



Entretien avec Dominique Royoux, délégué général d'Aire 198, le réseau des agglomérations du Poitou-Charentes.

Entretien Jean-Luc Terradillos

Photos Claude Pauquet Dessin Juhyun Choi

Aire 198 Autonomes en réseau



Le 4 septembre 1989, sur le bateau France 1 dans le vieux port des chalutiers de La Rochelle, les maires des quatre villes chefs-lieux du Poitou-Charentes signaient la création de l'association Aire 198 afin de constituer une alliance et de peser sur les décisions nationales et régionales en matière d'aménagement du territoire.

Il y a vingt ans, trois défis étaient assignés à Aire 198 : défi économique, en cherchant à transformer en atout ce qui était source de concurrence ; défi urbain-rural, pour une meilleure relation entre les grandes villes et l'espace rural ; défi à l'aménagement du territoire, en tissant des liens et en favorisant des complémentarités qui permettent l'émergence d'une « métropole multicéphale ».

Dominique Royoux, directeur du service prospective et coopérations territoriales de l'agglomération de Poitiers, et délégué général d'Aire 198, était aux côtés des fondateurs.

L'Actualité. – Les trois défis des fondateurs sont-ils toujours d'actualité ?

Dominique Royoux. – Ces trois défis ont évolué mais ils sont toujours d'actualité. Certains ont changé de nature ou se sont affaiblis, d'autres se sont confirmés.

Le défi de la liaison urbain-rural consistait à faire entendre la voix des villes dans le contrat de plan État-Région. La contractualisation était encore quelque chose de neuf en France puisqu'elle a été inventée en 1984 par Michel Rocard, alors secrétaire d'État au Plan. Le risque était de concevoir des logiques de

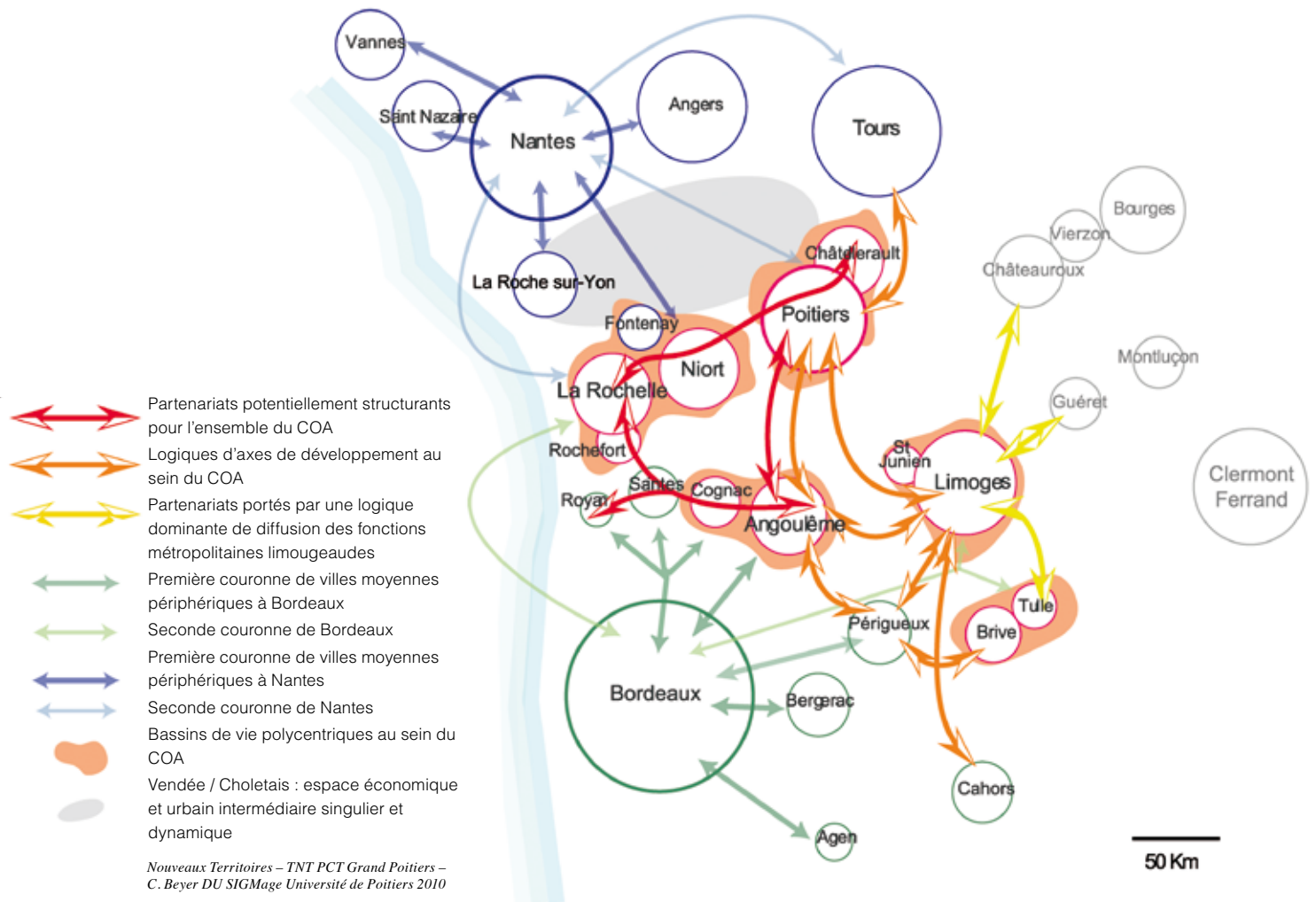
financement de grands équipements entre l'État et les Régions – qui, à cette époque, avaient besoin de se consolider – en passant par dessus les villes. L'objectif était donc de se poser, à côté de la Région, en interlocuteur institutionnel. Objectif largement atteint. C'est ce qui fait l'originalité d'Aire 198, et parfois sa limite : sans être une institution, elle en joue le rôle puisqu'elle est considérée comme la septième institution qui compte, après l'État, la Région et les quatre Départements. Désormais, plus aucun des grands projets d'aménagement n'est évoqué sans l'avis des maires ou présidents d'agglomération.

L'autre volet de ce défi visait à inciter les agglomérations à penser une autre façon de s'organiser avec leurs périphéries. En effet, le recensement de 1982 avait mis en évidence, notamment en Poitou-Charentes, la montée en force des communes périphériques. Cet objectif urbain-rural était donc une interpellation de l'État et de la Région mais aussi une auto-interpellation des agglomérations, une incitation à travailler autrement. Ce fut très long à venir. C'est dans les années 2000, avec les Scot (schémas de cohérence territoriale) que l'on commence vraiment à construire des politiques partagées entre les villes centres et les périphéries. De ce point de vue, le milieu rural avance très vite en cherchant à mettre en place des circuits courts, et ainsi à développer une nouvelle relation entre producteurs et consommateurs.

Demain, le défi urbain-rural passera par trois grands chantiers : les circuits courts ; les déplacements collectifs (on ne peut plus laisser à l'écart des transports collectifs une population jeune et familiale qui vit en périphérie) ; l'offre de services, notamment l'offre de santé de première nécessité qui doit être moins dépendante des villes centres.

De gauche à droite et de haut en bas : Niort, bd de l'Atlantique ; Angoulême, Champ de Mars ; La Rochelle, Lagord ; Niort, rue Laurent Bonnevay ; Poitiers, Saint-Eloi ; Angoulême, rocade nord.

LES LOGIQUES TERRITORIALES AU SEIN DU CENTRE-OUEST ATLANTIQUE



Qu'en est-il du défi à l'aménagement du territoire ?

C'est devenu l'objectif principal : constituer un réseau d'offres de services. En 2010, notre étude sur la complémentarité des fonctions métropolitaines dans le Centre-Ouest atlantique confirme l'objectif annoncé en 1989 : entre Nantes, Bordeaux et l'Île-de-France, il n'y a pas d'autre façon de se développer qu'en réseaux complémentaires de services qualifiés. Poitiers, Niort, La Rochelle, Angoulême, Limoges et peut-être Tours ne seront jamais des métropoles complètes de services qualifiés. Donc il faut travailler intelligemment. Le contexte le permet car les agglomérations sont sensiblement du même poids. Cette configuration urbaine si particulière est donc favorable. C'est sans doute pourquoi Aire 198 reste l'un des derniers réseaux de villes en activité.

L'offre de santé de haut niveau et les services d'appui à l'innovation sont les deux grandes thématiques à travailler. On ne peut le faire qu'en réseau pour être

efficace, sinon on accepte d'être dépendants de l'Île-de-France, de Nantes ou Bordeaux. On a des raisons de vouloir être autonomes mais pas seuls. Autonomes en réseau, telle pourrait être la devise d'Aire 198 depuis vingt ans.

Et le défi économique ?

L'objectif du développement économique reste d'actualité même s'il n'est pas facile à mettre en œuvre. C'est la complémentarité des filières. On peut dire que les partenaires du secteur numérique de Poitiers-Châtelleraut connaissent mieux ceux du design nautique de La Rochelle, qui eux-mêmes connaissent mieux les partenaires du club image d'Angoulême, et que tout le monde a besoin de l'expertise juridique de prévention de Niort avec le Centre européen de prévention des risques.

Cette façon de s'organiser en réseau, de faire partager les ressources communes, s'est aussi affirmée dans le domaine culturel. Ainsi, Aire 198 a porté la constitution de l'École supérieure d'arts de Poitiers-Angoulême, et lancé des résidences d'artistes dans des quartiers en difficulté avec le festival Musiques métisses.

Donc si l'objectif a évolué, il est toujours sous-tendu par la recherche du meilleur compromis : développer les services qualifiés tout en offrant un cadre de vie non dégradé et convivial.

Qu'est-ce qui a changé dans votre carte des logiques territoriales du Centre-Ouest atlantique ?

Il y a trois nouveautés. Limoges est présente parce que la perspective de la LGV va la rapprocher de Poitiers.

Aire 198 est composée d'Emmanuelle Redien, chargée de mission et d'animation du réseau, de Nathalie Moreau, secrétaire, et, à titre bénévole, de Dominique Royoux, délégué général.
www.aire198.org

C'est un pôle industriel important pour les matériaux composites céramiques et pour l'électroménager avec Legrand. D'autre part, le réseau des agglomérations fonctionnera bien si d'autres réseaux fonctionnent bien : Angoulême-Cognac, La Rochelle-Rochefort, Poitiers-Châtelleraut, etc. Une mobilité professionnelle et résidentielle est en train de s'y développer. Il faut l'intégrer. Par exemple, il est fort possible que dans vingt ans La Rochelle et Niort seront beaucoup plus intégrées en termes de transports en commun.

Enfin, il y a l'adossement éventuel à Nantes et à Bordeaux. C'est une piste de réflexion. Nantes veut rejoindre Bordeaux via la LGV Sud Europe Atlantique et s'intéresse de fait au rapprochement avec les villes du Poitou-Charentes. Bordeaux, qui sera à 35 mn d'Angoulême, pourrait avoir intérêt à maîtriser une deuxième couronne. Si beaucoup de salariés de

Bordeaux venaient habiter Angoulême pour des raisons foncières, cela risquerait de poser des problèmes aux entreprises, d'absentéisme par exemple. Il y aurait donc intérêt à instaurer des complémentarités de services.

Comment émergent les idées ?

Nous avons constitué des groupes de techniciens – des chefs de service et des chargés d'études des agglomérations – qui s'échangent des bonnes pratiques. Par exemple, de multiples rencontres ont eu lieu sur les Plie (plans locaux d'insertion par l'économie), les politiques de solidarité urbaine, les politiques d'habitat. Cela a parfois donné des outils importants, tel l'Établissement public foncier.

Les principales politiques publiques sont passées au crible d'Aire 198. C'est vraiment un lieu de débat et d'échanges, à la fois pratiques et intellectuels. ■

Aire signifie
Aménagement du
territoire Initiatives
locales et régionales
Recherche sur l'Espace
en Poitou-Charentes.
198 est la somme des
quatre départements :
16 + 17 + 79 + 86

Le niveau de vie prime sur la compétition

Olivier Bouba-Olga est maître de conférences à la faculté de sciences économiques de l'Université de Poitiers et chargé d'enseignement à Sciences Po Paris. Il est aussi chercheur au Centre de recherche en intégration économique et financière (Crief).

L'Actualité. – Entre l'Aquitaine de Bordeaux et les Pays de la Loire de Nantes, Poitou-Charentes n'est-elle pas handicapée par l'absence d'une métropole ?

Olivier Bouba-Olga. – Les gens sont obsédés par la grande taille des entreprises, des régions, des universités et aussi des villes. L'idée reste ancrée qu'il faut être grand pour pouvoir s'aligner dans la compétition mondiale. Mais cette idée est contestée. L'absence de métropole n'est pas nécessairement handicapante. Évidem-

ment, certains investisseurs ne viendront jamais mais l'absence de métropole évite aussi la congestion des transports, la pollution, certains problèmes sociaux.

De toute façon, c'est injouable de créer une métropole sur un claquement de doigt. Poitou-Charentes est une petite région, que ce soit en termes économiques, de population, de recherche, etc. Mais ce qui compte, c'est le niveau de vie. Si en Poitou-Charentes le revenu par habitant est inférieur à la moyenne nationale, il convient de préciser que les inégalités sont également moins fortes qu'ailleurs. C'est un critère important. Il faut hiérarchiser les priorités : viser un niveau de vie élevé avec le moins d'inégalités possible plutôt que le rayonnement mondial.

Un réseau de villes peut-il soutenir le développement économique régional ?

Economiquement, aucune région n'est forte dans tous les domaines. Pour l'analyser, il faut donc repérer les secteurs-clés qui pèsent en terme d'emploi et plus particulièrement ceux qui pèsent plus sur un territoire qu'ailleurs, en Poitou-Charentes et en France. Ainsi, dans notre région, émergent la production de cognac, la construction de bateaux de plaisance (La Rochelle), les moteurs et les génératrices de Leroy Somer (Angoulême), le secteur de l'assurance et dommage à Niort, les centres d'appel du Futuroscope. D'une manière plus diffuse apparaissent aussi la production de viande de volaille des Deux-Sèvres et la fabrication d'équipements d'aide à la navigation à Poitiers et

Châtelleraut. L'agriculture et le tourisme sont également essentiels.

L'enjeu, pour le développement de ces secteurs, est de voir à quelles dynamiques ils sont soumis et de se demander comment les valoriser. Or, au vu de leur ancrage dans leurs territoires respectifs, je ne vois pas de complémentarités évidentes justifiant l'action du réseau de villes sauf peut-être sur des secteurs comme le tourisme.

La stratégie de mise en réseaux est bonne mais elle doit s'appuyer sur de l'existant. Par exemple, les universités se sont retrouvées, un peu forcées, dans un réseau PRES (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur) regroupant Limousin et Poitou-Charentes alors que Poitiers et La Rochelle entretiennent très peu de liens entre elles, tout en ayant des relations privilégiées la première avec Tours et la seconde avec Nantes. Stratégiquement, l'Université de Poitiers a plutôt intérêt à approfondir ses liens déjà forts et enrichissants avec Tours. Ce qui ne veut pas dire que Poitiers et La Rochelle ne gagneront pas à développer leurs relations et à mieux se coordonner.

Enfin, on pense qu'il y a un territoire pertinent pour tous les domaines. Selon moi, certains territoires sont pertinents pour des problématiques particulières et ne le sont plus pour d'autres. Il faut donc arrêter de chercher le zonage idéal et créer plutôt des réseaux à géométrie variable. Mais ceci suppose d'une part des analyses fines pour les repérer et d'autre part des efforts de coordination importants entre les collectivités impliquées...

Recueilli par Anh-Gaëlle Truong

La zone commerciale de Chasseneuil-du-Poitou.



Marc Deneyer