



**HAL**  
open science

## Le rôle des réseaux de villes dans le rayonnement des municipalités baltiques : une force des liens faibles ?

Nicolas Escach

► **To cite this version:**

Nicolas Escach. Le rôle des réseaux de villes dans le rayonnement des municipalités baltiques : une force des liens faibles ?. *Territoire en mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement*, 2016, *Varia*, 30, 10.4000/tem.3480 . halshs-01326175

**HAL Id: halshs-01326175**

**<https://shs.hal.science/halshs-01326175>**

Submitted on 24 Jun 2016

**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.

# Le rôle des réseaux de villes dans le rayonnement des municipalités baltiques : une force des liens faibles ?

ESCACH Nicolas

Docteur et agrégé de géographie

ATER à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines

Chargé de cours à l'IEP de Rennes (antenne de Caen)

Résumé :

L'insertion dans la mondialisation est souvent évaluée à partir d'indicateurs majeurs principalement économiques et financiers qui invitent à représenter le monde comme un archipel construit par les principales métropoles. Si les municipalités baltiques demeurent une zone grise dans une telle conception, elles s'inscrivent pourtant dans des réseaux européens et globaux à longue distance que les acteurs locaux mettent à profit dans l'élaboration de stratégies interterritoriales. L'accès aux niveaux géographiques supérieurs n'est pas direct mais adopte souvent la forme du détour ou du parcours. Il repose sur des interactions « à bas bruit », réseaux institutionnels, projets ponctuels ou liens interpersonnels qui, lorsqu'elles s'additionnent, finissent par générer des recompositions structurantes à l'échelle transnationale et même européenne.

Mots-clés : Réseaux de villes, Liens faibles, Rescaling, Régionalisation, Métropolisation, Européanisation, Baltique.

Summarize<sup>1</sup>:

Integration into the global arena is primarily determined by economic and financial factors, which suggest an image of the world as an archipelago sustained by major global capitals. If the Baltic municipalities remain in a grey area in such an interpretation, they are nonetheless embedded in both global and European long distance networks that local participants use to their advantage in the development of inter-territorial strategies. The acquisition of greater geographical importance happens indirectly, often through a detour or roundabout process. It is based on low level interactions, corporate networks, intermittent projects or interpersonal connections which, as they accumulate, end up causing structural reorganization on a transnational or even European scale.

Keywords: City-Networks, Weak Ties, Rescaling, Regionalism, Metropolisation, Europeanization, Baltic Sea Region.

## Introduction

Divisés par le Rideau de fer au cours de la guerre froide, les espaces riverains de la mer Baltique sont longtemps restés des glacis (Mertelsmann, Piirimäe, 2012). La mer sépare alors des systèmes d'échanges qui lui tournent le dos à l'image du CAEM et de la CEE. La chute du Rideau de fer (1989), la dislocation de l'URSS (1990-1991), puis l'indépendance des États baltes (1991) s'accompagnent d'un retournement de perspectives. La mer Baltique perd instantanément son statut d'angle mort pour devenir un relais susceptible d'exercer un rôle de pont entre l'Est et l'Ouest de l'Europe (Dellenbrant, 1999). Les autorités locales et européennes

---

<sup>1</sup> L'auteur remercie Madison Ryckman et Agathe Voisin pour l'aide apportée à la traduction.

prennent rapidement conscience de cette responsabilité et multiplient les initiatives afin de couvrir l'espace baltique d'un dense tissu de réseaux d'acteurs issus de plusieurs niveaux géographiques.

L'espace baltique peut pourtant être étudié comme la variation singulière d'une dynamique plus générale. L'émergence du monde comme espace a engendré un élargissement géographique (Lévy, 2008) : l'échelle d'action au sein de laquelle les acteurs s'inscrivent s'est considérablement étendue. Le rôle de l'État a nécessairement évolué dans un contexte de mondialisation, favorisant la multiplication des liens horizontaux entre des acteurs de niveaux différents, par exemple au sein de différents groupements régionaux, en Baltique et ailleurs en Europe (Gana, Richard, 2014). Dans une société en réseaux (Castells, 1998), les acteurs locaux intègrent désormais leur décision à un ensemble de niveaux recomposés et entretiennent des relations internationales de manière plus autonome<sup>2</sup>. Souvent appelée « politique des échelles », la « politique des niveaux » désigne la prise de conscience par les acteurs, notamment locaux, de la nécessité d'utiliser l'élargissement géographique en menant une politique stratégique, organisée et rationnelle avec et dans les niveaux géographiques (échelon régional, étatique et européen). Ceux-ci développent de véritables stratégies interterritoriales en mobilisant les connexions entre niveaux géographiques à bon escient, afin de remplir les objectifs qu'ils se sont fixés pour leurs municipalités (Escach, 2014).

Pour des villes comme Paris ou Londres qui comptent dans l'archipel métropolitain mondial (Dollfus, 1996), le renforcement du rayonnement aux échelles européenne et mondiale passe par des liens tissés directement et rapidement avec l'ensemble des niveaux géographiques quels qu'ils soient, à tel point qu'une réflexion par niveaux pourrait devenir obsolète. Leur politique des niveaux s'appuie sur la possibilité de déborder la hiérarchie des niveaux traditionnels (municipalités, régions, États). Ces villes mondiales (*World Cities*), nommées globales à partir de la décennie 1990 et analysées par Saskia Sassen (1991), souvent considérées comme des laboratoires de la politique des niveaux, ne peuvent servir de références dans le cas de l'espace baltique. La Baltique compte très peu de très grandes villes qui seraient susceptibles de figurer dans les classements métropolitains internationaux.

L'existence de nombreuses structures horizontales de gouvernance au niveau baltique dénote de grandes ambitions mais aussi une difficulté à mener une politique des niveaux efficace. Plus les chemins alternatifs entre les niveaux géographiques sont sinueux et jalonnés d'étapes, plus la prise de liberté avec la hiérarchie verticale traditionnelle s'annonce délicate. La forme prise par la recomposition des niveaux (ou *rescaling*) est d'autant plus complexe et progressive que la marginalisation dans le cadre des élargissements géographiques est menaçante. En ce sens, la multiplication des structures parapluie au sein de l'espace baltique peut s'expliquer par une position singulière des acteurs locaux riverains au sein des processus de métropolisation et d'eupéanisation. La plupart des réseaux baltiques accompagnent alors des stratégies interterritoriales qui ne peuvent plus être conduites isolément, car les acteurs locaux qui souhaitent les mener ne disposent pas des outils adaptés et de la masse critique suffisante. L'espace baltique<sup>3</sup>, qui n'est rien d'autre pour des chercheurs déconstructionnistes que la somme des réseaux et projets d'acteurs qui s'y réfèrent (Wæver, 1992 ; Neumann, 1994), révèle la dimension horizontale de la recomposition des niveaux géographiques, entre autres avec l'émergence d'espaces intermédiaires.

---

<sup>2</sup> Nous avons choisi de nommer ce processus « recomposition des niveaux » (traduction possible de *rescaling*).

<sup>3</sup> Dans cet article, nous définirons l'espace baltique à partir du cadre géographique du programme INTERREG IV-B en mer Baltique (2007-2013).

La naissance des réseaux baltiques coïncide avec la prise en considération par les acteurs locaux des défis et atouts de l'interterritorialité. Les réseaux de municipalités offrent un rayonnement à longue portée à des municipalités pour lesquelles l'insertion directe dans des dynamiques à une échelle plus petite apparaissait *a priori* compromise. Porter attention au rôle des réseaux de villes<sup>4</sup> en Baltique permet, sur un plan méthodologique, de s'intéresser à une zone grise géographique. En effet, que les municipalités riveraines ne soient pas représentées sur l'archipel métropolitain mondial ne signifie en rien qu'elles ne se positionnent pas d'une autre manière dans des échanges européens et globaux. Pour la plupart des cartes ne considérant que des indicateurs de concentration des activités financières et bancaires à l'échelle du monde, l'espace baltique reste un impensé. Malgré de récents travaux de Nadine Cattan (2007) sur les échanges ERASMUS montrant qu'une voie a été ouverte dans ce sens, la littérature reste très largement dominée par la prise en compte d'indicateurs économiques ou démographiques majeurs (flux d'IDE, nombre de sièges sociaux, PIB) afin de mesurer la métropolisation. Les municipalités baltiques confirment « la force des liens faibles » pour transposer la théorie sociologique des réseaux sociaux de Mark Granovetter (1973). Ces liens ténus offrent, dans la durée, l'occasion de pénétrer d'autres niveaux de réseaux. Des interactions à bas bruit, additionnées les unes aux autres ou du moins se répondant dans le cadre de stratégies locales, finissent par produire une géographie structurante de l'espace baltique mais aussi de l'espace européen.

La présentation de la démarche méthodologique adoptée pour l'étude des réseaux de villes baltiques a fait l'objet de plusieurs publications antérieures (Escach, Vaudor, 2014 ; Escach, 2015). Une base de données de réseaux institutionnels et de projets européens INTERREG IV-B a pu être analysée et cartographiée pour les municipalités les plus impliquées dénotant une intégration différentielle des espaces riverains dans les coopérations transnationales. Si des interactions plus ou moins formelles ont contribué à rapprocher les acteurs locaux baltiques, ces échanges ont moins servi la construction d'une région transnationale unifiée que l'intégration à d'autres niveaux géographiques. Définir plus précisément la nature des liens extra-baltiques que les réseaux transnationaux suscitent et donc leur portée à plus petite échelle apparaît alors indispensable.

Les municipalités baltiques sont souvent de petites tailles, connaissent parfois des crises démographiques et économiques, mais elles sont capables de nouer des relations à très longue distance, y compris à une échelle européenne. Les réseaux de villes montrent donc qu'une ville de taille modeste située en marge des principaux centres dynamiques de l'Union européenne est susceptible d'entretenir des partenariats internationaux sur une grande étendue. Les réseaux de villes baltiques révèlent, comme nous le verrons tout d'abord, une hiérarchie différente de celle obtenue avec des indicateurs traditionnels d'europanisation et de métropolisation. Les liens intervilles démontrent ainsi la possibilité pour des municipalités riveraines de s'interconnecter avec des réseaux de vaste portée. Nous chercherons, dans un dernier temps, à qualifier ces parcours en définissant, *a posteriori*, ce que nous entendons par « liens faibles » en géographie à partir du cas des réseaux baltiques.

## **Les réseaux de villes baltiques révèlent une hiérarchie inattendue**

L'étude des forums baltiques démontre que des municipalités de taille modeste, situées à la périphérie de l'Union européenne, peuvent s'intégrer à un degré non négligeable à des réseaux

---

<sup>4</sup> Un réseau de villes peut être défini, selon nous, comme une association volontaire et organisée d'acteurs locaux soucieux de coopérer de manière privilégiée. Ceux-ci participent, symboliquement ou pratiquement, à la production d'un nouvel espace réticulaire de dimension plus vaste et agissent à l'ensemble des niveaux par leurs discours, leurs échanges d'expériences et leurs projets communs.

internationaux. Les réseaux et projets baltiques sont même, dans une certaine mesure, le reflet d'une difficulté à entrer directement dans des processus d'eupéanisation et de métropolisation, ce qui explique des divergences de hiérarchie entre participation aux réseaux économiques et activités au sein des réseaux politiques d'acteurs locaux.

### **Une marginalisation relative des villes baltiques selon les indicateurs traditionnels**

Les mesures habituelles de la métropolisation reposent sur au moins trois facteurs : la taille des ensembles urbains, la concentration des activités économiques et financières ainsi que la capacité à rassembler des fonctions complexes de commandement. Pour ces trois indicateurs, les municipalités baltiques semblent présenter une métropolisation très inégale. L'évaluation du rayonnement à l'échelle européenne est plus composite : à titre d'exemple, la présence d'une représentation à Bruxelles et donc la capacité à participer à des réseaux de *lobbying* peut être retenue.

Tout d'abord, la Baltique apparaît comme un espace contrasté en termes de représentation des plus grandes villes (figure 1). Peu d'États riverains comptent des villes de plus de 100 000 habitants en 2011. Il existe, selon les chiffres de l'audit urbain et les statistiques nationales russes et biélorusses en 2011, seulement 8 villes de cette taille en Finlande, 4 au Danemark, une seule en Lettonie et en Estonie<sup>5</sup> mais 164 en Russie, 80 dans toute l'Allemagne, 38 en Pologne<sup>6</sup> et 13 en Suède<sup>7</sup> et en Biélorussie.

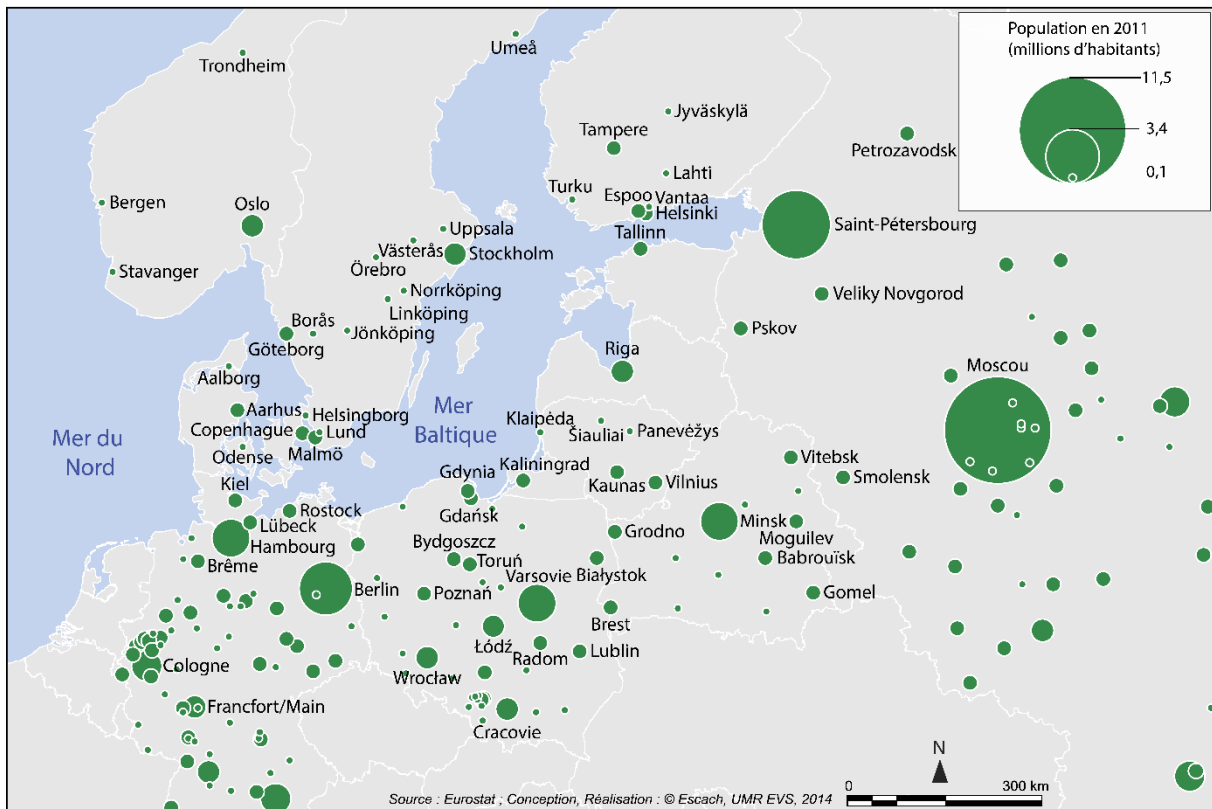
---

<sup>5</sup> Daugavpils (93 588) et Tartu (97 100 habitants) dépassent souvent les 100 000 habitants sur les sites statistiques nationaux lettons et estoniens, ce qui donne alors deux villes de plus de 100 000 habitants dans chacun des deux pays.

<sup>6</sup> La ville de Grudziądz approchant les 100 000 habitants avec 98 438 habitants en 2011 passe parfois, selon les années et les sources statistiques, au-dessus des 100 000 habitants, ce qui donne un total de 39 villes de cette taille en Pologne.

<sup>7</sup> Ce chiffre diffère fortement du résultat obtenu à partir de l'office statistique suédois. Pour celui-ci, les villes d'Helsingborg, Jönköping, Norrköping, Lund, Borås ne dépassent pas la barre des 100 000 habitants même si elles s'en approchent. Ceci donne donc un total de 7 villes de plus de 100 000 habitants en 2011 au lieu de 13.

**Figure 1 : Les villes de plus de 100 000 habitants en 2011**



De même, peu de villes baltiques émergent dans les classements identifiant les villes globales ou même les villes de rang européen à partir d'indicateurs agrégés. Un indice des villes globales parmi les plus connus est l'indice du GaWC élaboré à l'université de Loughborough considérant la présence d'entreprises de prestation de service. Selon la version de 2010, Varsovie est considérée comme une ville mondiale de type alpha, Berlin, Hambourg, Stockholm, Copenhague, Oslo et Helsinki de type bêta, alors que les trois capitales baltes se trouvent dans la catégorie gamma<sup>8</sup>. La ville de Riga est la seule des trois capitales baltes à rejoindre la catégorie bêta dans le classement de 2012. Peter J. Taylor, fondateur de l'indice et professeur de géographie humaine à l'université de Northumbria (Newcastle upon Tyne), a également publié en 2013 une liste des 25 villes européennes les plus connectées aux réseaux économiques mondiaux (services aux entreprises...) avec une liste distincte pour les réseaux financiers (Taylor, Hoyler, Sánchez-Moral, 2013). Parmi les villes les plus intégrées, se distinguent Varsovie, les deux villes allemandes de Berlin et Hambourg et les capitales scandinaves (Oslo, Copenhague, Stockholm, Helsinki)<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Le GaWC classe les villes mondiales en trois groupes : villes alpha (très intégrées), villes bêta, villes gamma.

<sup>9</sup> Varsovie (6°), Stockholm (13°), Oslo (20°), Berlin (21°), Helsinki (22°), Copenhague (24°) et Hambourg (25°) se retrouvent bien classées sur la première liste. La deuxième liste ne retient que Varsovie (10°), Stockholm (11°) et Berlin (21°).

**Figure 2 : Position métropolitaine des principales villes baltiques d'après l'indice GaWC (2000-2012)**



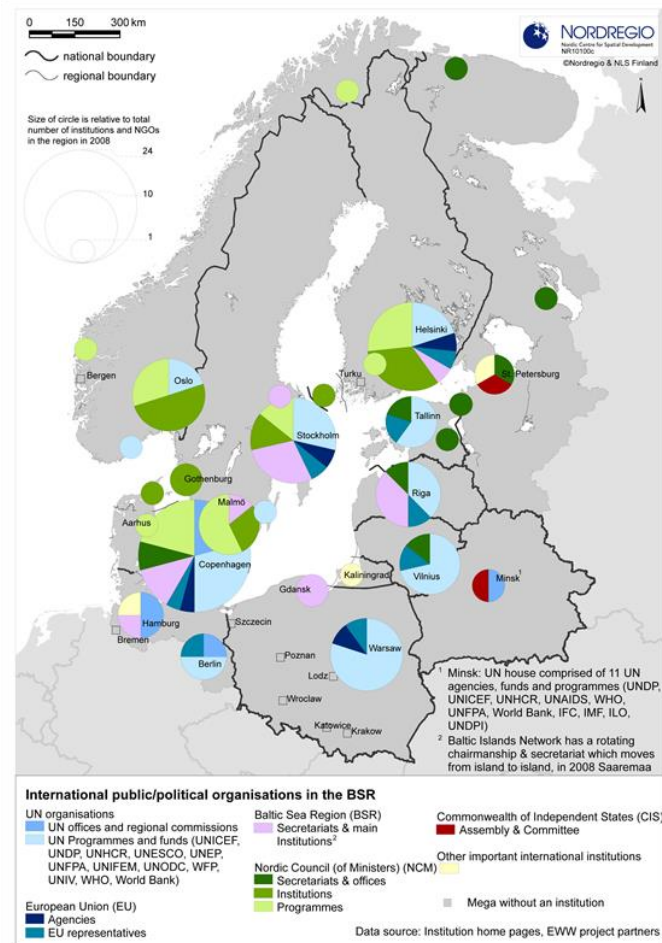
SP = Saint-Petersbourg  
Source : Site du GaWC ; Auteur : © Escach, UMR EVS, 2013

Ces éléments convergent avec des travaux récents de la DATAR. Une étude coordonnée par Armand Frémont dans le cadre d'une mise en réseau des villes normandes propose une carte intéressante des villes européennes à partir d'indicateurs croisés (Frémont, 2011). Varsovie, Stockholm et Berlin sont considérées comme des « métropoles européennes majeures », Copenhague, Saint-Petersbourg, Helsinki et Hambourg comme des « grandes villes d'importance européenne » et Riga et Göteborg comme des « grandes villes à potentiel européen ». Une synthèse de la DATAR plus récente, publiée en 2012, ne retient que Berlin, Oslo, Copenhague, Stockholm et Helsinki dans le groupe des « métropoles très diversifiées » à partir de 25 critères dans plusieurs domaines<sup>10</sup> (Halbert *et alii*, 2012).

Les études empiriques réalisées par Nordregio et par VASAB à l'occasion de la déclaration de Vilnius permettent quant à elles d'approcher une cartographie de fonctions supérieures de commandement. La figure 3 représentant la répartition des sièges des principales organisations internationales place Copenhague devant Stockholm et Helsinki. Une distinction claire apparaît entre les villes nordiques et les villes du sud de la Baltique.

<sup>10</sup> Développement territorial, société de la mobilité, fonctionnement et rayonnement économique, circulations culturelles et touristiques, société de la connaissance et de l'innovation, rayonnement politique.

**Figure 3 : Localisation des organisations européennes et internationales dans les principales villes baltiques en 2008**



Source : Nordregio, 2008

Le degré d'européanisation est un élément beaucoup plus ambigu que la mesure de la métropolisation. Depuis que la région baltique est devenue « un lac européen »<sup>11</sup>, une dynamique politique, l'européanisation, vient s'ajouter à la mondialisation économique. Elle revient, pour le cas particulier des villes, à prendre en compte l'opportunité mais aussi les nouvelles contraintes que l'adhésion suppose : en somme, à tirer les conséquences à l'échelle locale d'un élargissement géographique (Hamedinger, Wolffhardt, 2011). Les représentations permanentes d'acteurs locaux baltiques à Bruxelles sont peu nombreuses comparées à celles des autres pays de l'Union européenne. Régions et municipalités confondues, le Danemark n'en compte que 8 en 2015, la Finlande 6 et la Lettonie et la Lituanie une seule chacune<sup>12</sup>. Il existe une réelle inégalité entre les États riverains puisque la Pologne compte 18 représentations permanentes, ce qui n'est guère étonnant compte tenu de son poids démographique. Au niveau des villes, seules les métropoles de Stockholm, Malmö, Göteborg, Helsinki, Tampere, Turku, Hambourg, Berlin, Brême, Varsovie, Łódź et Tallinn disposent d'une représentation permanente. Quelques municipalités comme celles de la Triville polonaise ou du littoral

<sup>11</sup> Expression utilisée par Pertti Joenniemi : Joenniemi P., 2009, « The EU Strategy for the Baltic Sea Region, a catalyst for what? », *DIIS Brief*, Danish institute for international studies, p.2.

<sup>12</sup> Voir la liste actualisée des représentations régionales à Bruxelles sur le site du Comité des régions (cor.europa.eu/fr) ou sur le site europe.brussels (<http://www.blbe.be/fr>), pages consultées le 24/04/2015.



allemand peuvent bénéficier d'une représentation indirecte via leurs régions administratives de rattachement.

La plupart des villes figurant dans ces classements sont situées en périphérie de l'espace baltique ou en position intérieure le long d'une écharpe s'étendant de Hambourg à Moscou via Berlin et Varsovie. Copenhague et Stockholm apparaissent alors comme des exceptions sur un littoral baltique plutôt invisible au regard des indicateurs examinés. D'autres formes d'interactions permettent pourtant d'intégrer l'ensemble des municipalités riveraines dans des échanges de longue distance.

### **Prendre en compte de nouveaux indicateurs : une démarche délicate**

L'étude des liens entre municipalités baltiques offre l'occasion d'une entrée dans la mondialisation et l'eupéanisation « par le bas ». Elle pose cependant plusieurs questions méthodologiques. La première consiste à savoir ce qui est réellement mesuré dans de telles interactions : le rayonnement des municipalités ou celui des acteurs qui y travaillent. En effet, la différence entre une appréhension des réseaux de villes et une analyse des réseaux urbains réside bien dans le caractère intentionnel, volontariste et stratégique des rapprochements. Une deuxième interrogation porte sur la mesure proprement dite. Comment rendre compte d'une multitude de formes d'échanges impliquant différentes temporalités (jumelages, réseaux institutionnels, projets, rencontres multilatérales informelles) ? Comment, d'autre part, différencier les coopérations fictives, formelles, effectives, efficaces ? L'adhésion à un réseau ne suppose pas, en effet, la participation à des activités concrètes. *A contrario*, des résultats tangibles sont particulièrement difficiles à interpréter, si l'objectif est de distinguer la part de responsabilité du réseau par rapport à d'autres facteurs. Un certain flou se dégage donc des coopérations inter-municipales, ce qui a sans doute conduit à les étudier trop peu souvent.

Nous avons choisi, afin d'approcher les liens entre municipalités, d'associer une étude quantitative des réseaux institutionnels et projets baltiques à des données qualitatives sur les relations plus ou moins formelles entre acteurs locaux.

Afin d'étudier l'intégration des villes baltiques dans des dynamiques transnationales, nous avons tout d'abord élaboré une base de données de réseaux et projets baltiques à partir de l'annuaire 2012/2013 des organisations internationales de l'union des associations internationales<sup>13</sup> et du site internet INTERREG IV-B (2007-2013). Le corpus rassemble tout autant des réseaux publics institutionnels qui associent des membres durablement par un système d'adhésion que des projets européens temporaires (Escach, Vaudor, 2014). Les réseaux et projets retenus respectent plusieurs critères : 80 % de leurs membres n'appartiennent pas au même pays<sup>14</sup> et ils sont formés de villes d'au moins trois États baltiques (y compris la Norvège, la Russie, la Biélorussie), dont deux au moins ne sont pas contigus<sup>15</sup>. La base est ainsi constituée de 63 réseaux baltiques dont 4 réseaux institutionnels de municipalités<sup>16</sup>, 12 réseaux

---

<sup>13</sup> GRUYTER DE, W., (2012), *Yearbook of international organizations*, Berlin/New York, Union of International Associations, 3064 p.

<sup>14</sup> Ce critère nous a amené à exclure le réseau *Baltic Sea Challenge* puisque 80,6% des villes membres sont situées en Finlande.

<sup>15</sup> Ces critères sont proches de ceux définissant la transnationalité dans le cadre du programme INTERREG-B.

<sup>16</sup> BaltMet, KIMO, Hanse des temps nouveaux (ou nouvelle Hanse), Union of Baltic Cities.

institutionnels associant des municipalités<sup>17</sup> et 47 projets INTERREG IV-B<sup>18</sup>. La majeure partie des analyses ont cependant été menées sur un groupe constitué des 43 municipalités dites « les plus impliquées », c'est-à-dire appartenant à trois réseaux de la base de données ou plus.

Parallèlement, un terrain volontairement étendu<sup>19</sup> a permis d'interroger pour chaque municipalité visitée les enjeux d'une participation à des réseaux baltiques et les partenaires les plus recherchés. Les jumelages et les liens interpersonnels ont cette fois été considérés en plus des réseaux institutionnels et des projets européens. 251 entretiens semi-directifs ont été menés dans 70 villes de l'ensemble des États riverains (Allemagne, Pologne, Russie, États baltes, Finlande, Suède, Danemark) ainsi qu'à Bruxelles au cours de cinq itinéraires. Parallèlement, une démarche d'observation participante a été lancée grâce à une intégration au sein des activités du réseau de la Hanse des temps nouveaux dont la ville française de La Rochelle est membre actif.

### **Degré de métropolisation et engagement dans des réseaux de villes baltiques**

Il pourrait être logique de penser que les villes les plus métropolisées/européanisées de l'espace baltique sont aussi celles qui s'insèrent dans le plus grand nombre de réseaux institutionnels puisque leur capacité à multiplier les points d'interconnexion est particulièrement développée. Pourtant, la participation aux réseaux de villes à un niveau transnational révèle une hiérarchie singulière (figures 4 et 5).

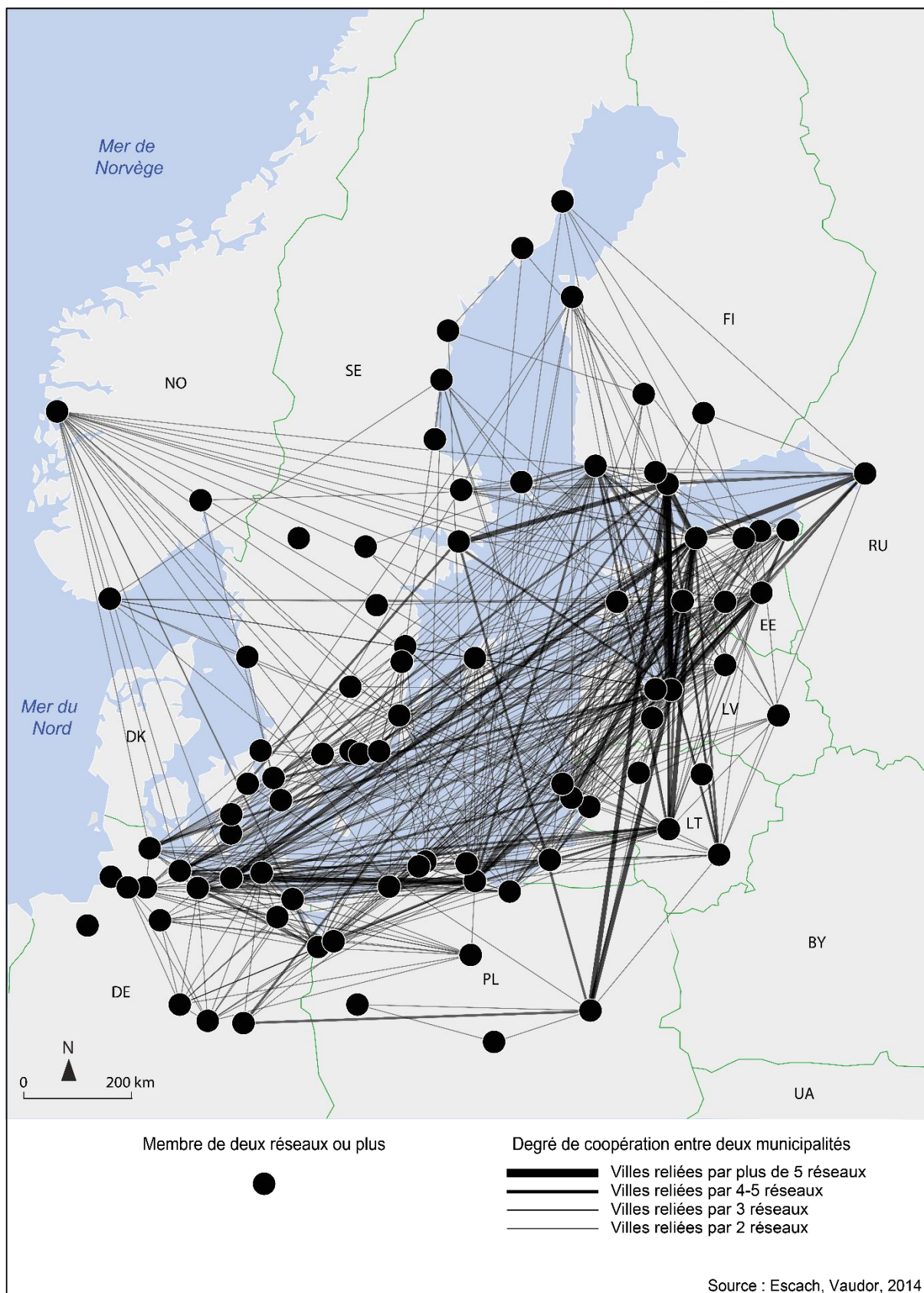
---

<sup>17</sup> Ars Baltica, Baltic Local Agenda Forum 21 (BLA21F), Baltic Palette, Baltic Sail, Baltic Sea Action Group, Baltic Development Forum, Baltic Sea States Subregional Co-operation, Baltic Tourism Commission, EuRoB, Hanseatic Parliament, Healthy Cities Network Phase V, Social-Hansa.

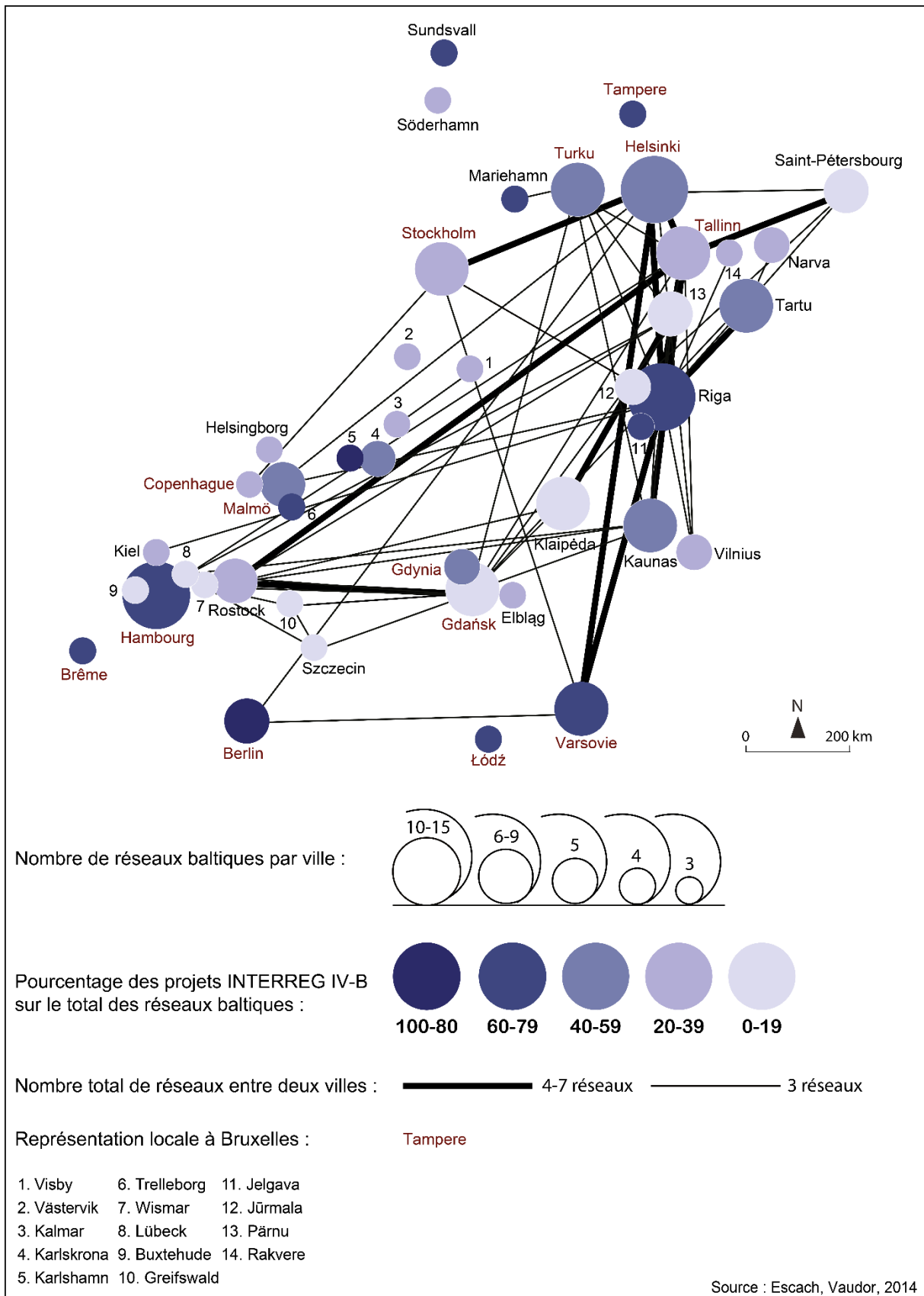
<sup>18</sup> Agora 2.0, BaltCICA, BaltFood, Baltic Biogas Bus, Baltic Bird, Baltic Fashion, Baltic Master II, Baltic Supply, Baltic.AirCargo.Net, Balticclimate, BaltMet Promo, BaSIC, BERAS Implementation, BGLC, BONITA, BSLN, BSR InnoShip, BSR Quick, BSR TransGovernance, BSR InnoReg, CleanShip, COHIBA, Cool-Bricks, Eco-Region, Egoprise, EWTC II, FM, IBI Net, JOSEFIN, Longlife, More Baltic Biogas Bus, NECL II, New Bridges, One BSR, Parks and Benefits, PEA, PRESTO, PURE, RB21T, RBGC, SCANDRIA, Science Link/Link1, Submariner, Trans in Form (TiF), Urb.Energy, Urban Creative Poles, Waterpraxis.

<sup>19</sup> Voir la figure 9 de l'article publié dans la revue *Cybergéo* (Escach, Vaudor, 2014).

**Figure 4 : Les municipalités baltiques intégrées dans deux réseaux transnationaux ou plus en décembre 2013**



**Figure 5 : Les municipalités « les plus impliquées » de la base de données en décembre 2013**



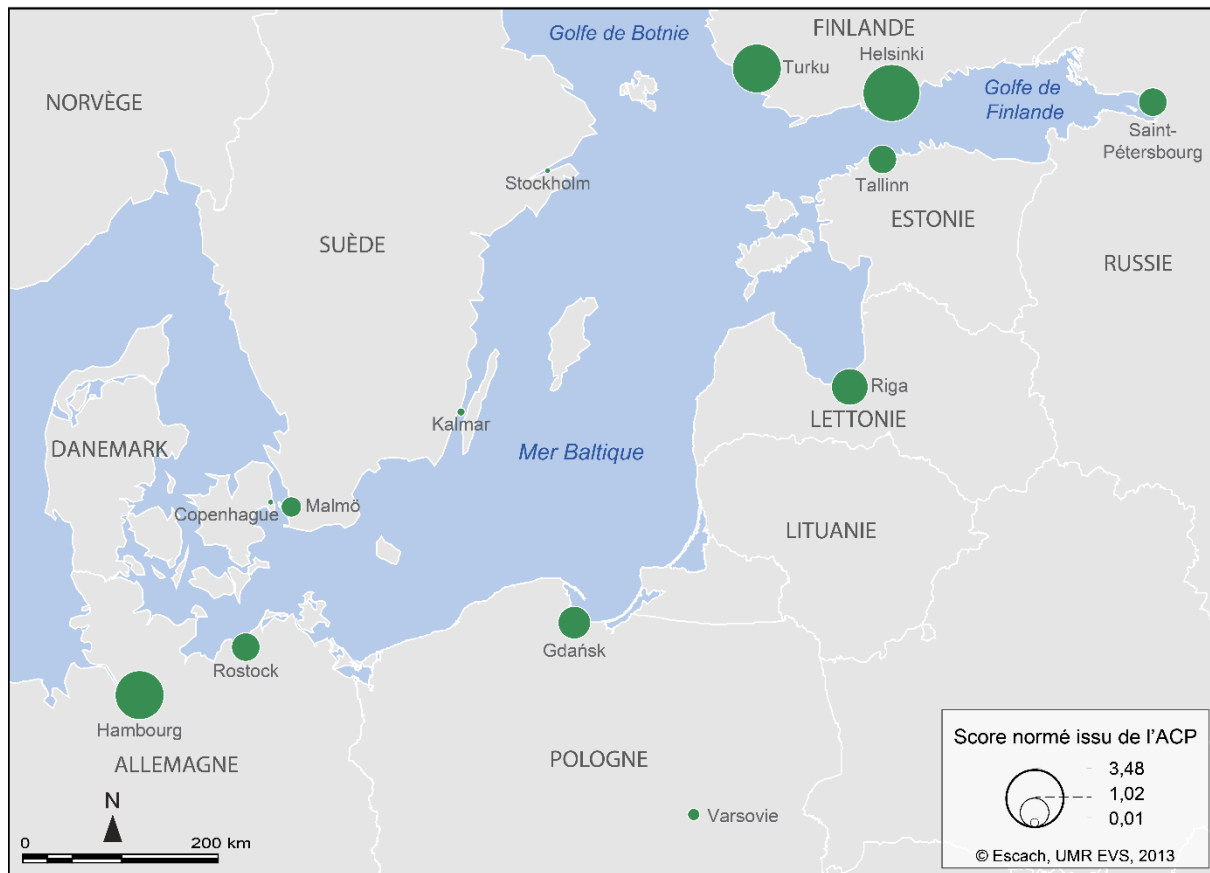
La prise en compte du nombre de réseaux par ville à partir d'une sélection de la base de données débouche sur une géographie que la concentration des populations et des activités économiques et financières ne peut pas totalement expliquer. Les villes de Riga (15 réseaux), Helsinki (12 réseaux) et Hambourg (10 réseaux) constituent les têtes de réseaux. De manière générale, une ligne allant de Turku à Hambourg distingue une rive sud assez active d'une rive nord relativement discrète. Copenhague ne participe qu'à un faible nombre de réseaux et projets de la base de données (3 réseaux). Des municipalités comme Turku et Tartu, absentes des principaux classements métropolitains, ont en revanche rejoint 8 réseaux et projets entre 2007 et 2013. Des petites villes comme Kalmar (36 000 habitants), Wismar ou Buxtehude (40 000 habitants) sont, malgré leur taille, présentes sur le graphe des municipalités les plus impliquées (figure 5).

Le contraste est encore plus saisissant en prenant en compte non le nombre de réseaux par ville mais la participation réelle des municipalités dans les activités quotidiennes des réseaux concernés. En effet, une municipalité peut payer sa cotisation annuelle sans participer réellement à aucune activité ou événement. Pour pallier cette lacune, une liste de critères a été établie suivant trois axes : l'administration des réseaux, l'animation des réseaux, la participation aux réseaux<sup>20</sup>. La base de données des municipalités « les plus impliquées » ( $\geq 3$  réseaux) a fait l'objet d'une analyse en composante principale puisque l'ensemble des variables étaient quantitatives. En réalisant l'ACP sur un axe, il était possible de déterminer un score pour chaque ville. Seules les villes disposant d'un score positif, attestant d'une validation des variables correspondantes, ont été cartographiées. Des municipalités se situant dans des régions périphériques à l'échelle nationale, comme Rostock ou Kalmar, côtoient un golfe de Finlande particulièrement actif (figure 6).

---

<sup>20</sup> L'administration des réseaux repose sur le nombre de réseaux INTERREG IV-B dirigés en tant que *leaders* et la direction de réseaux institutionnels. L'animation des réseaux est définie par l'organisation de réunions, de sommets ou de séminaires avec d'autres acteurs riverains dans le cadre de projets INTERREG IV-B ou de réseaux institutionnels. La participation a, quant à elle, été jaugée grâce à un ensemble de listes de participation pour les assemblées générales de l'Union des villes de la Baltique (1991-2013), de la Hanse des temps nouveaux (2000-2013) et pour l'ensemble des réunions du programme INTERREG-IV-B (générales, de projet ou de programme) et de la macro-région baltique (2010-2012, Tallinn, Gdańsk, Copenhague).

**Figure 6 : Score normé issu de l'ACP portant sur l'activité au sein des réseaux baltiques pour les municipalités « les plus impliquées »**



L'étude de l'intégration au sein de dynamiques européennes et globales par le biais des réseaux transnationaux baltiques peut surprendre : pourtant, ceux-ci assurent un lien indirect entre les municipalités riveraines et des réseaux de dimension plus vaste.

### **Les réseaux de villes baltiques permettent des liens à longue distance**

L'objectif des réseaux de villes baltiques n'est pas seulement de renforcer les interdépendances à l'échelle transnationale mais bien plutôt de permettre aux municipalités riveraines de s'ancrer dans des dynamiques à plus petite échelle. Ce pont dressé avec des niveaux de décision supérieurs prend trois formes principales qui relèvent du détour ou du parcours : la possibilité grâce aux échanges au sein de réseaux transnationaux de faire émerger des thématiques sur la scène européenne, l'établissement de liens avec des acteurs extra-baltiques dans le cadre de coopérations baltiques et l'intégration dans des réseaux européens ou globaux après un passage formateur par des réseaux baltiques.

### **Une prise de décision facilitée sur un plan européen**

Rejoindre un réseau baltique permet de former une masse critique qui ouvre des portes habituellement hermétiques pour des petites et moyennes villes. Cela est particulièrement vérifié lorsque les réseaux considérés exercent une activité de *lobbying* à Bruxelles, ce qui est maintenant le cas de la plupart d'entre eux. Des municipalités particulièrement actives dans les débats régionaux, mais peu représentées auprès des institutions européennes, peuvent alors s'ériger en véritables porte-paroles auprès de la Commission (*DG Regio*).

Le cas de Turku, troisième agglomération de Finlande, qui dispose d'un bureau partagé à Bruxelles, est particulièrement emblématique<sup>21</sup>. La ville coordonne la commission « villes durables » de l'Union des villes de la Baltique (UBC) qui emploie 17 personnes et abrite un *think tank* consacré à la coopération régionale : le *Centrum Balticum*. Son action pendant la période considérée (2007-2013) a été particulièrement dense. Dès 2006, lors d'une rencontre à Riga sur les objectifs des futurs programmes de cofinancement INTERREG en présence des ministères de l'environnement, d'HELCOM et du Conseil nordique des ministres, le directeur de la commission propose la thématique de la coopération entre espace urbain et espace rural. Celle-ci est finalement intégrée à l'agenda de la priorité 4 du programme région baltique 2007-2013 sur l'attractivité et la compétitivité des villes et des régions. L'UBC porte par la suite cette initiative avec l'élaboration et la coordination du projet *New Bridges*. En 2009, la Commission européenne vote une stratégie européenne en mer Baltique pour rationaliser les principaux projets européens autour de trois objectifs<sup>22</sup>, déclinés désormais en treize priorités et quatre actions horizontales<sup>23</sup>. Le réseau UBC est alors un vecteur d'informations sur le rôle de la stratégie. Initialement, le pont est assuré par une représentante permanente de l'UBC à Bruxelles disposant d'un local au sein du bureau de la région de Stockholm<sup>24</sup>. Très rapidement, le directeur du *Centrum Balticum* et un groupe d'élus et d'employés de la municipalité de Turku prennent le relais. Le rôle de représentants cumulant des responsabilités à plusieurs niveaux comme Mikko Lohikoski, conseiller municipal et ancien fonctionnaire au Conseil de l'Europe, est alors déterminant. En 2014, la municipalité accueille finalement le cinquième forum annuel des parties prenantes de la stratégie auquel participent plusieurs représentants de la Commission européenne et des délégations venues de Russie et de Biélorussie.

---

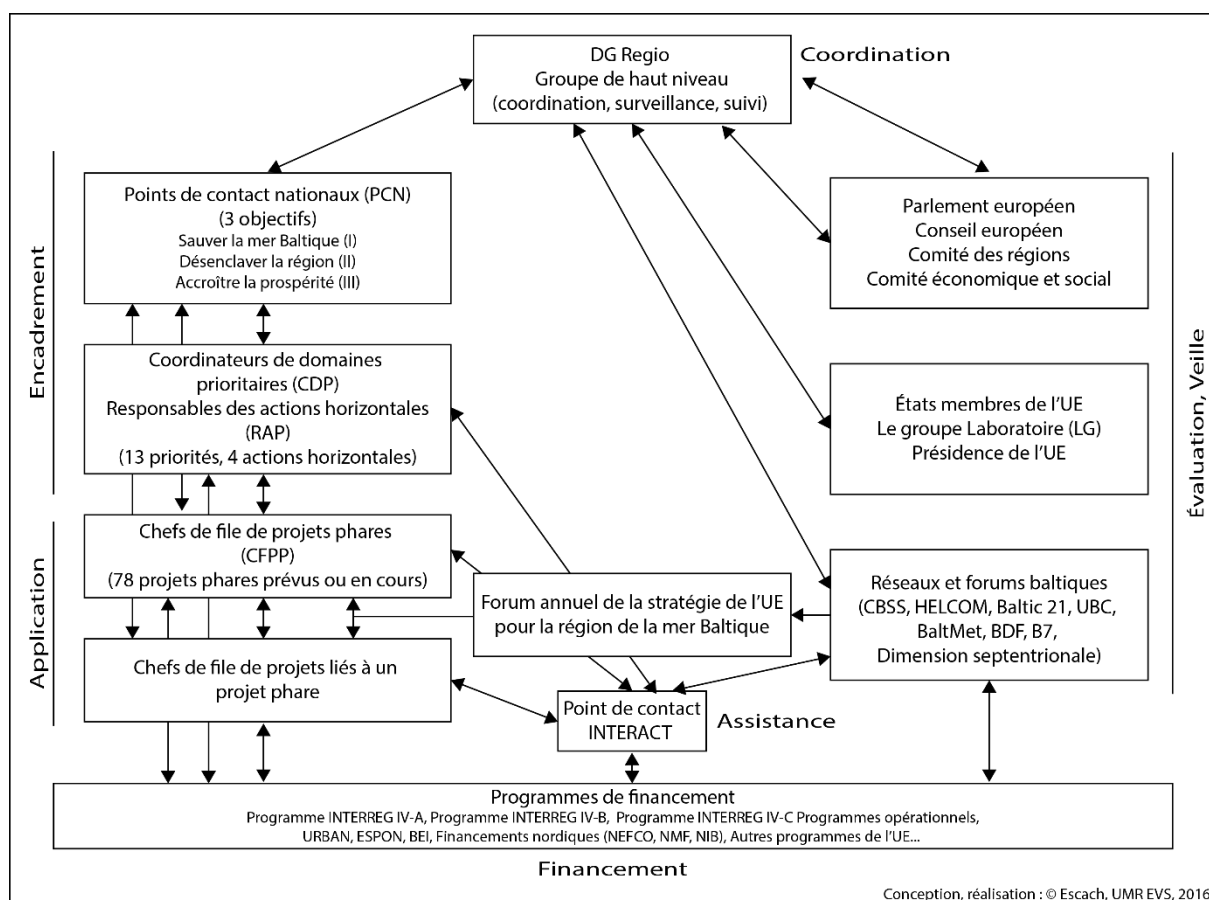
<sup>21</sup> Entretien réalisé avec le directeur de la commission environnement de l'UBC en 2012.

<sup>22</sup> Sauver la mer Baltique, désenclaver la région, accroître la prospérité.

<sup>23</sup> Actualisation la plus récente du plan d'action de 2011, voir <http://www.balticsea-region-strategy.eu/contacts> (page consulté le 22/05/2016).

<sup>24</sup> L'antenne a ouvert le 6 décembre 2006 mais a fermé en 2009 faute d'un élu de carrure internationale pouvant en assurer l'animation et pour des raisons financières.

**Figure 7 : Fonctionnement de la stratégie européenne en mer Baltique (2016)**

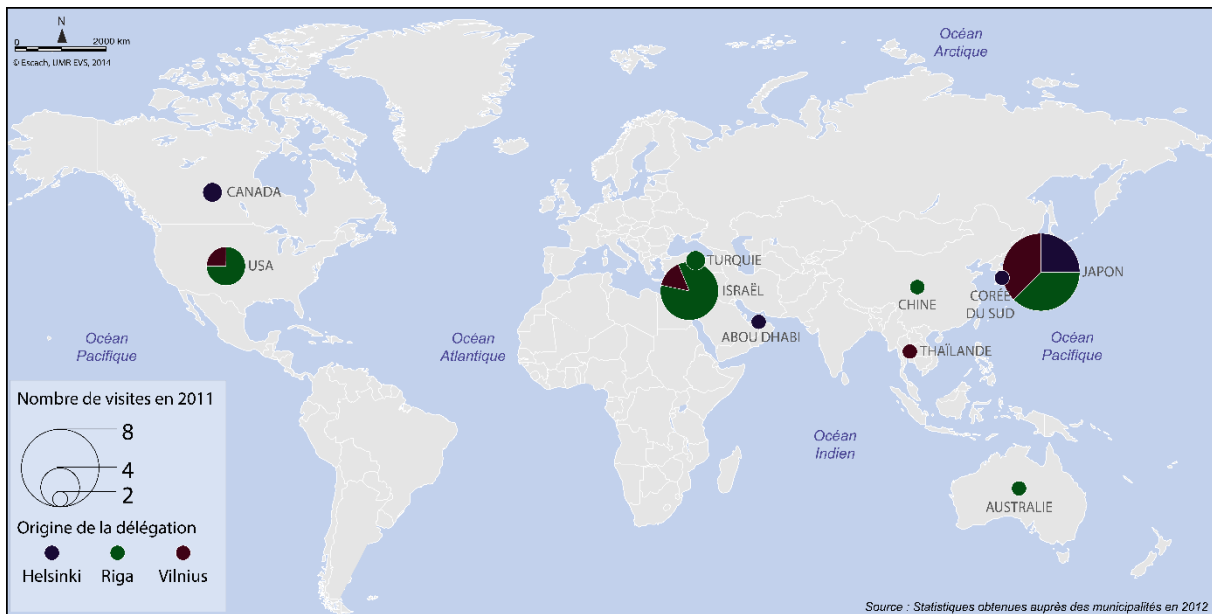


### Des interactions indirectes avec des partenaires internationaux

Les réseaux baltiques visent avant tout à renforcer le rayonnement des municipalités riveraines à un niveau européen voire international. Dans le cadre de coopérations transnationales, les villes ne sont pas considérées individuellement mais forment un groupe plus visible pour des partenaires étrangers. Le domaine du tourisme est particulièrement concerné : si les territoires baltiques sont peu connus, la proposition d'une marque commune ouvre à des perspectives plus nombreuses. Sous l'impulsion de l'expert en marketing Wally Olins, des projets se sont multipliés au cours de la décennie 2000 pour choisir une image appropriée afin de vendre la Baltique à l'international. Dans le cadre du projet européen « BaltMet Promo » (2009-2011), associant les capitales baltiques dont Riga, des enquêtes ont ainsi été conduites par la compagnie *Foresight Marketing* et l'institut de recherche intégrée de Tokyo auprès d'un panel d'habitants de la capitale japonaise susceptibles de se rendre dans les États baltes. Il s'agissait de définir des produits touristiques facilement exportables en Asie. À côté du volet « tourisme », le projet a permis le développement d'un volet « investissement » avec le financement d'un guide de présentation des villes pour les investisseurs asiatiques et d'un volet « cinéma » ouvrant à des échanges culturels entre cinéastes. Le projet a permis à la municipalité de Riga, mais aussi à d'autres membres du projet, de tisser un réseau d'échanges avec plusieurs villes asiatiques comme le montre la figure 8.



**Figure 8 : Visites officielles des employés des municipalités d’Helsinki, Riga et Vilnius dans des villes situées hors d’Europe en 2011**

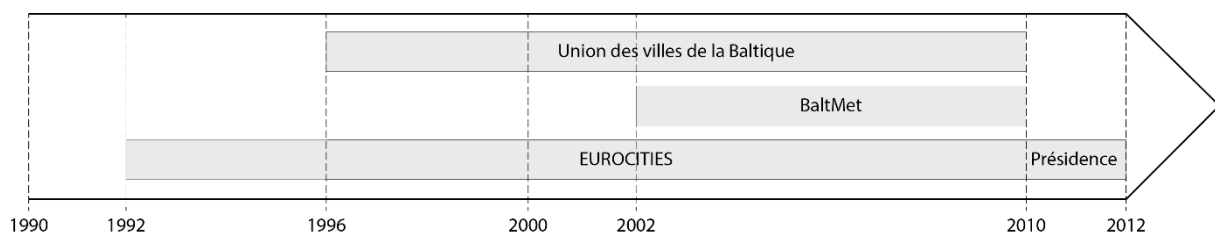


### Le lancement de parcours interterritoriaux

La participation à un réseau de villes baltiques peut aussi être perçue comme une étape vers des réseaux de dimension plus vaste. La notion de parcours entre les niveaux géographiques exprime pour les municipalités la nécessité de penser leurs stratégies interterritoriales sous un angle dynamique, les réseaux de villes ayant un degré de rayonnement varié.

L’exemple de Copenhague (figure 9) reflète l’évolution de plusieurs grandes autres villes baltiques comme Stockholm ou Riga. La capitale danoise rejoint l’Union des villes de la Baltique en 1994, mais à mesure que le réseau s’étend, celui-ci intègre des petites et moyennes villes. La population médiane des villes de l’Union au début des années 2000 est de 45 870 habitants. En 2002, le réseau BaltMet est créé à Copenhague sous l’impulsion des élus locaux danois. Il vise à associer l’ensemble des métropoles baltiques. Dans la foulée, plusieurs capitales quittent l’UBC : Berlin en 2002, Stockholm en 2008 et Copenhague en 2010. En 2010, Copenhague sort du réseau BaltMet mais devient plus actif au sein du réseau EUROCITIES associant des villes de grande taille de trente-huit pays d’Europe.

**Figure 9 : Le parcours de la municipalité de Copenhague dans des réseaux institutionnels**



© Escach, UMR EVS, 2012

## **L’atout des réseaux baltiques : une « force des liens faibles »**

Les réseaux de villes baltiques permettent donc à des municipalités riveraines, quelles qu’elles soient, de s’inscrire dans des coopérations à longue distance sur un temps plus ou moins long. Comment peut-on l’expliquer ? Quelles propriétés possèdent ces nouvelles interdépendances discrètes qui les distinguent de réseaux économiques, financiers et politiques plus traditionnels ?

### **Des liens pour toutes les catégories de municipalités**

La première caractéristique des réseaux de villes baltiques est qu’ils n’impliquent pas seulement des municipalités de grande taille concentrant population, activités économiques et fonctions supérieures de commandement.

Trois facteurs s’ajoutent notamment à la taille ou au dynamisme économique et contribuent au rayonnement transnational :

- 1- Tout d’abord, les forums régionaux sont avant tout construits par une démarche volontariste d’acteurs politiques. Leur efficacité est donc tributaire de la motivation, de la compétence et de la stabilité des acteurs locaux. Ceux-ci apportent leurs propres réseaux qu’ils ajoutent à ceux de la municipalité concernée, ce qui explique le parcours de villes pour lesquels les élus ont cumulé les casquettes « scalaires » (Emelianoff, 2008).
- 2- D’autre part, des spécificités géographiques habituellement considérées comme contraignantes peuvent, pour des coopérations institutionnelles soutenues financièrement par l’Union européenne, devenir des atouts. Dans le cadre de la politique de cohésion territoriale<sup>25</sup>, les autorités européennes portent une attention particulière aux régions présentant des caractéristiques géographiques spécifiques : zones rurales ou en reconversion industrielle, espaces transfrontaliers, insulaires, côtiers ou montagneux. En cela, l’espace baltique peut apparaître comme un modèle pour la politique régionale : des territoires tournés vers la mer Baltique avec des contrastes économiques et sociaux particulièrement importants et l’existence de zones de faible densité.
- 3- Enfin, les réseaux de villes ne valorisent pas forcément la diversification thématique. Dans le cadre de critères classiques de métropolisation, les villes gagnantes sont généralement les plus « diversifiées » devant des aires urbaines plus « spécialisées » (Halbert *et alii*, 2012). *A contrario*, une municipalité active dans un domaine particulièrement innovant trouvera l’occasion d’échanges d’expériences et de savoir-faire au sein de réseaux et projets baltiques. De manière générale, les réseaux baltiques profitent surtout à des municipalités ni trop dynamiques, ni trop fragiles : l’intégration à un niveau transnational suppose une relative marginalisation à des niveaux supérieurs mais requiert des ressources humaines, politiques, financières et informationnelles suffisantes.

Les exemples de Kärđla (Estonie) et Trelleborg (Suède) peuvent illustrer la conjonction de facteurs conduisant à une insertion internationale réussie de petites villes.

La municipalité de Kärđla<sup>26</sup>, 3 800 habitants, est la capitale de l’île estonienne de Hiiumaa, à l’ouest de l’Estonie. Avec la réforme administrative de 2013, elle a été fondue avec la commune

---

<sup>25</sup> Voir les rapports sur la cohésion économique et sociale de l’UE et l’article 174 du Traité sur le fonctionnement de l’Union européenne.

<sup>26</sup> Entretiens à la mairie de Kärđla en juillet 2012.

de Kõrgessaare dans la commune de Hiiu (4 846 habitants en 2013). Malgré sa petite taille, la commune a pu s'intégrer indirectement à plusieurs réseaux et projets transnationaux entre 2007 et 2013, bien que ce dynamisme ne soit pas visible sur les cartes réalisées à partir de la base de données. La mairie de Kärđla est active au sein de la commission éducation de l'Union des villes de la Baltique (UBC) qu'elle a contribué à créer aux côtés de la ville suédoise de Norrtälje (comté de Stockholm) en 1998. L'expérience d'Ivo Eesmaa, ancien maire, a été très importante. Elle relève en effet de responsabilités exercées à plusieurs niveaux géographiques : conseiller auprès du comté de Hiiumaa, directeur de la commission scolaire nationale estonienne, expert auprès du Conseil nordique et de l'UE. Hiiumaa participe également aux travaux du réseau des îles de l'eurorégion B7 (Sept-Îles de la Baltique) créé en 1989 et qui permet des rencontres annuelles avec la Commission européenne autour des revendications des îles baltiques. B7 a d'ailleurs rédigé aux côtés d'autres réseaux institutionnels baltiques et européens<sup>27</sup> une position commune lors de la consultation publique sur la stratégie macrorégionale baltique en décembre 2008. Kärđla a enfin rejoint indirectement quelques rares projets transnationaux comme *New Bridges* auquel participe le comté de Hiiu par l'entremise d'une employée travaillant simultanément pour la municipalité et le comté. Cette dernière a d'ailleurs connu le projet grâce à ses collègues de la commission « environnement<sup>28</sup> » de l'UBC. Dans le cadre de *New Bridges*, le gouvernement du comté a financé une étude entamée en 2010 sur un plan d'occupation des sols pour la zone de l'ancien port détruit en 1944 de Kärđla (zone de Sadam). Les échanges internationaux ont été particulièrement productifs notamment avec la ville de Hambourg.

Un autre exemple particulièrement significatif est celui de Trelleborg<sup>29</sup>, une ville de 28 000 habitants située à 33 km de Malmö. La région Scanie est particulièrement ambitieuse dans le domaine des énergies renouvelables prévoyant de ne plus utiliser d'énergies fossiles d'ici à 2020 et signant de nombreux partenariats, dernièrement avec la ville indienne de Nagpur. La période 2007-2013 a été un catalyseur pour la municipalité et le port de Trelleborg, qui ont participé à plusieurs projets européens destinés à créer une ville fonctionnant quasiment entièrement au biogaz (WAB, Baltic Master II, Cleanship). Les acteurs locaux souhaitent aujourd'hui utiliser les vastes surfaces agricoles (86% de la superficie de la municipalité) afin de développer pendant les périodes interstitielles des cultures propices à la méthanisation sans affecter les productions destinées à l'alimentation. Il s'agirait d'un complément de revenu non négligeable pour des agriculteurs connaissant des difficultés financières majeures<sup>30</sup>. Sten Björk, conseiller municipal, ancien expert auprès de l'UE et de l'ONU, souhaite étendre les transferts de technologie, en multipliant les contacts en Pologne et en Russie et même jusqu'en France. Le centre de formation de Trelleborg, ouvert en partenariat avec l'université de Lund<sup>31</sup>, démontre l'importance de la situation de la ville pour la conduite de recherches innovantes sur l'utilisation du biogaz. La proximité de l'Øresund offre des échanges possibles avec plusieurs centres de recherche et des collaborations avec la métropole transfrontalière de Copenhague-Malmö, déjà bien intégrée à un niveau européen.

---

<sup>27</sup> « A competitive region in a globalized world », *Position paper on the EU Strategy for the Baltic Sea Region*, BSSSC, B7, Euroregion baltic, BDF, CRPM, UBC, 23 septembre 2008, disponible en ligne.

<sup>28</sup> Cette commission a été rebaptisée « villes durables ».

<sup>29</sup> Entretien avec Sten Björk (conseiller municipal et expert) en avril 2015.

<sup>30</sup> Plusieurs reconversions avaient été déjà proposées pour requalifier les anciens espaces de production de betteraves à sucre (reprise des sillons pour la culture, base de maintenance de Jordberga dans un ancien moulin à sucre).

<sup>31</sup> Le centre a été inauguré en septembre 2012.

## Des liens indirects mais plus discrets

Le deuxième trait des liens inter-villes est qu'ils sont la plupart du temps indirects et donc plus discrets. Ils engendrent rarement une insertion linéaire dans des niveaux supérieurs mais ouvrent sur des accès par détours ou gradation. Ce qui apparaît *a priori* comme un inconvénient peut également s'avérer être un avantage, notamment pour les municipalités confrontées à un cadre national ou régional très contraignant.

Le réseau de la Hanse des temps nouveaux, qui intègre des villes russes depuis 1993, a vu leur nombre se multiplier depuis 2001<sup>32</sup>. En 2009, la ville de Novgorod (Welikij Nowgorod) a accueilli les « journées internationales de la Hanse » associant l'ensemble des membres du réseau (soit 2500 personnes dont 1760 de l'étranger issus de 14 pays) et 500 000 visiteurs. Depuis 2010, la ville est aussi représentée au sein du *Präsidium* qui coordonne les activités du réseau et dirige la ligue des villes hanséatiques russes. La participation de villes russes au réseau est souvent présentée comme une possibilité offerte aux sociétés civiles des pays de l'UE et de Russie d'échanger malgré la difficulté de monter des coopérations trop formelles (projets concrets ou conventions). Le projet *Hanse Business* concrétisé à Herford (Allemagne) en 2013, visant à renforcer les liens économiques entre acteurs nord-européens, comprend ainsi plusieurs entreprises et municipalités russes parmi des acteurs allemands, français ou néerlandais.

## Des liens fragiles mais souples

La coopération au sein de réseaux baltiques n'est pas forcément durable puisqu'elle relève de choix politiques, ce qui la rend tributaire des contextes nationaux ou régionaux. Cependant, elle est facilement recomposable, rejoindre ou quitter un réseau supposant des démarches très simples.

La différence entre temps électoraux et temps du projet est un premier élément fortement contraignant. La faible insertion des municipalités lituaniennes s'explique en partie par une forte instabilité politique. Les maires sont élus par le conseil municipal et non par les citoyens au suffrage direct. Le conseil peut facilement engager une procédure d'empêchement, ce qui engendre de fréquents renversements. Même dans les pays nordiques, les partenariats évoluent au gré des équipes municipales. Les échanges entre Copenhague et Malmö ont ainsi connu des périodes plus ou moins prolifiques<sup>33</sup>. Le maire en fonction de 2006 à 2009 aurait ainsi donné l'impression aux élus de Malmö de ne pas s'intéresser beaucoup à la coopération internationale. La représentation de Copenhague à Bruxelles, au sein de laquelle Malmö possédait un bureau depuis 1999, est même fermée au cours de cette période obligeant la ville de Scanie à rejoindre la « maison suédoise » (*Sweden House*) qui rassemble plusieurs acteurs régionaux et municipaux. L'arrivée d'un maire social-démocrate le 1<sup>er</sup> janvier 2010 aurait à l'inverse renforcé la coopération au sein de l'Øresund.

Les réformes régionales et nationales jouent également un rôle particulièrement important. Au Danemark, la réforme de 2006 (appliquée en 2007) a renforcé les compétences des municipalités, réduit leur nombre (de 270 à 98), sans autoriser une augmentation de la fiscalité. Les ambitions en termes de politique internationale ont ainsi dû être réduites, notamment à Køge où un seul temps-plein était chargé des échanges avec des communes étrangères. La crise économique de 2008-2009 a aussi joué un rôle certain sur l'implication dans les forums

---

<sup>32</sup> Informations recueillies aux journées internationales de la Hanse à Herford (2013).

<sup>33</sup> Entretien avec la conseillère spéciale auprès de la mairie de Malmö chargée des relations internationales en janvier 2012.

baltiques. Dans de petites villes comme Porvoo (Finlande), les ressources humaines dédiées à la gestion de projets européens ou baltiques ont été purement supprimées.

À ces temporalités politiques, s'ajoutent des effets de génération. La coopération baltique a été la plupart du temps portée jusqu'à aujourd'hui par des élus ou employés d'une même tranche d'âge, qui ont connu la chute du Rideau de fer. Leur retrait de la vie politique s'accompagne de nouvelles formes d'échanges (primat donné aux projets européens) ou d'autres priorités. Des employés municipaux interrogés à Panevėžys<sup>34</sup> ont ainsi regretté que le nouveau maire de Kolding, très jeune, ne s'implique pas davantage dans les échanges baltiques. L'ancien maire (1985-2009), Per Bødker Andersen, âgé de 70 ans aujourd'hui, était en effet très actif et est devenu, après son dernier mandat, président de l'Union des villes de la Baltique (UBC).

Les réseaux et projets baltiques semblent donc fragiles mais se révèlent aussi particulièrement souples, ouvrant sur des temporalités modulables. Si des réseaux institutionnels, créés après les événements de 1990-1991, font aujourd'hui figures de coquilles vides, des projets européens limités dans le temps finissent par s'inscrire dans la durée. Le port de Klaipėda a rejoint les projets INTERREG EWTC (2006 -2007) puis EWTC II (2009-2012) visant à créer un corridor de transport est-ouest en Baltique<sup>35</sup>. Les autorités portuaires ont ainsi pu financer une étude technique sur la capacité de dragage du port et une étude de développement de long terme avec l'appui du cabinet de conseil allemand INROS LACKNER AG. Depuis 2010, le projet EWTC II est doublé par la création d'une association qui doit poursuivre les activités entamées pendant les deux périodes européennes sur le long terme.

La participation à un réseau ou à un projet baltique est également peu coûteuse, ce qui explique l'implication de municipalités qui ne disposent pas de budgets très importants. En 2014-2015, la cotisation annuelle à l'UBC variait, selon le nombre d'habitants, de 600 à 7250 euros pour une ville allemande, norvégienne, danoise, suédoise ou finlandaise et de 420 à 5075 euros pour une ville polonaise, balte ou russe. De plus, il est toujours possible de suivre les activités d'un réseau indirectement sans payer aucune cotisation. Suite à la crise économique qui a débuté en 2008, les principales villes estoniennes ont, par exemple, décidé de généraliser une répartition de leur participation à des réseaux institutionnels baltiques pour multiplier les informations tout en réduisant les coûts d'inscription et de transport<sup>36</sup>. La municipalité de Tallinn est ainsi impliquée au sein du réseau *Eurocities*, Kuressaare participe au réseau Villes-Santé (*Healthy Cities*), Rakvere aux activités des commissions de l'Union des villes de la Baltique (*Union of Baltic Cities*) et Tartu, indirectement, au réseau des villes nordiques (*Nordic City Network*). Le cas de Tartu est particulier : la ville n'est pas membre du réseau des villes nordiques mais participe aux activités grâce aux invitations lancées par la ville jumelle suédoise d'Uppsala. Cet exemple illustre des modalités d'engagement très variées et plus ou moins formelles.

La souplesse des échanges au sein des réseaux et projets baltiques explique qu'ils soient facilement recomposables : les acteurs locaux sortent et entrent en fonction de leurs propres stratégies et inscrivent ainsi, comme nous l'avons vu, les municipalités riveraines dans des parcours interterritoriaux loin d'être linéaires.

---

<sup>34</sup> Entretien à la mairie de Panevėžys en juin 2012.

<sup>35</sup> Entretien avec la responsable du marketing au port de Klaipėda en juin 2012.

<sup>36</sup> Entretien avec l'adjoint au maire de la ville de Tartu en juillet 2012.

## Conclusion

Il existe plusieurs points communs entre toutes les interactions silencieuses qui se sont multipliées en Baltique depuis le début des années 1990. Leur étude permet de préciser ce que nous pourrions appeler des liens faibles dans le cas des réseaux baltiques. L'expression désigne des relations volontaristes, médiées et discontinues, en recomposition permanente, qui ne deviennent structurantes que par des effets d'accumulation. L'espace baltique présente un contexte propice à ce type de liens car il forme un système d'échanges constitué d'un ensemble dense de réseaux institutionnels, de projets, de jumelages. Les mêmes acteurs peuvent ainsi se croiser régulièrement dans des contextes politiques ou juridiques différents. La stratégie européenne en mer Baltique vise notamment à renforcer dans l'avenir cette cohérence des initiatives transnationales, quitte à ce que chaque acteur suive ensuite ses propres intérêts. L'étude des réseaux de villes baltiques soulève la question des temporalités. Elle permet de substituer le cyclique au linéaire et l'intermittent au continu. Elle invite à ne pas percevoir l'europanisation et la mondialisation comme des processus appelés à s'étendre géographiquement au cours du temps mais comme le résultat mouvant de trajectoires municipales singulières et sans cesse redéfinies par les acteurs locaux.

## Bibliographie

Castells M., 1998, *La société en réseaux*, Paris : Fayard, 671 p.

Cattan N., 2007, « Students mobility, gender and polycentrism in Europe », in Cattan N., *Cities and networks in Europe*, Montrouge : Esher, John Libbey Eurotext, pp. 139-148.

Dellenbrant J-Å., 1999, « The Baltic Sea Co-opération, Visions and Realities », in Baldersheim H., *Nordic Region-Building in a European Perspective*, Aldershot : Ashgate, pp. 83-97

Dollfus O., 1996, *La mondialisation*, Paris : Presses de Sciences Po, 171 p.

Emelianoff C., 2008, « Les villes, actrices d'une politique mondiale ? », *Pouvoirs locaux*, n°77, pp. 103-106.

Escach N., Vaudor L., (2014), « Réseaux de villes et processus de recomposition des niveaux : le cas des villes baltiques », *Cybergéo*, disponible en ligne : <http://cybergeogeo.revues.org> (consulté le 09/08/2014).

Escach N., 2014, *Réseaux de villes et recompositions interterritoriales dans l'espace baltique*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, 463 p.

Escach N., 2015, « Les réseaux de villes baltiques : la dimension spatiale de la recomposition des niveaux », *L'Information géographique*, Vol. 79, n°3, pp. 34-53.

Frémont A., 2011, *La Normandie en mal de métropole ?*, Rapport rédigé au nom de la commission intergroupe de réflexion et de proposition sur la réunification de la Normandie, disponible en ligne : <http://normandie-metropole.fr> (consulté le 09/08/2014).

Gana A., Richard Y., 2014, *La régionalisation du monde*, Paris : IRMC-KARTHALA, 276 p.

Granovetter M., 1973, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, Vol. 78, n°6, pp. 1360-1380.

- Gruyter de W., 2012, *Yearbook of international organizations*, Berlin/New York : Union of International Associations, 3064 p.
- Halbert L., Cicille P., Pumain D., Rozenblat C., 2012. *Quelles métropoles en Europe ?, analyse comparée*. Paris : Documentation française, 20 p.
- Hamedinger A., Wolffhardt A., 2011, *The Europeanisation of Cities, Policies, Urban Change and Urban Networks*, Amsterdam : Techne Press, 248 p.
- Lévy J., 2008, *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*, Paris : Presses de Sciences Po, 403 p.
- Mertelsmann O., Piirimäe K., 2012, *The Baltic Sea Region and the Cold War*. Francfort-sur-le-Main : Peter Lang International Academic Publishers, 291 p.
- Neumann I-B., 1994, « A Region-building approach to Northern Europe », *Review of International Studies*, Vol. 20, n°1, pp. 53–74.
- Sassen S., 1991, *The Global City : New York, Londres, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press, 472 p.
- Taylor P-J., Hoyler M., Sánchez-Moral S., 2013, « European Cities in Globalization: a comparative analysis based on the Location Strategies of Advanced Producer Services », *GaWC Research Bulletin*, 416, pp. 285-304.
- Wæver O., 1992, « Nordic Nostalgia: Northern Europe after the Cold War », *International Affairs*, Vol. 68, n°1, pp. 77–102.