

PERSPECTIVES

« Il est tant de qualités idéales d'une ville:
ville-dédale où il fait bon se perdre,
ville-femme, port de mer ou de fleuve,
ville centrée mais qui ne se prend pas pour le nombril du monde
ville versant, ville-belvédère,
toutes chargées d'histoire, grouillant de vie, débordant de senteur »
Bertrand Lévy, Claude Raffestin, 1999, *Ma ville idéale*

Les approches par les réseaux économiques et par la spatialité des systèmes de villes se complètent pour faire comprendre les processus de mise en réseau à des échelles supranationales. Elles soulignent, à l'échelon européen, la grande diversité des villes en même temps que leur forte interdépendance. S'appuyant sur les résultats mis en évidence dans cette synthèse, les perspectives de recherches sont nombreuses et s'articulent autour de deux séries de questions.

D'une part, il reste à approfondir les facteurs de mise en réseau des entreprises qui favorisent le développement des systèmes urbains. Comment se créent et se développent les *économies de réseau* dans et entre les villes ? Comment les effets multiplicatifs de ces économies de réseau induisent-ils des apports d'activités et de richesses dans les villes ? Quels sont les modes d'organisation réticulaire qui favorisent le développement territorial ? À partir de quel moment des *déséconomies de réseau* commencent-elles à apparaître ?

D'autre part, les rôles d'interfaces¹ des villes entre les niveaux d'échelle doivent être davantage précisés et les *villes-relais* mieux identifiées. Comment les groupes utilisent-ils ces villes pour le développement de leurs réseaux ? Où se situent les nœuds d'articulation entre les échelles mondiale et européenne ? Où se situent les villes qui articulent le mieux les échelles européenne et régionale ? Quelles sont les propriétés de ces villes-relais ? Quel est, en particulier, le rôle des structures institutionnelles dans la définition de ces nœuds ?

Ces deux types de questionnement s'articulent dans la poursuite des deux approches transversales dans lesquelles nous nous sommes déjà largement engagés.

- Une première approche analyse des réseaux spécialisés, comme ceux des entreprises, et tente, dans le cadre de leurs stratégies d'organisation, de modéliser les réseaux spatiaux qu'ils tissent.
- Une seconde approche part des villes et, dans le cadre d'études comparatives, met en valeur les relations entre leurs spécificités socio-économiques et leurs trajectoires dans le système urbain européen.

1. Cette recherche sur les interfaces s'inscrit dans un groupe de travail de l'UMR ESPACE portant sur les définitions théoriques des discontinuités et des interfaces en géographie (Gay, 1995).

C'est dans le croisement de ces deux approches que nous trouverons des éléments de réponse à nos interrogations. Chacune de ces approches sera menée dans le cadre de l'espace européen élargi dans deux dimensions² ;

- d'une part, dans l'espace des réseaux tissés à l'échelle mondiale, afin de situer les réseaux européens dans les réseaux mondiaux de concurrence et de partenariat ;
- d'autre part, dans l'espace continu, aux franges sud et orientale de l'Europe dans une perspective d'ouverture de l'Europe à ses voisins immédiats (Beckouche, Richard, 2004).

La recherche sur les réseaux spécialisés se fondera sur une nouvelle enquête menée auprès des entreprises européennes et mondiales³. Il s'agira, en étudiant l'organisation de ces entreprises en Europe, chez ses voisins et dans le monde, de souligner leurs stratégies européennes dans une perspective mondiale. Les localisations des entreprises et leurs fonctions dans les stratégies mondiales et continentales des groupes permettront la mise en évidence :

- de villes-relais d'échelle continentale dans le système mondial ;
- d'extensions extra-continentales des réseaux européens d'entreprises (en particulier en Europe orientale, au Maghreb et au Proche-Orient) ;
- de villes-relais d'échelle régionale dans le système européen.

Des interfaces spécialisées feront l'objet d'études approfondies sur les stratégies spécifiques qui les animent, comme c'est le cas pour le transport maritime⁴ ou le transport aérien⁵. Il est également souhaitable que nous élargissions le champ des analyses des réseaux sociaux qui tissent des interdépendances entre les villes. Dans un premier temps, nous pourrions sortir du cadre strictement économique, en nous intéressant aux réseaux de recherche européens⁶. L'étude des réseaux de recherche montrera les positions de chaque ville et les liens majeurs de coopération qui se mettent en place à l'échelon européen. L'enjeu est de savoir si ces réseaux suivent les schémas généraux de l'internationalisation des villes que l'on a repérés à partir des stratégies des groupes d'entreprises, ou bien s'ils peuvent être considérés comme des précurseurs de ceux-ci, ou bien s'ils ont une logique propre de valorisation des potentialités urbaines européennes.

2. Cette approche s'inscrit dans le groupe de travail du GDR Libergéo « *l'Europe dans le monde* ».

3. Un projet a d'ores et déjà été proposé dans le cadre d'une ACI dirigée par J-L Mucchielli (TEAM, Un. Paris I). Un mémoire de DEA doit être engagé, dès cette année, sur les relations de l'Europe avec les pays méditerranéens. Ce mémoire s'inscrit également dans un *Atlas de la Méditerranée* en cours de réalisation au sein de l'UMR ESPACE.

4. Une étude en cours de réalisation, sur la comparaison des villes portuaires européennes (voir plus loin), nous a menés à nous intéresser aux str

5. Magali Amiel, dont j'ai dirigé la maîtrise et le DEA, débute actuellement sa thèse dans l'équipe de Claude Comtois de l'université de Montréal, sur les stratégies spatiales comparées de trois compagnies aériennes (européenne, américaine, asiatique). Cette démarche se fonde sur l'étude d'un système formé par l'articulation des stratégies des aéroports, des stratégies sectorielles des compagnies, des stratégies des entreprises de voyage et de l'évolution des réglementations internationales (Amiel, 2004).

6. Le dépouillement du site de CORDIS a permis l'élaboration d'une base comprenant toutes les localisations des équipes de recherche classées par projet. Cette base n'a, pour l'instant, pas été exploitée dans sa dimension réticulaire faute de temps. On peut reconstituer les réseaux des équipes complémentaires, originaires de plusieurs pays et localisées dans les villes. Chaque réseau est hiérarchisé avec, à sa tête, une équipe pilote.

La recherche sur les indicateurs comparables des potentialités socio-économiques des villes en Europe devra se poursuivre dans plusieurs directions également :

- par la mise à jour des bases de données existantes afin de montrer l'évolution des populations des villes (notamment leur vieillissement) et les repositionnements des fonctions des villes. Cette approche diachronique devra être menée dans le cadre de délimitations actualisées des agglomérations urbaines et étendues aux délimitations, plus larges, d'aires urbaines qui restent à construire;
- par l'élargissement de l'approche à de nouvelles thématiques urbaines:
 - des indicateurs d'équipements (comme les sites de foire et de salons, les grandes salles de spectacles, la performance des transports en commun, etc.) permettraient de suivre de manière relativement objective les évolutions différentielles des villes en termes d'équipements de services aux entreprises ou aux habitants ;
 - des indicateurs culturels sont à trouver pour qualifier les « *cultures urbaines* »⁷ ;
 - des indicateurs de qualification des populations actives : pour l'instant on sait que cette tâche est impossible mais on peut espérer dans l'avenir une meilleure harmonisation des informations produites par les instituts nationaux de statistiques. Par exemple, on peut attendre une poursuite des travaux ébauchés par Eurostat dans le cadre des deux programmes successifs de l'Audit urbain (2000, 2004).

Le croisement systématique de l'ensemble de ces données n'a de sens que s'il est guidé par des questions de recherche précises, comme par exemple celles que nous envisageons à propos des villes spécialisées. Des études ciblées sur des villes spécialisées pourront apprendre davantage sur l'évolution des dynamiques urbaines. Nous coordonnons actuellement une étude sur 73 villes portuaires européennes (Rozenblat, 2003, Rozenblat, 2004), poursuivant, en partie, l'analyse comparative des villes européennes (Rozenblat, Cicille, 2003). L'intérêt de ces villes portuaires, d'échange par définition, est de voir comment certaines ont réussi depuis vingt ans à conserver une vocation commerciale, industrielle ou touristique liée aux ports. D'autres se sont détachées de leurs ports devenus des ports de transit de marchandises n'amenant plus ni emploi direct, ni emploi induit. Le croisement des performances portuaires, des caractéristiques urbaines et des politiques urbaines et portuaires est mené par une équipe pluridisciplinaire que nous avons réunie sur ces thèmes⁸.

Les résultats de ces nouvelles recherches devraient, en plus des connaissances empiriques qu'elles apportent, contribuer à enrichir des approches théoriques et méthodologiques sur la dynamique des villes. L'approche multi-échelles sera davantage formalisée, en utilisant par exemple les modèles explicatifs multiniveaux déjà bien développés notamment en démographie (Courgeau, Baccaïni, 1997 ; Courgeau, 2004). L'approche des réseaux par la théorie des graphes

7. Une collaboration est en projet pour réfléchir sur la comparaison de la « *créativité urbaine* » avec Mario Polese (Université Mc Gill de Montréal – INRS Urbanisation). Des indicateurs de qualification et de qualité de la vie urbaine sont envisagés. Il s'agira de tenter d'harmoniser deux études comparatives : l'une serait menée en Amérique du Nord et l'autre en Europe. Cette recherche s'inscrirait également dans la démarche du groupe de travail du GDR Libergéo « *L'Europe dans le monde* ».

8. Cette équipe est composée de C. Rozenblat (coord. scient.), R. Catteda et L. Chapelon (Un. Montpellier III, aménagement), P. Cicille (Ingénieur de recherche, UMR ESPACE), O. Joly (Un. du Havre, aménagement), A. Lemarchand (Un. du Havre, économie), V. Lavaud (Un. Montpellier III, géographie), H. Martell (Un. du Havre, aménagement), R. Rodriguez-Malta (Un. d'Aix, aménagement).

pourra également être développée en direction de l'analyse des « chemins » et des « groupes » (*clusters*) qu'ils forment⁹. Ces approches descriptives pourront alimenter le développement de modèles dynamiques sur les systèmes urbains¹⁰. Les modèles dynamiques permettent de simuler l'évolution des systèmes urbains sous des hypothèses de contraintes et de propriétés apparaissant à différentes échelles (Bura *et al.*, 1996). Ils peuvent aider à évaluer le poids et l'évolution de certains facteurs. Des scénarios d'évolutions théoriques peuvent, avec toutes les précautions qui s'imposent, montrer des effets possibles de politiques envisagées à n'importe quel échelon géographique.

L'approche par la modélisation contribue surtout à enrichir les connaissances sur la ville, à travers la formalisation rigoureuse qu'elle oblige à mener (Sanders, 1992). L'enjeu est de mieux connaître les processus de développement des systèmes urbains et leurs implications pour chaque ville. À l'échelle européenne, cet enjeu est de taille, puisque le système urbain en phase d'intégration est un élément moteur du développement de l'ensemble des territoires. Son évolution définira en grande partie le modèle territorial européen qu'on voudra bien construire pour les générations à venir.

9. Des premières tentatives sont en cours sur nos graphes d'entreprises par Marc Barthélémy (CEA Saclay) pour définir des *clusters* sur ces graphes valués.

10. Ces modèles sont développés sur des plates-formes de Systèmes Multi-Agents (SMA) adaptés à l'étude des processus multi-niveaux au sein du projet SIMPOP2. (UMR Géographie-Cités). Une collaboration renforcée avec l'UMR Géographie-Cités est prévue dans ce cadre.