



HAL
open science

Villes, réseaux et mondialisation

Ludovic Halbert

► **To cite this version:**

Ludovic Halbert. Villes, réseaux et mondialisation. Les Cahiers français: documents d'actualité, 2005, 328, pp.18-23. halshs-00201809

HAL Id: halshs-00201809

<https://shs.hal.science/halshs-00201809v1>

Submitted on 3 Jan 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Titre : "Villes, réseaux et mondialisation "

Auteur : Ludovic Halbert

Chercheur CNRS rattaché au LATTs (UMR 8134 : CNRS/ENPC/UMLV),
Université Paris-Est.

Coordonnées : ENCP-LATTs, 6-8 Av. Blaise Pascal, 77455 Champs-sur-
Marne

Tél : 01.64.15.38.39

Mail : ludovic.halbert@enpc.fr

Site web: http://latts.cnrs.fr/site/p_lattsperso.php?Id=1092

Mots-clés : villes, métropoles, mondialisation, réseaux, flux

Note de l'auteur : Cet article a été rédigé pour un numéro des Cahiers Français portant sur le thème Villes et Territoires.

Je rappelle le lien entre mondialisation (notamment des entreprises) et métropoles. En particulier, l'article insiste sur le jeu à deux échelles observé par la littérature depuis une vingtaine d'années désormais : les "villes gloables" sont de plus en plus liées les unes avec les autres, au risque de se détacher de leur hinterland traditionnel au profit de ce qui constitue un "hinterworld" (Taylor, 2003); les régions métropolitaines connaissent de puissantes recompositions internes avec le passage à des organisations plus multipolaires.

Pour toute citation de ce travail, je préfèrerais que soit mentionné l'article publié :

HALBERT L., 2005, "Villes, réseaux et mondialisation", in *Villes et Territoires*, Cahiers Français, 328, pp. 18-23.

En vous souhaitant bonne lecture,

Ludovic Halbert, 3 janvier 2008

Villes, réseaux et mondialisation

Simple comme un coup de fil ?

Boston. 15.05.2003. Un téléphone portable conçu dans un laboratoire de Munich, produit dans la région de Canton est utilisé à l'aéroport international de Boston par un responsable de recherche-développement parisien qui y appelle de toute urgence un sous-traitant basé à Chennai en Inde.

A l'heure de l'Internet et des satellites, des porte-conteneurs géants et des avions long-courriers, les échanges économiques semblent de plus en plus indifférents à la distance; le monde s'est fluidifié, comme si tout fonctionnait désormais de manière a-spatiale, sans référence aux lieux. Il n'y aurait plus alors en guise de géographie économique qu'une géopolitique du commerce international où des groupes politiques ou économiques (entreprises multinationales, Etats ou groupes d'Etats) défendraient des intérêts alternativement concurrents ou convergents. La mondialisation ne serait plus qu'affaire de Triade et d'un gâteau planétaire à se partager.

L'exemple introductif retraçant le trajet d'un téléphone portable qui aura fait le tour du monde en bien moins de 80 jours¹ illustre pourtant une géographie plus complexe. Du transport d'éléments matériels pour la construction des composants du téléphone portable aux échanges d'informations plus intangibles entre les utilisateurs de l'appareil, ce sont bien des villes et leurs régions intérieures (on parle d'arrière-pays ou d'*hinterland*) qui sont concernées ici. La mondialisation de l'économie s'appuie sur un réseau de grandes métropoles dont les échanges vont croissants; ces dernières produisent, distribuent et consomment une large part des biens et des services circulant sur la planète; ce sont elles qui organisent et polarisent les flux de la globalisation.

¹ Cet exemple est issu d'un travail réalisé par l'auteur (Halbert, 2005a)

Voici déjà une vingtaine d'années que les chercheurs décrivent cette organisation de l'économie par des villes "globales" pour reprendre le terme célèbre de Saskia Sassen, ou des "régions métropolitaines globales" ("Global City-Regions", Scott et al. 2001). Dans les années 1960, on décrivait les villes mondiales (Hall, 1965). Bientôt vint le temps, d'ailleurs pas complètement révolu, des classements entre grandes capitales économiques internationales. La réflexion porte désormais sur les échanges au sein d'un réseau mondial de métropoles.

Pourquoi la mondialisation s'appuie-t-elle sur les villes ? Pourquoi les entreprises les plus ouvertes privilégient-elles les grandes régions urbaines dans leur stratégie de localisation ? Comment s'opère en retour la structuration d'un "système métropolitain mondial" (Durand, Gimeno, 1997) ? Quelles sont les conséquences sur l'organisation spatiale et le fonctionnement de ces villes de rang international et des systèmes urbains auxquelles elles appartiennent ?

1) La mondialisation : une géographie des flux

Le terme de mondialisation, dans une acception économique simple, décrit l'ouverture croissante des économies nationales qui résulte selon M. Castells d'au moins trois transformations du système productif.

La première est d'ordre technologique avec l'émergence et la consolidation de moyens de transports qui ont diminué le coût et accru la vitesse des déplacements. Voilà bien deux siècles que cette révolution de la mobilité est en marche. L'avion à réaction, les trains rapides, les navires de grande contenance, les câbles optiques, le satellite ou l'Internet sont autant d'outils récents qui concourent à faciliter la circulation à l'échelle de la planète.

La seconde transformation s'est mise en place avec la libéralisation des grandes économies nationales, la multiplication des espaces de libre-échange (Marché Commun, ALENA, Mercosur, Asean) et les accords de commerce internationaux (OMC). Malgré un certain protectionnisme sur fond de faible croissance et de concurrence économique, les politiques de dérégulation économique ont facilité la circulation des biens, des personnes et des capitaux entre les Etats.

La troisième transformation tient à l'évolution même du mode de production. On ne travaille plus aujourd'hui comme il y a trente ans : l'organisation fordiste qui veillait au découpage de la production en étapes méticuleusement séquencées ne suffit plus à produire la valeur

ajoutée. Dans une économie que les spécialistes qualifient sans toujours s'entendre de post-industrielle ou de post-moderne, la création de richesse tient à la qualité de l'organisation des entreprises, à leur capacité à utiliser de nouveaux savoirs et à traiter une information pléthorique dont il faut faire sens². L'économie industrielle traditionnelle a laissé place à l'économie du savoir et de l'information.

Cette (r-)évolution à trois étages contribue à l'accroissement des échanges. On aurait pourtant tort de croire que tout cela est inédit dans l'histoire des hommes. A une époque où la terre connue se limitait à la Méditerranée, les cités étrusques possédaient déjà des échanges commerciaux intenses avec les ports d'Asie mineure et d'Egypte; déjà, c'étaient les *villes* qui organisaient les échanges de longue distance. Pourtant la mondialisation contemporaine a changé à la fois d'échelle et d'ampleur : la portée des déplacements s'est étendue à la terre entière, le poids des échanges internationaux s'est accru sans commune mesure dans les économies nationales.

L'un des défis majeurs est alors de donner une image un tant soit peu fidèle de la géographie de la mondialisation. Les processus semblent insaisissables, faits d'échanges que l'on peine à mesurer³ en raison de leur diversité et de la nature évanescence de nombre d'entre eux. Les matières premières, les biens intermédiaires et les produits finis ne représentent qu'une partie réduite du total. Les échanges incessants de capitaux, d'informations et de personnes de l'économie globale font de toute tentative de mesure une expérience redoutée par les spécialistes et, admettons-le, un exercice encore largement inabouti pour l'heure. Si les flux ne se donnent à voir qu'avec parcimonie, la communauté scientifique a tout de même trouvée dans la notion de réseau un outil pour décrire les échanges économiques planétaires.

Encore faut-il s'entendre sur ce que le terme désigne. Il y a bien sûr les réseaux de transport qui canalisent les échanges et indirectement dessinent la géographie des flux économiques au gré de leurs impératifs techniques et des contraintes de rentabilité financière. A ce titre, les opérateurs de tout type (transporteurs aériens, messageries express, télécoms, sociétés de logistiques terrestres ou maritimes) ont bien compris l'intérêt qu'il y avait à concentrer leurs investissements dans des pôles (les fameux *hubs* anglo-saxons) qui permettent de réaliser des économies d'échelle tout en gérant au mieux les flux. Dans la quête

² Pour un exposé aussi clair que précis, lire les travaux de P. Veltz (dont Veltz, 1996, Veltz, 2005) sur lesquels nous nous appuyons largement dans cet article.

³ Pour une réflexion sur cette question, voir P. Taylor (2003)

d'une clientèle nombreuse et au portefeuille bien rempli, les grandes villes, riches de leurs nombreuses entreprises et de leurs actifs solvables constituent des hubs parfaits et sont toujours les premières bénéficiaires du déploiement des infrastructures les plus coûteuses. On comprend mieux incidemment l'extraordinaire inertie qui accompagne la mondialisation de l'économie. Les infrastructures de transports – y compris celles qui à l'image des Nouvelles Technologies de l'Informaton et de Communicaiton (NTIC) devaient libérer l'homme de la géographie – ne font que renforcer une dynamique s'appuyant sur un second type de réseau, celui des entreprises.

2) Entreprises en réseaux et réseaux de villes mondiales

La construction d'un espace économique mondialisé est avant tout le fait des entreprises. Les sociétés de rayonnement international, qu'elles soient consortiums géants ou simples PME ne sont pas des entités abstraites flottant au-dessus de la surface de la planète comme autant d'acteurs déterritorialisés. Elles privilégient avec un entêtement qui tourne à l'obsession les grandes régions métropolitaines pourtant grevées, dit-on, par des déséconomies bien connues, depuis le coût exorbitant du foncier jusqu'aux problèmes de congestion et de pollution. Il n'y a pourtant rien d'irrationnel en la matière, les métropoles offrent des solutions aux contraintes de marché, de coût et d'efficacité qui pèsent sur les entreprises.

L'urgence n'est-elle pas aujourd'hui plus que jamais à l'ouverture et à la consolidation de parts de marchés tous azimuts. Les grandes villes constituent des têtes de réseau permettant d'accéder à d'autres marchés plus vastes, régionaux ou nationaux. D'autre part, en se déployant dans des régions métropolitaines éloignées, les entreprises gagnent un outil pour réduire leurs coûts de production. Les délocalisations industrielles vers les pays à bas salaires en sont des exemples anciens qui gardent d'ailleurs de leur actualité; celles affectant des services aux entreprises en cours de globalisation sont de mieux en mieux connus, notamment pour l'ingénierie, les services informatiques, les centres d'appel ou les services centraux (de saisie, de comptabilité). Enfin, la gestion au plus juste des organisations implique d'utiliser à bon escient les compétences locales. Il ne s'agit pas simplement de pénétrer des marchés fermés grâce à une position d'*insider* mais d'améliorer la performance générale du groupe par le transfert de savoirs et savoir-faire stratégiques que l'on trouve dans telle ou telle métropole. Pour bénéficier des avantages comparatifs entre les différentes régions, les entreprises se structurent alors en réseau et opèrent une division du travail d'échelle mondiale. De plus, pour

répondre à la concurrence internationale et aux exigences des actionnaires dans une économie de plus en plus financiarisée, il est devenu monnaie courante de recentrer les sociétés dans leurs activités les plus rentables, ce que l'on appelle communément leur cœur de métier. On externalise les fonctions périphériques auprès de sous-traitants, de fournisseurs ou de partenaires, ce qui aboutit d'un point de vue de l'organisation des groupes à constituer des réseaux d'entreprises dont les contours sont flous et mouvants. L'intensité des échanges qui irriguent ces entités requiert une organisation à la fois souple et directive, capable d'assurer la collecte, le traitement et la circulation de l'information mais aussi d'orchestrer une stratégie globale. Entre centralisation et décentralisation, la mondialisation s'appuie sur des nœuds qui se localisent avec une régularité remarquable dans ce que l'on appelle couramment les villes "globales".

Au-delà des clients potentiels, les régions métropolitaines offrent un tissu économique riche et profond. Dans un rayon de courte portée, les entreprises y trouvent des ressources externes garanties par la présence de sociétés de services et de fournisseurs nombreux, et une leur propre force de travail avec la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée cruciale dans l'économie du savoir et de l'information⁴. Enfin, lieux les plus accessibles au monde en raison des stratégies d'opérateurs qui y concentrent leurs investissements nous l'avons vu, ces villes globales sont littéralement branchées – on parle dans la littérature anglo-saxonne de "*wired cities*" (Graham, Marvin, 1996) – interconnectées les unes avec les autres.

La mondialisation n'est donc ni la fin de la géographie, ni la "mort de la distance" pour réfuter la thèse de Cairncross (1997). Espace d'échanges, centres de l'innovation et de la décision, les métropoles globales sont un assemblage de territoires spécifiques et de lieux bien identifiés. Ce qui renvoie à un troisième type de réseau. Si les entreprises sont soumises au calcul de la rentabilité, leur succès dépend de plus en plus de la mobilisation des facteurs présents dans les territoires. Une large part de la création de richesse revient alors aux éléments extra-économiques que sont les réseaux sociaux, les relations interpersonnelles, les échanges d'information plus ou moins formels tissés dans le territoire. Thrift et Olds (1996) y voient là le "caractère extraordinairement social des économies modernes" ("*the extraordinary social nature of modern economies*").

⁴ A mi-chemin entre ironie et affection, un chef d'entreprise ne qualifie-t-il pas ses collaborateurs de "pépites" ?

Les grandes régions urbaines réduisent le capital financier nécessaire à l'innovation et au traitement de l'information en offrant leur capital *relationnel*. Investir dans les activités de recherche-développement ne passe plus uniquement par la concentration de financements lourds sur des outils technologiques de pointe. Il s'agit aussi de favoriser la multiplication des passerelles entre les savoirs, passerelles qui sont tributaires des réseaux présents dans le territoire. Il en va de même pour l'échange de l'information d'une manière plus générale. L'existence de *milieux* (d'affaires ou créatifs par exemple) constitués par des professionnels dont le réseau personnel est la première ressource crée les conditions de la diffusion de l'information⁵. Les grandes métropoles sont à la fois des laboratoires à la source de l'innovation économique et de grands commutateurs encourageant les échanges qui créent la richesse (Savy, Veltz, 1995). En ce sens, peu importe le caractère de plus en plus ubiquiste d'une économie irriguée par les télécommunications, la mondialisation est aussi une affaire de territorialisation, d'inscription dans des milieux locaux.

3) Réseaux urbains et mondialisation

La métropolisation est décrite comme l'expression spatiale de la mondialisation. Elle serait composée de deux dynamiques complémentaires : la concentration des hommes et des activités dans les principales villes des systèmes urbains, le desserrement de ces mêmes hommes et activités au sein de l'espace régional. La première dynamique forme l'"archipel" métropolitain (Veltz, 1996) ou le "réseau global" (Taylor, 2003) dans lesquels les grandes villes sont liées. A la notion d'hinterland s'ajoute celle d'*hinterworld* qui décrit les métropoles auxquelles une ville globale accède par ses échanges. Londres, New York et Tokyo sont dotés des *hinterworlds* les plus étoffés et constituent historiquement les trois piliers de la théorie de la ville globale selon Sassen. A un niveau secondaire ou équivalent, à l'image de Paris, Los Angeles ou Hong Kong, un groupe d'une bonne dizaine de régions urbaines, voire d'une trentaine ou d'une quarantaine selon les auteurs, consolide l'ossature du réseau métropolitain mondial (pour une cartographie détaillée, se reporter à P. Taylor, 2003). On peut critiquer ici ou là certains classements, cependant l'essentiel est là : aux réseaux urbains traditionnels se superpose un système de niveau mondial.

⁵ Dès 1977, Pred prolonge les réflexions sur les coûts de transaction en faisant l'hypothèse que la concentration métropolitaine des activités "bureautiques" est guidée par la nécessité de faciliter l'accès à l'information.

Les conséquences pour les territoires nationaux et régionaux, et tout particulièrement pour les autres villes, sont difficiles à évaluer. Une hypothèse largement médiatisée décrit un découplage croissant entre les grandes métropoles et les systèmes urbains hérités de l'ère industrielle et de l'urbanisation des 19^{ème} et 20^{ème} siècles. Les régions métropolitaines globales tireraient bénéfice des flux de la mondialisation dans une proportion sans commune mesure avec celle de leur environnement proche et des autres villes du système urbain. Tournées désormais toutes entières vers leur hinterworld, les villes globales se détacheraient de leur hinterland national. Force est de constater des spécialisations économiques bien différentes entre les grandes métropoles et le reste du système urbain (Encadré 1). Pourtant, on ne parvient guère à mesurer la réalité et l'ampleur d'un décrochage éventuel⁶. Dans le cas français, des mécanismes redistributifs assurent une complémentarité financière de fait entre les territoires fortement créateurs de richesse et ceux qui bénéficient de transferts fiscaux ou sociaux. Au-delà de l'action politique, des processus de diffusion de l'innovation des plus grandes villes vers les plus petites ou encore des dynamiques de débordement liés à la proximité aux grandes métropoles pourraient par ailleurs alimenter des effets d'entraînement. Ce qui limiterait d'autant le découplage des systèmes urbains, voire renforcerait les solidarités entre les territoires.

Encadré 1 : La mondialisation et le système urbain français⁷

Le système productif des villes françaises connaît une évolution radicale depuis une trentaine d'années. A mesure que les actifs de l'industrie diminuent au profit des emplois dans les services à la population et aux entreprises, les fonctions économiques exercées changent. A une économie où la fabrication et le transport des marchandises occupaient une part importante des actifs succède des fonctions de production plus abstraite (conception, gestion, commercialisation) et l'essor de fonctions d'intérêt collectif, prises en charge par l'Etat, le secteur privé ou des associations, comme celles d'éducation, de santé ou de culture. Dans le même temps, le profil des actifs évolue : la professionnalisation s'intensifie, les ouvriers sont moins nombreux, les employés, les professions intermédiaires et surtout les cadres sont de plus en plus importants en proportion.

Ces transformations n'affectent pas les villes françaises de manière univoque. Les cités industrielles et minières opèrent une reconversion plus ou moins rapide qui s'apparente

⁶ Attirons l'attention sur le fait qu'un découplage entre les profils de spécialisation économiques ou entre les richesses créées n'est pas forcément synonyme d'un décrochage que l'on mesurerait par exemple en termes de revenus.

⁷ Voir pour plus de détail Halbert, 2005b.

principalement à une banalisation de leur profil, grâce au développement des emplois publics et aux services à la population longtemps sous-représentés (voir, Davezies, 2005 pour le Nord-Pas-de-Calais). D'autres villes, souvent de taille moyenne ou petites, se spécialisent dans des activités touristiques, valorisant une ressource locale (littoral, montagne). Enfin nombreuses sont les villes d'Etat pour reprendre les termes de Damette, capitales départementales ou régionales qui concentrent les services administratifs, les universités, les hôpitaux, etc. Les très grandes villes françaises (500 000 habitants et plus) affichent un profil bien différent. Ici, les emplois de l'industrie et surtout des *services aux entreprises* occupent une part des actifs inconnue ailleurs. Elles concentrent des emplois qualifiés qui sont en charge de ce que l'on a pu appeler parfois des fonctions d'intermédiation, c'est-à-dire l'ensemble des tâches d'organisation, d'innovation et de traitement de l'information qui sont au cœur de la nouvelle économie. L'aire urbaine parisienne en est l'expression la plus emblématique par l'intensité de sa spécialisation, même par rapport aux autres métropoles françaises qui n'en sont pas moins dynamiques.

4) Les recompositions internes des régions métropolitaines

La métropolisation n'est pas sans conséquences sur l'organisation interne des régions urbaines. La concurrence pour le foncier ou l'accessibilité grandissante de territoires toujours plus éloignés (grâce aux transports en commun et bien plus sûrement à l'automobile) se traduisent par des processus d'étalement urbain. La taille croissante des métropoles aboutit parfois par congruence à la constitution de conurbations, véritables régions polycentriques⁸.

La déconcentration à l'intérieur des métropoles n'est pas spécifique aux dernières décennies. La création des banlieues résidentielles et le départ vers les périphéries des activités manufacturières se sont opérés dès la révolution industrielle. L'école de Chicago décrit les villes fordistes comme un ensemble d'anneaux emboîtés avec au centre le quartier des affaires et autour des couronnes industrielles et résidentielles. Cependant, le rythme du desserrement s'est accéléré durant les trente dernières années. A tel point que certains y ont vu l'avènement d'une ville diluée dont Los Angeles a pu être considérée comme l'archétype. Pourtant, ce modèle de la ville dispersée, dénuée de polarités, relève vraisemblablement du

⁸ La mégapole nord-est américaine fut la première à être décrite dans les années 1960 (Gottmann, 1961). Des exemples nombreux ont été étudiés depuis, de la Mégapole nippone à celle du Grand Sud-Est anglais, en passant par ce que certains ont appelé la Banane Bleue européenne (Brunet, 1989) ou encore les grandes régions semi-urbaines d'Asie du Sud-Est.

fantasme : la déconcentration ne se fait pas sans logique, elle suit pour le moins des lignes de force comme les grandes voies de circulation et se cristallisent bien souvent dans des pôles secondaires qui, sans prendre généralement l'ampleur des centres d'affaires traditionnels, n'en constituent pas moins des nœuds importants de l'espace économique métropolitain⁹. Leur développement ne doit d'ailleurs pas prêter à des conclusions trop hâtives. Le départ de certaines activités vers des pôles secondaires n'est pas signe du déclin des quartiers d'affaires centraux et péri-centraux. Comment expliquer sinon qu'ils soient aujourd'hui encore les espaces les plus demandés par les entreprises comme en témoigne les prix élevés de leur foncier ? Il s'agit plutôt d'une nouvelle division du travail. Dans sa dimension économique, la métropole contemporaine est un assemblage de grappes d'entreprises localisées selon des complémentarités sectorielles (les *clusters* de la littérature anglo-saxonne) à l'image du quartier du multimédia à Soho ou des industries bancaires du Centre Financier International de Dublin. A ces quartiers spécialisés s'ajoute une organisation fonctionnelle. Pour schématiser très grossièrement, dans les quartiers d'affaires centraux des fonctions de gestion de l'information et d'organisation; dans les pôles plus périphériques d'un côté des activités de back-office ou de gestion routinière, de l'autre des métiers de conception (technopôles). Loin d'accréditer la thèse de la mort des centres traditionnels, c'est plutôt leur vitalité qui est affirmée¹⁰.

Conclusion

Métropolisation et mondialisation sont deux processus qui s'alimentent mutuellement. Les échanges économiques internationaux accrus s'appuient sur des réseaux d'infrastructures et d'entreprises qui privilégient les métropoles globales. Principaux marchés, principaux fournisseurs de prestataires, principaux centres de main-d'œuvre qualifiée, les régions métropolitaines sont à la fois les incubateurs de l'innovation et les commutateurs de l'économie du savoir et de l'information. Entre mondialisation et "informationalisation" des systèmes productifs (Hall, Pain, 2006), elles sont au cœur d'un réseau métropolitain qui, plus qu'un simple archipel d'îles isolées, forme un système aux interactions permanentes. Ce réseau se structure selon une hiérarchie que l'on ne connaît qu'indirectement, faute de données adéquates. Au sein des métropoles, les recompositions internes sont puissantes. La division du travail, sectorielle mais aussi et probablement avant tout fonctionnelle, s'appuie sur une

⁹ Le terme d'*edge cities* (Garreau, 1991), largement médiatisé, renvoie à ces pôles secondaires.

¹⁰ Pour une analyse du cas francilien, voir Halbert, 2005c.

organisation centre-périphérie rendue beaucoup plus complexe par la consolidation de polarités secondaires.

Bien qu'il soit nécessaire d'éclairer les processus parallèles de la mondialisation et de la métropolisation par une approche économique, les dynamiques ne peuvent s'appréhender sans emprunts à d'autres domaines. Une lecture plus sociale décrit des métropoles globales où s'opposent des professionnels à forte compétence, ne comptant pas leurs heures de travail mais bien rémunérés et une population de plus en plus pauvre, constituée d'immigrés, de chômeurs et de travailleurs au statut précaire. Au paradis des classes moyennes succèderait dans la ville globale une société duale. Les processus d'éviction et de fragmentation socio-spatiale s'en trouveraient renforcés entre les espaces centraux et certaines banlieues privilégiées et d'autres sous-ensembles marginalisés, poches de pauvreté à proximité des quartiers d'affaires ou plus sûrement banlieues éloignées dans les villes européennes.

Des questions environnementales sont aussi ouvertes par la métropolisation. Les déplacements plus nombreux, qu'il s'agisse d'une mobilité de longue distance entre les grandes métropoles ou de courte portée au sein même de ces dernières, ne favorisent pas la préservation de l'environnement, loin s'en faut. Dans le même ordre d'idée, l'extension de l'urbanisation entraîne une consommation d'espace que les pouvoirs publics peinent à arrêter, voire à canaliser.

C'est alors bien en termes politiques que mondialisation et métropolisation posent les questions les plus urgentes. Deux chantiers se dessinent, le premier étant celui de la gouvernance mondiale. Les échanges de richesse entre les pays développés se réalisent entre les métropoles globales nous l'avons dit. Comment parvenir à en faire bénéficier les territoires oubliés de la mondialisation ? La dérégulation économique et les logiques de marchés suffiront-elles à assurer un développement plus large ? Faut-il privilégier un interventionnisme à l'échelle globale, à l'image de la taxe Tobin, afin de redistribuer une partie des richesses circulant entre les métropoles globales vers les angles-morts de la mondialisation ? Aux enjeux du développement se greffent ceux de la gestion des ressources en énergie et de l'impact sur l'environnement que soulève la mobilité accrue. Seuls des accords internationaux - dont on observe par ailleurs la lente et douloureuse gestation - semblent en mesure d'apporter des réponses cohérentes à la maîtrise durable des flux qui circulent entre les métropoles.

Le second chantier est celui de la gouvernance métropolitaine, c'est-à-dire appliquée aux régions globales elles-mêmes. L'importance croissante de ces espaces arrimés à l'économie mondiale réclame un traitement des enjeux sociaux, environnementaux et économiques qui leurs soient propres. Pour cela, la création d'un projet commun entre les différents acteurs de la métropole, dans une démarche à la fois horizontale (incluant tous les acteurs du territoire) et verticale (du niveau local à celui de l'Europe pour le cas français) est le plus grand défi à venir. La gestion démocratique des espaces métropolitains reste encore bien souvent à inventer.

Références :

1. CASTELLS, M., 1989, *The Informational City*. Information technology, economic restructuring and the urban regional process, Oxford, Blackwell.
2. CAIRNCROSS, F., 1997, *The Death of Distance : How the Communications Revolution Will Change Our Lives*, New York, McGraw-Hill.
3. GARREAU, J., 1991, *The edge city : life on a new frontier*, New York, Doubleday.
4. GOTTMANN, J., 1961, *Megalopolis: the urbanized North-eastern Seaboard of the United States*, New York, 20th Century Fund, 810 p.
5. GRAHAM, S., MARVIN, S., 1996, *Telecommunications and the City. Electronic spaces, urban places*, London, Routledge.
6. HALBERT, L., 2005a, "Qualitative analysis of service business connections. Bassin Parisien", Action 2.1 Report, Polynet project, 20 p.
7. HALBERT, L., 2005b, "Les métropoles, moteurs de la dematerialisation du système productif français : une lecture sectorielle et fonctionnelle (1982-1999)", in *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, pp. 279-297
8. HALBERT, L., 2005c, "Des pôles économiques dans la métropole francilienne ?" in Datar, *Territoires 2030*, La Documentation Française, Paris, 2005, pp. 119-134.
9. HALL, P., 1965, *Les villes mondiales*, Paris, Hachette, 251 p.
10. HALL, P., PAIN, K., 2006, *The Polycentric Metropolis. Mega-City-Regions in the European Space of Flows*, Earthscan, London.
11. SASSEN, S., 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*, New York, Princetown University Press.

HALBERT L., 2005, "Villes, réseaux et mondialisation", in *Villes et Territoires*, Cahiers Français, 328, 18-23.

12. SAVY, M., VELTZ, P., 1993, *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, Paris, Editions de l'Aube
13. SCOTT, A.J. (ed) 2001, *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford: Oxford University Press.
14. TAYLOR, P., (2003), *World city Networks: a global urban analysis*, London, Routledge.
15. THRIFT, N., OLDS, K., (1996), "Refiguring the Economic in Economic Geography", in *Progress in Human Geography*, 20, pp. 311-317
16. VELTZ, P., (1996), *Mondialisation, Villes et Territoires. L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France, 262 p.
17. VELTZ, P., (2000), *Le nouveau monde industriel*, Paris, Gallimard, 2000 p.