haut, le but de ce travail est de se détacher, du moins en partie, des définitions officielles de ville et de campagne et de

construire nos propres définitions. Et ce, à partir des caractéristiques physiques et sociales des territoires et des ressentis des habitants qui y vivent. Il nous a ainsi semblé intéressant de chercher un moyen de classer ces caractéristiques, de faire ressortir les différences et les points communs, pour en comprendre les dynamiques et leurs liens à la métropole.

Pour ce faire, nous utiliserons les stéréotypes de la ruralité afin de définir les caractéristiques par lesquelles nous analyserons nos territoires d’étude. L’image de la « campagne » est associée à un endroit éloigné des grandes villes. C’est un espace peu peuplé, pauvre, où l’on pratique l’agriculture, avec peu de services et de bassins d’emplois. Il est considéré comme peu attractif et l’on cherche plus à en partir qu’à venir y vivre, peu concerné par le tourisme de masse. La population y est essentiellement âgée et a fait peu d’études. Il nous faut alors trouver des caractéristiques qui reprennent ces idées, avec des données concrètes, afin d’établir une typologie de nos territoires qui correspondrait le mieux à cet imaginaire de la campagne. Une typologie similaire existe déjà. En 2011, la DATAR, Délégation interministérielle à l’Aménagement du Territoire et à l’Attractivité Régionale, a réalisé sa propre typologie des espaces ruraux français. Elle retient de nombreux indicateurs qui font ressortir les spécificités et l’hétérogénéité de ces espaces. Se basant sur les données de l’IGN, de l’INSEE et du CESAER, elle classe les territoires considérés comme ruraux dans 3 catégories principales : les « *campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées* », les « *campagnes agricoles et industrielles* » et les « *campagnes vieilles à très faible densité* ». Les territoires non inscrits dans le champ d’étude, et donc considérés comme urbains, sont ceux appartenant aux aires urbaines supérieures à 10 000 emplois.

Cette typologie pose plusieurs problèmes. Le premier est son inadéquation à nos territoires d’études. Certaines catégories représentées, comme les « vallées urbanisées » ou les « campagnes vieilles à très faible densité », que l’on retrouve surtout dans le centre de la France, ne correspondent pas à ce que l’on retrouve en Loire-Atlantique. De là en découle le second problème: cette typologie est établie à l’échelle de la France entière et le découpage qui y est fait n’est pas assez fin pour présenter un réel intérêt dans notre travail. De plus, les territoires sont fragmentés de manière beaucoup trop nette, comme s’il y avait des frontières entre eux. Enfin,

certaines termes utilisés pour définir les espaces, comme « campagnes des villes » semblent peu précis, voire contradictoires. En effet, ce terme apparaît maladroit, car il sous-entend regrouper des territoires de campagne étant au coeur des villes, alors qu'il semble plutôt représenter les espaces périurbains, dans son sens le plus large.

Nous avons donc décidé, en nous inspirant de la DATAR et en utilisant principalement les données de l'INSEE, de créer notre propre typologie, adaptée à nos territoires d'étude et avec des caractéristiques correspondant quantitativement aux stéréotypes vus plus haut. Il ne s'agit alors pas de mettre les espaces dans des cases, avec des limites précises, mais de donner pour chacun d'entre eux une note découlant de ces caractéristiques, qui correspondrait à un « taux d'urbanité » de chaque espace. Nous comptions initialement faire ce travail avec chacune de nos quatre intercommunalités comme unité de base, comme des ensembles unis, mais il nous a finalement semblé plus intéressant de la faire pour chaque commune, afin de discerner les variations internes à ces intercommunalités et éventuellement en faire ressortir des points communs entre certains espaces plus précis. Nous tenterons par la suite de produire une carte en découlant.

Nous avons défini 13 caractéristiques qui reprennent les idées classiques de ce qui correspond à des espaces ruraux, adaptées aux spécificités de nos territoires. Elles proviennent pour l'essentiel des données de l'INSEE, excepté une. Il s'agit du temps de trajet minimum en voiture pour atteindre le service d'urgences le plus proche depuis le centre-ville ou le centre-bourg de chaque commune. Il a été mesuré à l'aide de l'application Waze, et a pour intérêt de représenter l'éloignement de chaque territoire à une ville importante. En l'occurrence, les centres hospitaliers concernés sont le CHU de Nantes, les Nouvelles Cliniques Nantaises, l'hôpital Nord Laënnec (Nantes), et les hôpitaux de Saint-Nazaire, Châteaubriant et Challans (Vendée).

Les 12 caractéristiques tirées de l'INSEE sont les suivantes :

- Le nombre d'habitants en métropole à moins d'une heure → cela montre également la proximité à une métropole. Les deux métropoles concernées sont Nantes et Rennes. Cela a été mesuré grâce aux données de l'INSEE de 2014. Le point de départ est la ville principale de chaque

communauté de communes. Grâce encore une fois à l'application Waze, il a été considéré que l'ensemble des habitants de la métropole est compté si l'on met moins d'une heure (temps minimum sur une journée) à atteindre l'ensemble de la métropole. Seule la moitié est comptabilisée si l'on met moins d'une heure à atteindre le point le plus proche de la métropole, mais plus d'une heure pour en atteindre le point le plus éloigné. C'est la seule donnée où il n'a pas été fait de différence entre les différentes communes des intercommunalités.

- Le nombre de créations d'entreprise en 2016 démontre la bonne santé économique d'une commune. Cette caractéristique est liée à l'idée qu'un territoire rural propose peu d'emplois. Elle est appuyée par le taux de chômage de 15-64 ans en 2014.

- La médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2014 → Dans le même sens que les deux précédentes, cette caractéristique est à l'idée qu'un espace rural est pauvre.

- La densité de population en 2014 → Correspond à l'idée qu'un territoire rural est peu peuplé.

- L'évolution annuelle moyenne du solde entre/sorties entre 2009 et 2014 permet de vérifier quelles communes sont attractives pour de nouveaux habitants, ou au contraire lesquelles le sont moins.

- La part des personnes âgées de 65 ans ou plus en 2014 représente la notion de « vieillesse » des territoires ruraux et peut indiquer du dynamisme et de l'attractivité d'un territoire.

- Le nombre de chambres dans les hôtels en 2018, ainsi que la part des résidences secondaires en 2014 permettent de voir l'attrait touristique d'une commune.

- La part des diplômés du supérieur parmi les non-scolarisés de 15 ans ou plus en 2014 correspond à l'idée que les habitants d'un territoire rural ont peu fait d'études.

- La part de l'agriculture en 2014, et la part du commerce, transport et services divers représentent l'image d'espaces ruraux accueillant de l'agriculture mais proposant peu de services.

A partir des données relevées pour chacune de ces treize caractéristiques et pour les 56 communes étudiées, une note de un à quatre est donnée. Celle-ci a été calculée de la manière suivante : l'écart entre la plus petite et

la plus grande valeur de chaque caractéristique a été divisé par 4, construisant ainsi quatre classes de même amplitude. La valeur « 1 » est donnée pour les communes dont la caractéristique en question les rapproche de l'idée d'un territoire rural, la valeur « 4 » pour celles qui tendent plus vers un espace urbanisé. Ainsi, pour le temps de trajet aux urgences, la part des 65 ans et plus, le taux de chômage et la part de l'agriculture, la corrélation entre la donnée et la note est inversée, en effet, une valeur élevée pour ces caractéristiques est représentative d'une commune plutôt rurale. Pour les neuf autres caractéristiques, il existe une corrélation directe entre la donnée et la note. Par exemple, pour la part d'agriculture (inversement corrélé), Préfailles a une note de quatre pour une valeur de 2,7% et Jans une note de 2 pour une valeur de 30,9%, alors que, pour la densité de population (corrélé), Châteaubriant a une note de 3 pour une valeur de 353,8 habitants par m² et Notre-Dame-des-Landes a une note de 1 pour une valeur de 54,9 habitants par m².

Ayant une note correspondant à chaque commune pour chacune des 13 caractéristiques, en ressort alors une moyenne, que l'on a définie comme le « taux d'urbanité » de la commune. Il ne s'agit pas là d'un véritable indicateur, car les caractéristiques choisies pour définir ce taux ont été choisies subjectivement, et non pas par un travail scientifique qui explique la pertinence du choix de chacune de ces caractéristiques par rapport à d'autres. De la même façon, pour créer un indicateur, la note correspondant aux caractéristiques doit être pondérée. Encore fois, pour être pertinente, cette pondération doit découler d'un travail que nous n'avons pas effectué durant ce diagnostic. Ainsi, s'il est difficilement imaginable que toutes les caractéristiques aient la même importance dans ce qui fait qu'un territoire est plutôt urbain ou plutôt rural, nous avons décidé de leur donner ici la

TABLEAU DE DONNÉES DES INDICATEURS DE LA RURALITÉ DES 4 TERRITOIRES D'ÉTUDE

Ville :	Pornic	Blain	Nort-sur-Erdre	Châteaubriant
Nombre d'habitants en métropole à moins d'une heure (centre interco, INSEE 2014, en hab)	630372	849805	849805	1069237
positif	1	2,5	2,5	4
Temps de trajet minimum aux urgences les plus proches (commune, Waze 2018, en min)	28	35	33	3
négatif	2	1	1	4
Nb créations d'entreprises (commune, INSEE 2016)	127	41	42	75
positif	4	2	2	3
Densité de population (commune, INSEE 2014, en hab/km ²)	154,8	94,3	126,4	353,8
positif	2	1	2	3
Evolution annuelle moyenne du solde entrées/sorties (commune, INSEE 2009-2014, en %)	1,2	0,3	1,5	-0,3
positif	2	2	3	1
Part des personnes âgées de 65 ans ou + (commune, INSEE 2014, en %)	29,8	17,6	14,7	23,9
négatif	2	3	3	2
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (commune, INSEE 2014, en €)	22421,3	19867,3	20222,9	18211,3
positif	2	1	2	1
Part des diplômés du supérieur parmi les non-scolarisés de 15 ans ou + (commune, INSEE 2014, en %)	26	25	24,9	17,3
positif	3	2	2	2
Taux de chômage des 15-64 ans (commune, INSEE 2014, en %)	11,6	10,9	7,5	17,4
négatif	2	3	4	1
Part de l'agriculture (commune, INSEE 2014, en %)	3,3	11,6	9,1	1,6
négatif	4	4	4	4
Part du commerce, transports et services divers (commune, INSEE 2014, en %)	72,6	55,6	60,9	66,5
positif	4	3	4	4
Nombre de chambres dans les hôtels (commune, INSEE 2018)	284	0	31	111
positif	4	1	1	2
Part des résidences secondaires (commune, INSEE 2014, en %)	38	1,8	2,4	1,2
positif	3	1	1	1
Moyenne :	2,692	2,038	2,423	2,462

Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : INSEE

Figure 14 : Tableau des données des indicateurs de ruralité

même valeur. Plutôt qu'un indicateur, il s'agit alors d'une proposition, chiffrée et sourcée, de représentation des ruralités en Loire-Atlantique, à travers leur caractère plus ou moins urbanisé.

A titre d'exemple, le tableau ci-contre (Figure 14) est un résumé de ce que donne ce travail pour les villes principales de nos quatre intercommunalités. En-dessous de la caractéristique, il est indiqué si celle-ci impacte positivement ou négativement le « taux d'urbanité » de la commune. Sous la valeur correspondant à la caractéristique pour chaque commune, la note

correspondant est indiquée. La dernière ligne présente le « taux d'urbanité » défini pour chaque ville, qui n'est ni plus ni moins que la moyenne des notes de la ville pour chaque caractéristique. A partir de taux défini pour chaque commune des intercommunalités étudiées, nous avons créé une carte (Figure 15). Celle-ci représente donc le « taux d'urbanité » par commune, réparties en trois classes : faible, moyen et fort. Il ne s'agit pas de délimiter des espaces urbains des espaces ruraux, mais de voir quels espaces sont plus urbains ou plus ruraux. Cette carte permet de faire ressortir deux pôles fortement urbanisés par rapport aux autres : la commune de Pornic, et les communes de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres les plus proches de la Métropole Nantaise. Les communes moyennement urbanisées sont les autres d'Erdres et Gesvres, toutes celles de la Communauté de Communes de Blain, les autres communes littorales de Pornic Agglo Pays de Retz, ainsi que celles les plus proches de Nantes Métropole (et Chaumes-en-Retz, issue du rassemblement récent entre deux communes). On retrouve également, dans la Communauté de Communes de Châteaubriant – Derval, les deux communes en question et celles qui sont à proximité directe.

Le taux que nous avons calculé fait donc bien ressortir, de manière flagrante, deux types d'espaces très urbanisés : ceux qui le sont parce qu'ils se rapprochent de la métropole, et ceux qui le sont parce qu'ils sont présents sur des territoires attractifs, en l'occurrence le littoral. De manière plus relative, les grandes villes de chaque intercommunalité tendent à se comporter comme des petits pôles, mais qui ont du mal à rayonner, à l'image de Châteaubriant. La présence à proximité d'une route importante (en l'occurrence la N137 entre Rennes et Nantes, qui passe notamment par Héric et Derval) joue également un rôle dans le rapprochement de ces communes avec les métropoles nantaise ou rennaise, et donc sur leur taux d'urbanité. Par ailleurs, il semble subsister en Loire-Atlantique, et plus particulièrement dans les intercommunalités que nous avons étudiées, des communes qui correspondent encore à l'image classique de « campagne ». Ce sont les territoires les plus éloignés de tout pôle d'attractivité, que cela soit la métropole, un lieu touristique ou un petit bassin d'emplois.

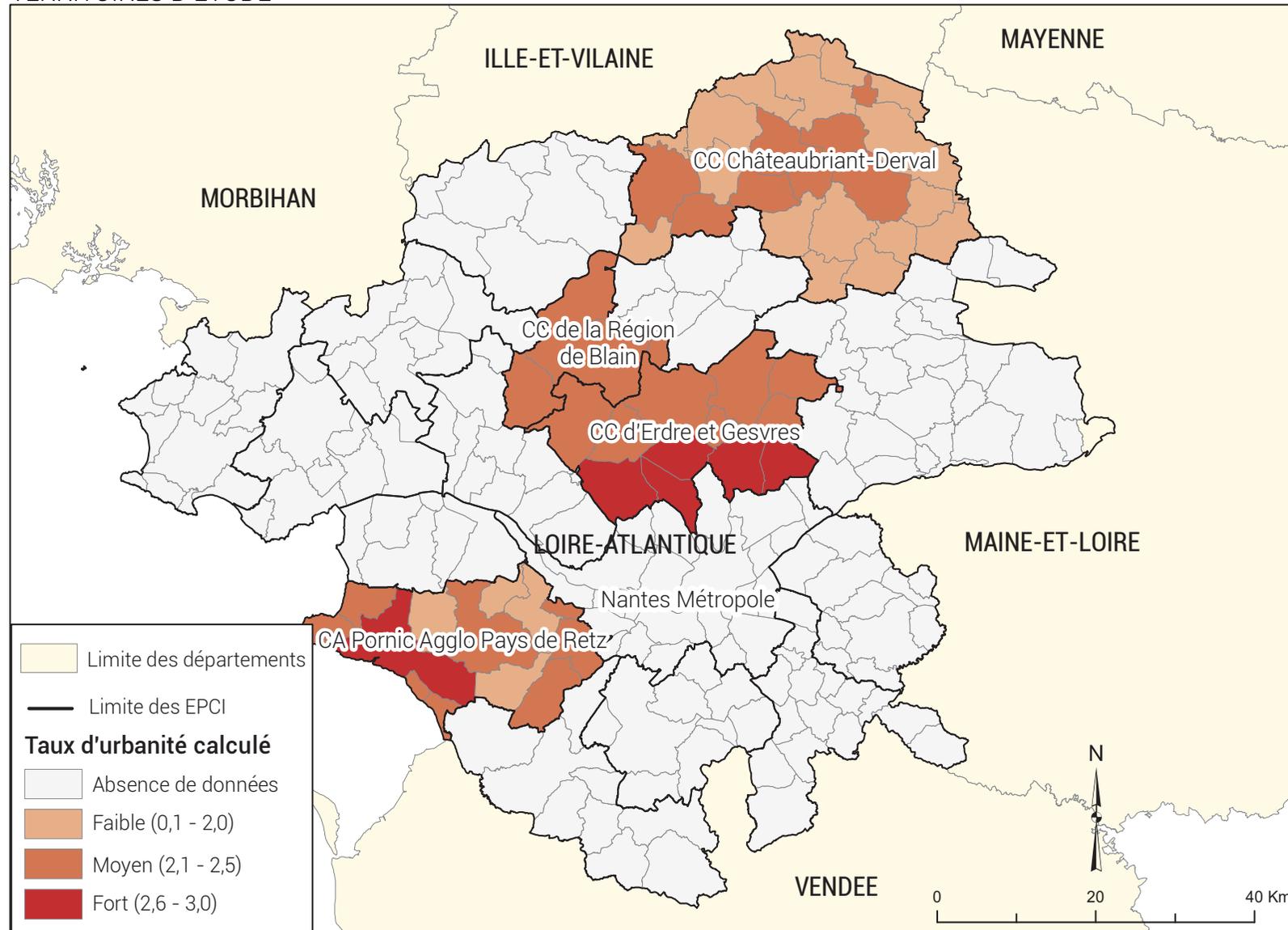
assez cohérent, et est confirmé par la carte finale. Seule l'une de ces caractéristiques est problématique. Il s'agit de la part des personnes âgées de 65 ans ou plus, qui n'est pas corrélée dans le même sens que les autres caractéristiques. Contrairement à ce que nous avons initialement supposé, il apparaît finalement qu'une valeur élevée de cette caractéristique serait plutôt le signe d'un territoire urbanisé. En effet, une commune attirante pour l'emploi et pour le tourisme et densément peuplée, serait aussi attirante pour des personnes âgées. Ce ne sont pas forcément des gens qui sont restés là toute leur vie, mais qui ont décidé d'aller y passer leur retraite, pour les mêmes raisons que des familles vont y habiter, pour lesquelles des gens qui travaillent à la métropole y résident, pour lesquelles des gens y viennent en vacances : le cadre de vie est agréable. On retrouve cette corrélation principalement dans les communes du littoral.

C'est donc une ébauche d'indicateur qui nous paraît pertinent mais qui possède ses limites. Les caractéristiques choisies l'ont été sur des critères totalement arbitraires, et celles-ci ne sont pas pondérées dans le calcul du taux. De plus, les données de l'INSEE utilisées sont assez anciennes, étant donné que la plupart datent de 2014. Enfin, il pourrait être intéressant de faire ce travail à une échelle encore plus fine, afin de voir les différences qu'il peut y avoir au sein d'une même commune. En effet, Pornic, par exemple, présente de fortes disparités dans sa densité de population ou dans les endroits où sont situés les hôtels et les résidences secondaires, du fait du rattachement de Sainte-Marie-sur-Mer et du Clion-sur-Mer, moins denses et moins touristiques (surtout pour le second), au territoire communal.

Ce chapitre a permis à partir des perceptions des habitants, rarement prise en compte et à l'établissement d'une typologie par le biais d'indicateurs de dresser au mieux le profil de nos territoires d'études, pour mieux les comprendre et ainsi voir par la suite à quels degrés les phénomènes de métropolisation les visent.

■ D'un point de vue général, le choix de nos caractéristiques étudiées semble

CARTE DES TAUX D'URBANITÉ CALCULÉ SELON LES INDICES À L'ÉCHELLE COMMUNALE SUR NOS TERRITOIRES D'ÉTUDE



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : INSEE

Figure 15 : Carte des taux d'urbanité

L'influence des relations dans la dynamique des territoires

Cette partie étudiera de plus près les relations qui existent entre la métropole nantaise et nos quatre territoires ruraux et/ou périurbains. Nous constaterons tout d'abord que ces relations prennent une part considérable dans la dynamique des territoires. Nous verrons ensuite que l'attractivité pourrait s'améliorer si la qualité de ces relations venait à progresser.



CHAPITRE 5 :

Une attractivité des territoires...

Dans ce chapitre, nous traiterons des quatre territoires selon leurs similitudes. Du fait de leur proximité à la métropole nantaise, nous avons regroupé la CC de Blain et la CCEG ensemble. La CA Pornic et la CC de Châteaubriant-Derval, plus éloignées de la métropole et possédant chacune une polarité plus affirmée forment le deuxième regroupement.

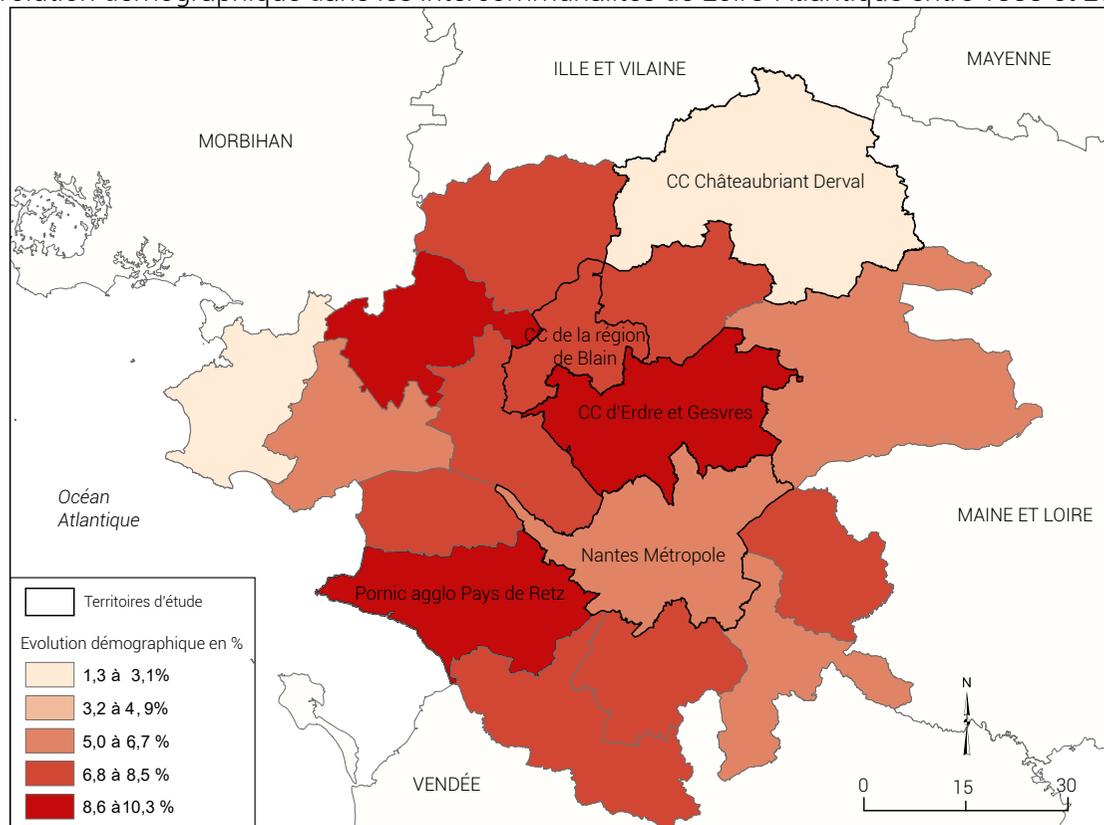
1. Des espaces influencés par la métropole, mais qui tentent de se différencier (Blain et Nort sur Erdre)

1.1) Attractivité sociodémographique

Comme on l'a vu dans la partie précédente, les communautés de communes de Blain et de l'Erdre et Gesvres ont connu une croissance démographique importante depuis 20 ans. Ceci est en effet la résultante de la métropolisation et du phénomène de périurbanisation, qui est toutefois moindre dans l'EPCI de Blain. Les communes de l'Erdre et Gesvres attirent pour leur part une population active, composée le plus souvent de familles de jeunes couples en recherche d'espace et de nature à proximité des grandes villes. Cette périurbanisation conduit ces communes à devenir résidentielles, par la création de lotissements. Elles sont ainsi sujettes aux problèmes de mitages et de réduction des terres agricoles. Nous assistons cependant à un renforcement du cadre réglementaire mis en place par les documents d'urbanisme depuis la loi SRU de 2000, qui prône la densification. Nort-sur-Erdre et son intercommunalité dans son ensemble

Figure 16 : Carte de l'évolution démographique

Evolution démographique dans les intercommunalités de Loire-Atlantique entre 1999 et 2014



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : INSEE

s'intègrent parfaitement dans cette dynamique, mais le prix du foncier a très vite augmenté.

«La campagne donne la possibilité d'avoir un grand jardin, Nort n'a pas l'activité d'une ville mais son prix immobilier est trop fort pour avoir un grand jardin.» remarque un usager quarantenaire rencontré dans le tram-train lors du passage du questionnaire. Il existe en effet un gradient du

prix du foncier en fonction de la proximité à la métropole nantaise. Le prix médian du foncier à Nort-sur-Erdre concernant les maisons en vente est, selon Ouest-France immobilier, un site qui propose des données sur l'immobilier actualisé chaque jour, d'un peu plus de 2000€ le m². A l'inverse, les communes du sud de l'intercommunalité ont un prix médian du foncier supérieur comme la commune Sucé-sur-Erdre la plus chère de l'intercommunalité avec 2500€ du m². Les moyennes et les médianes d'immobilier que l'on peut trouver en ligne restent toutefois limitées par leur provenance, mais permettent d'avoir une vision générale sur le marché du logement. Les prix du foncier sur le territoire blinois sont inférieurs car plus éloignés de la métropole. Ce sont d'ailleurs les prix les moins élevés du périmètre du SCoT selon le Plan Local de l'Habitat (PLH) de Blain. Toutefois sa situation géographique à une trentaine de kilomètres de la métropole permet à des ménages d'accéder à la propriété, souvent un pavillon individuelle avec jardin (80% des cas selon le PLH de Blain) tout en pouvant travailler ou profiter des avantages de la métropole. Ils sont cependant très dépendants à l'automobile comme nous le verrons par la suite. Le niveau de revenus des populations de ces deux territoires, malgré le fait qu'ils soient limitrophes, est dissemblable. En effet, selon l'INSEE, la médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2014 est de 19 927€ pour la CC de Blain contre 22 274€ pour la CCEG. Dans les deux cas, ces territoires offrent un cadre de vie recherché qui est composé d'aménités environnementales, de notions d'espaces, de bien-être recherché par les populations qui s'installent. On peut citer les forêts du Gâvre, de la Groulais, les paysages agraires de types bocagers, le patrimoine bâti comme le château de Blain, mais aussi les paysages liés à l'eau avec le canal de Nantes à Brest qui traverse les deux territoires et l'Erdre pour la CCEG. La volonté des élus est de développer ces aspects dans l'optique d'augmenter leur attractivité.

1.2) Culture et tourisme

Le cadre naturel qui attire les habitants sur nos territoires d'étude est aussi vecteur de tourisme. Le tourisme est un type de relation qui croise celui de la culture, mais aussi celui des transports et des équipements. Celui de la culture croise également celui de l'éducation. Le tourisme dans



Figure 17 : Photographie des prospectus touristiques des offices de tourisme

un premier temps mobilise des flux, qui à l'échelle des EPCI de Blain et Nort-sur-Erdre, sont échangés avec la métropole nantaise. Importante dans l'économie locale, la dimension touristique d'un territoire est de plus en plus travaillée, cela dans le but de le développer et le dynamiser, les intercommunalités de Blain et de Nort-sur-Erdre ne faisant pas exception. Jusqu'à aujourd'hui, le nord de la Loire-Atlantique est peu connu pour ses valeurs touristiques et il est ainsi peu fréquenté. Ce constat est appuyé par

la visite des offices de tourisme. Nous nous sommes en effet rendus dans chaque office de tourisme de nos quatre territoires d'étude, ainsi qu'à celle de Nantes, afin d'observer le type d'offre et le nombre d'offre en lien avec nos territoires d'étude ou de la métropole, observer le lien touristique par la promotion des événements et de la culture si elle existe.

A l'office du tourisme de Nantes, on pouvait trouver beaucoup d'offres culturelles et sur la nature en périphérie de la ville. (Figure 17) Le sud-loire était fortement mis en avant par les prospectus avec notamment Clisson, ou par exemple le vignoble nantais. Cette mise en avant du sud-loire s'est aussi retrouvée à l'office de tourisme de Pornic. L'office de tourisme nantais nous a informé que les touristes visitent Nantes, la côte de Bretagne et que certaines questions ont parfois été posées pour le Mont Saint michel. Cependant, peu de personnes s'arrêtent dans les communes rurales de Loire-Atlantique. La population touristique du Pays de Blain et de l'Erdre et Gesvres est en effet une population très locale et issue de la métropole, a indiqué l'office de tourisme de Blain.

Pour faire face au sud loire, les intercommunalités de Blain, Nort-sur-Erdre et Nozay ont depuis le premier janvier 2018, fusionné leurs offices de tourisme pour n'en fonder qu'un seul : l'office du tourisme du pays Erdre Canal Forêt. Erdre Canal Forêt est un nouveau pays touristique, ce qui correspond à un « *organisme de développement économique, mis en place pour stimuler et organiser le tourisme sur un territoire donné* »¹. Le nom du nouveau pays touristique présente à la fois les atouts et les symboles des trois intercommunalités : l'Erdre pour l'Erdre et Gesvres, le Canal de Nantes à Brest pour le Pays de Blain et l'Erdre et Gesvres et la forêt du Gâvre pour pour les CC de Blain et de Nozay.

L'Erdre Canal Forêt illustre bien les politiques actuelles en faveur du développement d'une identité territoriale grâce aux aménités environnementales. Celles-ci sont une approche subjective d'un bien public gratuit que l'on peut valoriser. Elles englobent de nombreux aspects, comme le paysage et le patrimoine sur lesquels veulent jouer les acteurs du territoire. L'idée est de construire un « *paysage sensible* » doté de valeurs

esthétiques, identitaires, affectives et sociales. L'Erdre Canal Forêt joue ainsi sur l'aspect naturel de son territoire. La construction d'une identité territoriale qui permet d'unifier et de renforcer le territoire passe aussi par l'aménagement, on retrouve cette volonté dans le premier axe du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de l'Erdre et Gesvres qui est de « *Stabiliser un canevas d'espaces agricoles et naturels comme fondation d'une identité territoriale périurbaine* ».

La construction d'une identité territoriale s'appuie en effet sur des pratiques agricoles comme le bocage, qui constitue une unité paysagère commune à l'Erdre et Gesvres et le Pays de Blain. Le bocage du Sillon de Bretagne est une unité paysagère typique d'un milieu rural malgré la présence nantaise à proximité. Il représente tout l'Ouest de l'Erdre et Gesvres². De fait, par la construction d'un paysage, d'une identité et donc par le tourisme, les intercommunalités de Blain et de Nort-sur-Erdre tentent de se différencier et de profiter de la proximité de la métropole nantaise pour attirer des flux de nantais sur leur territoire. La construction de cette identité participe également à l'essor d'un sentiment d'appartenance au territoire pour les habitants.

Associé au tourisme pour ses événements culturels, la culture est un autre type de relation par lequel les territoires sont influencés par la métropole. La culture, dans le sens d'enrichissement et de connaissance est souvent un indicateur de développement et de visibilité. Les événements culturels, le volet de la culture au centre de notre attention, « *qu'ils soient récurrents ou ponctuels, font la part belle aux arts de la scène* » et « *concernent également d'autres disciplines artistiques, dont les arts plastiques, le cinéma, la photographie, la littérature...* »³. Les événements culturels, comme les festivals, sont les seuls éléments de promotion retrouvés à l'office de tourisme de Nantes, les festivals ont en effet par leur aspect temporaire et le public visé plus de visibilité à l'échelle nantaise. Le festival des Rendez-vous de l'Erdre, un festival de Jazz qui se déroule sur quatre jours dans 6 villes riveraines, retient particulièrement notre attention, c'est en effet le seul festival de nos territoires à être en partenariat avec la mé-

1 <http://www.pays-de-dinan.fr/un-territoire-de-projets/economie/pays-touristique.html>

2 Diagnostic du PLUi de la CCEG, 2017

3 <https://www.cairn.info/revue-dossiers-du-crisp-2014-1-page-9.htm>

CHAPITRE 5: UNE ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES...

tropole nantaise. Néanmoins, bien que les autres festivals comme les nuits de l'Erdre ou Fest'in Gesvres ne soient pas en partenariat avec la métropole, les flux mobilisés par la proximité n'en restent pas moins conséquents.

Les événements culturels comme l'offre culturelle en général, participent à l'attractivité des territoires. Si l'intercommunalité se tourne vers la branche musicale en profitant de sa proximité avec la métropole relié par l'Erdre, le Pays de Blain moins poussé par la ville nantaise et le département, favorise un autre type de culture en exploitant son château et son histoire. Visites, fêtes médiévales et traditionnelles comme la foire de Blain, les événements culturels ne manquent pas mais leur portée reste limitée et plus locale.

La ville nantaise influe directement sur la visibilité et les flux de tourisme des territoires d'étude. Les intercommunalités de Blain et Nort-sur-Erdre tirent néanmoins profit de la proximité avec la métropole nantaise en jouant principalement sur le côté naturel de leur territoire.

1.3) Équipements et services

Pour étudier les équipements et les services de la région de Blain et de l'Erdre et Gesvres, il existe la Base des Équipements et des Services (BPE) réalisée par l'INSEE. Sa version la plus récente disponible date de 2016 et ces données sont renseignées pour chaque commune française. Cette base se décline en plusieurs thèmes que nous avons décidé de regrouper de la manière suivante : les équipements et services (concernant les commerces), les services aux particuliers/action sociale, la santé/ les fonctions

TABLEAU 1 : Analyse quantitative des équipements et services présents sur la CC de Blain

COMMUNES	POPULATION	COMMERCE	TOURISME/ TRANSPORT	SPORT/ LOISIR/ CULTURE	ENSEIGNEMENT	SANTÉ/ FONCTIONS MÉDICALES- PARAMÉDICALES	SERVICES AUX PARTICULIERS/ ACTION SOCIALE	TOTAL	EN %
Blain	9638	36	6	105	21	63	179	410	66,56%
Bouvron	3075	5	0	27	6	15	40	93	15,10%
Le Gâvre	1739	2	3	22	6	7	30	70	11,36%
La Chevallerais	1546	2	0	13	4	1	23	43	6,98%
								616	100,00%

Source : BPE de l'INSEE 2016

TABLEAU 2 : Analyse quantitative des équipements et services présents sur la CCEG

COMMUNES	POPULATION	COMMERCE	TOURISME/ TRANSPORT	SPORT/ LOISIR/ CULTURE	ENSEIGNEMENT	SANTÉ/ FONCTIONS MÉDICALES- PARAMÉDICALES	SERVICES AUX PARTICULIERS/ ACTION SOCIALE	TOTAL	EN %
Nort-sur-Erdre	8539	49	7	83	16	72	155	382	18,42%
Treillères	8734	29	5	46	14	34	158	286	13,79%
Grandchamp des Fontaines	5665	9	2	46	9	23	83	172	8,29%
Casson	2183	3	0	15	6	6	30	60	2,89%
Fay de Bretagne	3568	3	3	37	6	16	56	121	5,83%
Héric	5876	23	4	40	11	38	108	224	10,80%
Notre-Dame-des-Landes	2098	2	0	23	6	7	23	61	2,94%
Petit-Mars	3608	4	2	32	6	14	40	98	4,73%
Saint-Mars-du-Désert	4721	9	2	59	7	16	58	151	7,28%
Sucé-sur-Erdre	6903	14	3	62	7	46	84	216	10,41%
Les Touches	2463	3	1	21	4	7	36	72	3,47%
Vigneux-de-Bretagne	5822	16	2	52	9	24	128	231	11,14%
								2074	100,00%

Source : BPE de l'INSEE 2016

Figure 18 : Analyse quantitative des équipements et services

médicales et paramédicales, l'enseignement du premier et du second degré, le transport/tourisme et le sport/loisirs/culture. L'INSEE a recensé 110 équipements et services ayant un intérêt important qui sont regroupés en trois gammes, de proximité (27 équipements et services), intermédiaire (36), supérieure (47) (voir en annexe les 110 équipements retenus par l'INSEE). Grâce à cette base, nous pouvons ainsi décrire quantitativement et surtout qualitativement le niveau d'équipements et de services de nos territoires. Il a fallu dans certains cas retravailler la donnée, ne pas prendre en compte des équipements et services qui ne seraient pas pertinents dans le cadre de ce travail. Une évolution historique de ces équipements et services aurait été pertinente mais les versions antérieures à celle de 2016 ne sont plus disponibles.

A la lecture de ces tableaux (Figure 18 et 19), nous constatons dans un

Analyse qualitative des équipements et services présents sur la CC de Blain

GAMMES	NOMBRE D'EQUIPEMENTS ET SERVICES	RATIO SUR LE TERRITOIRE
Proximité	27	27/27
Intermédiaire	36	35/36
Supérieure	47	16/47
TOTAL	110	78/110

Source : BPE de l'INSEE 2016

Analyse qualitative des équipements et services présents sur la CCEG

GAMMES	NOMBRE D'EQUIPEMENTS ET SERVICES	RATIO SUR LE TERRITOIRE
Proximité	27	27/27
Intermédiaire	36	36/36
Supérieur	47	24/47
TOTAL	110	87/110

Source : BPE de l'INSEE 2016

Figure 19 : Analyse qualitative des équipements et services

premier temps un déséquilibre flagrant du nombre d'équipements et services entre les communes reconnues comme polarités (Nort-sur-Erdre, Treillières - Grandchamps-des-Fontaines pour la CCEG et Blain) et les autres communes. Ce déséquilibre est cependant compréhensible car il est la résultante de l'armature urbaine de ces deux territoires. La commune de Blain possède ainsi deux tiers des équipements et services présents du territoire intercommunal, soit 410 équipements et services répertoriés. Sur la CCEG, les équipements et services sont mieux répartis, le nombre de communes étant un facteur important. Nous remarquons que mis à part la commune de Nort-sur-Erdre, la commune la mieux dotée du territoire, avec 382 équipements et services recensés, les communes les mieux équipées sont également plus peuplées et se trouvent dans la partie sud de l'intercommunalité et sont donc limitrophes de la métropole nantaise. Ces communes sont Vigneux-de-Bretagne, Treillières et Sucé-sur-Erdre. Nous notons également que la commune d'Héric tire son épingle du jeu

avec une dotation en équipements et services satisfaisantes. En revanche, Grandchamps-des-Fontaines ne détient pas un nombre d'équipements et services aussi élevé que le supposait son statut de polarité qu'elle partage en compagnie de Treillières. Enfin, les autres communes ont un nombre d'équipements et services faible qui s'explique par leur démographie plus modeste, égale ou inférieure à 3000 habitants.

Concernant les deux polarités de Blain et Nort-sur-Erdre, leurs atouts sont différents. Blain possède plus d'équipements en matière d'enseignement, de services à la personne et concernant le sport, les loisirs et la culture. A l'inverse, Nort-sur-Erdre possède une offre de commerces plus vaste et des services de santé plus diversifiés. Ces deux communes remplissent cependant le rôle de polarité du quotidien pour les habitants de leur intercommunalité. Toutefois en comparaison avec Pornic et Châteaubriant, leur dotation en équipements et services est bien inférieure. Cela s'explique sans doute du fait que Blain et Nort-sur-Erdre sont des villes plus modestes, à une plus grande proximité de Nantes et que pour le cas de la CCEG les équipements et services sont répartis de manière plus équilibrée.

Les territoires de Blain et Nort sur Erdre possèdent tous les équipements et services de la gamme de proximité et de la gamme intermédiaire (mis à part un pour le territoire blinois). La CCEG possède cependant plus d'équipements et services de la gamme supérieure que la CC blinoise puisqu'elles en comptent respectivement 24 et 16 sur 47. Il faut néanmoins préciser que cette gamme supérieure est composée pour moitié d'équipements et services de santé (28/47) comme par exemple la présence de médecins spécialisés. Nous retrouvons généralement ce genre de compétences dans les moyennes et grandes villes, où il y a des centres hospitaliers généraux. Cependant, nous constatons en analysant plus finement qu'il existe des manques, différents pour chaque communes. En comparaison avec les polarités des deux autres territoires, les polarités de Blain et de Nort-sur-Erdre détiennent moins d'équipements et services de niveau supérieur. Pornic et Châteaubriant possèdent un centre hospitalier par exemple. Encore une fois, la proximité à Nantes dans le secteur de la santé est un atout important. Il existe donc une relation forte dans ce domaine avec la métropole pour ces deux territoires. C'est également le cas pour la consommation et dans une moindre mesure l'enseignement jusqu'au bac.

L'absence de lycée public sur la CCEG profite à Blain mais le projet d'un

lycée public à Nort-sur-Erdre devrait se finaliser pour 2020. Aujourd'hui les lycéens de cette intercommunalité vont étudier à Blain, Nantes ou Ancenis principalement.

Ces communes sont évidemment trop modestes pour disposer de structures d'enseignements supérieurs. Ainsi, selon l'AURAN 60% des étudiants de la CCEG vont étudier à Nantes après leur baccalauréat. On peut ajouter à cela la ville de Saint-Nazaire qui est une antenne de l'Université de Nantes qui propose des formations par le biais d'établissements comme l'IUT, Polytech, de l'UFR Sciences et Techniques ou encore de nombreuses écoles (soins infirmiers, ingénieurs...).

Cette étude des équipements et services permet ainsi de voir l'attractivité que possèdent certaines communes. Ainsi, Blain et Nort-sur-Erdre sont des polarités du quotidien pour leurs territoires car elles sont dotées des équipements et services principaux répondant aux besoins quotidiens des populations en matière de santé, de consommation, d'enseignement et de loisirs au sens large. Cela montre leur indépendance vis à vis de la métropole pour ces besoins du quotidien. En revanche, nous constatons que ces territoires ne possèdent pas certains d'équipements et services de la gamme supérieure. Ils sont donc plus rares, notamment dans le domaine médical. Ce handicap est pallié grâce à la présence de la métropole nantaise. Ces deux territoires possèdent sur ce point un avantage comparé aux territoires castelbriantais et pornicais, du fait de leur proximité à cette dernière. Nous pouvons ainsi les qualifier de petites villes et "d'urbanité de proximité" pour reprendre le terme de V. Hervouet dans sa thèse⁴. Ces différentes relations liées à l'enseignement, à la santé, à la consommation et surtout au travail sont vec-

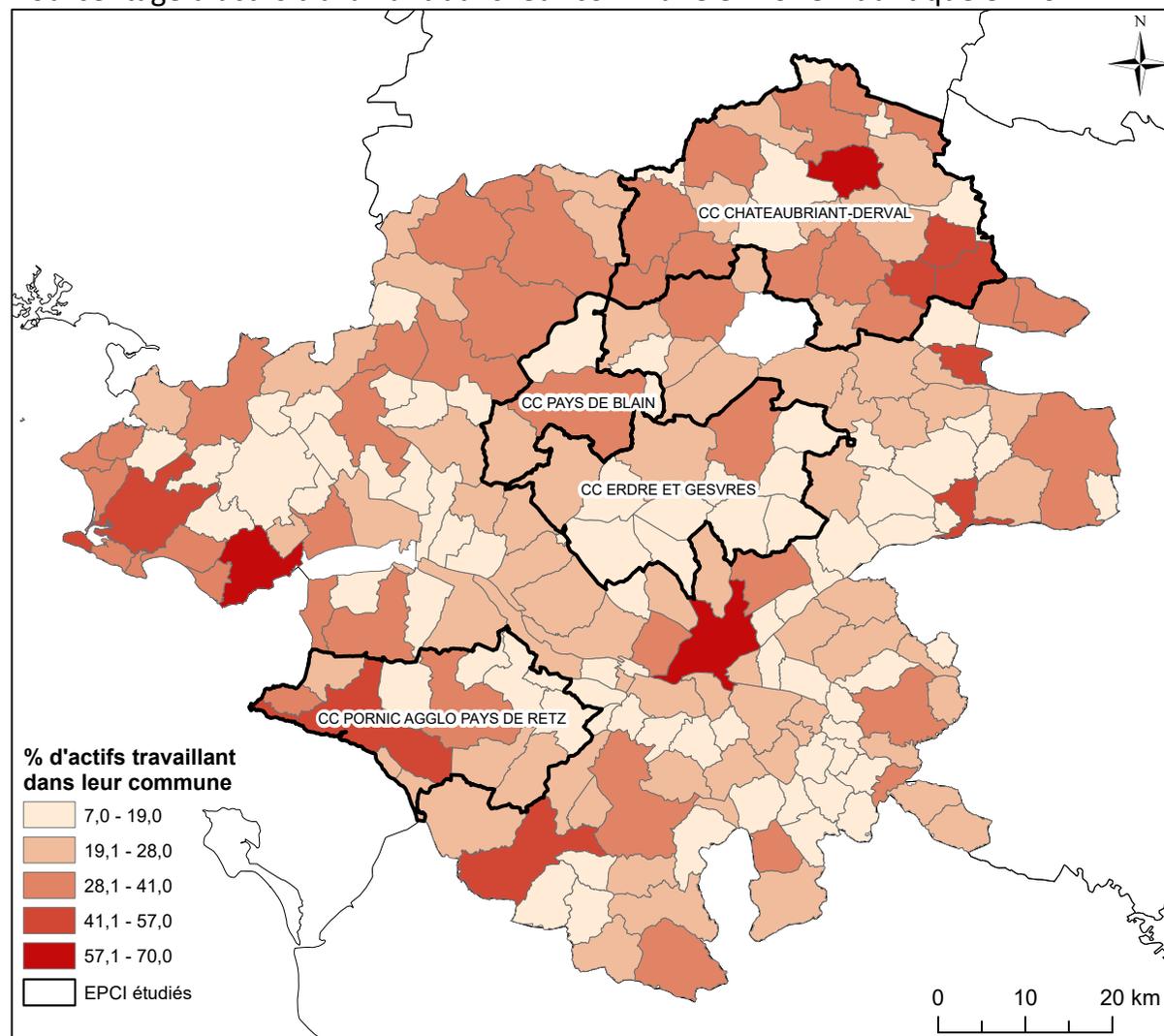
⁴ HERVOUET V, 2005 La périurbanisation dans la métropole nantaise. De nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité? Thèse de géographie, dirigé par JP. PEYON, Université de Nantes.

teurs de flux et de mobilités de la part des habitants de ces territoires. C'est donc cette question que nous allons maintenant aborder.

1.4) Transports et mobilités

Figure 20 : Carte des actifs travaillant dans leur commune

Pourcentage d'actifs travaillant dans leur commune en Loire-Atlantique en 2014



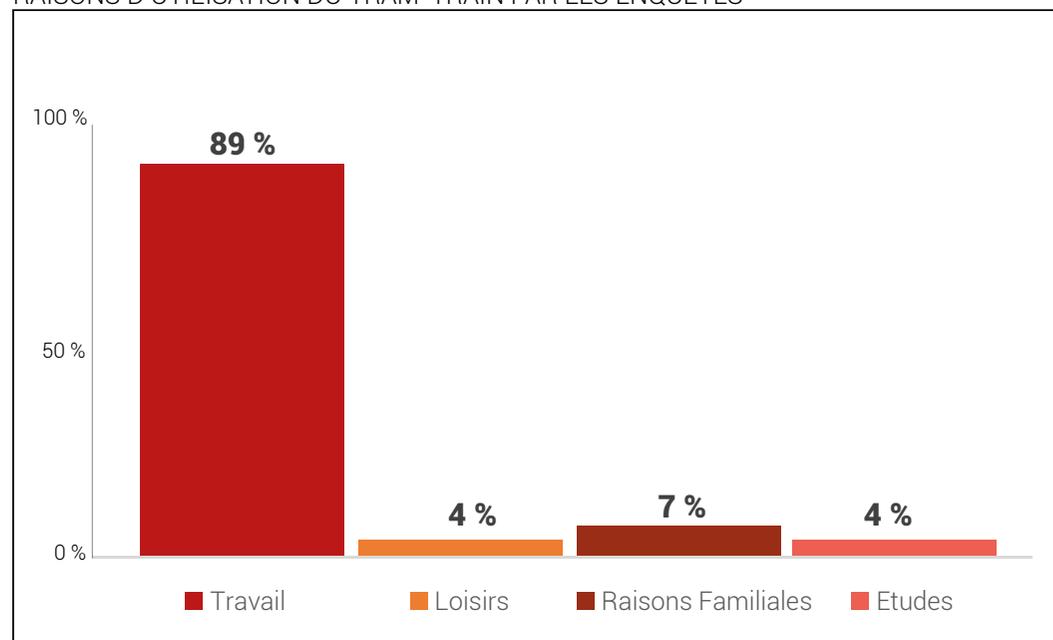
Source : Insee. Réalisation : N.Boury, L.Desvergne, N.Dujour, E.Gabo, B.Gruchet, G.Valadour, 2018.

«Les transports jouent un rôle décisif dans les façonnements territoriaux et les mécanismes sociétaux, à tous les échelons spatiaux et dans tous les groupes humains.» (J-J.Bavoux et al. 2005). La question des transports et des mobilités en géographie est incontournable. S’attardant sur de nombreux éléments qu’il convient d’éclaircir pour comprendre les dynamiques des territoires, les notions de transports et de mobilités sont au cœur des relations entre territoires. Nous pouvons distinguer les transports et les mobilités. Les transports peuvent en effet être considérés comme un support, un outil, une réalisation concrète de connexion de différents territoires entre eux à travers un réseau. Dans notre cas, le réseau de transport entre la métropole nantaise et les territoires d’études correspond à un type de relation. Mais la connexion des territoires par les réseaux de transport n’a de sens que s’ils sont traversés par des flux, que nous assimilons ici comme étant les mobilités.

La structure du réseau de transport du pays de Blain et de l’Erdre et Gesvres se construit autour d’un réseau routier. L’urbanisation du bourg-centre de Blain s’est effectuée en «*doigt de gant*», en suivant les grands axes routiers qui structure le territoire : la départementale D16 dans le sens ouest-est reliant Redon, Blain, Nort-sur-Erdre, Ancenis ou encore la N171 dans le sens nord-est sud-ouest qui raccorde Châteaubriant, Blain, St Nazaire. La nationale N137 est une double-voie qui passe à proximité de la commune de La Chevallerais et permet de rejoindre la métropole nantaise (Figure 4).

Cette double voie qui relie directement à la métropole influence l’urbanisation locale qui se développe mieux. Cette nationale relie aussi l’Erdre et Gesvres à la métropole par les communes d’Héric, Grandchamp-les-fontaines et Treillières qu’elle traverse. D’autres routes de moins grande envergure relient l’Erdre et Gesvres à la métropole, des départementales comme la D69, la D539, la D81. Les routes sont très empruntées. Outre le fait qu’elles desservent les communes, elles sont surtout la passerelle entre la Bretagne et la Loire-Atlantique, entre la ville de Nantes et la ville de Rennes. L’Erdre et Gesvres est aussi «*traversé par une voie ferroviaire (le tram-train Nantes-Châteaubriant)*» mis en service en 2013 «*ainsi que (de) différentes lignes interurbaines du réseau de Loire-Atlantique Lila à destination du centre de la métropole nantaise*» (PGD de l’Erdre et Gesvres,

RAISONS D’UTILISATION DU TRAM-TRAIN PAR LES ENQUÊTÉS



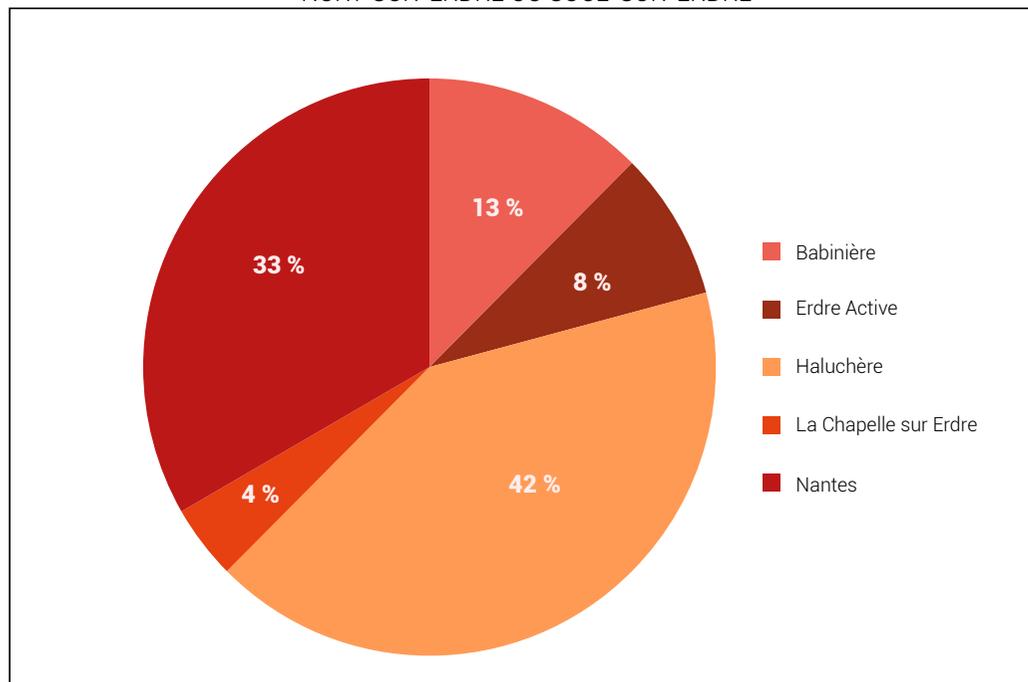
Réalisation : N. Bourry, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

Figure 21 : Graphique des raisons d’utilisation du tram-train

2017). Le tram-train représente un véritable atout pour le territoire nantais et ses communes voisines tout comme le réseau LILA. Présent dans l’Erdre et Gesvres et le Pays de blain, ce réseau permet de relier aussi bien les communes entre elles qu’avec la métropole nantaise ou St-Nazaire. Deux lignes s’arrêtent dans l’EPCI de Blain, mais leur fréquence reste peu élevée et la connexion reste difficile à la métropole. Enfin, le dernier réseau de transport existant est le réseau de pistes cyclables. La politique départementale, très axée sur le développement du cyclisme, met en avant la piste cyclable qui accompagne le canal de Nantes à Brest. Cette piste relie notamment Blain à Nort-sur-Erdre, et Nort-sur-Erdre à Nantes. Malgré les réseaux de transport existants, les communes de la CC de Blain et de l’Erdre et Gesvres restent très dépendantes des véhicules motorisés individuels.

Les réseaux de transports sont inutiles s’ils ne sont pas utilisés ou fréquentés. Grâce à la proximité de la ville nantaise, les personnes se déplacent et

STATION DE DESCENTE DES UTILISATEURS DU TRAM-TRAIN (STATION DE MONTÉE NORT-SUR-ERDRE OU SUCÉ-SUR-ERDRE)



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

Figure 22 : Graphique des descentes des utilisateurs du tram-train

créent des flux. Ces flux sont particulièrement renforcés par les déplacements liés au travail, très courant dans les périphéries métropolitaines. Nantes ne faisant pas exception, les actifs du Pays de Blain et de l'Erdre et Gesvres travaillent peu dans leur propre commune. Sur la figure 20 concernant le pourcentage d'actifs travaillant dans leur propre commune en 2014, il apparaît clairement que les communes autour de la métropole nantaise gardent peu de leurs actifs. Seul 30 à 40% des actifs travaillent à Blain ou Nort-sur-Erdre, pôles pourtant structurant de leur intercommunalité. Bien que la carte ne précise pas où vont travailler les actifs qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence, le questionnaire du tram-train nous donne un élément de réponse.

Sur les 46 enquêtés du tram-train, 27 montent généralement aux gares de

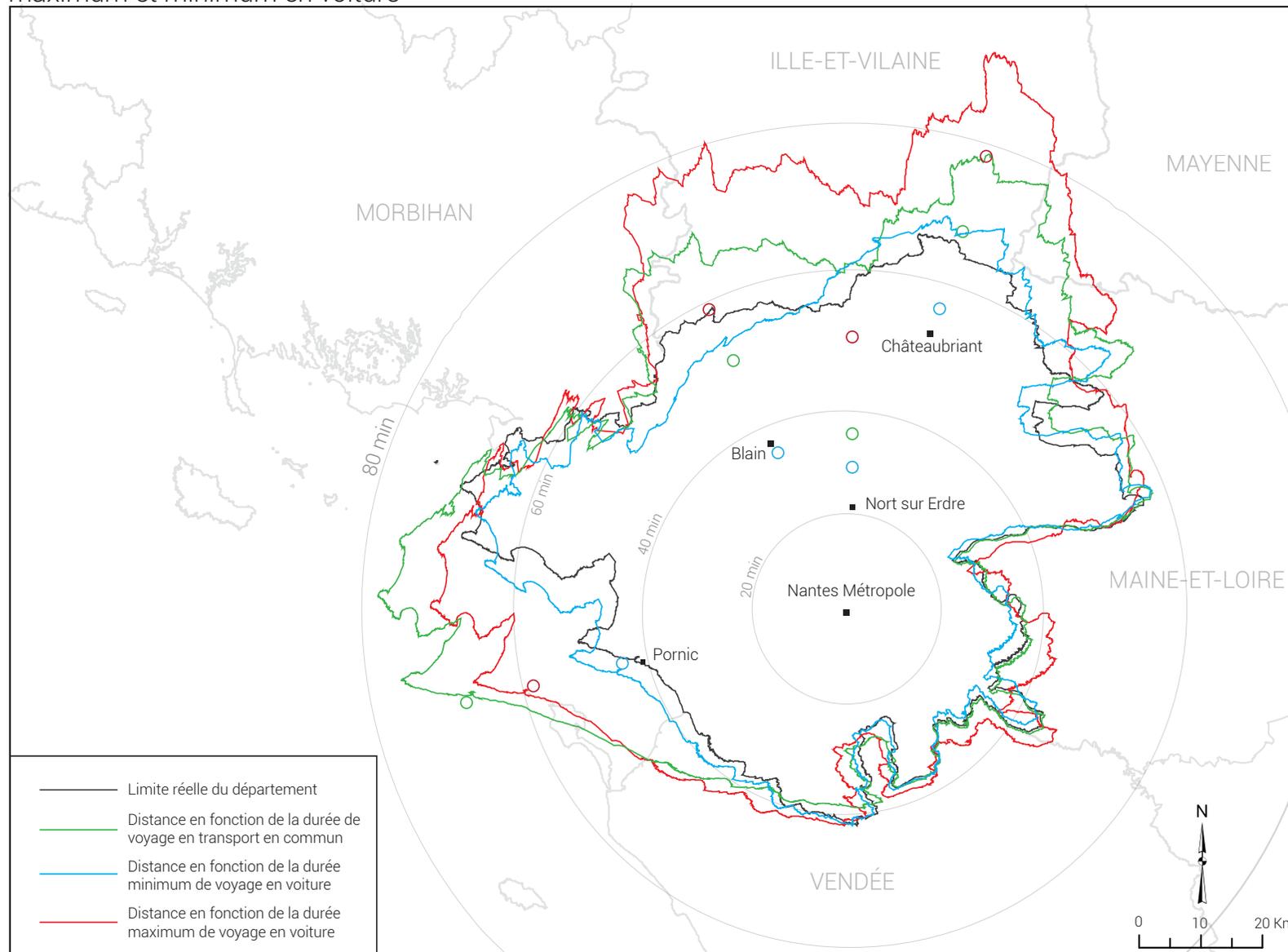
Nort-sur-Erdre et Sucé-sur-Erdre et habitent à proximité. Ces 27 personnes constituent notre échantillon pour étudier l'intercommunalité de Nort-sur-Erdre. Sur cet échantillon, 89% des personnes ont répondu utiliser le tram-train pour se rendre sur leur lieu de travail et parmi ces personnes, 75% descendent dans la commune nantaise (Gare de Haluchère-Batignolles ou gare de Nantes) (Figure 21 et 22). Toutes les personnes interrogées utilisant le tram-train pour se rendre sur leur lieu de travail utilisent tous les jours de la semaine le tram-train. Nous avons donc cherché à savoir si ce flux d'utilisateurs du tram-train utilisaient d'autres modes de transport que le tram-train et leur nature. Sur l'échantillon seul deux personnes n'utilisent pas d'autres moyens de transport que le tram-train. En revanche, les 25 autres usagers alternent entre l'utilisation de la voiture, du bus et du vélo. En effet, 84% des enquêtés utilisent aussi la voiture, 36% le bus et 12% le vélo.

Grâce à une carte en anamorphose de la Loire-Atlantique (Figure 23), en fonction de la distance-temps en transports en commun et en voiture pour se rendre sur les communes de notre étude, nous pouvons voir qu'il faut pratiquement autant de temps en voiture pour se rendre à Blain ou à Nort-sur-Erdre, mais les écarts se creusent dès que l'on prend les transports en commun, qui sont plus rapide (35 minutes) pour aller à Nort-sur-Erdre que pour aller

à Blain (50 minutes) montrant une desserte moins bonne.

Les signes sociodémographiques et d'occupation du sol sont vecteurs de l'influence nantaise et de la relation que les deux territoires entretiennent, visible ne serait-ce que par le schéma de cohérence territoriale commun aux deux espaces. Le pôle de Nort-sur-Erdre, nourri par les flux de la métropole, par le ruissellement nantais, se construit petit à petit une identité et une autonomie. Les dynamiques métropolitaines ne sont pas encore autant avancées sur le territoire blinois, du fait de son isolement plus grand. Ces deux espaces possèdent cependant des aspects similaires qui se manifestent par le même rapport à la métropole. Nous allons maintenant parler des deux autres territoires, qui semblent quant à eux cultiver leur différence et leur distance vis à vis de cette dernière.

La Loire Atlantique par anamorphose : Déformation en distance-temps en transport en commun et en temps maximum et minimum en voiture



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : SNCF, WAZE, Données personnelles

Figure 23 : Carte en anamorphose distance - temps

2. D'autres espaces qui se suffisent à eux même (Pornic et Châteaubriant)

2.1) Démographie

Nous avons vu dans le chapitre précédent que les territoires de Châteaubriant-Derval et de Pornic Agglo Pays de Retz ont connu une croissance démographique plutôt stable pour le premier et forte pour le second. Il s'agira de montrer en quoi l'évolution démographique de ces deux intercommunalités souligne leur indépendance vis à vis de la métropole nantaise.

Châteaubriant dispose d'un bassin d'emploi dynamique, qui concentre, comme il a été dit précédemment, une part très importante d'emplois tertiaires, mais aussi d'emplois secondaires, notamment dans les domaines de l'industrie et de la construction. En 2017, la communauté de communes de Châteaubriant - Derval a généré la plus haute augmentation du nombre d'emplois du département, avec une augmentation de + 2,3%, alors qu'en comparaison, la métropole nantaise a généré une hausse de +1% (INSEE, 2017) (Figure 16). Ce dynamisme du bassin d'emploi peut expliquer l'attrait ou la stabilisation de ces populations dans ce territoire. Cela montre aussi qu'économiquement, Châteaubriant ne semble pas bénéficier du rayonnement de la métropole nantaise et se suffit à elle-même.

Le territoire de Pornic est le seul de nos quatre territoires à se situer près du littoral. Il offre donc une attractivité grâce à la présence de la mer, qui attire autant des touristes étrangers ou issus des autres régions françaises, que du département de Loire-Atlantique. La présence de stations balnéaires au sein de cette intercommunalité lui confère une fonction récréative et touristique, qui rend donc cet espace dynamique d'un point de vue économique. Si l'apport de touristes venant de la métropole nantaise est à prendre en compte dans les relations qui unissent Pornic à Nantes, nous pouvons aussi qualifier la communauté d'agglomération indépendante de la métropole nantaise économiquement.

2.2) Des espaces qui mettent en valeur leurs patrimoines

La mise en valeur du patrimoine matériel et/ou immatériel apparaît donc comme un facteur explicatif de cette indépendance vis à vis de Nantes. Pornic dispose de la mer et nous avons constaté, durant nos visites aux offices de tourisme à Nantes et Pornic, que les tracts diffusaient des événements sur l'ensemble de la CA. Ils mettent essentiellement en valeur 11 espaces naturels, ainsi que des lieux historiques et patrimoniaux, patrimoine aussi lié au littoral avec des offres de promenades en mer et sites conchylicoles. La CA valorise également ce qui se trouve autour de Pornic, dont les marais salants de Guérande ou les paquebots de Saint-Nazaire. Hormis si l'on pose la question, l'office de tourisme à Nantes parle peu de ce territoire. Néanmoins, certains sites connus et la présence du littoral offrent à la CA de Pornic une indépendance au niveau touristique, puisqu'elle n'a pas besoin du rayonnement de Nantes pour se démarquer. Châteaubriant semble aussi indépendant au niveau patrimonial de Nantes et bénéficie du prestige de son château, qui est le seul élément mis en valeur dans l'office de tourisme nantais. Quoi qu'il en soit, ces deux territoires ne sont pas liés à la métropole nantaise pour leur mise en valeur touristique et patrimoniale. Vis à vis des équipements, nous remarquons également que parmi nos quatre territoires, Châteaubriant est le plus pourvu en équipements. Pour une population de plus de 12 000 habitants, il s'agit de l'intercommunalité disposant du plus grand nombre d'équipements (41) liés à l'enseignement (écoles, collèges, lycées). De manière générale, avec Pornic, c'est le territoire qui dispose le plus d'équipements en matière de santé, sport, loisirs, cultures, avec un total de 761 pour l'ensemble de la CC. La présence importante d'infrastructures peut être mise en lien avec le nombre d'habitants (après Pornic, c'est l'intercommunalité la plus importante en habitants), montrant ainsi une proportionnalité. Néanmoins, il est intéressant de souligner que ce sont les deux territoires les plus éloignés géographiquement de la métropole nantaise qui disposent d'un plus grand nombre de services et équipements, ce qui peut expliquer la démographie stable et/ou positive de population dans la CC de Châteaubriant - Derval, indépendamment du rayonnement de la métropole nantaise.

2.3) La question des mobilités : des liens faibles entre Nantes et Châteaubriant, mais contrastés pour Pornic

La commune de Châteaubriant est la plus éloignée de Nantes Métropole. Elle se situe à 75 kilomètres de celle-ci. Elle est reliée à la métropole par un réseau routier : l'autoroute A11, la N137 et la D178. Ces routes offrent un temps de trajet situé entre une heure - une heure dix minutes, temps qui varie selon les conditions de circulation et la distance en kilomètres, qui varie d'une route à l'autre. Nous retrouvons un éloignement similaire vis à vis de la métropole rennaise, située à environ 67,5 kilomètres. Trois routes relient Châteaubriant à Rennes : la D41, la D772 et D137, avec une durée de trajet située aux alentours de 55 minutes. Nous constatons ainsi une distance géographique et de mobilités presque similaire à la métropole nantaise. Comme nous l'avons vu précédemment, ces routes sont très empruntées de fait de leur fonction de "passerelle" entre différents territoires importants, dont celui entre la région Pays de la Loire où se situe nos quatre territoires et la région Bretagne.

Le réseau autoroutier met ainsi en lumière un éloignement spatio-temporel de la communauté de communes de Châteaubriant Derval vis à vis de la métropole nantaise. C'est à la fois le territoire le plus éloigné de Nantes par rapport aux autres territoires d'étude, mais aussi le plus éloigné d'une métropole, puisque la métropole rennaise se situe à une distance presque équivalente en kilomètres et temps de trajet. Les autres moyens de transport révèlent aussi l'éloignement de ce territoire.

Pornic possède quant à elle des aménagements qui favorisent les flux entre l'espace pornicais et la métropole nantaise. En effet, malgré une indépendance économique vis à vis de Nantes de par son statut de "banlieue bleue", d'autres liens existent. La fréquentation des routes qui relient les deux territoires en est un bon exemple: la D751 est ainsi très fréquentée, surtout l'été pendant les périodes de départ et de retours de vacances, mais aussi tous les jours, comme nous le verrons dans la partie suivante. Le surnom de cet axe de "route de Pornic" par les habitants de Nantes est un élément révélateur de ces mobilités de population entre ces deux espaces. Ces mobilités restent néanmoins liées au caractère littoral de Pornic et de sa fonction récréativo-touristique. Pornic est en effet une station balnéaire au rayonnement à la fois national et international, qui attire autant de touristes issus d'Ile de France, d'Allemagne, des Pays-Bas que d'habitants de Nantes. Sa population se multiplie par 4 en moyenne pendant la saison

estivale. Ces mobilités de population sont liées d'une part à l'attrait de la mer, puisqu'aucun autre secteur situé à la même distance que Pornic de Nantes (une quarantaine de kilomètres) n'attire autant les Nantais pour une fonction récréative. Ces flux sont aussi liés à la présence de résidences secondaires sur le littoral pornicais, ce qui génèrent des flux pendant les week-end et l'été, mais aussi, dans le sens inverse, des liens liés aux migrations pendulaires effectuées par les étudiants qui résident dans la CA de Pornic, le plus souvent chez leurs parents et qui effectuent l'aller-retour à Nantes pour étudier à l'université. En effet, si l'un des pôles de l'université de Nantes est localisé à Saint-Nazaire, ville qui est plus proche de Pornic, la majorité des pôles et UFR se situent sur les différents campus de la métropole nantaise.

Enfin, la rencontre avec la personne chargée de la réservation des cars pour les sorties des écoles primaires de la CA de Pornic a aussi mis en lumière des liens entre Pornic et Nantes. La majorité des sorties s'effectuent dans la commune de Machecoul, notamment pour se rendre au théâtre, ainsi qu'à Saint-Nazaire. Des voyages dans la métropole nantaise ont également lieu pour toutes les écoles de la CA dans la métropole nantaise, à une fréquence d'une fois par an en moyenne dans des secteurs périphériques comme le lac de Grandlieu. Enfin, de manière plus exceptionnelle, des sorties se déroulent à l'extérieur du département, dans le Morbihan, comme à Lorient.

Le tram-train relie la gare de Châteaubriant à celle de Nantes (Gare SNCF) en 1h20 minutes. C'est un temps de trajet supérieur à celui du trafic en voitures lors de conditions normales de circulation. Ce moyen de transport dessert une seule gare dans la communauté de communes de Châteaubriant-Derval, les autres se situant ou dans celle d'Erdre et Gesvre, ou dans la métropole nantaise. Malgré la présence d'une ligne de tram-train, nous avons constaté sa faible fréquentation. En effet, notre passation de questionnaires dans le tram-train, qui s'est effectuée un jour de semaine à une heure "de pointe" (départ à 7h21 à la gare de Châteaubriant) nous a permis d'évaluer un nombre peu élevé d'usagers à la gare de Châteaubriant. Ce nombre s'élevait à une dizaine dans la voiture où nous nous trouvions, ce qui contraste avec le flux de personnes, beaucoup plus important, à partir de la gare de Nort-Sur-Erdre.

Cette fréquentation faible du tram-train s'accompagne aussi d'une fréquence peu élevée du passage de tram-train. En effet, tous les trams-trains ne desservent pas la gare de Châteaubriant, puisqu'une partie d'entre eux ont pour terminus ou gare de départ "Nort-Sur-Erdre". Nous constatons dans la fiche horaires, qu'en jour de semaine, que huit trams-trains desservent la ligne Nantes-Châteaubriant et huit autres desservent la ligne dans le sens inverse, pour un temps de trajet supérieur à celui estimé pour un trajet en voiture, soit 16 trams-trains par jour en semaine (hors vacances scolaires). Ce faible usage du tram-train est peut-être lié à l'isolement de Châteaubriant vis à vis des métropoles et à l'idée que ce territoire se suffit à lui-même, au niveau économique et démographique.

L'évolution démographique, le bassin d'emploi dynamique, la localisation éloignée des métropoles nantaises et rennaises ainsi qu'une faible fréquence des transports en communs jusqu'à Nantes démontrent que Châteaubriant est un territoire qui se suffit à lui-même. En effet, malgré son éloignement de Nantes, c'est un espace dynamique, à la fois par la présence d'un bassin d'emploi conséquent et la présence d'un grand nombre d'équipements (médicaux, enseignements, etc) et de services. Le point qui souligne cependant cette indépendance vis à vis de Nantes est l'absence d'un réseau de transport fréquent. Le moyen de transport le plus rapide est la voiture, or, l'unique transport mis en oeuvre est le tram-train, qui engendre peu de flux de passagers et possède une fréquence assez faible.

Ce chapitre a été l'occasion de présenter les grandes relations qui existent et la manière dont elles participent aux dynamiques de ces territoires. On a distingué cependant deux groupes l'un très influencé par l'extérieur et la métropole et l'autre qui tente de s'émanciper de manière endogène. Le prochain chapitre permettra cependant de relativiser la force des relations qui relient nos territoires d'étude à la métropole.

CHAPITRE 6 :

... à nuancer pour bien les appréhender

Dans ce dernier chapitre, nous verrons qu'il subsiste des carences dans les relations et dans l'effet d'entraînement que produit par le phénomène métropolitain et qui devrait favoriser le développement des territoires.

1. L'influence métropolitaine sensible vis à vis des autres territoires

1.1) Nantes métropole et la métropolisation

Au fur et à mesure de son évolution, la ville de Nantes s'est étalée dans l'espace alors qu'elle ne possédait à l'origine aucun arrière-pays. La ville et ses fonctions ont évolué. Nantes est tout d'abord devenue une métropole d'équilibre dans les années 1960. Ces métropoles avaient vocation à devenir des métropoles internationales. Suite au bilan mitigé de ce nouveau statut en France, celui-ci a été revu. Nantes a alors été ouverte à son aire urbaine, ce qui a permis son insertion dans une géographie plus large : celle de l'estuaire de la Loire. L'ACRN (l'Association Communautaire de la Région Nantaise) a ensuite été créée, ce qui a permis la naissance de syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) à Nantes entre 1985 et 1990. C'est à partir de la loi MAPTAM en 2014 que son statut de métropole s'est affirmé et que Nantes est devenue une métropole de droit commun. Celles-ci peuvent exercer un plus grand rôle en matière de développement économique, d'innovation, de transition énergétique et de politique de la ville. A partir du 1er janvier 2015, les EPCI qui forment un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants deviennent des métropoles de droit commun. Nantes est donc devenu "Nantes Métropole" et ses compétences ont encore été

élargies.

La transformation de Nantes en métropole implique à la fois un phénomène de concentration des activités et des compétences au sein de Nantes Métropole, ainsi qu'une transformation de la ville en elle-même. Selon Bonneau (2008), la métropolisation "n'est pas une croissance urbaine, c'est avant tout une transformation qualitative de l'urbain qui organise différemment le territoire notamment en articulant différentes échelles spatiales, du local au global". A Nantes, le renouvellement des fonctions centrales a fortement contribué au rayonnement et à l'attractivité de la ville.

Cette modification est passée par l'introduction de fonctions intellectuelles supérieures, alors que la ville était avant tout industrielle. L'objectif était de lui donner une impulsion pour un rayonnement à une dimension internationale. Nous sommes passé d'une logique industrielle, qui a progressivement disparu dans les années 1980 avec la diminution des emplois dans le secteur secondaire, à une logique tertiaire. Cela s'est notamment vu par la création du quartier d'affaires Euronantes ou par les 89% de création d'entreprises et d'établissement dans le secteur tertiaire en 2016 (INSEE). L'introduction des fonctions intellectuelles et supérieures est quant à elle passée par exemple par la mutation du quartier Madeleine Champ de Mars, au travers de l'inauguration de la cité des Congrès en 1992. Les bâtiments industriels ont été renouvelés et accueillent désormais des fonctions culturelles, bancaires ou d'enseignement supérieur.

On a décalé des activités du centre de Nantes vers d'autres espaces plus "périphériques", comme l'île de Nantes. Ces déplacements et renouvellements d'activités dans une logique tertiaire correspondent à la volonté de faire rayonner Nantes à une échelle nationale, voire internationale. Dans sa volonté de rayonnement, Nantes s'est aussi tournée vers une économie de la connaissance, au travers de la création du technopôle nantais ou de pôles de compétitivité, comme Atlanticbiotherapies ou EMC2. Ce partenariat s'organise autour d'un marché, d'un domaine technologique et scientifique qui lui est attaché. Ils doivent rechercher une masse critique pour atteindre une compétitivité et une visibilité internationale, selon la définition de la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité du territoire.

La logique culturelle apparaît ainsi comme un outil de renouveau qui ré-

pond au déclin et à la mutation du secteur économique de l'industrie. Les logiques culturelles se positionnent donc dans l'idée de permettre aux métropoles de s'afficher dans la compétition internationale, où les principaux axes de compétition seront l'attractivité, la créativité et la compétitivité d'une métropole (SAEZ, 2014). L'investissement dans le domaine de la culture est un marqueur important de la volonté de faire valoir une nouvelle politique comme dynamique métropolitaine. Si l'on parle de Nantes comme ville de culture, c'est bien la volonté d'une municipalité depuis quelques décennies : pour exemple 46,1 millions d'euros sont consacrés pour la culture en 2017.

La mise en oeuvre de ces différents projets soulève cependant certains points. Malgré une mobilisation d'une multitude d'acteurs, comme Nantes Métropole, Saint-Nazaire, le département de la Loire-Atlantique, la région ou les différentes communautés de communes situées le long de l'estuaire, nous notons la forte influence de ces projets vers le centre-ville de Nantes (ESTUAIRE, 2016). C'est ce que l'on peut appeler une forme de « délocalisation » culturelle de Nantes vers les autres communes de la région. Que ce soit par l'organisation des concerts des Folles Journées, le Voyage à Nantes, les Escales, La nuit de l'Erdre ou la fête de la Jonquille, nous retrouvons l'idée d'un processus de cohésion de la métropole nantaise via les logiques culturelles énumérées plus haut.

1.2) Les migrations pendulaires et ses enjeux : de la ville-dortoir à la saturation du réseau routier

Nous venons de voir que la métropolisation à Nantes s'est effectuée au travers de la culture. Néanmoins, elle engendre d'autres dynamiques sur ses territoires. Par la concentration des emplois et des activités au centre de la métropole et ce, malgré le déplacement de certaines activités vers des espaces plus périphériques comme l'île de Nantes ou Saint-Herblain, la métropolisation de Nantes a généré le phénomène de déplacements pour accéder à ces espaces d'activités. Toute la population active qui travaille à Nantes n'y habite pas forcément, pour diverses raisons : la pression foncière qui augmente face à l'afflux de nouvelles populations chaque année à Nantes, la recherche d'espaces plus "naturels", présents dans des territoires périphériques comme Nort sur Erdre ou Blain. Ainsi, ce sont plus

de 100 000 actifs qui effectuent un trajet de leur commune de résidence à leur lieu de travail situé dans la métropole (INSEE, 2012). Ce trajet s'effectue quotidiennement ou presque. C'est ce que l'on nomme "migration pendulaire".

Ce temps moyen du trajet domicile - travail en Loire - Atlantique est de 16 minutes selon l'Observatoire des territoires. Il est néanmoins soumis à de fortes variations, selon l'emplacement de la commune de résidence vis à vis de la métropole nantaise, la temporalité et l'affluence du trafic. Pour la CC d'Erdre et Gesvres, ce temps médian peut monter jusqu'à 30-33 minutes. Ce sont les temps plus élevés parmi nos territoires d'études. La CA de Pornic possède un temps de trajet de 17 minutes pour la commune de Pornic et de 20 minutes environ pour les autres communes de la CA. Enfin, pour Châteaubriant, ce temps est moins élevé et se situe entre 15 et 20 minutes de trajet. (INSEE).

Il faut cependant s'interroger sur les communes de résidence des actifs ; ainsi que la localisation du lieu de travail. Chacun de nos territoires possède des dynamiques contrastées. Tous les actifs vivant hors de la métropole nantaise n'y travaillent pas (Figure 20). En effet, il faut prendre en compte le fait que dans plusieurs de nos territoires, une part importante des actifs travaillent dans leurs communes de résidences ou dans une commune qui n'est pas localisée au sein de Nantes Métropole. Par exemple, plus de 40 % des actifs vivant dans la commune de Pornic y travaillent. Pour la commune de Châteaubriant, ce taux monte au-delà de 50%, voire 70%. Les territoires de Blain et Nort-sur-Erdre possèdent des taux plus faibles. Une part importante d'entre eux travaillent à Nantes, puisque selon l'AURAN, 80% des actifs qui n'habitent pas la ville vivent en Loire-Atlantique et parmi eux, 16% viennent de la CCEG. Il s'agit donc de la communauté de communes la plus sujette aux mouvements pendulaires.

Pour les actifs travaillant dans la métropole nantaise, ce phénomène de migrations pendulaires soulève plusieurs enjeux. Le premier est la question des "villes-dortoirs", c'est à dire, selon le Larousse, une "ville au marché du travail réduit, principalement résidentielle, dont la majorité des habitants sont employés dans une importante ville voisine". Sur la carte ... nous voyons que certaines communes, notamment dans la CC de l'Erdre et Gesvres, la part d'actifs travaillant dans leurs communes se trouve en dessous des 10%. Cela signifie que la grande majorité des résidents actifs

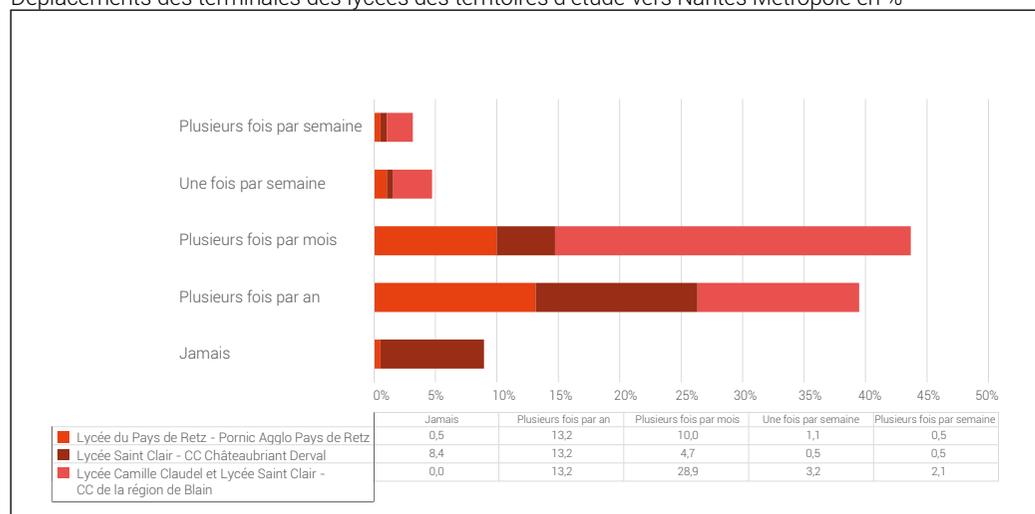
travaillent en dehors de la commune et que les communes sont soumises à ce phénomène. Cela questionne le dynamisme de ces communes, qui exercent une fonction essentiellement résidentielle, mais ont peu d'autres activités économiques, de loisirs, etc.

Ce phénomène peut aussi être mis en lien avec le mitage présent dans les espaces périurbains. Selon l'Auran, 46% de la population de la CC d'Erdre et Gesvres habitent dans des villages, hameaux et bâtis isolés. La plupart de ce territoire est composé d'un bâti diffus, qui est organisé autour de hameaux et le long d'axes routiers. Cet isolement des habitats et ce mitage urbain peut insinuer un phénomène de ville-dortoir, car une part importante de la population, dans certains territoires, vivent dans des espaces isolés et dépourvus d'autres fonctions, hormis celle résidentielle. Cependant, la CCEG et en particulier Nort sur Erdre ont renforcé leurs équipements, notamment au niveau de l'enseignement, avec la présence de deux écoles maternelles, deux écoles primaires, deux collèges, ainsi qu'un lycée privé et professionnel. Cela démontre que contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la CCEG n'est pas sujette au phénomène de ville-dortoir.

Ensuite, le second enjeu est lié à la question des mobilités. L'Auran fait ainsi le constat que ces migrations pendulaires se réalisent pour 88% en voiture dans la métropole nantaise, et ce en dépit d'une hausse des transports en commun mis en place, comme le tram-train pour le territoire de Nort-sur-Erdre par exemple et le recours à des pratiques comme le covoiturage. Si la mise en place du tram-train avait pour but de renforcer ces mouvements pendulaires entre la CCEG et Nantes, l'usage de la voiture reste majoritaire et engendre une saturation du réseau routier, en particulier sur la route de Pornic (RD723), qui enregistre une portion de 40 000 véhicules sur sa portion intra-périphérique (Auran). Ces questions de saturation influent sur la perception qu'ont les habitants des CC étudiées sur la métropole nantaise, comme cela a été relevé dans les questionnaires passés dans le tram-train et les lycées. Elles peuvent considérablement rallonger le temps de trajet, qui, dans le cas de Pornic, qui peut passer d'une durée minimum de 43 minutes pour atteindre le centre de Nantes, à 1h05 minutes aux heures de pointe.

1.3) Une influence de la métropole nantaise sur les lycéens

Déplacements des terminales des lycées des territoires d'étude vers Nantes Métropole en %



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

Figure 24 : Déplacements des terminales des lycées

à nuancer

Comment l'influence de la métropole nantaise sur les autres territoires est-elle représentée en prenant en compte le paramètre des lycéens de terminale ? D'un premier abord, nous pourrions croire que la métropole nantaise distribue son influence sur tous les territoires. Telle est la politique du département, mais cela semble à nuancer dans la réalité.

D'après le tableau ci-contre (Figure 24), nous pouvons avancer l'hypothèse que l'influence de Nantes métropole n'est pas très visible. Sur 190 questionnaires de lycéens de terminale enquêtés, 48 viennent de l'intercommunalité Pornic Agglo Pays de Retz, 52 de la CC Châteaubriant Derval et 90 de la CC de la région de Blain. Nous remarquons que ce sont les lycéens de la CC de Châteaubriant Derval qui viennent le moins sur la métropole nantaise et on peut poser l'hypothèse que c'est un effet de distance à la métropole et la place de carrefour de la communauté de commune vis à vis de Nantes, Angers et Rennes. Pour ce qui est des déplacements les plus fréquents des lycéens, on peut relever les lycéens des deux lycées de la CC de la région de Blain. Nous pourrions nous dire que l'influence de la métropole nantaise et ses relations avec les autres territoires du départe-

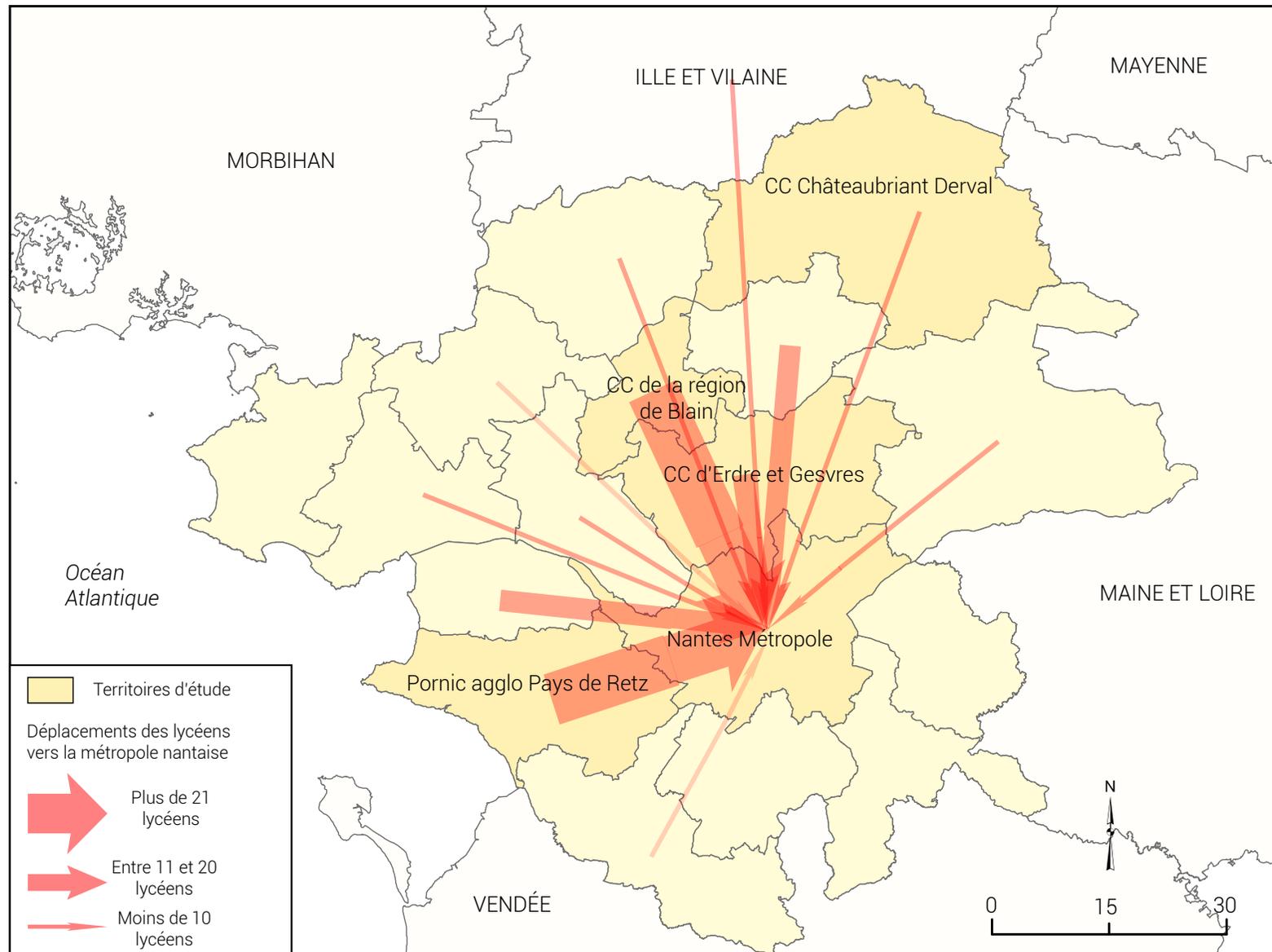
ment s'arrêtent à cet effet de distance, mais c'est à nuancer.

En effet, pour les lycées localisés dans ce que l'on peut caractériser comme la périphérie de la métropole, c'est à dire les deux lycées de Blain, les lycéens ne se déplacent que plusieurs fois par mois. De plus, au vu des réponses aux questionnaires, ceux qui se déplacent le font majoritairement (à 66%) vers la périphérie de la métropole nantaise, comme les grands centres commerciaux par exemple. Pour les 174 lycéens qui se déplacent sur la métropole, 161 le font pour les loisirs, les autres pour des raisons personnelles (cf questionnaire). Mais comment se déplacent-ils ? Pour 84% les déplacements sont faits en voiture. Pour les 16% qui restent, les déplacements sont faits en transports en commun (bus Lila pour le Pays de Blain - 35%, Tram-Train pour la communauté de commune Châteaubriant-Derval - 3%, et Train TER pour Pornic Agglomération - 14%). Pourquoi si peu utiliser les transports en commun ?

Dans nos réponses des questionnaires et dans les remarques que nous avons pu collecter, le problème de la fréquence des trains, tram-train et bus Lila est la principale raison. Les personnes n'allant que très peu sur la métropole préfèrent alors se déplacer en voiture pour des raisons financières, mais surtout pour la fréquence et la liberté de se déplacer qu'ils ont avec la voiture, les axes routiers étant très accessibles compte tenu du fait que la destination n'est pas le centre ville de la métropole nantaise. Nous pouvons nous demander si les difficultés à se rendre dans le centre ville en voiture -politique municipale enclenchée depuis des années- ne décourage pas les communes en dehors de la métropole nantaise et qui ne bénéficie pas, dans ce cas de mesure, des transports en commun fréquents et peu chers comme le tramway ou les bus SEMITAN (Figure 25).

Concernant les mobilités des futurs étudiants, nous pourrions penser que la métropole nantaise entretient ses relations avec les autres territoires, notamment pour les futurs actifs et les futurs étudiants. Sur 190 questionnaires, comme précédemment, 48 viennent de l'intercommunalité Pornic Agglo Pays de Retz, 52 de la CC Châteaubriant Derval et 90 de la CC de la région de Blain (Figure 26). Nous voyons une tendance se dégager : les lycéens ont majoritairement répondu NON à la question "irez-vous sur Nantes métropole l'année prochaine pour vos études ou le travail ?", à 57,4% contre 41,1% pour les OUI. Nous voyons que les lycées de Blain

Flux de déplacement des lycéens vers la métropole nantaise pour les loisirs



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires des lycéens

Figure 25 : Carte des déplacements des terminales des lycées

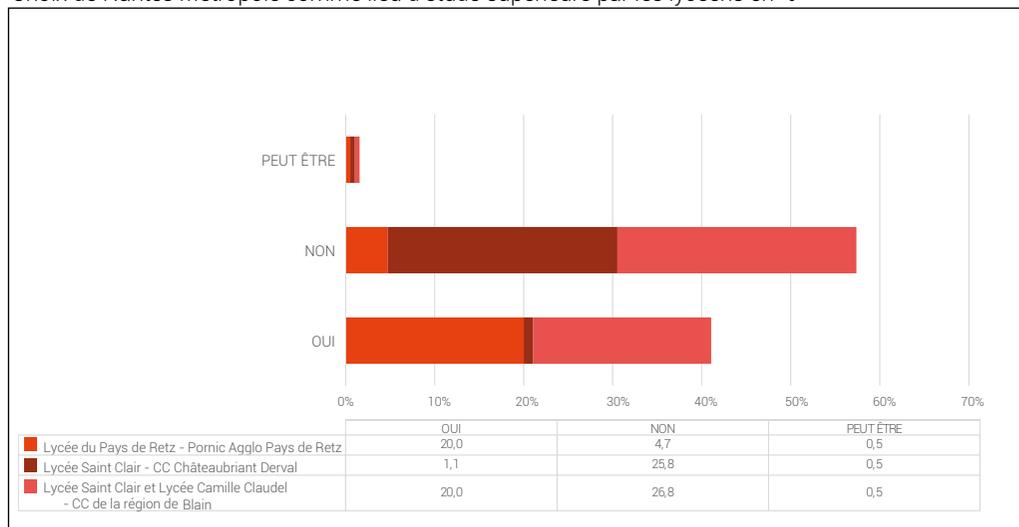
ont plus tendance à choisir des études vers la métropole nantaise tandis que le lycée de Derval fait l'inverse. Tout ceci est à nuancer car dans notre panel d'enquêtés, nous avons eu beaucoup de lycées professionnels, qui ne destinent donc pas forcément à des études supérieures à l'Université par exemple, mais plutôt vers un premier emploi et de ce fait leur réponse aux questionnaires et à cette question était "NON".

Compte tenu des différentes réponses aux questionnaires, pourquoi le choix des études vers Nantes est plutôt choisi par les périphéries proche ? Ce n'est pas pour des raisons financières (moins de déplacements par exemple), ni pour des questions de proximités, mais bien par rapport au choix des études entreprises. A 88%, les futurs étudiants justifient leur choix d'aller sur Nantes pour continuer leurs études à cause de l'offre proposée et ne choisissent pas d'autre raison. L'hypothèse de la distance comme choix cornélien pour le lieu d'étude ne semble donc pas justifié. De plus, vis à vis des remarques collectées lors des terrains, les lycéens de la CC de Châteaubriant-Derval se dirigent de manière "équitable" vers Angers, Rennes ou Nantes (Figure 27).

En définitive, l'influence de la métropole nantaise ne se fait pas ressentir dans tous les territoires de la même manière. La CC de Châteaubriant-Derval semble rester à l'écart en ce qui concerne les mobilités ponctuelles vers la métropole nantaise, tout comme l'intercommunalité de Pornic Agglo Pays de Retz. Cela peut se justifier du fait de l'aspect balnéaire de ce territoire. Enfin, concernant le choix du lieu pour les études supérieures, il en ressort de nos questionnaires qu'il n'existe pas vraiment de relation, ni de corrélation entre la distance à la métropole nantaise et le choix de Nantes comme futur lieu d'étude.

D'autres paramètres entrent en jeu. L'influence de la métropole semble tout de même s'étendre dans les communes très proches, notamment jusqu'à la communauté de commune de la région de Blain. Le périphérique nantais semble former une frontière entre les habitants de la métropole et les "autres", les déplacements ne se faisaient quasiment exclusivement dans les zones périphériques de la métropoles comme les centre commerciaux. Pourquoi ne pas songer à renforcer des relations de mobilités, avec plus d'accessibilité ? Tout compte fait, l'influence métropolitaine se ressent sur les territoires, que cela soit du point de vue de la culture et de la construction de l'image de la métropole, mais aussi du point de vue démogra-

Choix de Nantes Métropole comme lieu d'étude supérieure par les lycéens en %



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

Figure 26 : Déplacements des terminales des lycées pour les études supérieures

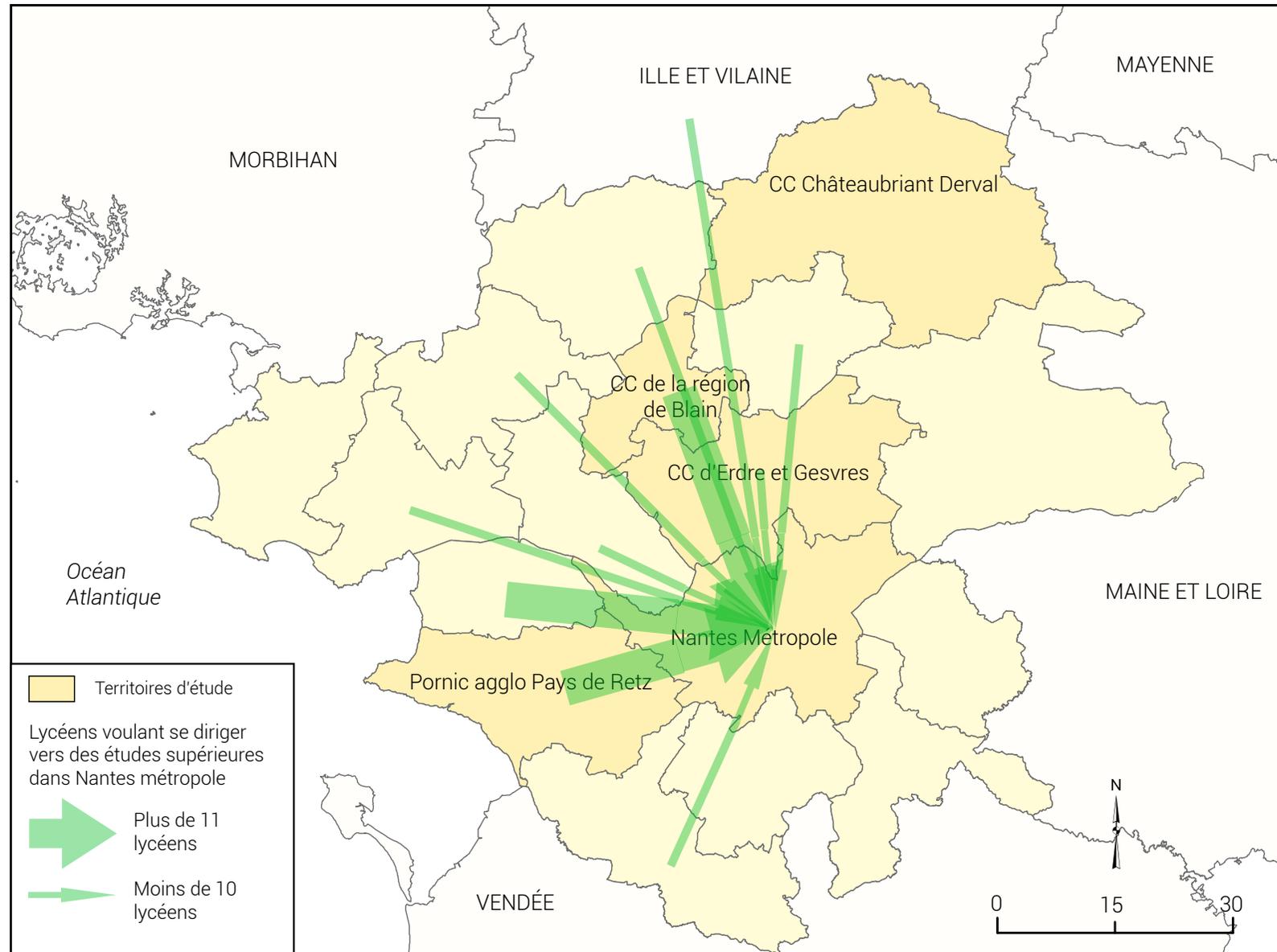
phique : les mouvements pendulaires et les différentes mobilités des lycéens le montrent, la métropole nantaise a une influence mais peut être pas aussi grande que l'on pourrait le penser. Il s'agira de lier cette influence métropolitaine avec la volonté des territoires associés de faire naître des relations durables et à double sens.

2. Les balbutiements de la coopération entre la métropole et les territoires associés

2.1) La mobilité : principale faiblesse des territoires d'étude

Nous avons remarqué dans les chapitres précédents que la question des transports et des mobilités est contrastée d'un territoire à l'autre. Certaines CC possèdent plus de relations avec la métropole nantaise, comme la CCEG, tandis que d'autres sont plus indépendantes vis à vis d'elle,

Flux de déplacement des lycéens vers la métropole nantaise pour les études



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires des lycéens

Figure 27 : Carte des déplacements des terminales des lycées pour les études supérieures

comme Châteaubriant-Derval. Cet enjeu de mobilité et de déplacement se traduit par un usage très important de la voiture pour accéder à la métropole nantaise, usage qui peut marquer la faiblesse d'un territoire et freiner son dynamisme, comme à Blain.

En effet, la CC de Blain est déficiente en matière d'équipement dans le domaine des transports. Selon l'AURAN, 60% des déplacements des habitants s'effectuent en voiture, que ce soit pour des trajets au sein de la CCEG ou vers la métropole nantaise. Certains trajets réalisés sont pour 1 sur 3 moins de 1 km, c'est à dire utilisé pour des trajets de proximité. Cet enjeu est d'autant plus important que la population de la CCEG est amenée à atteindre 71 000 habitants d'ici 2030. Toujours selon l'AURAN, si les pratiques de mobilités n'évoluent pas, 25 000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture seront générés. Outre des enjeux liés à la saturation du réseau routier pour atteindre Nantes, on retrouve aussi des enjeux de pollution avec l'émission de CO₂, toujours selon l'AURAN et un coût élevé pour les ménages.

Contrairement à Nort-sur-Erdre qui bénéficie d'un réseau de transport plus performant avec la mise en place du tram-train, seules deux lignes de bus relient la CC de Blain à Nantes. Cette défaillance en transports et accessibilité est au coeur de la stratégie du territoire. Dans son Plan Global Déplacements, l'objectif est d'ici l'horizon 2030, de réduire le nombre de déplacements en voiture de 50%, en développant une stratégie autour des transports collectifs, de favoriser l'usage du vélo ou de la réalisation de trajets à pieds. Cette question a aussi été intégrée au SCoT. Le DOO suggère de déployer une offre de transports collectifs plus complète, notamment au niveau des cars. L'idée serait d'améliorer un temps de trajet qui est actuellement long entre les territoires de Blain et Nantes, ou Blain - Saint-Nazaire, mais également d'améliorer la desserte interne à ces territoires pour améliorer la mobilité de proximité. Il s'agirait donc de conforter certaines liaisons, comme Blain - Nort-Sur-Erdre ou Châteaubriant - Saint-Nazaire, ce qui réduirait l'usage de la voiture pour des trajets de proximité et à long terme, la saturation du réseau routier vers l'entrée de la métropole nantaise.

Nort-Sur-Erdre et Châteaubriant ont bénéficié de la mise en place du tram-train en 2014. Celui-ci a réorganisé le réseau de transport au nord du département. L'objectif était de favoriser les transports et les relations entre

Nantes et des territoires périphériques, notamment pour les migrations pendulaires, comme il a été vu dans le chapitre précédent. Le tram-train s'est substitué à des lignes de bus entre Nantes et Châteaubriant qui ont été supprimées, même si des navettes Lila ont été créées pour permettre l'accès au tram-train, en desservant les gares concernées et en se calquant sur leurs horaires. L'objectif était que le propre réseau Lila du département n'entre pas en concurrence avec cette ligne ferroviaire.

Néanmoins, la mise en oeuvre du tram-train pose quelques problèmes. Dans les questionnaires que nous avons distribués, sur 46 réponses, 47% se déclarent moyennement satisfait du service du tram-train, 28,9% non satisfait et seulement 23,9% sont satisfaits du service. Il n'existe pas de corrélation entre la gare de montée et la vision du service, sauf si l'on prend 30% de marge d'erreur. La vision reste donc indépendante de l'endroit où l'enquêté prend son train. Parmi les modalités qui demandent les raisons pour lesquelles l'enquêté(e) n'est pas satisfait(e) ou moyennement satisfait du service du tram-train, 54,3% évoquent le retard (Figure 28). Quelques mois après la mise en place du tram-train, de nombreux incidents techniques avaient perturbés la ligne et généré des retards réguliers. Ces dysfonctionnements ont entraîné le gel de 8 millions d'euros à la SNCF de la part du président de la région Pays-de-la-Loire pour 2018. La deuxième raison soulevée est la fréquence des trams-trains, jugée "trop faible" à plusieurs reprises. Cette fréquence varie en effet selon les jours de la semaine et les périodes de l'année, ce qui peut parfois pénaliser les usagers qui empruntent la ligne quotidiennement. Dans les commentaires "autre" est aussi souligné l'absence de tram-train le soir, qui permettrait de faire des activités nocturnes à Nantes, comme un restaurant.

Le coût est évoqué ensuite par 19,6% des enquêté(e)s (Figure 28). Dans les Parmi les raisons autres, nous retrouvons le manque de place, ce qui a été confirmé lors de notre enquête de terrain, puisqu'à partir de la gare de Nort-Sur-Erdre et ce jusqu'à l'arrêt terminus Nantes - Gare SnCF, toutes les places assises étaient prises et de nombreux usagers devaient rester debout. Le fait que tous les trams-trains ne desservent pas Châteaubriant et s'arrêtent parfois à Nort-Sur-Erdre est critiqué, car cela oblige certains passagers vivant dans les alentours de Châteaubriant à se rendre à Nort-Sur-Erdre pour emprunter le tram-train. Nous constatons ainsi que la question des mobilités entre Nantes et les espaces qui lui sont péri-

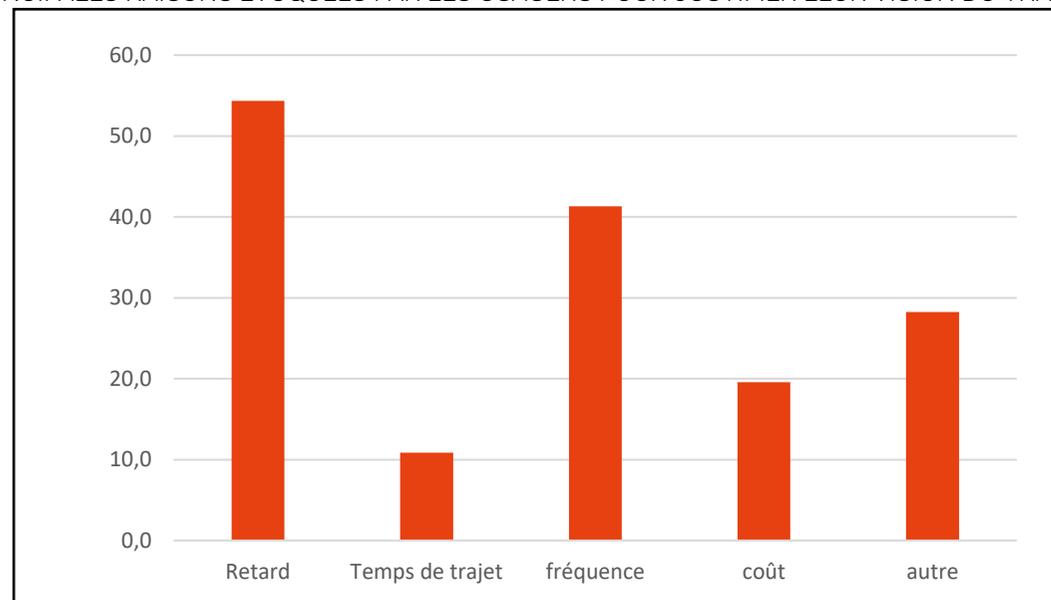
phériques se trouve au cœur des enjeux. Si la voiture reste le moyen le plus utilisé pour effectuer les trajets jusqu'à la métropole nantaise, ainsi que les trajets internes aux différents territoires périphériques, la question des transports en communs est primordiale pour répondre à l'arrivée de nouvelles populations dans le département. L'usage des voitures engendre à la fois une saturation du réseau routier et ce malgré la mise en place de parkings relais dans Nantes, une dépendance de certains territoires à la voiture comme à Blain, un coût élevé pour les ménages et une pollution à cause des émissions de CO₂. Cette dépendance pose d'autant plus de problèmes que certaines communes, comme à Nort-Sur-Erdre abritent des populations âgées, de plus de 80 ans et qui ne peuvent pas forcément utiliser la voiture comme moyen de déplacement. Le développement de transports en communs fait partie des stratégies d'aménagement. Cependant, des initiatives comme le tram-train ne résolvent pas tous les problèmes et possèdent de nombreuses limites dû en particulier à une fréquence encore trop faible pour répondre aux besoins des usagers et de nombreux dysfonctionnements qui empêchent la ligne d'être assez performante.

2.3) Axes de proposition

Malgré des liens existant entre la métropole nantaise et nos territoires d'étude, nous avons pu constater de fortes disparités, tant entre les relations qui unissent les différentes CC à Nantes, qu'au sein des CC elles-mêmes. Au vu des résultats et des conclusions que nous avons tenté d'apporter dans ce diagnostic, voici des pistes de réflexion pour renforcer ces relations ou améliorer leur coopération et gagner en cohérence.

Tout d'abord, une meilleure coopération et coordination serait nécessaire, à la fois dans la mise en œuvre de politiques publiques, mais aussi entre les différents élus des territoires de la Loire-Atlantique. Le département et les territoires du Grand Ouest possèdent une bonne expérience dans ce do-

PRINCIPALES RAISONS ÉVOQUÉES PAR LES USAGERS POUR JUSTIFIER LEUR VISION DU TRAM-TRAIN.



Réalisation : N. Boury, L. Desvergne, N. Dujour, E. Gabo, B. Gruchet, G. Valadour, 2018
Sources : Questionnaires

Figure 28 : Graphique des raisons des justifications de la vision du tram-train

maine, notamment dans la mise en œuvre de projets et de collaboration entre différents acteurs, en particulier dans les territoires ruraux. Cependant, des efforts restent à faire dans ce sens afin que les politiques publiques et les projets territoriaux puissent être menés conjointement. Cette idée de coopération peut être également complétée par la concertation des populations. Interroger et écouter l'opinion des habitants d'un territoire peut mettre en lumière des enjeux importants, voire prioritaires. Cela aiguillerait les politiques publiques pour favoriser le développement ou le dynamisme d'un territoire. Il y a en effet un besoin de construire un vécu commun à une échelle plus grande, qui puisse rassembler sans pour autant oublier les diversités que possède chaque territoire. Des coopérations à toutes les échelles doivent être encouragées, entre les intercommunalités, les pays, les périmètres de SCoT etc.

Comme l'indique C. Romero, "les territoires locaux institutionnels coïncident de moins en moins avec les « territoires du quotidien » (Di Méo,

1996)”.⁵ Au cours de nos enquêtes on a pu voir qu’il y a parfois une incompréhension des habitants concernant le périmètre métropolitain qui est vu comme une frontière fictive, dénuée de sens, qui marque pourtant un changement brusque entre ces deux espaces. La commune de Treillières qui est limitrophe de celle de Nantes, ne possède pourtant pas de déserte de la Tan. Les populations et les territoires en dehors de la métropole doivent donc être mieux intégrés dans les réflexions. Une intégration ne sous-entend pas une relation dissymétrique. En effet, “L’arrière pays” de la métropole nantaise est essentielle pour le développement de ladite métropole. Une cohérence et une interdépendance entre les territoires doivent ainsi émerger plus naturellement. Pour cela, la métropole ne doit pas se placer dans la position du dominant par rapport aux autres territoires. Pour qu’une alliance existe dans les faits, V. Jousseume propose que chaque territoire ait le même poids décisionnel indépendamment de sa démographie et de sa santé économique⁶.

Dans une logique de développement vertueux profitant à tous, il faudrait renforcer les liens entre les territoires et les acteurs publics et privés à propos du tissu économique et de ces filières comme les pôles de compétitivité qui sont présents généralement dans les métropoles. Des activités connexes et des emplois pourraient ainsi émerger dans nos territoires d’études ou même dans les autres territoires de Loire-Atlantique.

Sur le plan de l’urbanisme, les réserves foncières que représentent les territoires avoisinants le métropole doivent être gérées intelligemment, planifié sur le long terme pour éviter par la suite des problèmes comme un sous-équipements des communes dans certains domaines comme l’enseignement ou la santé. Il faut également limiter l’étalement urbain pour que la nature agricole des terres soit préservée. Nos quatre territoires d’étude possédant déjà suffisamment de magasins de grandes distributions, il faut limiter leur implantation au profit des commerces de proximité dans l’optique revitaliser les centres-bourgs. Le contexte actuel semble favorable pour mener à bien des actions dans ce but puisque cette problématique

fait actuellement l’objet de débats au parlement. Cela concerne essentiellement les pôles de Blain et de Nort-sur-Erdre mais aussi des localités moindres de nos quatre territoires comme Derval, Sainte Pazanne, Héric, etc.

Un enjeu important, qui favoriserait la mise en oeuvre des propositions précédentes, est l’amélioration des transports en commun en dehors de Nantes métropole. C’est un problème récurrent, en particulier sur les axes Châteaubriant-Nantes et Blain-Nantes, qui restent très dépendant à la voiture. Cela désengorgerait en premier lieu le réseau routier aux entrées de la métropole, réduirait la pollution avec la baisse des émissions de CO₂, et surtout, favoriserait et régulerait les flux avec les territoires périphériques. Cela permettrait également d’amener plus de populations dans ces CC et serait bénéfique pour le développement du tourisme, comme dans la CCEG. Puisque le rayonnement de la métropole et du département de la Loire-Atlantique par la même occasion passe par la mise en place de projets culturels, il serait intéressant de développer des projets qui ne se limitent pas seulement aux limites des EPCI. En effet, il existe une incompréhension des personnes vivant dans les communes limitrophes de la métropole, qui ne possèdent pas les mêmes services et accès à ces événements que les habitants de Nantes. Le développement d’événements dans des territoires vraiment périphériques à Nantes, en mobilisant comme cela se fait déjà divers acteurs, mais aussi les populations pourrait amener des flux de populations et économiques vers les communes périphériques et peut-être améliorer la perception négative que certains ont de la métropole nantaise. Enfin, par rapport aux flux de population et aux mobilités internes à chaque territoire, la construction d’un nouveau lycée à Nort-Sur-Erdre permettra de désengorger et de diminuer les flux de populations, puisque beaucoup de lycéens partent actuellement étudier à Blain.

Nous avons vu dans cette dernière partie que le phénomène métropolitain n’est pas toujours synonyme de dynamiques favorables pour les territoires. La métropole nantaise a une certaine influence sur les quatre territoires d’étude mais qui reste encore à améliorer et à renforcer.

⁵ ROMERO, C., « La cohésion territoriale et le développement local au défi des territorialités discontinues », *Management & Avenir*, vol. 40, no. 10, 2010, pp. 313-324.

⁶ JOUSSEAUME V., 2017, “La métropole peut-elle s’allier sans dominer ? Récit pour une nouvelle alliance ville-campagne”, revue *Pouvoirs Locaux*, n°111, déc. 2017-janv. 2018, dossier « L’alliance des territoires »

CONCLUSION

Le travail présenté dans ce document prend place dans la démarche d'un diagnostic territorial, dans le cadre du M1 GAED de l'Université de Nantes. Il n'a pas la prétention d'être exhaustif, au vu du vaste sujet qui nous a été proposé. Ce travail avait pour objectif d'étudier les relations entre la métropole nantaise et les quatre territoires d'étude. La principale contribution est tout d'abord méthodologique. En effet, nous avons mis en place un protocole afin de réaliser un diagnostic applicable sur nos territoires pour en ressortir leurs caractéristiques principales. Les résultats présentés mettent en regard la situation des communes et des intercommunalités face à la métropole nantaise et les unes par rapport aux autres, à l'aide d'indicateurs et de travaux d'analyses de ces dernières.

L'exercice du diagnostic territorial nous a permis de répondre, dans un cadre universitaire, à une commande concrète dans un temps imparti. Il nous a donné la possibilité d'apprendre à travailler en équipe, de mettre en place notre propre protocole méthodologique et de gérer au mieux ce projet. Cela a été formateur et enrichissant. Il faut cependant rappeler que ce travail ne prétend ni donner un avis définitif sur la situation de chaque intercommunalité étudiée, ni ce que devraient être leurs voies de développement. Il a plutôt pour objectif d'offrir une visualisation actuelle de leur situation et d'étudier les relations qui existent entre ces territoires et la métropole nantaise, ainsi que leurs incidences.

Après avoir présenté l'ensemble du protocole méthodologique que nous avons mis en place pour répondre à ce diagnostic, nous avons posé le cadre conceptuel et spatial de notre sujet, ce qui était essentiel avant de commencer à étudier l'analyse des relations au sens strict. Dans un premier temps, les résultats présentés convergent avec les différentes études et recherches qui ont déjà été faites sur ce thème. Cela montre une difficulté de caractériser un espace rural, notamment quand celui-ci est directement influencé par un espace métropolitain d'autant plus lorsque les différentes définitions de ces termes s'opposent et se contredisent. Nous avons tenté d'apporter notre réponse, mais il a été difficile d'occulter la sensibilité de chacun sur une question telle que la ruralité. Nous avons vu par la suite que les relations entre la métropole nantaise et nos intercommunalités ont un retentissement sur l'organisation territoriale du département.

Les relations entre nos différents territoires sont en effet assez développées, en particulier en ce qui concerne les flux. En revanche, nous avons pu montrer que l'attractivité des territoires ruraux et périurbains n'était pas véritablement corrélée avec le processus de métropolisation. Il existe néanmoins des moyens d'améliorer ces relations dans l'optique d'une meilleure cohérence et coopération territoriale, notamment en ce qui concerne les mobilités. Enfin, nous avons remarqué que chaque territoire est spécifique dans les relations qu'il entretient avec la métropole nantaise, la proximité avec cette dernière étant un facteur majeur. Nous avons particulièrement mis l'accent sur la progression de l'entente et de la coordination entre les acteurs, les élus et les politiques publiques comme axe de proposition.

Bien évaluer le rôle d'un éventuel effet métropolitain bénéfique dans le développement des territoires périphériques sous influence de la métropole nantaise a été problématique. En effet, nous manquons encore de recul sur le phénomène de métropolisation. Il serait intéressant d'appliquer la même méthodologie aux autres intercommunalités de Loire-Atlantique, voire celles des départements limitrophes pour se rendre compte de l'étendue de l'influence métropolitaine.

Il faudrait également savoir comment le processus de métropolisation nantais évoluera, quels seront les impacts sur les territoires avoisinants, pour réitérer ce type d'étude. En effet, la métropole nantaise va-t-elle s'affirmer davantage comme la métropole lyonnaise Grand Lyon qui depuis 2015 remplace le département du Rhône ? Chaque situation est différente, le département rhodanien étant particulier du fait sa petite superficie. Nous pouvons tout de même supposer qu'à l'avenir, le rayon d'action de la métropole nantaise tendra à s'agrandir, mais cette évolution devra s'effectuer de manière concertée avec les autres territoires. Être capable de mener une coopération horizontale entre tous les territoires est sans aucun doute l'un des principaux défis de la métropole nantaise, et plus globalement du fait métropolitain.

Articles :

BENESTEAU A, MORVAN Y, RENARD J, THERY L, 2009, Nantes-Rennes : le grand rapprochement ? Place Publique.

CHASSERIAU A, 2004 Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet, *Noréis* 192, pp 71-84

DE GRAVELAINE F, 2010, Continuer à inventer, les chroniques de l'île de Nantes, *Place Publique / SAMOA*, décembre 2010, 87p

ELISSALDE, B, Métropolisation, hypergeo. Date de consultation : 9 janvier 2018, disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article75#> -

FORRAY J-B (2012), Un nouveau statut de « métropole européenne » pour les groupements de Lille, Lyon et Marseille, *la Gazette*, date de consultation : 08 janvier 2018, disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/139429/un-nouveau-statut-de-«-metropole-europeenne-»-pour-les-groupements-de-lille-lyon-et-marseille/> -

FACHE J, 2008, Nantes à la croisée des chemins, *Géoconfluence.fr*

FLEURY, A., BERROIR, S., 2015. Périurbain. *Hypergéogé* [en ligne] <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article656>

FRINAULT T. 2015, La métropolisation rennaise, quels changements ?, *Place publique*, 4p. Disponible sur : file:///C:/Users/Ga%C3%ABlle/Downloads/RE-FORME_TERRITORIALE.pdf

FRITSCH B, 2006, Nantes Saint Nazaire, métropole exemplaire ?, *L'information géographique* pp. 25-45.

GHORRA-GOBIN C, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », *Qua-derni*, 73 | 2010, 25-33.

GHORRA-GOBIN C, 2015, De la métropole : une figure urbaine en quête d'une réflexion géopolitique. Date de consultation : 08 janvier 2018. Disponible sur : <https://www.diploweb.com/De-la-metropoleune-figure-urbaine.html>

GUIEYSSE J-A, REBOUR T, 2014, Crise, métropolisation, et aménagement, *Cybergeo : European Journal of Geography*.

INSTITUT KERVEGAN, 2004, Métropole, questions pour Nantes, Institut Ker-vegan.

JOUSSEAUME V. Suffit-il de densifier ? (2016) Trois réflexions sur les enjeux d'un urbanisme rural contemporain. *La renaissance rurale d'un siècle à l'autre*, TOULOUSE, France.

JOUSSEAUME V. et TALANDIER M., 2016, Bourgs-centres et petites villes en France, *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 21p.

LEROY S. 2000, Sémantiques de la métropolisation, *L'Espace géographique*, pp 78-86.

PARIS D, MONS D, 2009, Lille métropole, laboratoire du renouveau urbain, *Traits urbains*, Edition parenthèse.

RENARD J., 2000, Les espaces flous entre agglomérations et pays : l'exemple de la Loire-Atlantique, *Cahiers nantais*, n°53, pp. 5-14.

RENARD J, 2004 Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole, *Noréis*, 192, pp 135-142.

RENARD, J., RIALLAND-JUIN, C., 2013. Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel. *Géoconfluence* [en ligne]

ROUX E, VANIER M, 2008, La périurbanisation : problématiques et perspectives, *DIAC T : la documentation française*, 85 p. Webographie :

SAEZ G, 2014 La métropolisation de la culture, Cahier Français, Ouvrages : http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/objets/3303330403822/3303330403822_EX.pdf

VIOLLAND T, 2010 Nantes Rennes, le grand rapprochement ?, Place Publique. http://www.placepublique-rennes.com/media_site/upload/PP01_dossier.pdf

Mémoires:

BONNEAU S. (2008). « Métropolisation, internalisation, l'urbanisme à l'épreuve du marketing territorial » : ou comment l'urbanisme répond-t-il aux nouveaux enjeux des villes en compétition ? (Mémoire Master 2 VT, Université de Nantes)

BREGEON, F., 2000. Un bourg-centre Face à L'urbanisation Nantaise: L'exemple De Nort-sur-Erdre (Loire-Atlantique). Mémoire de Géographie, référent N. Croix, Nantes.

MARTEL JP. (2002). Communes, intercommunalité et métropolisation : émergence de la métropole Nantes St-Nazaire. (Mémoire DESS, Université de Nantes).

Ouvrages:

BERTRAND, N., MARCELPOIL, E, 1999. La périurbanisation ou l'émergence de nouveaux territoires , Ingénieries - E A T , n°17, pp. 61-67, 144p

BRUNET R, FERRAS R, THÉRY H, 2005 Les Mots de la géographie, dictionnaire critique. Montpellier-Paris : RECLUS - la Documentation Française, 520p. (3e édition).

CHARMES, E, 2011, La ville émietée, essai sur la clubbisation de la vie urbaine, « La Périurbanisation ou l'émiettement des villes ». Presses universitaires de France, coll. « La ville en débat », 288 p.

DIRY. J-P, 2004, Les espaces ruraux, collection Campus, Paris A. Colin. 192p

GARAT I, POTTIER P, GUINEBERTEAU T, JOUSSEAUME V, MADORE F, 2005, Nantes, de la belle endormie au nouvel eden de l'ouest, Economica, 179p.

LUNEAU D, 2003 Nantes l'avenir d'une ville, Broché 197p.

MANGIN D, 2004, La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine, Paris, Editions de la Villette, 399 p.

MENDRAS H, BAUER G, ROUX J-M, La rurbanisation ou la ville éparpillée.. In: Revue française de sociologie, 1977, 18-1. pp. 147-149. -

RENARD J (dir.), 2008 Nantes à la croisée des chemins, Presses Universitaires de Rennes, 224p

Rapports et compte rendu et conférences :

AGENCE D'URBANISME DE L'ESPACE METROPOLITAIN LOIRE-BRETAGNE. (2017). Dynamiques métropolitaines.

AUDIAR RENNES. (2014). Synthèse des échanges sur le processus de métropolisation rennais Bibliographie 15 LA METROPOLISATION A LA NANTAISE
AUDIAR RENNES. (2017). Les spécificités de la trajectoire rennaise.

AURAN, Documents d'urbanisme (2016) Atlas domicile-travail. [en ligne] Auran. (2017)

CHABROT C. (2015). La métropole dans les réformes territoriales françaises, Séminaire « les métropoles ».

Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), 2004 Construire ensemble un développement équilibré du littoral, Paris la Documentation française DL 4, 156 p.

Diagnostic : PLUi de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres. [en ligne] Erdre et Gesvres communauté de communes. (2017).

ESTUAIRE. (2016). Le paysage, l'art et le fleuve.

GUICHARD J. (2012). L'invention d'un estuaire culturel, Séminaire THP.

NANTES METROPOLE. (2016). Projet d'aménagement et de développement durables. PLUm.

Diagnostic SCoT de la CC de Chateaubriant-Derval <https://scot-pcaet.wixsite.com/chateaubriantderval>

Plan Global Déplacements : communauté de communes d'Erdre et Gesvres. [en ligne] Erdre et Gesvres communauté de communes. (2017).

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal : Projet d'aménagement et de développement durable. [en ligne] Ouest Am. (2017).

Plan local d'urbanisme : Modification n°2 . [en ligne] Nantes Saint-Nazaire pôle métropolitain. (2016).

PLH Pays de Blain Rapport complet de diagnostic 2013: <https://www.pays-de-blain.com/habitat-assainissement/plan-local-de-lhabitat/diagnostic-du-plh/>

Schéma de Cohérence Territoriale Nantes Saint-Nazaire: Document d'orientations et d'objectifs. [en ligne] Audiar.org. (2017). PLU de Rennes. Portrait socio-démographique et habitat | Audiar. <http://www.audiar.org/etude/plu-de-rennes-por-trait-socio-demographique-et-habitat>

SCOT métropolitain de Nantes-St Nazaire (révision en 2016): <http://www.nantessaintnazaire.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot/>

Thèses:

HERVOUET V. (2005). La périurbanisation dans la métropole nantaise. (Thèse de doctorat, Université de Nantes),550p.

JOUSSEAUME V., 1996, Les bourgs centres à l'ombre d'une métropole : l'exemple de la Loire-Atlantique, 606p.

LEFEVRE P. (2009). Métropolisation et gouvernance urbaine : les dynamiques territoriales du nouveau régionalisme dans les agglomérations de Los Angeles et San Francisco. (Thèse de doctorat, Université de Toulouse II).

ROGER I. (2007). Les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes (agglomération de 500 000 à 1 million d'habitants), les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse. (Thèse de doctorat, Université de Toulouse II).

SITOGRAPHIE :

Insee:

Dossier complet Insee des 4 EPCI

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-244400453>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-244400677>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200072726>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-244400503>

L'aire urbaine de Nantes : le cœur d'un réseau « Ouest » connecté à Paris

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285725#titre-bloc-16> Nantes Saint Nazaire, pôle métropolitain. (2017).

Mobilités professionnelles en 2014 : déplacements domicile - lieu de travail

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2862065>

Le dynamisme économique de Nantes Métropole : un atout partagé

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288226>

Le pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire : chiffres clés

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1559782>

Dossier complet Insee des 4 pôles

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44015>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44036>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44131>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-44110>
Moindre hausse des déplacements domicile-travail dans les Pays de la Loire
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285258>
Dans les Pays de la Loire, un actif sur dix traverse la Loire pour se rendre au travail
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1895144>
Périurbanisation, [http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbanisation - Aire urbaine](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbanisation-Aire%20urbaine), <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2070>
Commune périurbaine, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1510>
Couronne, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1305> -
Pôle urbain, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1411> -
Pôle rural, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1822> -

Géoconfluences

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole>
Métropolisation, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropolisation>
Métropole d'équilibre, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metro-pole-dequilibre>

Auran:

les essentiels des 4 territoires
<https://www.auran.org/content/les-essentiels-de-lauran>
Enquête déplacements en Loire-Atlantique
http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/fab-page_a_page-enquete-deplacement3.pdf

sites collectivités:

conseil-general.com
ville-blain.fr
pays-de-blain.com
pornicagglo.fr
ccpornic.fr
petr-paysderetz.fr
<http://www.nantessaintnazaire.fr>

autres sites:

[centre hospitalier spécialisé, ch-blain.fr](http://centre-hospitalier-specialise.ch-blain.fr)
[observatoire des territoires pour le calcul des temps médians
<http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/#l=fr;v=map43;z=-297704,6046931,232508,154075>
\[http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/#z=-732655,6248222,900354,555871;l=fr;i=deplact_domtrav.evol_domtrav_voit;v=map40\]\(http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/#z=-732655,6248222,900354,555871;l=fr;i=deplact_domtrav.evol_domtrav_voit;v=map40\)](http://observatoire-des-territoires.gouv.fr/#l=fr;v=map43;z=-297704,6046931,232508,154075)
Métropole, Larousse:<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/m%C3%A9tropole/51037>
developpement-durable-deplacement-pendulaire-6069/. « Géoportail ». <https://www.geoportail.gouv.fr>. « Insee - Institut national de la statistique et des études économiques ». <https://www.insee.fr/fr/accueil>. « Loire-Atlantique ouverture des données: Accueil ». <http://data.loire-atlantique.fr/>.
« Pour un lycée public à Nort-sur-Erdre » (2017). [online] <http://pourunlyceepublicanortsurerdre.blogspot.fr/>.
Euronantes, pôle d'affaire atlantique.
<http://www.euronantes.com/fr>
ESTUAIRE, (2017).
<http://www.estuaire.info/fr/contact/institut-kervegan.com>
memo-ville.fr

ANNEXE 1 :Charte anti-plagiat de l'université de Nantes

ANNEXE 2 : Questionnaires

2.1 Questionnaires des lycées et du tram train

ANNEXE 3 : Gammes des équipements et services

3.1 Tableaux des équipements et services

ANNEXE 4 : Cartes mentales

4.1 Blain

4.2 Nort-sur-Erdre

4.3 Châteaubriant

4.4 Pornic

4.5 Loire Atlantique

TABLE DES FIGURES

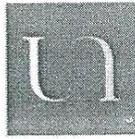
Figure 1 : Localisation des EPCI étudiés en Loire-Atlantique.....	6
Figure 2 : Grandes étapes de l'élaboration du diagnostic.....	12
Figure 3 : Organigramme méthodologique du diagnostic.....	19
Figure 4 : Carte de localisation des 4 zones d'étude.....	26
Figure 5 : Tableau des évolution démographique.....	28
Figure 6 : Carte mentale de la Loire Atlantique.....	31
Figure 7 : Carte mentale de Châteaubriant.....	32
Figure 8 : Carte mentale de Nort-Sur-Erdre.....	33
Figure 9 : Cartes mentales de Pornic et Blain.....	34
Figure 10 : Vision de la métropole par les lycéens.....	36
Figure 11 : Vision de la métropole par les utilisateurs du tram-train.....	36
Figure 12 : Nuage de mots des questionnaires des lycées.....	37
Figure 13 : Nuage de mots des questionnaire du tram train.....	37
Figure 14 : Tableau des données des indicateurs de ruralité.....	40
Figure 15 : Carte des taux d'urbanité.....	42
Figure 16 : Carte de l'évolution démographique.....	45
Figure 17 : Photographie des prospectus touristiques des offices de tourismes.....	46
Figure 18 : Analyse quantitative des équipements et services.....	48
Figure 19 : Analyse qualitative des équipements et services.....	49
Figure 20 : Carte des actifs travaillant dans leur commune.....	50
Figure 21 : Graphique des raisons d'utilisation du tram-train.....	51
Figure 22 : Graphique des descentes des utilisateurs du tram-train.....	52
Figure 23 : Carte en anamorphose distance - temps.....	53
Figure 24 : Déplacements des terminales des lycées.....	59
Figure 25 : Carte des déplacements des terminales des lycées.....	60
Figure 26 : Déplacements des terminales des lycées pour les études supérieures.....	61
Figure 27 : Carte des déplacements des terminales des lycées pour les études supérieures.....	62
Figure 28 : Graphique des raisons des justifications de la vision du tram-train.....	64

Blain, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre et Pornic sont quatre intercommunalités du département de Loire-Atlantique. Ces choix de territoires nous aideront à établir s'il existe des relations plus ou moins étroites entre ces derniers et la métropole nantaise. Chacun d'entre eux possède ses spécificités : Nort-sur-Erdre se distingue comme un modèle périurbain du fait de sa proximité avec Nantes, Pornic apparaît rurale de prime abord, mais se révèle atypique du fait de son caractère littoral. Enfin, Blain et Châteaubriant semblent se rapprocher le plus de la définition d'un espace rural. Le but de ce diagnostic sera de confirmer ou d'infirmer l'image que l'on peut se faire de ces territoires et de la ruralité de manière générale. Nous étudierons pour cela leurs dynamiques, ainsi que leurs relations avec la métropole nantaise afin de voir comment ces intercommunalités se développent.

Blain, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre and Pornic are four inter-municipalities from the Loire-Atlantique county. Choosing those territories will help us establish whether there are relationships between them and the metropolis of Nantes, and if so how important those relationships may be. Each of those territories has its own specificities: Nort-sur-Erdre shows to be a representation of peri-urban towns due to its proximity to Nantes, Pornic seems to be only a rural town at first, but turns out quite atypical because of its coastline position. Finally, Blain and Châteaubriant seem closer to the definition of a rural space. This diagnostic will help validate or nullify the preconceived ideas one can have about those territories, and about countryside spaces in general. To do so, we will study their dynamics, as well as their relationships with the metropolis of Nantes to observe how these inter-municipalities evolve.

Mots clés : Métropole - Ruralités - Relations - Loire-Atlantique - Diagnostic - Littoral

Keywords : Metropolis - Rurality - Links - Loire-Atlantique - Diagnosis - Coastal



UNIVERSITE DE NANTES

Charte anti-plagiat de l'Université de Nantes

Approuvée par le Conseil d'administration de l'Université de Nantes en date du 21 octobre 2011

Préambule

L'Université de Nantes est engagée contre le plagiat, afin de garantir la qualité de ses diplômes et l'originalité des publications pédagogiques et scientifiques de ses personnels enseignants et/ou chercheurs. Les travaux quels qu'ils soient (devoirs, compte-rendu, mémoire, cours, articles, thèses), réalisés aussi bien par les étudiants que par les personnels universitaires, doivent toujours avoir pour ambition de produire un savoir inédit et d'offrir une lecture nouvelle et personnelle d'un sujet. La présente charte définit les règles à respecter en la matière, par l'ensemble des étudiants et universitaires.

Article 1

Les étudiants et les personnels sont informés que le plagiat constitue la violation la plus grave de l'éthique universitaire. Le plagiat consiste à reproduire un texte, une partie d'un texte, toute production littéraire ou graphique, ou des idées originales d'un auteur, sans lui en reconnaître la paternité, par des guillemets appropriés et par une indication bibliographique convenable.

Article 2

Les étudiants et les personnels s'engagent à ne pas commettre de plagiat dans leurs travaux, quels qu'ils soient : devoirs et compte-rendu remis par les étudiants à un enseignant, mémoire, cours, articles de recherche, thèse. Le fait de commettre un plagiat en vue d'obtenir indûment une note, un diplôme ou un grade universitaire est une circonstance aggravante. Le fait de commettre un plagiat dans un document destiné à être publié, mémoire de master ou de thèse, article à paraître dans une revue, est aussi une circonstance aggravante. La reproduction d'une oeuvre originale sans le consentement de l'auteur est de plus qualifiée juridiquement de contrefaçon (articles L. 335-2 et L. 335-3 du code de la propriété intellectuelle).

Article 3

Les étudiants et les personnels s'engagent à citer, en respectant les règles de l'art, les travaux qu'ils utilisent ou reproduisent partiellement. Les reproductions de courts extraits en vue d'illustration, ou à des fins pédagogiques sont en effet autorisées sans nécessité de demander le consentement de l'auteur. Néanmoins, la méthodologie d'un travail universitaire, quel qu'il soit, implique que les emprunts soient clairement identifiés (guillemets) et que le nom de l'auteur et la source de l'extrait soient mentionnés. Les travaux universitaires ne consistent pas en la reproduction d'une ou de plusieurs sources, mais doivent toujours avoir pour ambition de produire un savoir inédit et d'offrir une lecture nouvelle et personnelle du sujet.

Article 4

L'Université de Nantes se réserve le droit de rechercher systématiquement les tentatives de plagiat par l'utilisation d'un logiciel de détection de plagiat. Les étudiants et les personnels s'engagent à communiquer, sur simple demande de l'Université, une version numérique de leur document avant publication, afin de permettre cette détection.

Article 5

Les manquements à la présente charte sont passibles de sanctions disciplinaires : avertissement, blâme, annulation du diplôme préparé, exclusion de l'Université pour une durée limitée, exclusion définitive de l'Université, exclusion de tout établissement public d'enseignement supérieur pour une durée limitée, exclusion définitive de tout établissement d'enseignement supérieur. Les auteurs présumés de plagiat seront systématiquement traduits devant la section disciplinaire compétente. La procédure disciplinaire ne présage pas d'éventuelles poursuites judiciaires dans les cas où le plagiat est aussi caractérisé comme étant une contrefaçon.

Toute information complémentaire sur les textes législatifs et réglementaires en vigueur et les règles de l'art pour la citation, peut être consultée dans le dossier plagiat sur le site de l'Université de Nantes : <http://www.univ-nantes.fr/charte-antiplagiat>.

Lu et approuvé lors de l'inscription au M1

NOM :

Prénom :

Nantes, le : 17 Mai 2013

« lu et approuvé » : lu et approuvé

Signature de l'étudiant(e)

LD

ND

NB

GV

EG

B.G.

ANNEXE 1 : Charte anti-plagiat

A remplir par
l'enquêteur

Date :
Heure :
Sens :



UNIVERSITÉ DE NANTES

Questionnaire universitaire sur les relations avec la métropole nantaise – Tram-train

Les réponses fournies seront totalement anonymes et utilisées dans un but uniquement universitaire.

I. Questions signalétiques

- 1) Code postal de votre lieu de résidence (inscrivez le nom de la commune si vous ne connaissez pas le code postal) :

- 2) Êtes-vous ?

Femme

Homme

Autre

- 3) Quelle est votre année de naissance ? _____

- 4) A quelle catégorie socioprofessionnelle (CSP) êtes- vous affilié ?

Agriculteurs exploitants

Artisans / Commerçants / Chefs d'entreprises

Cadres et professions intellectuelles supérieures

Chômeur

Employés

Etudiant

Ouvriers

Professions intermédiaires

Retraités

Autre (précisez) : _____

II. Pratiques et habitudes

- 5) Pour quelle(s) raison(s) empruntez-vous le tram-train ?

Pour le travail

Pour les loisirs

Pour rendre visite à de la famille / amis / autre

Autres(précisez) :

- 6) A quelle fréquence l'utilisez-vous ?

Quelques fois par an

1 fois par mois

Moins de 4 fois par mois

1 à 2 fois par semaine

4 à 5 fois par semaine

- 7) A l'aller, à quelle station montez-vous généralement dans le tram-train ?

Abbaretz

Babinières

Châteaubriant

Erdre active

- Haluchère-Batignolles
- Issé
- La Chapelle
- Nantes
- Nort-sur-Erdre
- Sucé-sur-erdre
- Autre (précisez) : _____

8) Où descendez-vous ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Abbaretz | <input type="checkbox"/> Issé |
| <input type="checkbox"/> Babinières | <input type="checkbox"/> La Chapelle |
| <input type="checkbox"/> Châteaubriant | <input type="checkbox"/> Nantes |
| <input type="checkbox"/> Erdre active | <input type="checkbox"/> Nort-sur-Erdre |
| <input type="checkbox"/> Haluchère-Batignolles | <input type="checkbox"/> Sucé-sur-erdre |
| <input type="checkbox"/> Autre (précisez) : _____ | |

9) Êtes-vous satisfait de la qualité du service du tram-train ?

- Oui
- Non

Si non, quel(s) sont ses défauts ?

- Retard
- Temps de trajet
- Fréquence trop faible
- Coût élevé
- Autre (précisez) : _____

10) Utilisez-vous d'autres moyens de transport ?

- Oui
- Non

Si oui, lesquels ?

- Voiture
- Bus
- Car
- Vélo

III. Interprétation

11) Quelle est votre vision de la métropole nantaise ?

- Positive
- Neutre
- Négative

12) Expliquez votre réponse précédente en quelques mots.

13) Tracez la limite pour vous entre la ville et la campagne sur le fond de carte et placez votre lieu d'habitation.

14) Avez-vous des remarques à ajouter ?

Ce questionnaire est réalisé par des étudiants de l'IGARUN à l'Université de Nantes. Pour connaître les résultats de l'étude contactez le mail noemie.dujour@etu.univ-nantes.fr

Pratiques de déplacement des lycéens

Ce questionnaire a pour objectif d'étudier les rapports et les représentations qu'ont les jeunes populations des espaces ruraux et périurbains avec la métropole nantaise. Il vous prendra environ 5 minutes pour y répondre et vos réponses nous seront d'une grande aide dans notre travail.

Questions signalétiques :

1) Dans quel lycée étudiez-vous ?

2) Quelle est votre filière ?

Terminale ES

Terminale L

Terminale S

Autre : _____

3) Dans quelle commune vivez-vous ?
(indiquer le code postal)

4) Quel est votre genre ?

Masculin

Féminin

5) Quel âge avez-vous ?

Votre relation à la métropole nantaise :

6) En moyenne, à quelle fréquence allez-vous sur la métropole nantaise ?

Jamais

Plusieurs fois par an

Plusieurs fois par mois

Plusieurs fois par semaine

Une fois par semaine

Autre (indiquez la fréquence) :

(Si vous avez coché "Jamais", passez directement à la question 10)

7) Si vous allez dans la métropole, dans quel(s) secteur(s) allez-vous ?
(Plusieurs choix possibles)

Centre de Nantes

Secteurs périphériques : Saint-Herblain, Rezé, Vertou, Beaujoire etc

Autre (précisez) :

8) Pour quelle(s) raison(s) allez-vous dans la métropole nantaise ?
(Plusieurs choix possibles)

Loisirs : cinéma, sport, spectacles, shopping, sorties entre amis, etc

Personnelle : famille

Autres raisons (médicales, etc)

9) Quels moyens de transports utilisez-vous pour vous y rendre ?
(Plusieurs choix possibles)

Voiture

Car LILA

Tram-train

Autre

10) Quelle est votre vision de la métropole nantaise ?

- Très positive
- Assez positive
- Neutre
- Assez négative
- Très négative

11) Expliquez votre vision de la métropole nantaise en quelques mots

12) L'an prochain, après le lycée, comptez-vous aller vivre à Nantes ?

- Oui
- Non

(Si vous avez coché "Non", passez directement à la fin du questionnaire)

Si oui,

13) Pour quelle raison ?

- Études
- Travail
- Autre (précisez) :

14) Quels facteurs influencent votre choix ?

- Choix des études
- Raisons financières
- Raisons pratiques (logements chez de la famille, amis, etc)

- Par proximité, cela vous semblait logique

15) Où logeriez-vous ?

- Location d'un studio, résidence universitaire, etc
- Séjour dans la famille, amis, etc
- Rester chez les parents ou tuteurs
- Ne sais pas

16) Si vous comptez continuer à vivre chez vos parents, avec quel(s) moyen(s) de transport ferez-vous vos déplacements entre votre domicile et votre lieu de travail ou d'étude? (Plusieurs choix possibles)

- En transport en commun (tram, bus)
- En train
- En tram-train
- En voiture
- A vélo
- Autre (précisez)

Remarques générales

Merci pour votre aide précieuse. Si vous souhaitez être tenu au courant des résultats de l'étude, contactez nous par mail : noemie.dujour@etu.univ-nantes.fr,

professeur référent de l'étude : Thierry.Guineberteau@univ-nantes.fr

ANNEXE 3 : Gammes des équipements et services

3.1 : Tableaux des équipements et services

Base Permanente des Equipements

Année 2016

Composition des gammes d'équipements

code équipement	regroupement_1	regroupement_2	regroupement_3	libellé équipement	gamme	domaine_code
AR03	A206	A207	A208	Bureau de poste, relais poste, agence postale	proximité	A
A301	A301			Réparation automobile et de matériel agricole	proximité	A
A401	A401			Maçon	proximité	A
A402	A402			Plâtrier, peintre	proximité	A
A403	A403			Menuisier, charpentier, serrurier	proximité	A
A404	A404			Plombier, couvreur, chauffagiste	proximité	A
A405	A405			Electricien	proximité	A
A406	A406			Entreprise générale du bâtiment	proximité	A
A501	A501			Coiffure	proximité	A
A504	A504			Restaurant	proximité	A
A505	A505			Agence immobilière	proximité	A
A507	A507			Soins de beauté	proximité	A
BR01	B201	B202		Epicerie, supérette	proximité	B
B203	B203			Boulangerie	proximité	B
B204	B204			Boucherie, charcuterie	proximité	B
B312	B312			Fleuriste	proximité	B
CR02	C104	C105		Ecole élémentaire	proximité	C
D201	D201			Médecin omnipraticien	proximité	D
D221	D221			Chirurgien dentiste	proximité	D
D232	D232			Infirmier	proximité	D
D233	D233			Masseur kinésithérapeute	proximité	D
D301	D301			Pharmacie	proximité	D
E101	E101			Taxi	proximité	E
F102	F102			Boulodrome	proximité	F
F103	F103			Tennis	proximité	F
FR01	F111	F116	F121	Salle ou terrain multisports	proximité	F
F113	F113			Terrain de grands jeux	proximité	F
AR01	A101	A104		Police, gendarmerie	intermédiaire	A
AR02	A119	A120	A121	Centre de finances publiques	intermédiaire	A
A203	A203			Banque, Caisse d'Epargne	intermédiaire	A
A205	A205			Pompes funèbres	intermédiaire	A
A302	A302			Contrôle technique automobile	intermédiaire	A
A304	A304			Ecole de conduite	intermédiaire	A
A502	A502			Vétérinaire	intermédiaire	A

A506	A506			Blanchisserie, teinturerie	intermédiaire	A
B102	B102			Supermarché	intermédiaire	B
B301	B301			Librairie, papeterie, journaux	intermédiaire	B
B302	B302			Magasin de vêtements	intermédiaire	B
B303	B303			Magasin d'équipements du foyer	intermédiaire	B
B304	B304			Magasin de chaussures	intermédiaire	B
B305	B305			Magasin d'électroménager et de matériel audio-vi	intermédiaire	B
B306	B306			Magasin de meubles	intermédiaire	B
B307	B307			Magasin d'articles de sports et de loisirs	intermédiaire	B
BR02	B103	B309		Droguerie, quincaillerie, bricolage	intermédiaire	B
B311	B311			Horlogerie, bijouterie	intermédiaire	B
B313	B313			Magasin d'optique	intermédiaire	B
B315	B315			Magasin de matériel médical et orthopédique	intermédiaire	B
B316	B316			Station service	intermédiaire	B
CR01	C101	C102		Ecole maternelle	intermédiaire	C
C201	C201			Collège	intermédiaire	C
D231	D231			Sage-femme	intermédiaire	D
D235	D235			Orthophoniste	intermédiaire	D
D237	D237			Pédicure, podologue	intermédiaire	D
D243	D243			Psychologue	intermédiaire	D
D302	D302			Laboratoire d'analyses et de biologie médicale	intermédiaire	D
D303	D303			Ambulance	intermédiaire	D
D401	D401			Personnes âgées : hébergement	intermédiaire	D
D403	D403			Personnes âgées : services d'aide	intermédiaire	D
D502	D502			Etablissement d'accueil du jeune enfant	intermédiaire	D
FR02	F112	F114	F120	Salle de sport spécialisée	intermédiaire	F
F101	F101			Bassin de natation	intermédiaire	F
F107	F107			Athlétisme	intermédiaire	F
F117	F117			Roller, skate, vélo bicross ou freestyle	intermédiaire	F
A122	A122			Pôle emploi : réseau de proximité	supérieure	A
A303	A303			Location d'automobiles et d'utilitaires légers	supérieure	A
A503	A503			Agence de travail temporaire	supérieure	A
B101	B101			Hypermarché	supérieure	B
B205	B205			Produits surgelés	supérieure	B
B206	B206			Poissonnerie	supérieure	B
B308	B308			Magasin de revêtements murs et sols	supérieure	B
B310	B310			Parfumerie	supérieure	B
CR03	C301	C304		Lycée d'enseignement général et/ou technologique	supérieure	C
CR04	C302	C305		Lycée d'enseignement professionnel	supérieure	C

C402	C402			Formation santé	supérieure	C
C601	C601			Centre de formation d'apprentis (hors agriculture)	supérieure	C
D101	D101			Etablissement de santé de court séjour	supérieure	D
D102	D102			Etablissement de santé de moyen séjour	supérieure	D
D103	D103			Etablissement de santé de long séjour	supérieure	D
D104	D104			Etablissement psychiatrique	supérieure	D
D106	D106			Urgences	supérieure	D
D108	D108			Centre de santé	supérieure	D
D109	D109			Structures psychiatriques en ambulatoire	supérieure	D
D111	D111			Dialyse	supérieure	D
D202	D202			Spécialiste en cardiologie	supérieure	D
D203	D203			Spécialiste en dermatologie et vénéréologie	supérieure	D
DR01	D204	D205		Spécialiste en gynécologie	supérieure	D
D206	D206			Spécialiste en gastro-entérologie, hépatologie	supérieure	D
D207	D207			Spécialiste en psychiatrie	supérieure	D
D208	D208			Spécialiste en ophtalmologie	supérieure	D
D209	D209			Spécialiste en oto-rhino-laryngologie	supérieure	D
D210	D210			Spécialiste en pédiatrie	supérieure	D
D211	D211			Spécialiste en pneumologie	supérieure	D
D212	D212			Spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale	supérieure	D
D236	D236			Orthoptiste	supérieure	D
D238	D238			Audio prothésiste	supérieure	D
D240	D240			Psychomotricien	supérieure	D
D242	D242			Diététicien	supérieure	D
D402	D402			Personnes âgées : soins à domicile	supérieure	D
D601	D601			Enfants handicapés : hébergement	supérieure	D
D602	D602			Enfants handicapés : services à domicile ou ambulatoire	supérieure	D
D603	D603			Adultes handicapés : hébergement	supérieure	D
D604	D604			Adultes handicapés : services d'aide	supérieure	D
D605	D605			Travail protégé	supérieure	D
D606	D606			Adultes handicapés : services de soins à domicile	supérieure	D
D701	D701			Aide sociale à l'enfance : hébergement	supérieure	D
ER01	E103	E106		Gare	supérieure	E
F109	F109			Parcours sportif/santé	supérieure	F
F302	F302			Théâtre	supérieure	F
F303	F303			Cinéma	supérieure	F
F304	F304			Musée	supérieure	F

ANNEXE 4 : Cartes mentales

4.1 : Blain



ANNEXE 4 : Cartes mentales

4.2 : Nort-Sur-Erdre



Communauté de
commune
Châteaubriant-Derval







Le Gâvre

Blain

Bouvron

La Chevallerais

ANNEXE 4 : Cartes mentales

4.4 : Pornic



ANNEXE 4 : Cartes mentales

4.5 : Loire Atlantique

