

Les villes méditerranéennes dans la structuration du système des villes européennes

Céline Rozenblat

Institut de Géographie

Université de Lausanne – Suisse

Resum

L'article presenta un estudi sobre la posició de les ciutats europees dins el sistema urbà d'Europa a l'any 2000 a fi de valorar el seu nivell i capacitat d'integració supranacionals; i en particular, explora si les ciutats mediterrànies ocupen una posició específica en aquest marc.

En el context actual on la competitivitat dels territoris s'integra en una lògica de xarxa i on les ciutats tenen un paper fonamental, s'analitza la posició de 180 aglomeracions urbanes de més de 200.000 habitants de la Unió Europea dels 15, Noruega i Suïssa a partir de 15 indicadors relacionats amb la població, les comunicacions, la cultura, el turisme i les finances. De la classificació resultant es desprenen algunes conclusions: 1) la importància de les estructures urbanes i nacionals en la concentració de funcions internacionals; 2) la cooperació i associació entre ciutats a diferents escales espacials i la importància que té aquesta 'competició interurbana' pel mateix desenvolupament de les xarxes; i 3) l'absència d'homogeneïtat dins les ciutats mediterrànies europees des de la perspectiva de la seva posició internacional.

Paraules clau: Europa, xarxes de ciutats, cooperació urbana; ciutats mediterrànies.

Resumen

El artículo presenta un estudio sobre la posición de las ciudades europeas dentro del sistema urbano general de Europa en el año 2000 con el fin de valorar su nivel y capacidad de integración supranacional, y en particular explora si las ciudades mediterráneas ocupan una posición específica en este marco de referencia.

En el contexto actual donde la competitividad de los territorios se integra en una lógica de red urbana, y donde las ciudades tienen un papel fundamental, se analiza la posición de 180 aglomeraciones urbanas de más de 200.000 habitantes de la Unión Europea de los 15, junto con Noruega y Suiza, a partir de quince indicadores relacionados con la población, la cultura, el turismo y las finanzas. De la clasificación resultante se obtienen algunas conclusiones: 1) la importancia de las estructuras urbanas y nacionales en la concentración de funciones internacionales; 2) la cooperación y asociación entre ciudades en diferentes escalas espaciales y la importancia que tiene esta “competición interurbana” para el desarrollo de estas redes, y 3) la ausencia de homogeneidad de las ciudades mediterráneas europeas desde la perspectiva de su posición internacional.

Palabras clave: Europa, redes de ciudades, cooperación urbana, ciudades mediterráneas.

Abstract

This article presents a study on the position of the European cities within general urban system of Europe in 2000 with the purpose of assessing its level and capacity of supranational integration, and more precisely to explore the specific position of Mediterranean cities in this context. The competitiveness of different territories today is integrated in the logic of urban networks, in which cities have a fundamental paper. In this paper, the position of 180 urban areas of more than 200,000 inhabitants of the European Union of the 15; along with Norway and Switzerland is analyzed using fifteen different indicators of the population, culture, tourism and finances. From the resulting classification some conclusions are obtained: 1) the importance of the urban and national structures in the concentration of international functions; 2) the cooperation and association between cities in different space scales and the importance that this “interurban competition” for the development of these networks has, and 3) the absence of homogeneity of the European Mediterranean cities from the perspective of its international position.

Keywords: Europe, urban networks, urban cooperation, Mediterranean cities.

L'intégration européenne se construit essentiellement à partir des villes, en particulier les plus grandes. Mais on ne peut toutefois résumer cette intégration à quelques villes ou capitales. C'est l'ensemble des systèmes urbains nationaux qui sont engagés dans cette mise en interaction des territoires au niveau supra-national. On peut s'interroger sur la position des villes méditerranéennes dans cette intégration et si elles occupent une position spécifique. C'est à partir de plusieurs études urbaines au niveau européen et mondial que nous allons répondre à cette question.

Après une vague d'études comparatives menées sur les villes européennes à la fin des années 1980 et au début des années 1990 (Brunet, 1989, Conti et Spriano, 1990, Pumain D., Saint-Julien Th., 1996, Cattani et al, 1999), la démarche a été quelque peu laissée de côté au profit d'études plus ciblées sur quelques villes mondiales (Sassen, 1991, Hall, 1995). En effet, les « villes globales » posaient de nouvelles questions théoriques sur le rôle des villes dans la globalisation de l'économie (Friedmann, 1986). D'autre part, le changement de statut des villes et des régions par rapport au rôle déclinant de l'Etat interrogeait partout sur les nouvelles formes de gouvernance (Scott, 2001). Les décentralisations régionales et l'autonomisation de la gestion des villes placent dorénavant les territoires des « villes-régions » en négociation directe avec les acteurs privés des mises en réseaux mondiales. Par exemple, la dérégulation aérienne de 1993 renforce le rôle des compagnies aériennes, des aéroports, et de leurs accords stratégiques dans l'organisation inter-urbaine du réseau aérien. Ainsi le développement urbain ne peut plus se définir sans prendre en compte les systèmes dans lesquels il s'insère (Storper, 1997).

Aujourd'hui, la « compétitivité des territoires » s'intègre dans cette logique de réseau. L'organisation de l'espace est montrée sous sa forme polycentrique afin d'interroger ses capacités d'équité et de redistribution des fonctions majeures (European Communities, 2001, ESPON, 2003). Alors que les données comparatives à l'échelon urbain demeurent rares, les gestionnaires des villes souhaitent positionner leur rayonnement dans le système urbain européen. C'est à la demande de l'établissement de développement urbain *Euroméditerranée* de Marseille, puis de la DATAR, que nous avons mis en œuvre une étude sur les villes européennes en 2000 (Rozenblat, Cicille, 2003). Pour les 180 agglomérations urbaines de plus de 200.000 habitants de l'Union Européenne (plus la Suisse et la Norvège), nous avons recueilli des informations comparables pour 15 indicateurs de rayonnement.

A partir de ces indicateurs, un classement général a été effectué pour replacer chaque ville par rapport à son attractivité et à son accueil de fonctions internationales (Fig.1). Aucune pondération n'a été effectuée entre les différents indicateurs. Celle-ci est comprise dans l'équilibre entre les thèmes abordés (démographie : 2 ; transport : 3 ; Economie : 4 ; tourisme et culture : 3 ; Recherche et universités : 3).

La classification qui en résulte montre Paris et Londres aux deux premiers

Table 1
Les 15 indicateurs de l'étude DATAR

Indicateurs	Source
Population des agglomérations urbaines 2000	Recensements nationaux
Evolution de la population (1950-1990)	Géopolis, 1993
Trafic portuaire maritime 1999	Journal de la marine marchande, ESPO
Trafic de passagers aéroportuaire 2001	Airport Council international
Accessibilité aérienne et ferroviaire 2002	Amadeus Global Travel Distribution
Sièges des grands groupes européens	Forbes, 2002
Places financières	The Bankers Almanac 2002 (Reed BI)
Nuitées touristiques 2001	Recensements nationaux et sites touristiques
Foires et salons professionnels 2002-2003	Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
Congrès internationaux 1993-2000	Union des Associations Internationales
Musées 2002	International Council of Museums (ICOM)
Sites culturels et manifestations	Michelin 2001
Etudiants 2001	Instituts régionaux ou nationaux
Edition des revues scientifiques	Institute for scientific information (ISI) 2000
Réseaux de recherche	CORDIS, 2002

Source : Rozenblat, Cicille (2003)

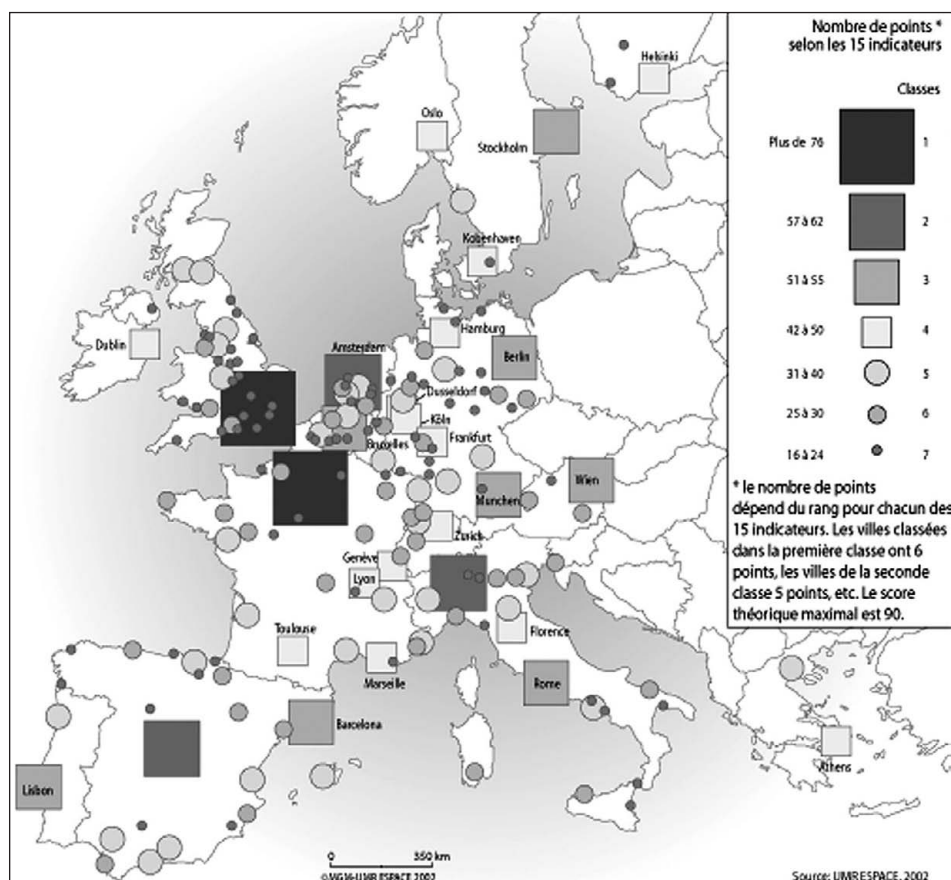
rangs, Madrid au 3^{ème} suivi d'Amsterdam, de Milan puis seulement de Barcelone, Berlin et Rome qui sont au même niveau. On voit moins de villes du sud apparaître dans le haut du classement d'une part, parce que la densité de villes y est moins élevée qu'au Nord, et d'autre part, parce que tout ne peut pas être partout et quelques villes seulement par pays concentrent un bon nombre de fonctions qui se renforcent.

Derrière la hiérarchie des rayonnements des villes, plusieurs logiques de distributions et d'organisations spatiales des fonctions internationales se dessinent. Nous en avons identifié principalement quatre, qui suivent tout en la nuanciant l'approche théorique proposée par ESPON (2003) :

1. une logique de mise en réseau hiérarchique
2. une logique de structuration nationale
3. une logique de spécialisation d'activités
4. une logique régionale et transfrontalière

Après avoir analysé ces logiques à travers l'observation de leurs distributions spatiales, nous nous interrogerons sur les échelles auxquelles s'inscrivent leurs combinaisons dans l'espace européen et sur la signification de ces mises en réseau pour les villes et en particulier pour les villes méditerranéennes.

Figure 1
Classification des villes selon leurs fonctions internationales en 2002



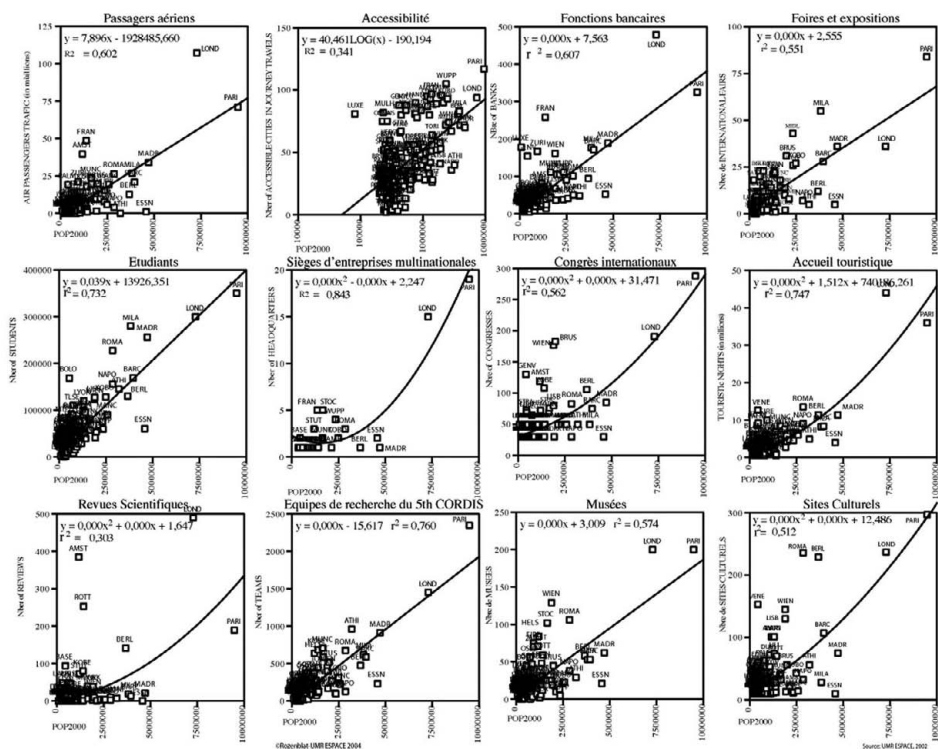
I. Identification des logiques d'intégration des villes européennes

Chaque fonction mesurée révèle un aspect singulier du rayonnement et de l'attractivité des villes. Toutes ces fonctions sont toutefois assez liées entre elles, participant à des processus de renforcement mutuel. Ces processus, en plus des économies d'agglomération, suivent des effets de taille, d'appartenance nationale des villes, de spécialisations d'activités ou de renforcements régionaux.

I.1 Mise en réseau hiérarchique

L'effet de la taille des agglomérations sur leurs fonctions de rayonnement est essentiel pour saisir la concentration de ces fonctions dans certaines villes. La

Figure 2
Relations entre les fonctions internationales et la taille des villes



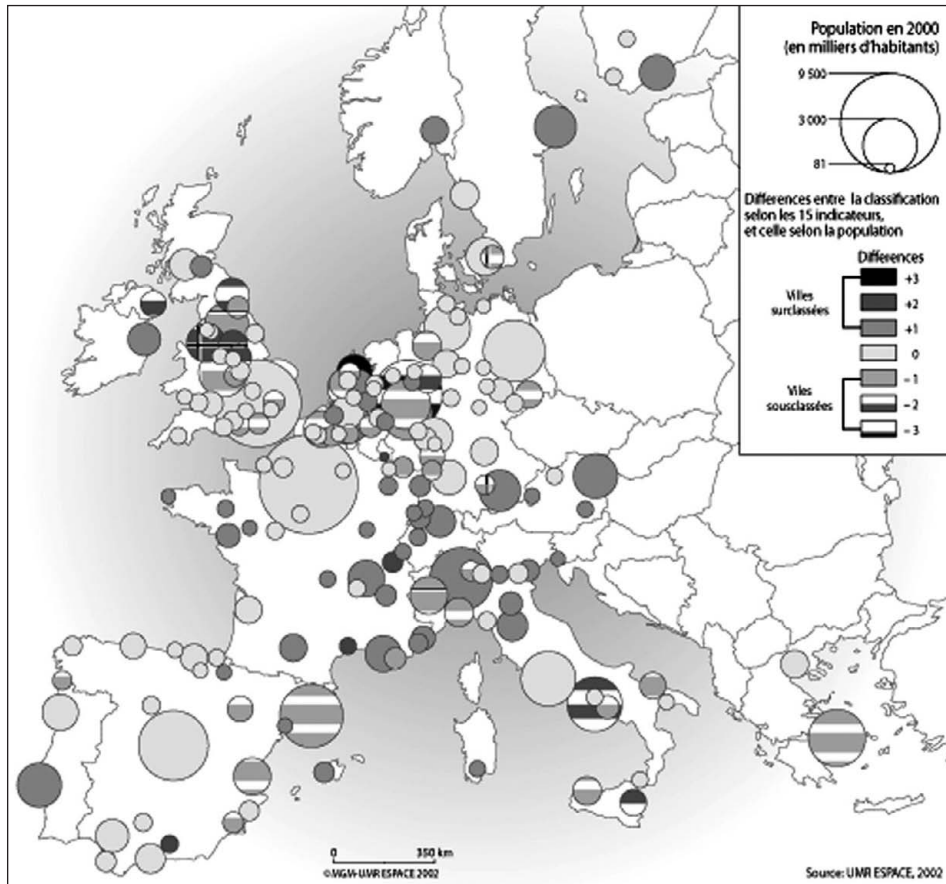
confrontation de chaque distribution aux populations des villes permet d'apprécier cet effet de taille (fig. 2). Des formes et des intensités diverses peuvent le qualifier.

L'effet de taille hiérarchise largement les villes pour l'accueil des sièges sociaux des multinationales et pour l'accueil touristique, avec des fonctions de puissance très représentatives. La forme est plus linéaire, et donc moins hiérarchisante, pour des fonctions comme le nombre d'équipes de recherche participant aux projets de CORDIS, le nombre d'étudiants, de passagers aériens ou de musées. La fonction est de type logarithmique pour l'accessibilité, mais toutefois bien moins significative. Le fret maritime suit, moins que les autres fonctions, la hiérarchie urbaine, puisqu'il est lié à la spécificité des villes portuaires.

Pour chacun de ces indicateurs, les villes sont sur ou sous représentées par rapport à leur taille. Une synthèse de ces écarts peut être élaborée, en mesurant l'écart entre la classe obtenue dans le classement général, et la classe de population des villes (fig. 3).

La ville la plus fortement surclassée, c'est-à-dire dotée d'un rang bien supérieur à ce que l'on attendrait d'après sa population, est Amsterdam. Capitale

Figure 3
Classification et population des villes européennes



des Pays-Bas, cette agglomération d'à peine plus d'un million d'habitants en 2000, est insérée dans un réseau urbain dense et est largement connectée aux autres grandes capitales européennes. C'est, malgré sa taille modeste, une grande métropole européenne, avec de nombreuses fonctions économiques et financières, de solides infrastructures tant portuaires qu'aéroportuaires, facilement accessible depuis toute l'Europe, et que les touristes fréquentent aussi bien pour ses congrès que pour son patrimoine culturel.

Dans une bien moindre mesure qu'Amsterdam, quatre agglomérations de moins de 500.000 habitants ont un rayonnement bien supérieur aux autres villes de taille équivalente. Luxembourg, siège d'organes officiels de l'Union européenne et Genève, siège d'organisations internationales ont, de ce fait, développé de nombreuses fonctions internationales (aéroport, accessibilité, banques, congrès, tourisme). Montpellier et Grenade, deux villes universitaires, à réputation culturelle et à fort dynamisme démographique bénéficient de

Figure 4
Etudiants dans les villes

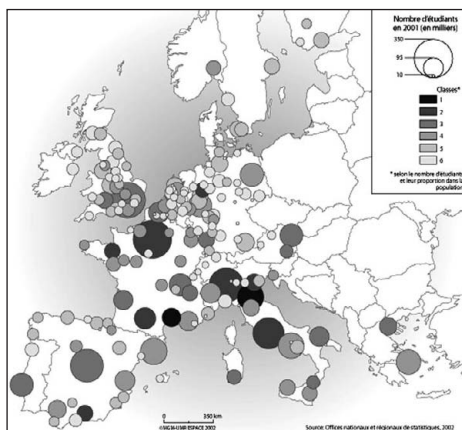
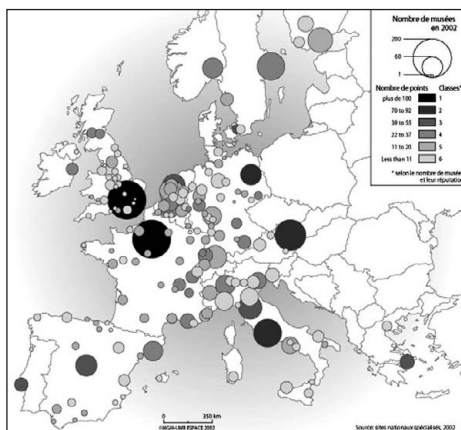


Figure 5
Musées dans les villes



rayonnements dépassant leur taille : Montpellier par ses réseaux de recherche, et Grenade par son riche patrimoine historique.

Parmi les villes légèrement surclassées par rapport à leur population, on peut remarquer Edimbourg au Royaume Uni, se détachant, grâce à son patrimoine culturel classé par l'UNESCO « patrimoine de l'humanité » (entraînant tourisme et trafic aérien) d'une moyenne nationale plutôt sous représentée en Europe. En Italie, un effet régional, cette fois, oppose les villes du nord (sur représentées) de celles du sud (sous représentées). Derrière les effets de taille apparaissent en second lieu des effets de structures nationales, régionales, ou de spécialisations fonctionnelles, qu'il convient maintenant de préciser.

1.2 Appartenance nationale

Le soin apporté, dans notre étude, à la comparabilité des données urbaines, n'efface pas les effets nationaux forts, dus à des héritages structurels. Ceci est notamment très visible pour les universités et pour les musées.

Les organisations des structures universitaires nationales sont très différentes d'un pays à l'autre. En Suisse, en Allemagne et en Belgique, les agglomérations de plus de 200.000 habitants ne concentrent qu'entre 50 et 60% de l'ensemble des étudiants de chaque pays. Ainsi, la représentation des étudiants dans les grandes villes européennes ne reflète qu'une partie de l'enseignement supérieur de certains pays (fig. 4). Dans ces pays, on trouve de nombreux exemples de villes universitaires renommées, tels que Neuchâtel en Suisse, Louvain en Belgique ou Heidelberg en Allemagne. En Grande-Bretagne, les deux universités les plus prestigieuses, que sont Oxford et Cambridge, s'appuient sur de très petites villes, malgré tout assez proches de Londres.

Pour les musées, leurs concentrations sont très différentes d'un pays à l'autre (fig. 5). Par exemple, l'ensemble des musées londoniens accueille chaque année environ 26 millions de visiteurs, soit la moitié de la fréquentation totale des musées du Royaume-Uni. On observe le même phénomène même s'il est moindre en France (Paris) ou en Espagne (Madrid et Barcelone). Ces concentrations contrastent avec l'Italie, où près de 600 musées sont répartis dans les 22 villes de l'étude. Les Pays-Bas sont assez comparables avec plus de 300 musées répartis dans les 12 villes néerlandaises de plus de 200.000 habitants. Cette situation renvoie à un héritage historique : celui de la richesse des grandes familles de marchands qui contrôlaient le commerce en Europe au XVI^e et au XVII^e siècle. Une multitude de musées rappelle leur gloire passée et leur passion pour les arts et la culture. Les œuvres sont gérées, entretenues et exposées localement, alors que dans d'autres systèmes culturels comme en France ou en Autriche, les musées nationaux ont depuis longtemps récupéré tout ce qui pouvait avoir un intérêt national. Des décentralisations tentent aujourd'hui de mieux répartir le patrimoine national, comme en France où le Musée des Arts et Traditions Populaires est actuellement destiné à migrer de Paris à Marseille.

Pour ces deux indicateurs, mais aussi pour d'autres à des degrés moindres comme le transport, les structures institutionnelles traditionnelles influencent pour beaucoup le rôle des villes dans le rayonnement des fonctions, et dans la forme et l'intensité de leur concentration à l'intérieur des systèmes urbains nationaux.

I.3 Spécialisations

Les fonctions économiques s'intègrent dans ces systèmes urbains nationaux hiérarchisés tout en profitant de la spécificité de certaines villes. En retour, ils renforcent les spécialisations de ces pôles. C'est notamment le cas des sièges sociaux des grandes entreprises et des places financières qui discriminent les villes plus que les autres indicateurs (fig. 6, fig. 7).

Leurs localisations très sélectives renforcent le rôle de commandement des villes et créent un cercle vertueux d'attractivité qui profite aux villes et contribue à maintenir leur croissance économique. Les groupes industriels et financiers s'appuient fortement sur les qualités urbaines et sociales des villes, contribuant souvent à les renforcer par des actions de mécénat culturel et artistique (par exemple le projet du Lingotto à Turin par la fondation Agnelli (Fiat)), ou sportif (financement par Philips de l'équipe de football d'Eindhoven). Ainsi la mobilité de ces groupes est bien moins forte qu'on ne l'imagine.

La carte des sièges sociaux (fig. 6) montre, à côté de la prédominance de Londres et de Paris, d'anciennes bases industrielles et urbaines. Les sièges sociaux sont toujours présents dans les anciennes villes de la Ruhr. Ces villes constituent la base d'un grand nombre d'entreprises nouvelles notamment dans les domaines des banques et assurances et des nouvelles technologies.

Figure 6
Sièges sociaux des multinationales

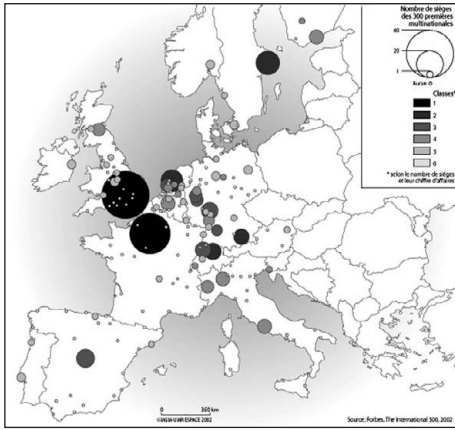
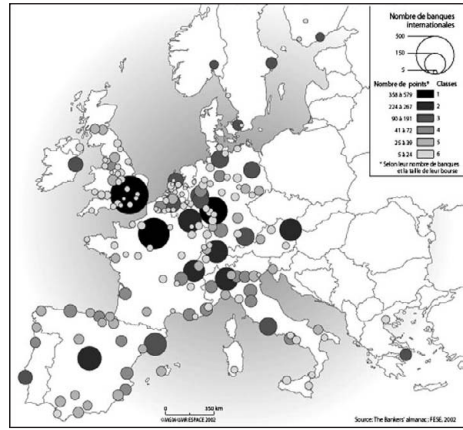


Figure 7
Places financières



Pour le système bancaire, la concentration financière, plus précoce que dans les autres secteurs économiques, a augmenté le poids des banques en termes de dépôt et de flux financiers, tout en diminuant leur nombre. Les réseaux bancaires, aujourd'hui internationaux, s'appuient principalement sur la partie supérieure des systèmes urbains nationaux à partir de laquelle elles diffusent leurs agences (fig. 7). Les plus fortes places financières européennes se résument à quatre villes : Londres, Paris, Francfort et Luxembourg. Celles-ci concentrent 80% des flux bancaires européens (Pagetti, 1998). Les villes allemandes, organisées en réseau à travers huit places boursières, soutiennent un système financier polycentrique. Des bourses de niveau européen, reliées à Euronext, valorisent des villes ibériques comme Lisbonne, Porto, Valence ou Bilbao.

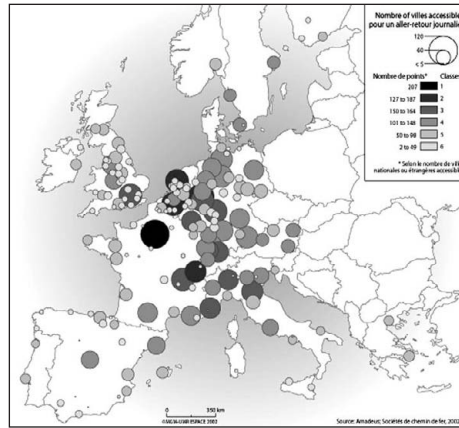
Les logiques de réseaux économiques contribuent à renforcer les spécialisations économiques de quelques villes, dont l'activité internationale supplante souvent les retombées locales et régionales.

I.4 Régionalisation et accessibilité

En complément de la logique de réseaux spécialisés de longue portée géographique, les réseaux régionaux sont diversifiés, en distribuant des fonctions complémentaires entre les villes voisines. Ce n'est plus la localisation d'une fonction spécifique qui compte pour chaque ville, mais son accès à de multiples fonctions dans un voisinage proche. Ce voisinage est abordé par des distances à la fois spatiales et temporelles.

La carte d'accessibilité des villes mesure pour chacune des 180 villes européennes le nombre de villes nationales ou étrangères accessibles en aller-retour dans la journée par avion ou par train (fig. 8). Les villes étrangères comptent double

Figure 8
Accessibilité des villes européennes



ici afin de valoriser l'ouverture internationale. Parallèlement à la hiérarchisation introduite par les liaisons aériennes des grandes capitales, la densité des villes compense leur faiblesse aéroportuaire dans un grand nombre de régions transfrontalières. C'est notamment le cas dans l'Allemagne rhénane (avec en particulier Düsseldorf), en Italie du nord pour Bologne, et aux franges des fortes densités centrales pour Lyon. En revanche, les villes éloignées du centre de gravité de l'Europe sont désavantagées par cette mesure. Peut-être y a-t-il là un problème d'ordre méthodologique puisque l'espace européen étant la limite de l'espace d'étude, des effets de bordures apparaissent qui seraient compensés dans un espace plus vaste.

L'accessibilité des villes est une expression de la centralité des villes dans le système qu'elles forment. Cette centralité confère aux villes un potentiel d'échanges plus ou moins élevé pour le développement du rayonnement de leurs activités et de leurs fonctions. Grâce à la boucle vertueuse qui renforce mutuellement les activités et les transports, l'accessibilité est très liée aux fonctions internationales. Cet indicateur n'est toutefois qu'en partie lié à taille des villes (cf. fig. 2). Un effet bien plus important est la dimension régionale de cet effet, comprenant à la fois la densité régionale de villes et la proximité aux frontières. Ainsi, toutes choses étant égales quant à la population, le nombre de villes accessibles (notamment les villes étrangères) est très corrélé avec la présence de banques internationales ($R=0,76$) l'accueil de congrès ($R=0,7$), et dans une moindre mesure avec les sièges sociaux ($R=0,49$), les touristes ($R=0,43$), et les salons internationaux ($R=0,41$).

Les accessibilités régionales et de longue portée constituent avec la hiérarchie, la spécialisation et l'appartenance nationale, les schémas élémentaires d'intégration des villes en Europe. Leurs effets se combinent de manière inégale selon les fonctions et selon leur localisation dans l'espace européen.

II. Combinaisons de logiques d'organisation

Chaque fonction internationale de rayonnement ne suit pas une logique unique d'organisation spatiale, mais est souvent le résultat d'une articulation de différentes logiques. Les combinaisons des quatre formes d'organisations élémentaires sont multiples. Quelques exemples permettent d'illustrer certaines de ces combinaisons.

II.1 Taille des villes et appartenance nationale

Dans des études antérieures, nous avons étudié les réseaux étrangers des entreprises multinationales dans les villes européennes (Rozenblat, 1993, Rozenblat, Pumain, 1994, Rozenblat, 1998). À partir des deux enquêtes menées, nous avons répertorié plus de 3000 filiales étrangères en Europe occidentale en 1990 et plus de 4000 en Europe occidentale et centrale en 1996. Dans les deux cas, plus de 80% des filiales sont localisées dans les villes de plus de 200.000 habitants. Le nombre de filiales étrangères dépend en grande partie de la taille des villes ($R^2=0,42$ en 1990, $R^2=0,46$ en 1996). Mais cet effet de taille diffère selon les pays. En effet, en couplant une analyse de régression avec une analyse de variance, on arrive à expliquer à près de 95% dans les deux cas, la distribution des filiales étrangères, par la taille des villes et l'appartenance nationale (fig. 9). Ainsi, c'est à la fois la taille de la ville et l'appartenance nationale qui définissent le niveau d'ouverture des villes aux entreprises étrangères. À taille égale, deux villes européennes n'accueillent pas le même nombre de filiales étrangères : ceci dépend du niveau moyen de pénétration nationale représenté par les pentes de chaque pays sur le graphique.

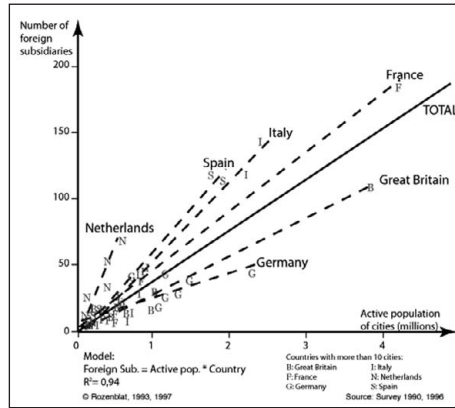
Cette double échelle de raisonnement est due aux stratégies de localisation des firmes étrangères qui raisonnent le plus souvent selon des niveaux hiérarchisés (Muchielli, 1998) : leurs investissements visent un continent, puis un pays, puis une ville. Ainsi, un pays attire par son niveau et son type économiques, et à l'intérieur de chaque pays, les entreprises multinationales s'appuient sur les hiérarchies des systèmes urbains préexistants.

L'articulation des échelles nationale et urbaine apparaît comme le résultat de la somme de comportements d'acteurs économiques qui, recherchant la stabilité « globale », se localisent à proximité de leurs concurrents et partenaires. Dans certains cas, ils reproduisent et confortent en grande partie les structures existantes à l'intérieur de chaque pays.

II.2 Taille et spécialisation

Dans d'autres cas, les stratégies « globales » des entreprises les conduisent à se répartir les marchés et donc à spécialiser les villes dans lesquels elles sont

Figure 9
Filiales étrangères en fonction des populations actives des villes européennes par pays



implantées. C'est notamment le cas des compagnies aériennes en Europe. Comme nous l'avons déjà évoqué, le trafic aérien est très lié à la taille des villes. Mais chaque aéroport, principalement alimenté par sa compagnie nationale, se spécialise vers des destinations préférentielles.

On peut l'observer à travers les plus fortes relations aériennes européennes, qui se partagent essentiellement entre sept villes dominant le réseau aérien européen (Londres, Paris, Francfort, Amsterdam, Berlin, Madrid, Rome) (fig. 10). Berlin développe de nombreuses liaisons vers les autres villes allemandes, rabattant la plupart de ses vols internationaux sur Francfort. Madrid articule essentiellement son échelle nationale avec l'échelle européenne, principalement Londres et Paris. Amsterdam et Rome n'entretiennent, comme liaisons de plus d'un million de passagers, que celles avec Londres et Paris. Paris et Londres possèdent les rayonnements mondiaux les plus vastes : Paris essentiellement vers New York et les Antilles, et Londres vers New York mais aussi la Malaisie et le Japon. Avec Francfort, ce sont les trois véritables « hubs » européens permettant l'articulation entre un rabattement national (voire européen) et l'ouverture vers l'ensemble des continents dont les compagnies se partagent les destinations. Ces liaisons fluctuent au gré de l'organisation des compagnies qui se sont largement restructurées après la dérégulation du ciel aérien en 1993. La situation n'en est pas pour autant stabilisée. En effet, le jeu des alliances (notamment Sky Team, Star Alliance et One World) et des compagnies « low cost » recomposent sans arrêt les parcours d'un point à un autre. La dernière grande fusion financière (Avril 2004) entre Air France et KLM devrait redistribuer les vols entre Paris et Amsterdam.

Le système aérien est fort complexe puisque le réseau aérien est la résultante non seulement de l'activité des villes d'origine et de destination, mais aussi des stratégies des compagnies aériennes et des aéroports face aux politiques

Figure 10
Principaux trafics de passagers aériens des villes européennes en 2000

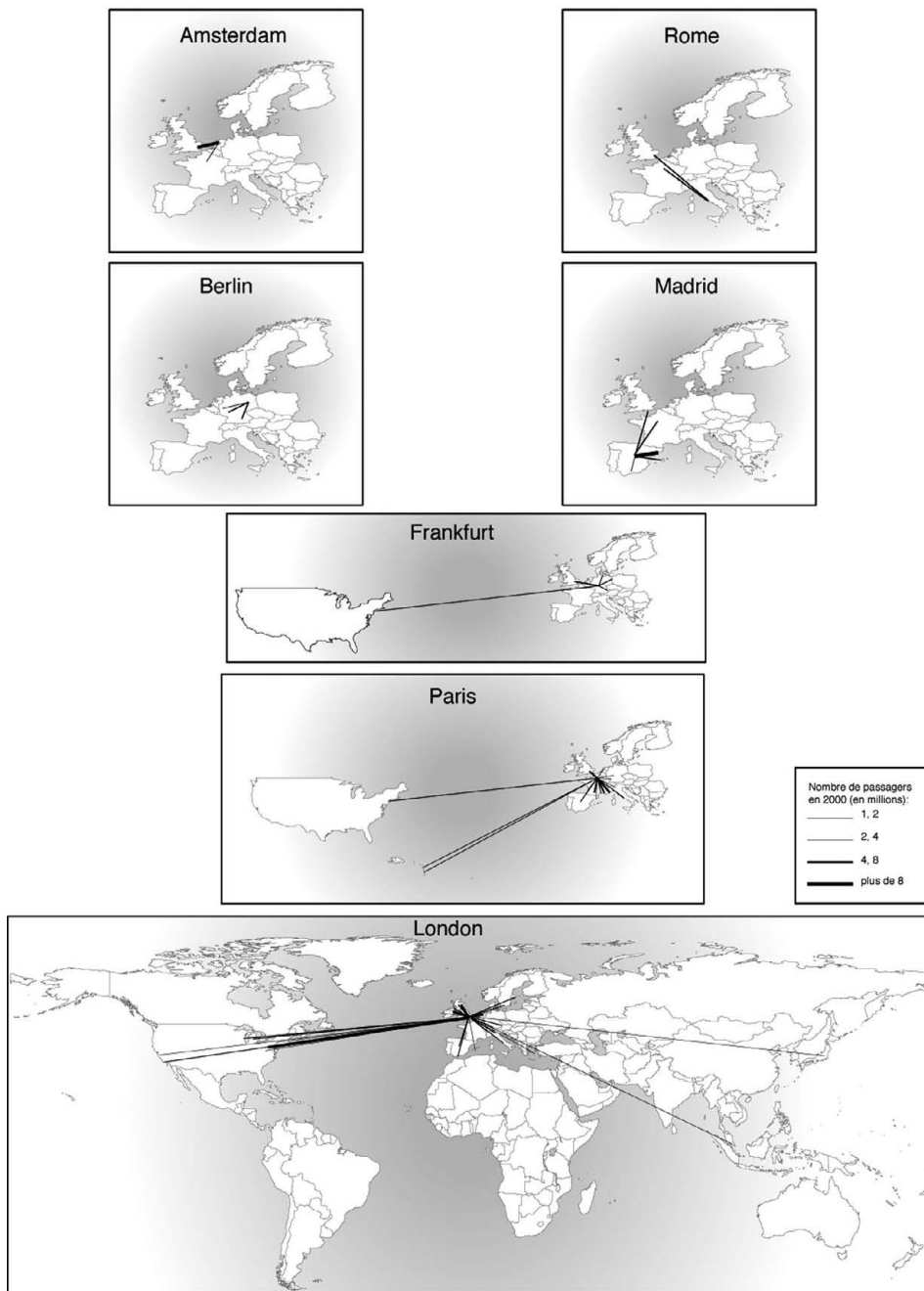
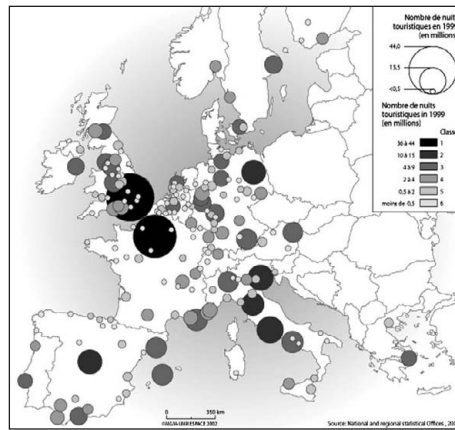


Figure 11
Accueil touristique dans les villes européennes



ariennes nationales et internationales en perpétuelle évolution. D'une manière générale, les activités en réseaux comme les fonctions internationales sont toujours l'inscription territoriale de stratégies de plusieurs groupes d'acteurs. Il en est de même pour les grandes multinationales dont les réseaux sont la résultante des inégalités spatiales, mais aussi des concurrences sectorielles et de la gouvernance interne des groupes.

Les villes, à travers leurs décideurs et gestionnaires, ont un rôle de négociation important dans ces systèmes. La gouvernance urbaine, si elle harmonise les stratégies locales, permet également de coordonner les actions d'ouverture et d'attraction des différentes fonctions urbaines et régionales.

II.3 Spécialisations fonctionnelles et accessibilités régionales

Pour les congrès ou le tourisme, par exemple, les villes sont au cœur d'un système formé par les compagnies de transport, les offres d'infrastructures régionales et les compagnies organisatrices (Tours opérateurs ou associations internationales). Le tourisme urbain se caractérise par une régularité saisonnière plus grande que le tourisme en général grâce à la complémentarité entre tourisme d'affaire et tourisme d'agrément. Comme nous l'avons vu, sa distribution est très liée à la hiérarchie urbaine (cf. fig. 2). Toutefois, toutes choses égales quant à la population des villes, le tourisme urbain est également très corrélé à la richesse culturelle ($R=0,54$), à la présence de banques internationales ($R=0,49$), aux congrès ($R=0,49$), à l'accessibilité ($R=0,43$) et au trafic aéroportuaire ($R=0,42$). On retrouve là tous les ingrédients qui forment l'activité touristique urbaine : les activités urbaines, les services internationaux et l'accessibilité.

Des spécialisations touristiques prononcées (comme à Venise, Blackpool ou Palma de Majorque) sont le résultat soit d'activités touristiques développées régionalement, soit d'intégration dans des circuits touristiques de plus longue portée (fig. 11). En plus des acteurs privés, différentes institutions nationales, régionales, locales animent le touristique urbain, à des degrés divers selon les structures territoriales. On a donc là plusieurs logiques d'organisation spatiale qui se combinent bien souvent dans les mêmes lieux. L'organisation spatiale la plus prégnante suit la hiérarchie urbaine, mais elle s'articule avec des réseaux qui peuvent favoriser des pôles spécialisés, et des logiques régionales intégrant le tourisme balnéaire et le tourisme vert.

III. Politiques du polycentrisme urbain

Au niveau Européen, pour remédier à ces concentrations croissantes, de nombreux chercheurs et politiciens proposent d'organiser des politiques volontaristes de polycentrisme. Celles-ci peuvent être classées en 4 types, chacun de ces types se situant dans une perspective européenne voire mondiale (fig. 12).

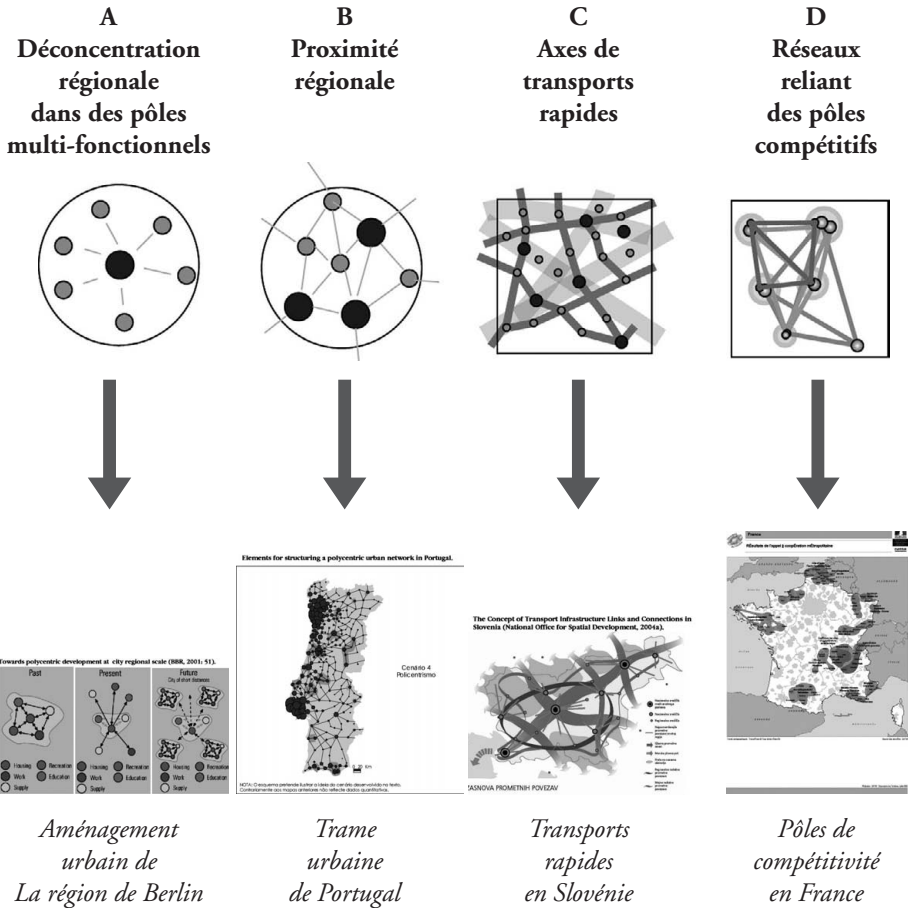
Des politiques locales sont développées autour des villes (A), comme à Berlin ou autour des principales villes suisses sont menées pour désengorger le centre en déconcentrant des fonctions. Toutefois, il ne s'agit pas de créer des satellites monofonctionnels, mais de tenter de recréer de véritables pôles urbains pluri-fonctionnels. Ainsi, le pôle central peut concentrer les fonctions « stratégiques » tout en étant renforcé par ses satellites. A une échelle régionale, voire interrégionale (B), des villes proches sont encouragées à partager des équipements et coopérer pour des fonctions économiques, administratives ou culturelles comme en Suisse, au Portugal, aux Pays-Bas ou en France (avec les contrats de coopération métropolitaine). A l'échelle régionale ou nationale, des aménagements d'axes de transport vont renforcer des pôles nationaux (C), essentiellement dans les nouveaux pays entrants comme en Slovénie ou en Estonie. A l'échelle nationale voire internationale, des pôles de compétitivité (D), performants tant en recherche qu'en développement sont renforcés comme en France ou aux Pays-Bas.

Dans des pays méditerranéens comme l'Espagne ou l'Italie, il ne semble pas exister de politique nationale de rééquilibrage urbain. L'aménagement du territoire étant géré au niveau des régions, l'équilibrage ne peut se faire qu'à l'intérieur de chaque région, ou dans des politiques nationales interrégionales.

Conclusion : Economies de réseaux dans les systèmes de villes

L'analyse et l'articulation des organisations spatiales formées par la distribution des fonctions internationales dans les villes débouchent sur trois types de conclusions.

Figure 12
Typologie des politiques urbaines en Europe



D'une part, l'approche a souligné l'importance des structures urbaines et nationales dans la concentration des fonctions internationales. En effet, ces fonctions ne se localisent pas n'importe où, mais se servent en grande partie des structures spatiales existantes. L'intégration européenne se construit donc d'abord à partir de l'armature centrale formée par les plus grandes villes et les capitales. Ainsi, les acteurs privés et urbains auraient des marges de manœuvre bien plus faibles qu'on voudrait le leur faire croire. Les fonctions de rayonnement s'intègrent avant tout dans les plus grandes villes où les économies de réseau sont les plus importantes

Deuxièmement, cette approche a montré la participation des villes au jeu stratégique des acteurs économiques et sociaux qui tissent des réseaux concurrentiels dans les systèmes urbains en développant les fonctions internationales. Une même ville soutient le plus souvent plusieurs de ces réseaux concurrents,

ce qui stimule son propre dynamisme. Le rayonnement des villes par leurs fonctions internationales s'intègre dans ces logiques réticulaires qui prennent formes simultanément à différentes échelles spatiales. Une fois intégrées à l'intérieur des réseaux, les villes collaborent au développement de ces mêmes réseaux. Par ce biais, les villes contribuent au développement de l'ensemble du système urbain intégré dans les mêmes réseaux. Ainsi, un aspect important de l'intégration des villes en Europe est leur coopération et leur association. La « compétition interurbaine » est exaspérée pour entrer dans les réseaux, ou pour s'y maintenir. Cette compétition change de sens à l'intérieur des réseaux où elle prend la forme de systèmes de pouvoir et de coopération qui s'organisent aux différentes échelles spatiales (régionales, nationales, internationales). C'est par l'approfondissement de l'articulation de ces systèmes de pouvoir qui prennent forme à différentes échelles que l'on peut comprendre l'intégration urbaine européenne.

Troisièmement, il n'existe semble-t-il aucune homogénéité des villes méditerranéennes en Europe du point de vue de leur rayonnement international, ni aucune liaison particulière préférentielle entre elles. Dans les approches sur les réseaux, on trouve toutefois certaines similarités quant à leur position équivalente par rapport au cœur de l'Europe : elles forment une périphérie très bien intégrée. Les potentiels ne manquent pourtant pas dans ces pays tant du point de vue des grandes villes et de pôles spécialisés qui se placent assez haut dans la hiérarchie que du point de leur position privilégiée entre le Sud et le Nord. Mais pour l'instant, des pays méditerranéens comme l'Espagne et l'Italie semblent passer outre ce potentiel en ne se dotant pas de politique urbaine nationale à visée européenne ou mondiale. La concurrence venue de l'Europe de l'Est, si elle n'est pas encore à la hauteur du développement des pays du Nord-Est de la Méditerranée, peut dans les prochaines années inquiéter plus largement les villes de ces pays. L'intégration dans les réseaux internationaux passe par la collaboration interurbaine dépassant le cadre régional dans leurs propres pays afin d'atteindre des masses critiques plus élevées et mieux se positionner dans les réseaux internationaux à l'image de la plupart des pays qui, pour certaines fonctions stratégiques comme la recherche et le développement reviennent des décentralisations forcées des années 1980 et 1990. Peut-être est-ce une voie qui devrait davantage être étudiée par les villes méditerranéennes.

Bibliographie

- BRUNET, R. 1989, *Les villes européennes*, DATAR-La Documentation Française, 120 p.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT-JULIEN Th., 1999, *Le système des villes européennes*, Anthropos, coll. villes (first edition 1994).
- EUROPEAN COMMUNITIES, 2001, *Unité de l'Europe, solidarité des peuples, diversité des territoires*, deuxième rapport sur la cohésion économique et sociale, Luxembourg, 200 p.

- CONTI S., SPRIANO G., 1990, *Effetto Città*, Turin, Fondazione Agnelli, 191 p.
- ESPON, 2003, The role, specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development, ESPON Project 1.1.1, Third interim report August, <http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/index.html>
- FRIEDMANN J., 1986, "The World City Hypothesis", *Development and change*, vol.17, 1, pp.69-84
- FRIEDMANN J., 2001, "Intercity networks in a Globalizing Era", in Scott (ed.), *Global City Regions, Trends, Theory, policy*, Oxford University Press, pp.119-138
- HALL P., 1995, "Toward a General Urban Theory", in Brotchie and al. (eds.), *Cities in competition : productive and sustainable cities for the 21st century*, Longman, pp.3-31
- PUMAIN D., Saint-Julien Th. (eds.), 1996, *Urban Networks in Europe*, Paris, John Libbey-INED, 252 p.
- PUMAIN D., Saint-Julien Th., Cattani N., Rozenblat C., 1991, *Le concept statistique de la ville en Europe*, Eurostat, 72 p.
- ROZENBLAT, C., 2003, *Les villes européennes : analyse comparative*, DATAR-La documentation Française, 97 p.
- ROZENBLAT C., 1997, "L'efficacité des réseaux de villes pour le développement et la diffusion des entreprises multinationales en Europe (1990-1996)", *Flux*, n°27/28, p.41-58
- ROZENBLAT C., PUMAIN D., 1993, "The Location of Multinational Firms in the European Urban System", *Urban Studies*, 10, pp. 1691-1709
- SASSEN, S. 2001, "Global cities and global city regions : a Comparison", in Scott (ed.), *Global City Regions, Trends, Theory, policy*, Oxford University Press, pp.78-95
- SASSEN, S. 1991, *The Global City : New York, London, Tokyo*, Princeton University Press
- SCOTT A. (ed.), 2001, *Global City Regions, Trends, Theory, policy*, Oxford University Press, 467 p.
- STORPER M., 1997, *The regional World : Territorial Development in a Global Economy*, Guilford Press, 338 p.