
CHAPITRE 8

Les régions qui réussissent... que nous apprennent-elles ?

Les tendances analysées dans les chapitres précédents laissent prévoir un déclin continu de la population et de l'emploi dans les régions périphériques ou éloignées. Ces tendances générales, liées à divers facteurs, laissent place à des exceptions. Durant nos travaux sur le Canada et le nord de l'Europe, nous avons en effet constaté que quatre régions correspondant aux critères retenus pour définir les régions périphériques étaient parvenues à restructurer leur économie et à bénéficier d'une croissance de leur emploi : Tromsø, en Norvège, Oulu, en Finlande, Inverness, en Écosse, et Moncton, au Nouveau-Brunswick ¹.

Dans ce chapitre, nous allons présenter ces régions et relever les facteurs de leur réussite. Notons d'emblée qu'il s'agit dans tous les cas de régions urbaines de plus de 50 000 habitants. Nous verrons aussi que leur développement est lié à leur rôle de place centrale desservant un hinterland assez important, et à des caractéristiques spécifiques à chacune.

8.1 Tromsø, Norvège

Tromsø est une ville du nord de la Norvège située à environ 1300 kilomètres au nord d'Oslo, sur le 70^e parallèle ². Sa position, bien au-dessus du cercle polaire arctique, est compensée par sa localisation côtière et par les effets du Gulf Stream, encore sensibles à cette hauteur : au Canada, le froid permettrait difficilement de s'établir à pareille latitude.

La ville est le principal centre administratif et économique de la région nord du pays, qui comprend les comtés de Finnmark, Nordland et Troms. Cet hinterland tout en étalement, qui se prolonge

ge sur environ 500 kilomètres au nord-est et au sud-ouest, compte 464 000 habitants (tableau 8.1). Entre 1970 et 2000, la ville même de Tromsø a enregistré une forte croissance démographique, passant de 39 000 à 59 000 habitants, tandis que son hinterland subissait un déclin, passant de 417 000 à 405 000 habitants; la chute s'est en fait amorcée après le sommet atteint en 1980 (422 086 habitants). Il y a donc eu, de l'hinterland à la ville, un transfert de population lié aux effets du processus de métropolisation d'une place centrale locale.

Tableau 8.1 — Population de Tromsø et du nord de la Norvège, 1970-2000

	1970	1980	1990	2000
Tromsø	38 791	46 404	51 218	59 154
Nord de la Norvège (sans Tromsø)	417 330	422 086	409 000	405 174
Tromsø, en % de la région nord	8,5 %	9,9 %	11,1 %	12,7 %
Tromsø, en % de la Norvège	1,0 %	1,1 %	1,2 %	1,3 %
Région nord, en % de la Norvège	11,8 %	11,1 %	10,8 %	10,2 %

Source : Isaksen, 2001.

Dans quel contexte se situe cette évolution ? Jusque dans les années 1960, le nord de la Norvège a connu une croissance plus forte que l'ensemble du pays. Il a ensuite continué de croître dans son ensemble jusqu'en 1980, puis stagné jusqu'en 2000; pendant tout ce temps, sa part de la population norvégienne a diminué. L'un des facteurs de ce recul est le faible impact de l'activité pétrolière norvégienne dans la région : en 2000, ce secteur employait près de 74 000 Norvégiens, mais seulement 400 vivaient dans le nord.

Le développement de Tromsø n'a rien de commun avec celui de la région. La croissance de l'enseignement supérieur et de la recherche est souvent citée pour expliquer l'écart : la ville est de loin le centre le plus important du nord de la Norvège dans ce domaine. Le mouvement s'est enclenché en 1972, lorsque l'université a ouvert ses portes, avec 420 étudiants. Elle en compte maintenant 6500. Le personnel scientifique constitue la moitié de ses 1500 employés. L'hôpital (3500 employés) dessert tout le nord du pays. Le collège (équivalent d'un cégep ou d'un collège communautaire) accueille 2200 étudiants et emploie 300 personnes. Ces institutions se sont développées parallèlement à l'université au cours des trente dernières années.

Une communauté scientifique relativement nombreuse s'est également formée; ses quatre principaux champs de recherche sont la médecine; les pêches et l'aquiculture; les télécommunications, l'espace, la géophysique; et l'histoire et la culture lapones.

L'impact de ces activités n'est pas négligeable : l'université représente 10 % de l'emploi de Tromsø et les étudiants 17 % de sa population. Leur effet multiplicateur direct est important. En outre, les diplômés sont recrutés par les entreprises locales, dont certaines ont aussi conclu des partenariats avec l'université. Cependant, le nombre total d'emplois liés à ces initiatives privées reste limité (quelques centaines).

Tromsø est en somme le centre de services du nord de la Norvège, et son emploi dépend fortement du secteur public. Cette fonction a cependant permis le développement de quelques entreprises privées.

8.2 Oulu, Finlande

Oulu est une ville d'environ 100 000 habitants située sur la mer Baltique, à quelque 600 kilomètres au nord d'Helsinki³. Depuis 1987, comme le reste de la Finlande, elle est soumise à une forte récession (tableau 8.2), encore aggravée par les changements politiques qui ont marqué l'ex-URSS et bouleversé les marchés et les échanges commerciaux de la région. Si Oulu a connu une vigoureuse reprise dans la deuxième moitié des années 1990, son hinterland (le reste de sa province) n'a enregistré à peu près aucune croissance de l'emploi depuis le plus fort de la récession, en 1993. À défaut de données sur l'évolution démographique à long terme de la région, on peut signaler qu'en 1996, tandis qu'Oulu s'accroissait de 1400 habitants, le nord de la Finlande dans son ensemble en perdait 3700⁴. Ce portrait rappelle celui qui a été dressé pour Tromsø : la population de l'hinterland se presse vers la ville.

Ville portuaire fondée en 1531, Oulu est depuis toujours un important point d'entrée vers les vastes contrées du nord de la Finlande, l'Arctique et la mer de Barents. Cette région nordique compte 458 000 habitants⁵ (outre ceux d'Oulu), soit une population similaire à celle de l'hinterland de Tromsø. Le port d'Oulu est toujours actif, et la ville conserve un rôle important pour l'expédition des ressources issues de l'hinterland.

Les conditions préalables au développement récent d'Oulu ont été mises en place en 1958, par l'ouverture de l'université. Avec ses 13 000 étudiants et ses 3000 employés, celle-ci est un élément important de la structure économique de la ville, où son poids relatif est similaire à celui de l'université de Tromsø pour cette ville. Oulu est aussi dotée d'un grand hôpital.

Tableau 8.2 — Emploi total à Oulu, dans le reste de l'agglomération et dans le reste de la province, 1987-1999 (1987 = 100)

	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Oulu	100	107	100	86	93	105	112
Reste de l'agglomération	100	106	97	90	96	100	111
Reste de la province	100	103	93	82	83	87	89

Source : Kangasharju, 2001.

Le département de génie électrique de l'université, fortement spécialisé dans la recherche en électronique, a joué un grand rôle dans le développement d'Oulu. Le parc scientifique, implanté en 1982, a créé un milieu propice aux collaborations entre milieux d'affaires et institutions publiques. Mais l'élément principal et le plus frappant de l'économie d'Oulu est sans doute la présence de Nokia. Cette société, formée à l'origine (en 1865) d'une papeterie, a progressivement englobé les activités du caoutchouc, des produits chimiques et du câblage, puis la production de téléphones portables et d'équipement de communication ultra-sophistiqué. Nokia possède une importante usine à Oulu. Une grappe d'entreprises de l'électronique et des communications s'est constituée autour de cette usine et de l'université, et l'un des principaux problèmes d'Oulu est la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans ces domaines. Ces activités ont également suscité des difficultés pour l'université et les collèges de la ville, car les membres du corps enseignant sont attirés par les salaires alléchants du secteur privé.

Oulu paraît avoir réussi à créer un secteur privé dynamique parallèlement à son secteur des services publics et à ses activités plus traditionnelles dans le domaine des transports et le secteur primaire. Toutefois, son expérience ne permet pas de tirer de règles applicables à plus grande échelle. Le ministère finlandais des Affaires régionales et municipales admet lui-même que « ce qui a fonctionné à Oulu ne marchera pas forcément ailleurs; autrement dit, le modèle

qui a fait la réussite d'Oulu ne saurait être le "modèle finlandais" »⁶. La décision de localisation d'une grande entreprise internationale est devenue la pierre angulaire du succès d'Oulu dans la nouvelle économie. Si cette décision a de toute évidence été liée à la présence d'un marché du travail important, d'une université dynamique et de certaines institutions, il est difficile d'affirmer que ces facteurs entraînent *nécessairement* la croissance du secteur privé. Des conditions similaires n'ont pas permis à Tromsø de devenir autre chose qu'une place centrale desservant les régions qui l'entourent et dont l'emploi dépend du secteur public.

8.3 Inverness, Écosse

Inverness est située dans le nord de l'Écosse, à environ 200 kilomètres (trois heures de route) au nord de Glasgow⁷. Environ les trois quarts des cinq millions d'habitants de l'Écosse vivent dans la portion de territoire qui s'étend entre Glasgow et Édimbourg. À partir d'Inverness, il suffit donc de trois heures pour gagner une agglomération importante, et d'une heure et demie pour atteindre Aberdeen, ville de plus de 220 000 habitants.

Ces chiffres font immédiatement ressortir une différence qualitative entre l'Écosse d'une part, et d'autre part le Canada et les pays scandinaves, où « périphérique » est synonyme de grandes distances et de populations dispersées. Non seulement Inverness n'est pas particulièrement « éloignée », mais elle est au cœur d'une région assez densément peuplée⁸. Elle compte 76 000 habitants et son hinterland, qui correspond grossièrement à tout le nord de l'Écosse, plus de 220 000 (tableau 8.3). Cette population, moins nombreuse que celle de l'hinterland d'Oulu et de Tromsø, est cependant distribuée sur un territoire beaucoup plus limité. Sauf les îles Shetland, aucun point de l'hinterland n'est à plus de 200 kilomètres d'Inverness.

Inverness a connu une assez forte croissance entre 1991 et 1998 (3,9 %), de même que son hinterland immédiat (2,5 %). Un processus de métropolisation se dessine donc, dans la mesure où la ville progresse plus que ses alentours. En tenant compte des parties plus éloignées du nord-ouest du pays, on reconnaît un portrait familier : les régions plus lointaines perdent des habitants tandis qu'Inverness et les régions avoisinantes en acquièrent.

La ville d'Inverness est le centre administratif des Highlands, dont l'emploi provient à 29 % du secteur public. Le tourisme occupe une place importante dans la région. À la différence des nom-

breuses villes périphériques qui espèrent développer cette industrie (voir le chapitre 4), Inverness est au cœur d'une région qui constitue depuis longtemps une puissante attraction touristique. Le tourisme (y compris le volet commerce de détail) fournit 27 % de l'emploi des Highlands. Inverness elle-même n'est pas dénuée d'intérêt, mais son rôle consiste surtout à rediriger les touristes vers les Highlands. Aucune des régions périphériques où nous avons séjourné n'a une densité de population équivalente alliée à une quantité comparable d'attraits naturels et culturels.

Tableau 8.3 — Population d'Inverness et de son hinterland, 1991 et 1998

	1991	1998	Différence
Inverness et Nairn ^a	73 090	75 940	+ 2 111
Hinterland immédiat ^b	113 348	116 211	+ 2 863
Reste du nord-ouest de l'Écosse ^c	111 380	109 210	- 2 170

Source : Highlands and Islands Enterprise (1999), Economic Update, novembre 1999.

- La ville d'Inverness compte environ 50 000 habitants. La région d'Inverness et Nairn s'étend au-delà de ses limites.
- Soit Moray, Badenoch et Strathspey, Ross et Cromarty, Skye et Lochalsh, Lochaber. Toutes ces régions sont limitrophes d'Inverness et Nairn; la plus grande partie de leur population est à moins d'une heure et demie d'Inverness.
- Soit Caithness et Sutherland, Western Isles, Orkney, Shetland. Inverness est la ville de plus de 20 000 habitants la plus proche de ces régions. Si la distance n'est pas considérable (sauf pour Shetland : 350 kilomètres), le voyage peut être long, à cause des traversées et de la mauvaise qualité des routes.

La croissance démographique d'Inverness et des environs résulte avant tout de la migration. Les arrivants sont essentiellement d'anciens habitants venus y prendre leur retraite et, en nombre croissant, des gens séduits par le mode de vie qu'ils peuvent y adopter.

Le succès d'Inverness est donc attribuable à deux facteurs. D'abord, elle est située dans une région qui présente une rare concentration d'attraits exceptionnels. À cet égard, elle est à des lieues des régions périphériques scandinaves et canadiennes ⁹. Deuxièmement, les mots « éloigné » et « périphérique » ne renvoient pas en Écosse à la même échelle que dans les autres pays étudiés. Inverness est relativement proche des grandes agglomérations. C'est pourquoi elle a réussi à se donner une industrie touristique vigoureuse et à attirer les retraités et des professionnels libres d'attaches.

Il ne faut cependant pas oublier que son rôle de place centrale desservant le nord de l'Écosse et les emplois du secteur public qui découlent de cette fonction forment encore l'épine dorsale de son économie. De plus, en Écosse comme ailleurs, les régions les plus éloignées sont en déclin. Malgré les différences que nous venons de souligner, ce pays est donc soumis aux mêmes tendances que le Canada, la Norvège et la Finlande.

8.4 Moncton, Nouveau-Brunswick

Parmi les régions périphériques canadiennes étudiées dans ce rapport, Moncton et les comtés avoisinants constituent probablement la plus choyée par le succès¹⁰. On peut aussi à juste titre considérer Moncton comme le fleuron des quatre exemples de réussite économique présentés dans ce chapitre, car elle seule ne dépend pas d'abord et avant tout de l'emploi du secteur public. Comme place centrale, elle se distingue également des trois autres par l'étendue limitée de son hinterland, faisant partie au contraire, au sein des Maritimes, d'un réseau urbain assez dense. Les villes de ce réseau — Fredericton, Saint-Jean, Charlottetown, Truro, Halifax — sont à moins de trois heures de route de Moncton (voir le chapitre 6).

Moncton n'est donc pas avantagée par sa localisation du fait qu'elle est le seul centre de services d'un vaste hinterland (bien qu'elle joue ce rôle pour la partie acadienne du Nouveau-Brunswick, située sur la côte est), mais parce qu'elle bénéficie d'une position centrale *au sein* de ce système urbain.

Le tableau 8.4 présente l'évolution de l'emploi dans l'AR de Moncton et les régions rurales qui l'entourent, y compris les parties des comtés de Kent et de Westmorland extérieures à l'AR. On ne peut attribuer un vaste hinterland à Moncton comme aux trois villes nordiques présentées plus haut, car au-delà de ces comtés d'autres régions urbaines exercent leur influence. La région environnante plus lointaine comprend ainsi des zones rurales adjacentes à Saint-Jean, Fredericton et Truro.

Pendant 25 ans, Moncton a joui d'une croissance constante, passant de 85 000 habitants en 1971 à 111 000 en 1996. Les régions rurales voisines ont suivi le mouvement, mais en progressant moins vite que la ville à partir des années 1980. Si on tient compte des zones rurales plus éloignées, on constate que la plus grande partie du territoire rural du sud du Nouveau-Brunswick a bénéficié d'une

augmentation rapide de sa population jusqu'en 1991. Par la suite, la croissance a marqué le pas dans les zones rurales mais s'est poursuivie à vive allure dans l'AR.

Tableau 8.4 — Évolution de l'emploi à Moncton et dans les régions rurales qui l'entourent, 1971-1996 (1971 = 100)

	1971	1981	1991	1996
AR de Moncton	100	114	123	130
Régions rurales voisines ^a	100	116	119	121
Régions rurales plus lointaines ^b	100	116	131	133

Source : Desjardins (2001) et données INRS-UCS.

- a. Comté de Kent et partie rurale du comté de Westmorland.
- b. Zones rurales adjacentes aux comtés de Kent et de Westmorland (partie rurale des comtés de Charlotte, Queens, Northumberland et Cumberland).

Des tendances similaires ont été observées dans les trois villes nordiques. Nous avons pour Oulu et Inverness des données sur les années 1990 qui témoignent d'un processus de métropolisation au cours de cette période. À Tromsø, l'écart est apparu entre 1980 et 1990 : l'hinterland a commencé à perdre des habitants tandis que Tromsø continuait sur sa lancée. Dans la région de Moncton, c'est entre 1991 et 1996 que la stagnation a frappé les régions rurales du périmètre étudié, l'AR croissant toujours rapidement.

La région de Moncton a une économie diversifiée. On y trouve plusieurs entreprises dans l'alimentation, l'imprimerie et le travail des métaux. Le secteur du transport fournit près de 7 % de l'emploi. Depuis peu, une grappe de centres d'appel s'y est développée, grâce aux efforts du gouvernement pour attirer cette industrie, mais aussi à la présence d'une main-d'œuvre nombreuse, instruite et bilingue. Enfin, sans être une place centrale au même titre que les trois autres villes, Moncton compte, nous l'avons vu au chapitre 6, un certain nombre d'institutions publiques, en particulier deux grands hôpitaux (4000 emplois) et deux universités (2000 emplois).

Le succès de Moncton paraît donc reposer sur trois facteurs. Elle est favorisée par sa situation au centre géographique d'un système urbain relativement important et au carrefour du réseau routier et ferroviaire qui dessert l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve : tout le fret provenant de ces provinces doit passer par Moncton, de même que celui qui vient de l'ouest à destination du port de Halifax.

Deuxièmement, sans exercer sa fonction de place centrale en tant que seule grande ville au milieu d'un vaste hinterland, Moncton est le centre culturel et de services de la communauté acadienne du Nouveau-Brunswick, rôle symbolisé par son université de langue française. Cette particularité culturelle semble avoir été pour elle un atout.

Troisièmement, Moncton a gardé une économie diversifiée, ne dépendant trop fortement d'aucun secteur d'activité. Ce facteur est en partie relié aux deux premiers.

8.5 Que nous apprend la réussite de ces régions ?

Les régions dont nous avons décrit la réussite ont un certain nombre de facteurs en commun. Toutes sont des agglomérations de plus de 50 000 habitants et toutes jouent le rôle de place centrale.

Dans tous les cas, leur hinterland a connu durant les années 1990 une croissance plus lente que l'agglomération ou subi une décroissance. En d'autres termes, même dans les régions périphériques, l'urbanisation suit son cours. À l'échelle nationale, ce sont les régions métropolitaines et le périmètre proche qui croissent le plus vite. En région, les principales zones urbaines gagnent du terrain par rapport aux régions plus rurales et aux agglomérations moins peuplées.

Parmi les quatre villes étudiées dans ce chapitre, les deux qui enregistrent la meilleure performance — Oulu et Moncton — occupent dans les réseaux de transport une position stratégique qui leur a permis de conserver un secteur du transport dynamique. Même si cela n'est pas la conséquence de leur situation avantageuse, il convient de noter que ces deux villes ont aussi une économie diversifiée. Une certaine proportion de leur emploi provient du secteur public, mais leur activité manufacturière et leur secteur des services sont diversifiés.

Les deux plus petites villes — Inverness et Tromsø — doivent une partie de leur réussite au tourisme. Mais chacune est avant tout le centre de services d'un hinterland relativement prospère. En Norvège, cette richesse n'est pas seulement attribuable à l'activité économique de l'hinterland; elle dépend aussi de politiques de redistribution qui assurent à la population un niveau de bien-être minimal. Dans le cas d'Inverness, le très grand potentiel touristique des Highlands et la proximité *relative* des grandes agglomérations

ont contribué au retour d'anciens émigrants dans les régions voisines de la ville.

Importance de la géographie et des effets d'agglomération

Ce résumé fait clairement ressortir les deux points à retenir de l'analyse : la géographie a de l'importance, et les plus grandes villes ont de meilleures chances de réussite que les régions rurales peu densément peuplées. Ces propositions n'ont rien de révolutionnaire; chacune a été étayée dans le rapport, et à bien des égards elles relèvent du sens commun : les possibilités de développement sont meilleures pour une grande ville bien située que pour une région mal localisée dont la population est rare et dispersée.

Ces commentaires mettent en évidence un aspect particulier des conclusions plus générales énoncées plus haut : une localisation est favorable si elle donne accès aux marchés et à la main-d'œuvre. À l'échelle d'un pays, les régions « bien situées » sont les régions métropolitaines et leurs environs. En périphérie, les « meilleures localisations » répondent aux mêmes critères.

Les politiques des gouvernements : importantes, mais non déterminantes

Dans la réussite des quatre villes présentées au cours de ce chapitre, les politiques des gouvernements ont joué un rôle important, mais non déterminant. L'implantation d'hôpitaux et d'universités, le soutien actif apporté aux entreprises locales, la mise en marché dynamique des attraits touristiques (à Inverness en particulier) ont compté. Mais ces interventions se sont appuyées sur les avantages inscrits dans la géographie et les effets d'agglomération : elles ne les ont pas créés.

Autrement dit, en présence de conditions favorables — une place centrale, un bon réseau de transport, une ville de taille suffisante —, les politiques peuvent améliorer les chances de réussite d'une région. En 1972, le gouvernement norvégien a ouvert l'université de Tromsø sans écouter les sceptiques, et l'université s'est développée en dépit de son éloignement. Mais le choix de Tromsø n'était pas dû au hasard : c'était la principale ville du nord du pays, sa place centrale. En renforçant la position de Tromsø, le gouverne-

ment l'a gardée vivante malgré le déclin des régions environnantes. Mais il n'a pas empêché ce dernier, ni transformé en profondeur la répartition spatiale de l'activité dans la région nord. Il a simplement renforcé et soutenu ce qui existait déjà. C'est dans ce sens que nous affirmons que les politiques ont un effet marginal. Nous ne prétendons pas qu'elles n'ont pas d'importance. Nous disons seulement que leur succès dépend du discernement des décideurs : il faut savoir reconnaître et appuyer les tendances favorables, et ne pas essayer de renverser les tendances néfastes.

L'industrie touristique d'Inverness illustre également l'influence, importante mais non décisive, des politiques gouvernementales. Les Highlands sont une destination touristique depuis la fin du 18^e siècle, comme l'attestent les écrits de Johnson et de Boswell ¹¹ (du moins pour les classes aisées; mais les choses ont évolué depuis quelque temps). Aussi les politiques de mise en marché de l'Highlands and Islands Enterprise et ses efforts pour relever le niveau de l'industrie hôtelière locale s'appuient-ils sur une tradition solide et bien ancrée. En outre, les attraits des Highlands n'ont pas besoin d'être créés, il suffit de les mettre en valeur ou de les présenter de façon plus invitante : le potentiel touristique réside dans la région telle qu'elle est, et dans tout ce qu'évoque son nom : le whisky, Macbeth, les montagnes... Ici encore, les politiques fonctionnent parce qu'elles prennent appui sur des points forts.

Comme nous l'avons vu, Oulu et Moncton — deux fois plus peuplées qu'Inverness et Tromsø — ont aujourd'hui une économie relativement diversifiée. Les gouvernements y ont soutenu activement le développement des industries de l'électronique (dans le cas d'Oulu) et des centres d'appel (pour Moncton), et mis en place des incitatifs pour divers autres types d'entreprises. Il n'est pas moins vrai qu'au sein des régions périphériques ces deux villes constituent des agglomérations importantes et bien desservies par les réseaux de transport. On peut se demander si l'appui des gouvernements aurait produit les mêmes dividendes sans ces facteurs fondamentaux : la géographie et les effets d'agglomération.

Chemin de dépendance et histoire

Nous nous sommes attachés jusqu'ici à dégager les enseignements généraux qui peuvent être tirés de l'analyse du succès de certaines régions. Il convient également de souligner que les villes tirent avantage de facteurs qui leur sont propres, étant liés à leur histoire,

aux spécificités de leur localisation (au-delà des aspects déjà abordés) et aux caractéristiques de la région où elles sont situées.

Oulu, fondée en 1531, est un port réputé. À bien des égards, on peut affirmer que le nord de la Finlande s'est développé autour d'elle. Le fait qu'elle demeure une place centrale importante et que les réseaux de transport y convergent n'a rien d'étonnant. Il serait difficile de recréer les mêmes avantages ailleurs, et une seule ville du nord de la Finlande peut en jouir.

Inverness est également une ville ancienne et bien établie. Son rôle de capitale des Highlands ne date pas d'aujourd'hui, et la région s'est développée autour d'elle¹². Comme nous l'avons vu, elle est particulièrement avantagée par les attraits touristiques et la réputation internationale de sa région. De plus, elle est efficacement reliée au corridor Glasgow-Édimbourg, de sorte que son éloignement est moins grand que celui de beaucoup d'autres régions étudiées. Cette accessibilité et ces puissants attraits ont suscité, de la part de certains anciens habitants d'Inverness, un mouvement de retour qui peut faire l'envie de bien des régions périphériques. Mais cette tournure des événements pourrait bien être attribuable à ces caractéristiques particulières plus qu'à une tendance générale à la migration de retour vers les régions éloignées.

Le cas de Moncton diffère des trois autres. Il s'agit non pas d'une agglomération desservant à elle seule un hinterland assez peuplé, mais d'une ville insérée dans un système urbain local. Son rôle (réel) de place centrale est relégué au second plan par sa situation au cœur des Maritimes, qui fait d'elle la plaque tournante des réseaux ferroviaires et routiers de la région. De plus, se trouvant dans une région périphérique assez densément peuplée, elle offre aux entreprises un marché local de taille appréciable, diversifié et relativement accessible. Au contraire, si les marchés potentiels d'Oulu et de Tromsø sont grands, leur accessibilité est faible, de sorte que dans chaque cas les entreprises locales doivent aller au-delà de la ville et de la région et viser des marchés plus importants. Mais les marchés immédiatement accessibles autour de Moncton — Fredericton, Saint-Jean, Charlottetown, Truro et Halifax — sont passablement concentrés. On peut croire que les effets d'agglomération ne s'exercent pas seulement à Moncton même, mais dans toute la région. Paradoxalement, Moncton peut avoir profité du branle-bas provoqué par la fermeture des ateliers du CN au début des années 1980 : cette crise, en mobilisant la population et la communauté d'affaires, aurait aidé la ville à prendre un nouveau départ.

Tromsø est la plus reculée des quatre villes. On a vu que ses principaux employeurs sont l'université et les hôpitaux. Ses paysages extraordinaires ont suscité une petite industrie du tourisme, que son éloignement ne permet guère de développer davantage. D'après les résultats de notre analyse, son avenir n'est pas aussi prometteur que celui des trois autres villes, car elle ne jouit pas au même degré des avantages les plus décisifs. Jusqu'ici, sa réussite est attribuable en partie à la migration en provenance de son hinterland, et en partie à la présence de certaines institutions publiques.

8.6 Conclusion

Nous avons constaté au cours de ce chapitre que certaines régions périphériques ont des atouts pour réussir et parviennent à les mettre en valeur. Nous avons identifié certains de ces atouts : effets d'agglomération, accessibilité, rôle de place centrale, attraits divers. Ils trouvent leur place dans l'analyse plus générale que nous avons consacrée, dans les chapitres précédents, à la dynamique spatiale des grandes tendances de l'économie et de la démographie.

Par conséquent, sans minimiser ces réussites, il convient de rappeler leur lien avec la ville et l'urbanisation. Un autre facteur paraît jouer un rôle déterminant : les régions qui prospèrent ne sont pas celles où personne n'a de raison de s'arrêter en chemin, ni celles qui sont aux confins du monde habité.

Finalement, les politiques des gouvernements ont joué un rôle important mais secondaire dans les réussites observées. Elles ne sont pas à l'origine de la formation des agglomérations, de l'accessibilité des régions ni des attraits dont elles sont dotées. Mais, lorsque ces atouts existent, elles peuvent contribuer à leur mise en valeur et au renforcement de l'économie des villes périphériques. C'est à la fois une bonne et une mauvaise nouvelle : les politiques *peuvent* avoir des effets positifs, mais ces effets se manifestent surtout dans des régions périphériques déjà plus avantagées que les autres.

NOTES

¹ Le comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard, a connu une évolution similaire. Mais nous verrons au dernier chapitre que sa réussite est en partie attribuable à la proximité de Charlottetown, place centrale régionale insérée dans le système

urbain de la région de l'Atlantique. À cet égard, l'évolution du comté de Prince corrobore les arguments que nous mettrons de l'avant dans ce chapitre.

² Nous nous inspirons principalement, pour cette section, du rapport préparé par A. Isaksen (2001), *Regional Development and Policy in Norway*, ainsi que de la revue de littérature de Lacas et al. (2001).

³ Cette section repose sur le rapport d'A. Kangasharju (2001), *Regional Development and Regional Policy in Finland*, et sur la revue de littérature de Lacas et al. (2001).

⁴ Ville d'Oulu (1998), *A Strategy for Northern Finland* : <http://www.ouka.fi/pss/english/page.htm> (site consulté le 3 avril 2001).

⁵ Population de la région de Pohjois-Suomi en 1995 (à l'exclusion d'Oulu). Cette région comprend tout le nord du pays, à partir d'Oulu.

⁶ Cité par Lähteenmäki-Smith (2001), « The Oulu model cannot be the Finnish model », *Journal of Nordregio*, 3.1 : 13-15.

⁷ Les sources utilisées pour cette section sont le rapport d'A. Copus (2001), *The Highlands and Islands of Scotland*, la revue de littérature de Lacas et al. (2001) et un séjour dans la région en juillet 2001.

⁸ Selon les critères appliqués aux régions périphériques canadiennes. Dans le contexte britannique et même européen, il peut sembler curieux de dire qu'Inverness n'est pas particulièrement éloignée.

⁹ Il ne s'agit pas d'affirmer que les autres régions périphériques étudiées dans ce rapport sont dénuées d'attraits touristiques. Mais aucune ne peut rivaliser avec les Highlands pour le nombre, la diversité et la concentration dans l'espace des attraits culturels (villages, châteaux, champs de bataille célèbres, églises, abbayes...), naturels (lacs, montagnes, sentiers de randonnée...), sportifs (golf, canotage, chasse...), culinaires (distilleries), légendaires (monstre du Loch Ness, fantômes...) et autres. À ces atouts s'ajoute celui de l'accessibilité. Cependant, la saison touristique ne dure pas toute l'année (allant de la fin d'avril à la fin de septembre).

¹⁰ Cette section repose sur le rapport de P.-M. Desjardins (2001) et sur l'analyse de données compilées par l'INRS-UCS.

¹¹ S. Johnson, 1984 [1775], *A Journey to the Western Islands of Scotland*, Londres, Penguin; J. Boswell, 1984 [1786], *The Journal of a Tour to the Hebrides*, Londres, Penguin. Johnson et Boswell décrivent de façon détaillée et captivante les problèmes d'éloignement, de dépopulation et d'épuisement des ressources naturelles (déforestation) de ces contrées. Deux cents ans plus tard, une grande partie de leurs remarques et observations continue de s'appliquer aux régions périphériques. Merci à Sara Pimpaneau de nous avoir signalé ces ouvrages.

¹² Johnson, *op. cit.*, p. 51-52.