

Spécificités et défis de la ville européenne

Christian Vandermotten

Paris, FNAU, 1^{er} avril 2009

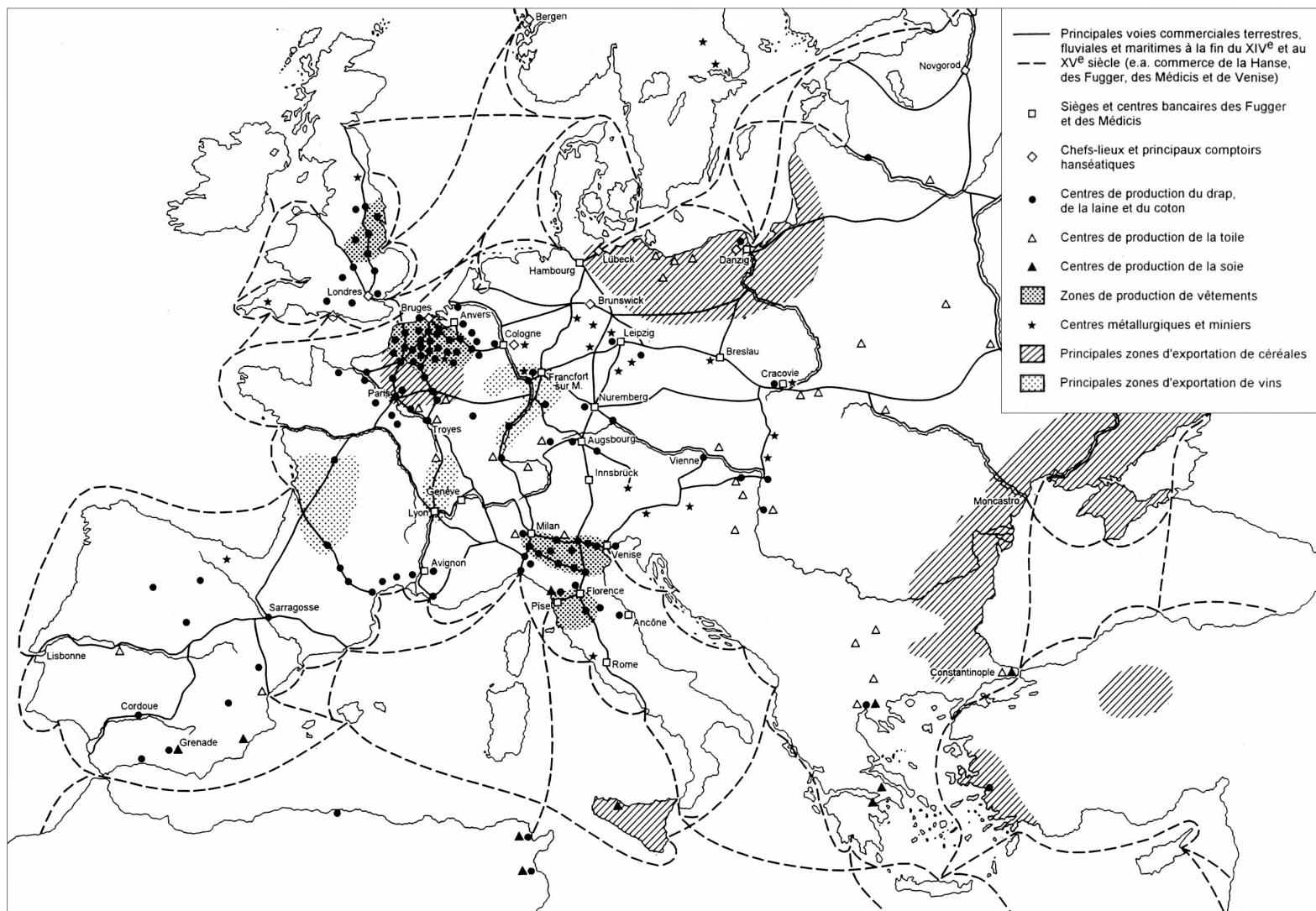
Faculté des Sciences

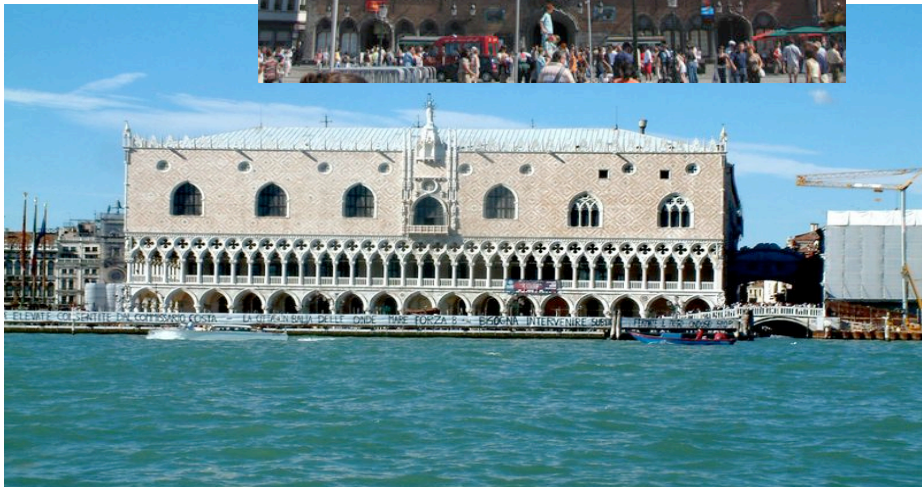
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire

La ville européenne, produit d'une histoire longue

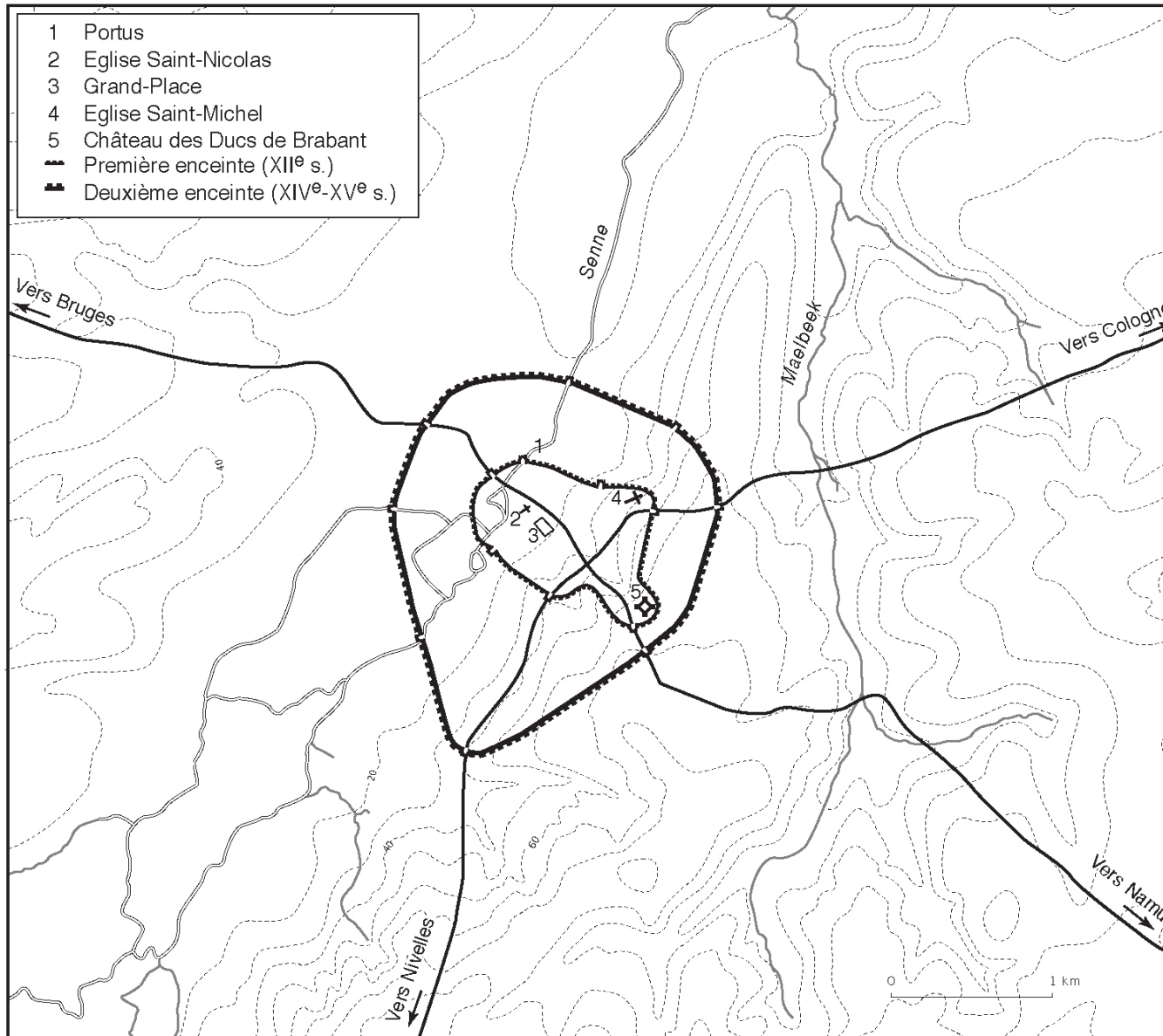
Villes et circulations dans l'Europe médiévale

La ville européenne s'est construite sur la base d'une économie marchande et non d'abord en tant que lieu d'exercice du pouvoir d'une autorité centralisée





LEGENDE
■ Empire de Gènes
■ Empire de Venise



Une société urbaine non totalitaire

Le glissement vers l'Atlantique

	1300	1500	1700	1850	1900	2000
Localisations portuaires	33 %	33 %	48 %	56 %	46 %	33 %
dont ports de l'Atlantique et de la mer du Nord	8 %	12 %	28 %	38 %	31 %	18 %
Italie	37 %	30 %	23 %	12 %	7 %	7 %
Espagne	19 %	11 %	8 %	6 %	3 %	6 %
France, Pays-Bas, Royaume-Uni	26 %	32 %	44 %	57 %	48 %	31 %
Allemagne (a)	6 %	6 %	6 %	7 %	17 %	16 %
Russie (b)	8 %	6 %	6 %	9 %	10 %	23 %
Europe	100 % = 2 730 000 habitants	100 % = 2 843 000 habitants	100 % = 5 097 000 habitants	100 % = 13 307 000 habitants	100 % = 34 234 000 habitants	100 % = 172 706 000 habitants

(a) Sans la Bohême ni l'Autriche; y compris la Silésie, la Poméranie et la Prusse orientale

(b) Régions européennes de l'ex-URSS, Oural compris

Tableau 5. Répartition géographique de la population des 60 plus grandes villes et agglomérations européennes (Républiques du Caucase et Turquie d'Europe exclues).

Source: calculs personnels d'après les données de BAIROCH P., BATOU J. & CHÈVRE P. (1988), du *Justus Perthes' Taschen-Atlas* (1902) et de www.citypopulation.de (2006).

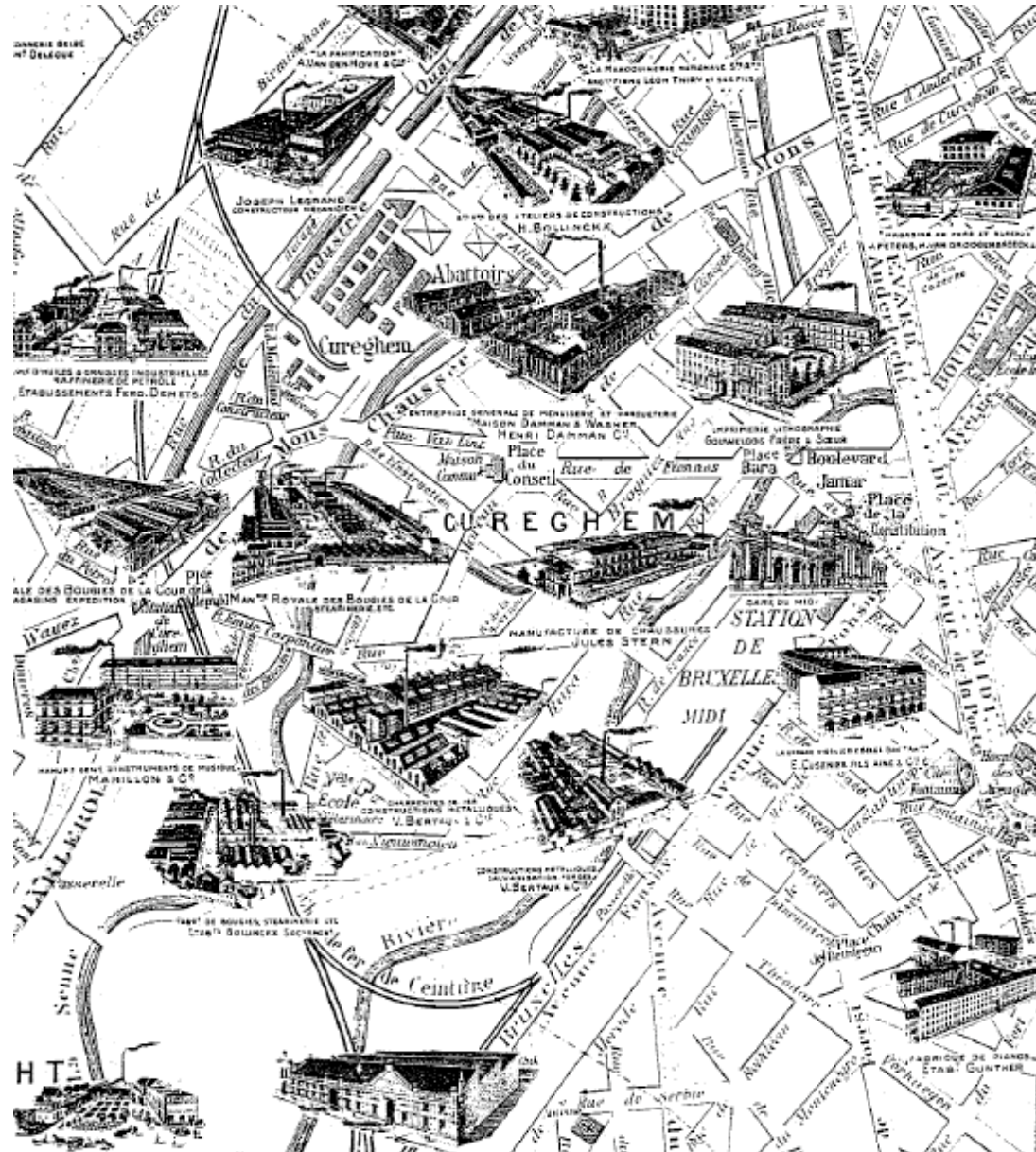
Structure politique et urbaine au XVIII^e siècle

Les régions qui deviendront les plus centrales sont celles où l'association a été la mieux réussie entre pouvoir d'État (royal et/ou national au XIX^e siècle) et essor des forces capitalistes marchandes (puis industrielles), en conjonction avec une forte urbanité



La ville européenne et la révolution industrielle

Le XIX^e et le début du XX^e siècle : conjonction de la ville et de l'industrie ; insertion forte du développement urbain dans des logiques d'État plutôt que dans des logiques de réseau



La ville européenne contemporaine

La ville noeud de réseaux de flux, avec un renforcement de logiques supra-étatiques et le développement de pratiques concurrentielles entre les villes



Les spécificités de la ville européenne

- Une ville chargée d'histoire et de culture
- Une ville dense
- Une ville liée à son hinterland dans des rapports de développement mutuel
- Une ville: une bourgeoisie (une élite industrielle ou commerciale, une ville -résidence de l'aristocratie foncière - sauf en périphérie -)
- Une ville reflétant une économie intégrée, tant industrielle que post-industrielle

Les éléments de différenciation entre les villes européennes

- Villes denses et moins denses

(Années 1990)	Densité de population brute de l'aire morphologique	Densité de population nette de l'aire morphologique
Bruxelles	2600	3200
Berlin	2800	4300
Londres	3100	3500
Amsterdam	3400	5600
Paris	4300	5400
Rome	5100	6600
Moscou	5400	8400
Madrid	6800	13100

- avec en prolongement des ampleurs différentes de la périrurbanisation

(Années 2000)	Part de la population de la ville morphologique dans celle de l'aire urbaine fonctionnelle
Leeds-Bradford	38%
Zurich	44%
Francfort	53%
Bruxelles	57%
Anvers	59%
Londres	60%
Cologne	63%
Lyon	66%
Stockholm	68%
Varsovie	72%
Rome	79%
Naples	79%
Vilnius	81%
Paris	86%
Barcelone	86%
Lisbonne	89%
Berlin	94%
Madrid	94%

- des modèles différents de ségrégation spatiale :

- riches au centre ; pauvres en périphérie ;
- pauvres au centre ; riches en périphérie ;
- des structures en « blocs » ;
- les héritages du modèle de la ville « socialiste »

- le poids différent du locatif et de la propriété,

... et surtout du locatif social :

- en Grèce : 0 %

- à Bruxelles : 8 %

- à Lille : 27 %

- aux Pays-Bas : 36 % et plus de 50 %

dans certaines villes

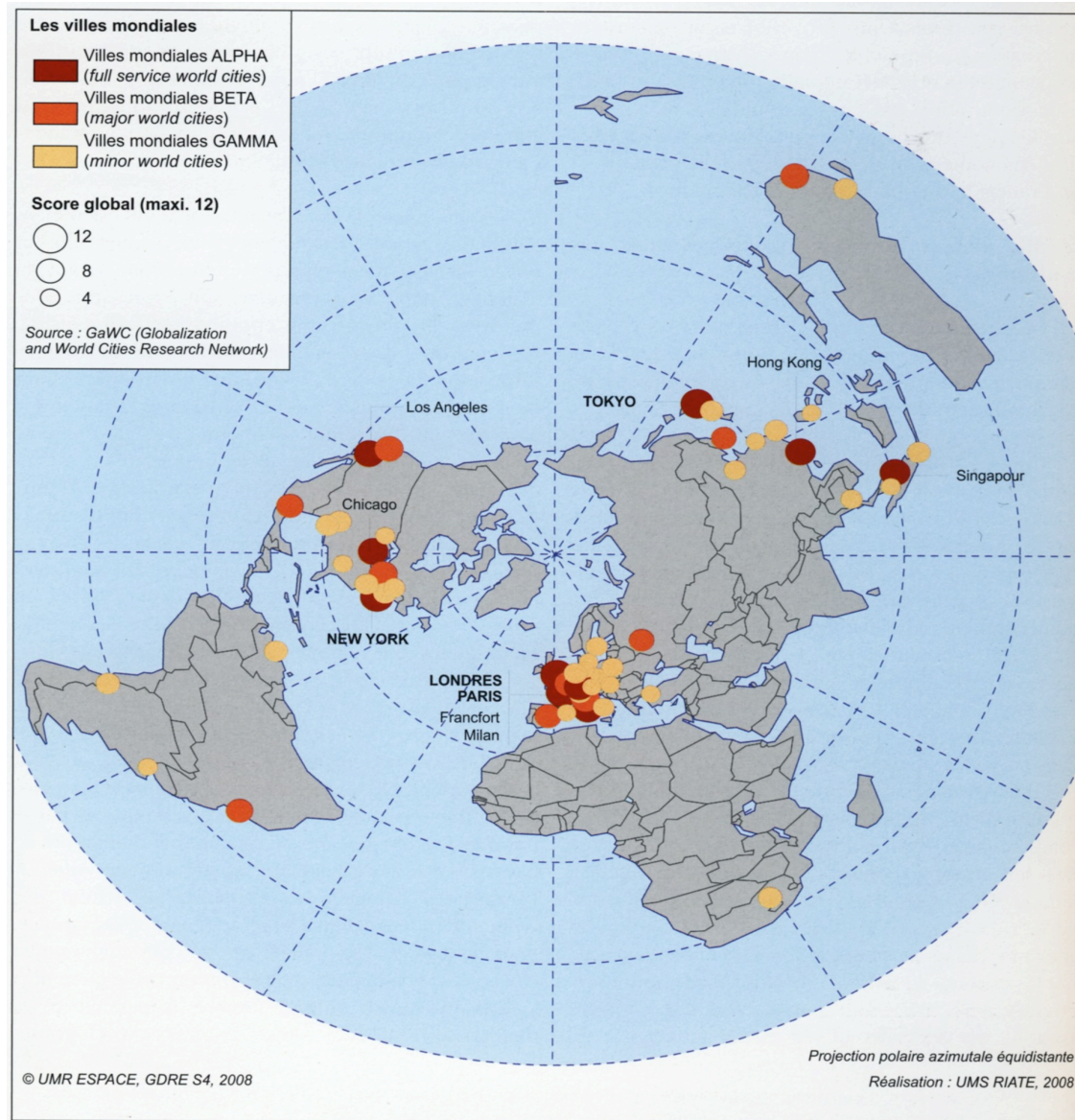
... et donc des capacités d'intervention très différentes des pouvoirs publics sur l'espace urbain

- ... et les différenciations liées aux empreintes plus ou moins fortes de l'histoire

Les défis interreliés de la ville européenne

- les défis de la compétitivité et de la globalisation;
- les défis de la dualisation sociale ;
- les défis de la dédensification ;
- les défis de la gouvernance métropolitaine ;
- les défis de la culture et de l'environnement

Les défis de la globalisation : compétitivité ; internationalisation ; benchmarking, banalisation



- Les gagnants : les aires métropolitaines les plus internationalisées

(aires fonctionnelles)	Indice d'internationalisation	PIB/hab. (moyenne nationale = 100)	
		1995	2005
Londres	9.7	136	146
(Bassin de Londres)		121	127
Paris (Ile-de-France)	9.6	152	154
Madrid	8.5	131	130
Rome	8.5	121	135
Berlin	8.2	102	86
Bruxelles	8.2	136	139
Amsterdam	8.1	134	142
Vienne	8.1	144	138
Munich	8.0	170	185
Athènes	7.7	108	136
Hambourg	7.7	134	134
Milan	7.7	154	154
Copenhague	7.5	119	121
Helsinki	7.3	132	138
Zurich	7.3	128	131
Stockholm	7.1	128	139
Francfort	7.0	186	185
Genève	5.9	115	117

- les grandes villes centrales qui valorisent des niches spécialisées et/ou leur patrimoine
- sur un mode dépendant, les capitales de l'Europe centre-orientale

(aires fonctionnelles)	PIB/hab. (UE=100) 2005	PIB/hab. (moyenne nationale = 100)	
		1995	2005
Bratislava	148	214	244
Ljubljana	120	132	138
Prague	116	130	151
Budapest	105	144	163
Varsovie	105	163	205
Talinn	96	151	153
Vilnius	77	118	145
Bucarest	75	164	211
Riga	72	139	144
Sofia	69	178	196

Les perdants : les villes et conurbations des régions de vieille tradition industrielle

(aires fonctionnelles)	PIB/hab. (UE=100) 2005	PIB/hab. (moyenne nationale = 100)	
		1995	2005
Rhin-Neckar	134	118	116
Rhin-Ruhr	119	104	103
Sarre	114	98	99
Manchester	112	95	94
West Midlands	112	100	94
Tyneside-Teeside	99	85	83
Lorraine industrielle	96	89	86
Lille-ex-Bassin minier	91	81	81
Merseyside/Liverpool	85	72	71
Hainaut et Liège	83	76	70
Halle/Dessau	81	61	70
Sud de la Saxe	78	62	68
Moravie du nord	63	87	82
Bohême ouest et nord	63	93	82
Haute-Silésie	55	119	108

	Logistique, transports, finance et services aux entreprises	Mines et industries manufacturières	Industries technologiques (chimie, machinerie, équipements électriques et électroniques matériel de transport)
Europe occidentale	0,14 (n.s.)	- 0,22	- 0,23
Périphérie méridionale	0,31 (n.s.)	- 0,35	0,16 (n.s.)
Europe centre-orient.	0,78	- 0,60	- 0,44
Total	0,24	- 0,26	- 0,21

n.s. : non significatif

Corrélation entre les dynamiques économiques (référence : les dynamiques nationales) et les structures économiques

Les pièges des logiques de benchmarking : recettes similaires et culte des grands projets



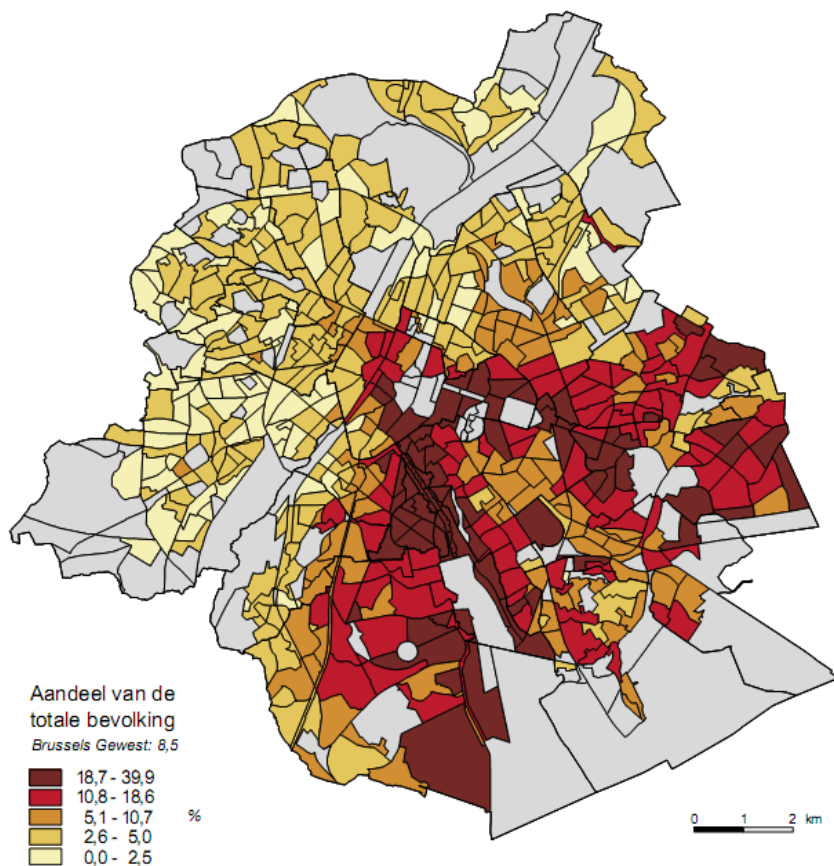
Les défis de la dualisation sociale :

les fonctions économiques gagnantes recourent peu à la main-d'oeuvre peu qualifiée, au moment où les nouvelles formes de l'immigration concentrent dans les plus grandes villes les populations immigrées les moins qualifiées

Les étrangers à Bruxelles

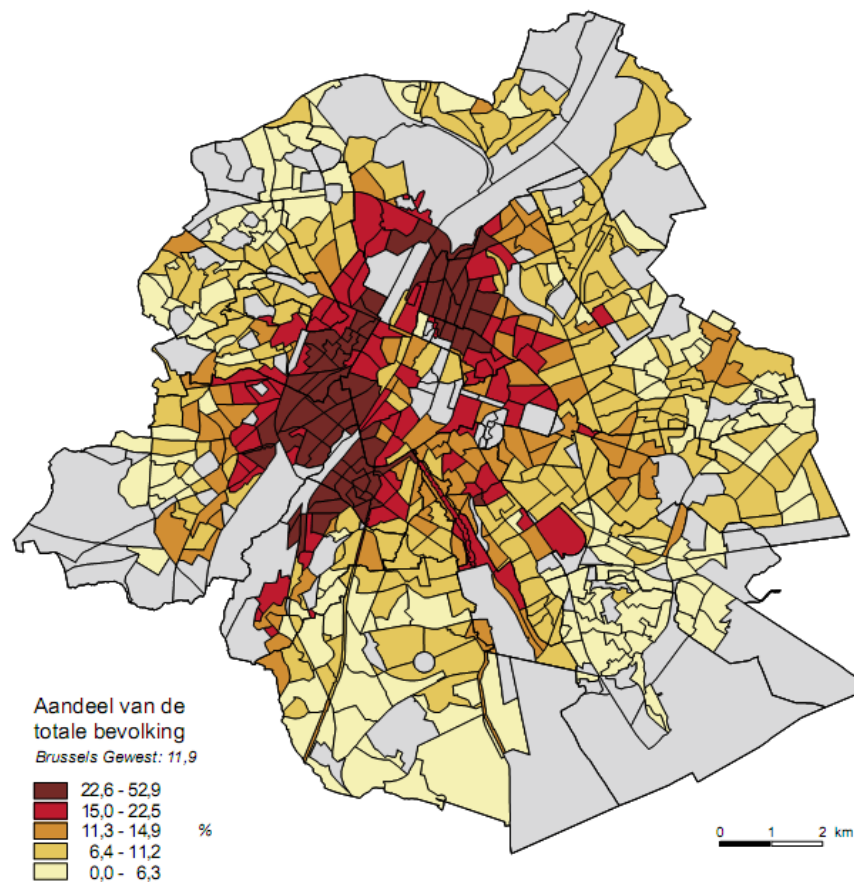
Nord-Ouest européens, Américains
du Nord, Japonais, Océaniens
Marocains

Italiens, Portugais, Espagnols,
Turcs, Grecs et



<200 inwoners of <250 inw/km²

Cartografie : KULeuven - ISEG
Bron: NIS - Rijksregister



<200 inwoners of <250 inw/km²

Cartografie : KULeuven - ISEG
Bron: NIS - Rijksregister

Ceci entraîne une déconnection entre performances économiques et performances en matière d'emploi

(taux de chômage au niveau de l'aire fonctionnelle)	Bonnes performances en matière d'emploi	Médiocres performances en matière d'emploi
Bon niveau de PIB/hab, allant croissant	Anvers (6 %)	Bruxelles (10 %) (17 % dans la Région de Bruxelles-Capitale)
Niveau intermédiaire de PIB/hab., stagnant ou légèrement croissant	Rotterdam (5 %)	Lille (12 %)
Niveau de PIB/hab. Moindre que la moyenne nationale et allant décroissant	Leeds (5 %)	Charleroi (16 %) Berlin (19 %)

Les défis de la dédensification :

- la consommation d'espace ;
- la mobilité ;
- les déficits de mixité sociale ;
- la péréquation des moyens financiers

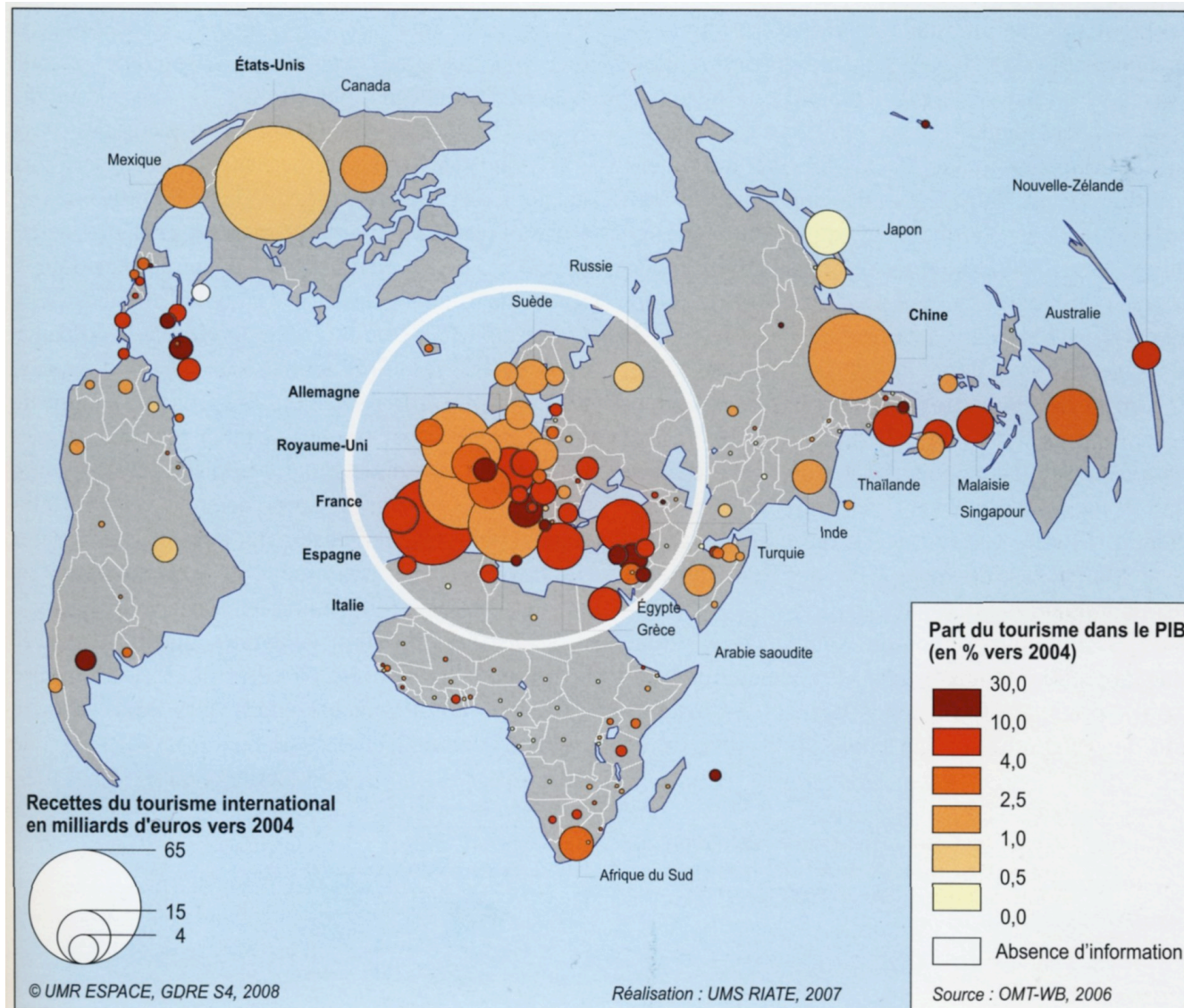
Les défis de la gouvernance métropolitaine :

**l'inadéquation entre les espaces politiques de la
gestion urbaine et les espaces fonctionnels
métropolitains**

Les défis de l'environnement et du patrimoine : facteurs d'identification, de valorisation et de développement



Le tourisme : conjonction de l'économie et du substrat culturel



Conclusion : les villes qui gagnent

Localisation

dans l'espace central européen ou une capitale périphérique
sur un axe de transport fort
porte d'accès multifonctionnelle ou sur une filière spécifique
noeud aérien et de transport rapide majeur

Structure économique

tertiaire marchand de haut niveau qualitatif et de services aux entreprises
présence de sièges sociaux internationaux
grandes institutions internationales
bon équipement pour les réunions internationales
fort positionnement en recherche-développement et qualité universitaire

Structure sociale

logement de qualité à des coûts limités
politique efficace de redistribution sociale
classe moyenne importante
forte mixité sociale des quartiers
tradition entrepreneuriale locale, avec bons relais auprès des autorités urbaines

Patrimoine et culture

patrimoine historique important, bien valorisé
 conservation et rénovation fortes de la trame urbaine de base
 mobilier urbain de qualité
 projets architecturaux urbains contemporains de qualité, mais bien intégrés
 au tissu urbain et sans rupture sociale
 politique de rayonnement culturel international
 politique culturelle populaire d'intégration sociale

Environnement

site urbain prestigieux ; plans d'eau intra-urbains, avec gestion de qualité des
 berges
 paysages de qualité autour de la ville
 bonne trame verte intra-urbaine
 effort important de maîtrise des pollutions et de la circulation automobile
 transports en commun efficaces et politique restrictive du stationnement en
 voirie

Politique urbaine

cadre administratif adéquat pour une gestion urbaine globale
 bonne politique de marketing urbain
 masse de manoeuvre budgétaire pour une politique urbaine volontariste
 management souple des conflits urbains et de la sécurité