

UNION EUROPÉENNE



Comité des Régions

La petite ville européenne en 2050

Le rapport a été rédigé par l'Institut Jules Destrée ASBL (Michaël Van Cutsem, Charlotte Demulder) et Futuribles SARL (Corinne Arlé Roëls, Cécile Désaunay).

Il ne représente pas le point de vue officiel du Comité des régions.

Vous trouverez plus d'informations sur l'Union européenne et le Comité des régions sur Internet à l'adresse <http://www.europa.eu> et <http://www.cor.europa.eu> respectivement.

Numéro de catalogue: QG-01-13-562-FR-N

ISBN: 978-92-895-0753-0

DOI: 10.2863/92320

© Union européenne, juin 2012

Reproduction partielle autorisée, à condition que la source soit explicitement mentionnée.

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Préambule	1
1.2	Méthodologie.....	4
2	Variables.....	5
2.1	Démographie	5
2.1.1	La croissance démographique (Commission européenne, 2011a)...	5
2.1.2	Dualisation des petites villes	6
2.1.3	Des petites villes vieillissantes	7
2.1.4	Le défi des migrations	7
2.2	Économie	8
2.2.1	Les petites villes très pénalisées par le nouveau contexte économique.....	9
2.2.2	Le défi de l'attractivité	10
2.2.3	Le défi de la « deuxième modernité »	11
2.2.4	Typologie économique des petites villes.....	12
2.3	Gouvernance.....	13
2.3.1	Processus de décentralisation et montée en puissance des maires .	13
2.3.2	Le développement de l'intercommunalité pour rationaliser la gestion locale	14
2.3.3	Le recours à des entreprises privées	15
2.4	Mobilité	16
2.4.1	Voies navigables et développement d'un réseau ferroviaire.....	17
2.4.2	Hégémonie de l'automobile.....	17
2.4.3	Changement de paradigme	17
2.4.4	Ambition et gestion d'un héritage dans un contexte de baisse des moyens publics	18
2.4.5	Une mobilité résidentielle polarisée	18
2.4.6	La mobilité au service d'un développement durable.....	19

2.5	Structure spatiale	19
2.5.1	L'étalement urbain, un héritage du processus d'urbanisation.....	20
2.5.2	Petites villes et modes d'habiter	21
2.5.3	Une voie de développement intelligent, inclusif et durable : les petites villes	21
2.6	Les réseaux de villes.....	22
2.6.1	Les réseaux de villes liés à la proximité géographique	23
2.6.2	Les réseaux de villes thématiques	24
3	La petite ville européenne et son environnement en 2050.....	27
3.1	L'intégration européenne au point mort dans l'indifférence générale (<i>Nobody cares: standstill in European integration</i>)	27
3.2	L'Union européenne menacée : l'Europe fragmentée (<i>EU under threats: a fragmented Europe</i>)	29
3.3	Renaissance de l'Union européenne et poursuite de l'intégration (<i>EU renaissance: further European integration</i>)	30
4	Conclusion.....	33
5	Bibliographie	35

1 Introduction

1.1 Préambule

L'objet de la commande porte sur une observation des futurs possibles pour les « petites villes isolées » européennes à l'horizon 2050. L'étude s'intéresse également à la place de ces petites villes dans le développement territorial européen au même horizon, et à l'impact des tendances globales et régionales sur leur propre développement.

Les « petites villes » concernées par cette étude sont définies par la commande comme des « aires urbaines accueillant entre 5 000 et 50 000 habitants, d'une densité de 300 habitants au km² et situées en dehors des agglomérations denses de plus de 50 000 habitants » (Eurostat, 2010).

Toutefois, une attention doit être portée sur l'absence quasi totale de données prospectives relatives à cette définition. Une littérature relativement récente met l'accent sur une prise de conscience du rôle des « villes moyennes » dans le développement territorial européen, notamment au travers des travaux d'ESPON (European Spatial Planning Observation Network), mais la plupart des écrits traitent de la ville de manière générale, sans consensus sur une définition de la ville par rapport à sa taille.

Le rapport *SMESTO, The Role of Small and Medium-Sized Towns* (ESPON, 2006), propose trois approches de la ville : l'approche fonctionnelle, l'approche morphologique et l'approche administrative. Ces trois approches sont valables pour toutes les villes qui verront leur « urbanité » évoluer selon le critère utilisé. En outre, le rapport définit les villes moyennes comme étant soit incluses dans les dynamiques métropolitaines, soit incluses dans un réseau de villes, soit isolées. D'autres documents, tel le « *Medium-sized Towns, Strategic Planning and Creative Governance in the South Baltic Arc* » (Kunzmann, 2007), différencient également trois types de villes moyennes selon qu'elles sont incluses dans une région métropolitaine, à la croisée de deux régions métropolitaines ou exclues des dynamiques métropolitaines. De multiples documents explorent les définitions de la ville, faisant varier les critères d'inclusion et les typologies. Pourrions-nous nous arrêter sur une définition de la région métropolitaine qui obtienne l'adhésion de toutes les régions ? S'attarder sur cette problématique met en lumière deux constats simples : d'une part, le processus de métropolisation ne s'arrête pas aux frontières d'une aire métropolitaine et, d'autre part, la diversité des villes européennes est telle que ce consensus est impossible.

Construire une image généraliste de la « petite ville » l'est tout autant, si l'on veut en étudier l'évolution. L'élément qui retient toutefois notre attention est la relation aux villes de taille plus importante. Sont exclues de l'analyse les aires urbaines soumises à l'influence des plus grandes villes. L'inquiétude portant sur le dépeuplement des petites villes isolées ou la crainte d'un nouvel exode rural est sans doute à l'origine de cette distinction.

Notre expertise nous incite à avancer le concept de métropolisation, dans sa dimension la plus large, comme clé de compréhension et de définition de l'objet d'étude. La métropolisation concerne toutes les villes, considérées indistinctement comme des pôles dont l'attractivité peut être plus ou moins forte, au sein de réseaux plus ou moins performants. C'est donc un concept à tendance globalisante puisque, d'une part le phénomène de métropolisation répond à une dynamique mondiale et, d'autre part, c'est celui-ci qui modifie les trajectoires possibles des villes (ou pôles urbains), y compris des « petites villes isolées ». La capacité d'une ville à polariser — entendue ici comme son aptitude à capter les flux — dépend des activités et des ressources qui y sont présentes ou offertes. C'est, dès lors, le positionnement d'une ville dans cette dynamique globale qui influence son développement. Du moins, nous en formulons l'hypothèse dans la mesure où il est difficile de trouver des villes, à l'heure actuelle et au niveau européen, qui soient totalement en dehors de ce système — ce système étant considéré ici comme directement induit par une économie mondialisée. Le déversement démographique des petites villes rurales sur les métropoles en est l'expression la plus représentative, et la fermeture de certaines villes, l'expression la plus dramatique. Cette dynamique n'est pas neuve et a certainement été amplifiée suite à l'ouverture des frontières. Il s'agit bien d'un système d'interdépendances entre les aires urbaines et entre les aires urbaines et leur *hinterland*. Chaque pôle urbain, qu'il soit petit, moyen ou grand, joue un rôle essentiel pour sa zone d'influence. L'agenda territorial recommande notamment une gestion urbaine qui ne se limite pas aux frontières administratives mais qui considère les aires fonctionnelles. Selon le rapport *Les Villes de demain* (Commission européenne, 2011a), il existe un modèle de développement urbain propre à l'Europe. Nous partageons ce postulat et tentons d'observer l'évolution des villes européennes au travers de quatre grands processus (Hanin, 2004).

Au travers de cette rétrospective, nous (ré)apprenons que le développement des villes a, de tout temps, été induit par des dynamiques de flux et d'échanges tout en restant territorialement lié aux conditions initiales qui les ont vu naître (un fleuve, un plateau, un carrefour d'échanges). Le **processus agraire** est caractérisé par la force éolienne, la force hydraulique et le charbon de bois. Le **processus d'industrialisation**, par le minerai de charbon, le gaz et la vapeur. Le **processus d'urbanisation** est activé par le moteur à explosion et le nucléaire, et

enfin, le **processus de métropolisation** voit émerger la pile à combustible et les énergies renouvelables. L'héritage de chacun de ces processus est plus ou moins prégnant dans la structure des territoires européens.

Ce qui est fondamental, dans ce questionnement, ce sont les enjeux auxquels les villes sont confrontées. Fidèles à cette conception, nous pouvons faire le tri entre les enjeux potentiellement valables pour toutes les villes (à titre d'exemple, citons l'étalement urbain comme problématique et la densification comme solution partielle), et les enjeux spécifiques aux villes les plus éloignées de la dynamique métropolitaine.

Le dépeuplement des « petites villes » pose une série de problématiques au niveau local. Cependant, s'il est encadré, il offre également une série de réponses tout à fait acceptables au regard d'enjeux globaux (climat, énergie...). Les enjeux majeurs sont dès lors probablement à nuancer en fonction du positionnement par rapport à un processus de métropolisation qui détermine notamment les flux démographiques et les dynamiques qui les accompagnent.

Par ailleurs, cette conception permet d'entrevoir la « petite ville » comme partie prenante d'un système européen. Ceci forme une partie de la réponse à la question « Quelle est la place des petites villes dans le développement territorial européen ? » Le véritable défi, au-delà de la connectivité qui garantit aux « petites villes » une place dans ce système, se situe précisément dans la diversité. Développer la spécificité (une polarité relative aux ressources spécifiques du territoire) où l'innovation est, selon de nombreuses sources, ce qui peut garantir un rôle aux petites villes dans un développement territorial à échelle européenne. Dans une dimension plus large, il y a véritablement une place à prendre pour ces petites villes dans le développement de solutions locales en réponse aux défis globaux. Dans un contexte de baisse des moyens publics, de métropolisation frénétique, de changement climatique et de transition énergétique, l'échelle de la « petite ville » correspond potentiellement à une échelle stratégique pour l'aménagement du territoire. La « petite ville » peut, à la croisée des contraintes globales, développer des solutions innovantes, sources d'inspiration, complémentaires avec les dynamiques métropolitaines.

Par commodité et cohérence avec la commande, nous poursuivrons avec la dénomination « petites villes », bien que ce que nous entendons derrière cette terminologie corresponde aux précisions apportées ci-dessus.

1.2 Méthodologie

Dans le but de se saisir des tendances pouvant affecter les petites villes et compte tenu de la pauvreté de la documentation y relative, six variables ont été définies sur base d'une revue de la littérature pertinente traitant de la ville et du territoire européen de manière générale : la démographie, l'économie, la gouvernance, la mobilité, la structure spatiale et les réseaux de villes. La mise en évidence de tendances pour chaque variable permet de déceler une série d'enjeux, utilisés plus tard dans la construction des scénarios.

2 Variables

2.1 Démographie

Depuis 1960, la population de l'Union européenne à 27 États membres est passée de 402,6 millions d'habitants à 482,8 millions en 2000, et 502,5 millions en 2011 (source : Eurostat). L'essentiel de cette croissance démographique a été observé dans les villes, compte tenu de l'urbanisation rapide de l'Europe.

Deux tendances lourdes influencent l'évolution démographique de l'Europe : le vieillissement de la population d'une part, et les migrations d'autre part. Dans quelle mesure ces tendances concernent-elles les petites villes européennes ?

2.1.1 La croissance démographique (Commission européenne, 2011a)

Des années 1950 aux années 1970, les pays fondateurs de l'Union européenne ont connu un processus d'urbanisation rapide, suivi par des phénomènes locaux de désurbanisation des centres-ville et de développement des zones périurbaines. Selon l'*Urban Audit* (Commission européenne, 2011a), la population européenne urbaine a augmenté de 0,5 % par an entre 1996 et 2001, soit deux fois plus que l'ensemble de la population européenne sur la même période. Cependant, il existe d'importantes différences selon les régions et les villes considérées. Ainsi, au cours de ces cinq années, un tiers des villes a connu un taux de croissance démographique supérieur à 0,2 %, un tiers a vu sa population stagner, et le dernier tiers a connu une baisse de sa population.

La croissance urbaine a été particulièrement forte en Espagne, en Irlande, en Finlande et en Grèce, alors qu'elle a souvent été négative en Italie et en Roumanie. En Grande-Bretagne, en Allemagne et en France, l'évolution a été plus contrastée selon les villes. Les pays d'Europe centrale et orientale ont souvent connu une baisse de leur population, qui s'est particulièrement manifestée dans les villes, quelle que soit leur taille.

En Europe du Nord, depuis 20 ans, la croissance démographique des villes a généralement été supérieure à celle enregistrée au niveau national. Ces pays se caractérisent par l'existence de nombreuses petites villes organisées en réseaux, créées historiquement pour leur proximité avec des matières premières. Actuellement, les deux tiers des Finlandais vivent dans des villes de moins de 50 000 habitants. Le rôle de ces petites villes est beaucoup plus important que dans les autres pays européens : elles peuvent notamment héberger des infrastructures (hôpitaux, administration...), des universités, etc.

En Europe occidentale, l'évolution des villes est plus contrastée : la plupart des pays comptent autant de villes en croissance que de villes stagnantes ou en déclin démographique.

2.1.2 Dualisation des petites villes

Au niveau européen, la croissance démographique des grandes villes a généralement été plus rapide que celle des petites villes. Depuis 50 ans, deux profils de petites villes s'observent sur le plan démographique. D'un côté, les petites villes situées dans une région dynamique sur le plan démographique et économique bénéficient généralement de cette situation et connaissent une croissance de leur population. De l'autre, les petites villes situées dans des régions périphériques ou en déclin pâtissent de ce contexte et ont souvent connu une baisse de leur population.

Quelle que soit leur localisation, pour rester attractives, les petites villes doivent réussir à offrir un minimum de services à leurs habitants : commerces, équipements socioculturels, transports... (Popescu, 2007). En particulier, leur proximité avec une ville dynamique et l'existence de réseaux de transports efficaces pour s'y rendre sont déterminantes pour attirer des populations d'âge actif (Mayer et Knox, 2010).

Une dualisation des petites villes s'observe ainsi : en France, depuis 1975, 45 % des villes de 5 000 à 20 000 habitants ont connu une baisse de leur population, alors que 55 % ont vu la leur augmenter (Laborie, 2004). Ainsi, alors que certaines petites villes poursuivaient leur croissance, la ville de Saumur, située dans le département du Maine-et-Loire, a connu une baisse de sa population de 7,7 % entre 1982 et 1999, à cause du vieillissement de la population et de la baisse du taux de natalité. Elle compte actuellement 31 000 habitants.

Cependant, depuis 10 ans, la croissance démographique des petites villes se serait renforcée. Selon l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques, France), les trois quarts des communes comptent moins de 1 000 habitants, mais elles ne représentent que 15 % de la population (résultats du recensement de 2009 en France.). Au cours des années 2000, les villes de 1 000 à 10 000 habitants ont représenté à elles seules près de la moitié de la croissance démographique nationale, avec un taux de croissance annuel moyen de 9 %.

La dualisation des petites villes semble aussi s'observer en Europe de l'Est. Ainsi, en Pologne, depuis le début des années 2000, certaines petites villes situées à proximité de villes plus grandes et dynamiques, se sont révélées très attractives et ont vu leur population croître. À l'inverse, des petites villes situées

dans des zones plus isolées ont connu une baisse de leur population (VolkswagenStiftung, ConDENSE et Georg R. Schroubek Fonds, 2008).

2.1.3 Des petites villes vieillissantes

Le vieillissement de la population est une tendance lourde qui touche, à des degrés divers, tous les pays européens, et notamment les villes. La hausse du nombre de personnes âgées a été particulièrement importante dans les villes d'Espagne, d'Italie et d'Allemagne. Depuis quelques années, elle concerne aussi les villes de France, de Pologne et de Roumanie. À l'inverse, certaines villes comme Londres, Paris ou Florence connaissent une stabilité, voire une baisse du nombre de personnes âgées, ces dernières préférant s'installer dans des villes plus petites, voire à la campagne. En conséquence, le vieillissement de la population est particulièrement marqué dans les plus petites villes, en raison d'un double phénomène : ces villes sont souvent délaissées par les jeunes, alors qu'elles peuvent attirer de jeunes retraités. En effet, les jeunes ont tendance à se rapprocher des grandes villes pour leurs études et leur entrée sur le marché du travail. Par la suite, les petites villes peuvent redevenir attractives pour les familles avec de jeunes enfants, qui recherchent des logements spacieux et des espaces verts.

En Europe, de nombreuses petites villes font face au départ de leurs habitants jeunes et éduqués, ce qui peut compromettre leur dynamisme démographique et économique (Mayer et Knox, 2010).

Ainsi, en France, les petites villes (Floch et Morel, 2011) connaissent un léger déficit de population âgée de 20 à 35 ans, et un léger excédent pour les 40-60 ans.

Cependant, depuis quelques années, certaines petites villes redeviennent attractives pour les travailleurs, qui recherchent des logements plus abordables que dans les grandes villes, mais aussi un cadre de vie plus calme et plus proche de la nature (Mayer et Knox, 2010).

2.1.4 Le défi des migrations

Les migrations ont un impact important sur l'évolution démographique des villes, qu'il s'agisse de migrations internes à un pays, entre les pays de l'Union, ou de populations venues de pays tiers. Depuis les années 1990, les arrivées de migrants ont été particulièrement importantes dans certaines villes d'Irlande, de France, du Danemark et d'Allemagne.

Ainsi, la ville d'Hallein, en Autriche, compte 18 000 habitants et connaît une croissance démographique de 2 % par an depuis plusieurs années. Cette ville est confrontée au défi de l'intégration des populations d'origine étrangère. En effet, la majorité des employés de la papeterie locale sont d'origine étrangère, souvent turque ou serbo-croate. Selon les données officielles, 70 % à 80 % des élèves de la commune scolarisés en primaire ne parlent pas allemand.

De même, Vic, en Espagne, compte 38 000 habitants. La population de la ville a augmenté de 25 % entre 1990 et 2004, grâce à d'importantes arrivées de populations espagnoles ou étrangères. En 2005, 17 % de la population de la ville n'étaient pas originaires d'un pays membre de l'Union européenne. La majorité de ces migrants ont entre 20 et 40 ans, ce qui a permis de limiter les effets du vieillissement de la population de la ville. La ville a ouvert une université en 1997, ce qui a probablement constitué un facteur d'attraction.

Néanmoins, en Europe, la grande majorité des migrants s'installent dans des villes grandes ou moyennes. Les petites villes sont surtout concernées par la migration de proximité : elles accueillent surtout des habitants des communes proches, attirés notamment par des logements plus abordables que dans les grandes villes.

La population active des petites villes françaises

En France, d'après les données de l'INSEE établies en lien avec le Comité des régions en suivant la définition de la commande, les petites villes concentrent 15 % de la population active, mais 18 % des chômeurs français ; 14,1 % des habitants des petites villes étaient au chômage en 2011, contre 11,6 % au niveau national. Les petites villes hébergent environ 15 % des actifs en emploi de la population nationale. Parmi eux, 1,7 % sont agriculteurs ou exploitants, 6,4 % artisans, commerçants ou chefs d'entreprise, 10,5 % cadres, et 23,7 % appartiennent aux professions intermédiaires.

2.2 Économie

Au cours de la première moitié du XX^e siècle, la croissance économique des petites villes était principalement liée aux activités agricoles et, progressivement, à l'industrie, aux transports et à l'administration. Puis, jusqu'aux années 1980, les villes ont bénéficié du développement industriel et de l'essor de la société de consommation. La croissance reposait alors sur la production de masse et les économies d'échelle, et les usines se sont progressivement déplacées des centres vers les périphéries urbaines. Par la suite, avec le modèle postfordiste, la spécialisation est devenue une composante essentielle de l'économie urbaine. Il est ainsi devenu plus facile pour des petites

villes, qui ne disposent pas des infrastructures et des économies d'échelle des grandes villes, de dynamiser leur croissance grâce à une spécialisation (Commission européenne, 2007a).

Les villes constituent désormais le principal moteur de la croissance économique en Europe. Les villes les plus compétitives et les plus performantes sur le plan économique sont dans le nord et le centre de l'Union européenne : Allemagne, Danemark, Suède, Finlande, mais aussi Grande-Bretagne et France... - à l'inverse des villes de Pologne, Roumanie, Bulgarie, Grèce, Espagne mais aussi du sud de l'Italie.

Il existe peu de données spécifiques sur l'économie des petites villes, qui font l'objet de beaucoup moins d'études que les grandes villes. D'après les données de la Commission européenne disponibles, la performance économique au sens du traité de Lisbonne (mesurée notamment par la croissance du produit intérieur brut [PIB] local, du PIB par habitant et par le taux d'emploi) ne semble pas liée à la taille des villes : de petites villes peuvent avoir de très bons résultats dans ce domaine. Ainsi, à la fin des années 1990, les villes européennes de moins de 100 000 habitants ont enregistré une croissance de leur PIB par habitant supérieure à celle des villes moyennes (100 000 à 250 000 habitants). Néanmoins, des variations importantes existent entre les villes de moins de 100 000 habitants : certaines peuvent connaître une croissance proche de 2 % par an alors que d'autres enregistrent une croissance supérieure à 4 % par an. Globalement, la performance économique des petites villes semble donc moins liée à leur taille qu'à d'autres facteurs tels que les caractéristiques de leur tissu productif, le dynamisme économique de la région dans laquelle elles se trouvent, la proximité avec une ville elle-même dynamique, etc. (Commission européenne, 2007a).

2.2.1 Les petites villes très pénalisées par le nouveau contexte économique

Historiquement, les petites villes le sont restées parce qu'elles n'ont pas pu profiter de la révolution industrielle et de ce qu'Ulrich Beck appelle la « première modernité », c'est-à-dire la période de la fin du XVIII^e siècle à la fin du XX^e siècle, pendant laquelle l'économie et la politique se faisaient surtout au niveau national (Mayer et Knox, 2010). Au cours de cette période, certaines petites villes se sont développées grâce à l'industrie, mais ne disposaient pas des avantages comparatifs suffisants pour être réellement compétitives dans une économie de plus en plus ouverte et concurrentielle. Les petites villes ont aussi souffert du retrait progressif de l'État : fermetures d'écoles, d'hôpitaux, de postes, réduction des transports publics, etc.

Les petites villes ont été particulièrement touchées par le déclin industriel. Elles sont en effet mal armées pour moderniser leur économie et maintenir leur compétitivité à l'échelle européenne et mondiale. En conséquence, elles sont de moins en moins attractives pour les entreprises et les travailleurs qualifiés, qui préfèrent se rapprocher de villes plus grandes.

Les petites villes font face à plusieurs obstacles : des infrastructures vieillissantes, une dépendance trop forte à l'industrie traditionnelle, des travailleurs aux compétences trop obsolètes, une compétitivité régionale déclinante, des ressources locales insuffisantes... (Erickcek et McKinney, 2004). Nombre d'entre elles sont aussi pénalisées par le fait qu'elles n'ont pas su renouveler leur tissu économique, et ont donc subi de plein fouet le déclin industriel et la concurrence économique croissante. Elles semblent aujourd'hui beaucoup moins attractives que les grandes villes aux yeux des entreprises et des travailleurs. Elles sont aussi très vulnérables, car souvent très spécialisées et dépendantes d'une usine ou d'une entreprise : en cas de fermeture, de rachat ou de simple baisse d'activité, c'est toute l'économie de la ville qui peut être touchée. Il est rare qu'elles disposent d'autres activités, nouvelles ou traditionnelles, leur permettant de rebondir ou de rester compétitives.

Ainsi, depuis les années 1930, l'économie de la ville de Mielec, en Pologne, repose entièrement sur une fabrique d'avions exportant vers l'URSS. Mais, après la chute du rideau de fer, les débouchés de l'usine se sont taris et le nombre de salariés est passé de 20 000 en 1989 à 8 700 en 1994. En réponse, la ville a mis en place la première zone économique de Pologne afin de diversifier et dynamiser son économie. Plusieurs entreprises s'y sont installées, des emplois ont été créés et une dynamique économique s'est ainsi progressivement instaurée. La ville compte aujourd'hui 60 000 habitants.

Il existe cependant des exemples de villes qui ont réussi à conserver une forte spécialisation économique. Maniago, en Italie (12 000 habitants), est spécialisée dans la fabrication de couteaux et de lames très réputés (la ville organise un concours international de créations de couteaux). Et Zwiesel (10 000 habitants), en Allemagne, est célèbre pour ses verres et ses cristaux.

2.2.2 Le défi de l'attractivité

Les petites villes ont progressivement perdu leur attractivité aux yeux des entreprises et des habitants, qui préfèrent les villes plus grandes où se concentrent les emplois et les infrastructures. Pour lutter contre cette concurrence, les petites villes doivent elles-mêmes essayer de proposer des services ou des équipements, et si possible se regrouper en réseaux ou se rapprocher d'une ville plus grande pour profiter de ses infrastructures. Elles

peuvent aussi essayer de se spécialiser dans un secteur dans lequel elles deviendront compétitives (Popescu, 2007).

Certaines d'entre elles ont réussi à attirer des investissements de grosses entreprises, notamment de la distribution et de la restauration. Mais ces installations ont souvent entraîné la disparition des industries et des spécificités locales, et ont progressivement conduit à une certaine homogénéisation des petites villes, qui sont devenues des « villes clones » (New Economics Foundation, 2005).

2.2.3 Le défi de la « deuxième modernité »

Les petites villes doivent désormais faire face au défi de la « deuxième modernité », caractérisée par la poursuite de la mondialisation de l'économie et du désengagement de l'État dans les territoires. Depuis la fin de l'URSS, les villes d'Europe de l'Est ont aussi dû s'adapter à l'ouverture à l'économie de marché. Les petites villes risquent donc de se retrouver doublement fragilisées, puisque leurs économies sont menacées par la mondialisation et que les politiques publiques (notamment de protection sociale) en couvrent de moins en moins les conséquences (chômage, pauvreté, santé...). Certaines petites villes ont choisi de contrer ces menaces en créant des partenariats et des réseaux. Elles peuvent ainsi mutualiser leurs moyens (transports, infrastructures), créer des complémentarités entre les activités économiques, et devenir plus attractives pour les entreprises et les travailleurs. L'émergence de l'économie numérique peut aussi rendre les différences entre les petites et les grandes villes moins déterminantes pour les acteurs. Certaines petites villes choisissent aussi, à l'instar des plus grandes, de se construire une image qu'elles vont défendre et valoriser. Ces démarches de *city branding* peuvent viser à attirer des habitants ou des touristes.

Les petites villes situées au sein de régions dynamiques apparaissent toujours comme les mieux placées pour affronter l'avenir. À l'inverse, les petites villes situées dans des régions plus isolées ou à la périphérie de l'Union européenne semblent les plus désavantagées pour faire face à la mondialisation. En effet, elles apparaissent souvent peu attractives pour les entreprises et les ménages, qui préfèrent partir, ce qui accélère le déclin économique et le vieillissement de la population.

La plupart des petites villes devront aussi faire face au problème du chômage d'une partie de leurs habitants, notamment les moins mobiles d'entre eux. De plus, une partie de ces chômeurs risquent de déménager pour chercher un emploi ou après en avoir trouvé un (Guilluy, 2011).

2.2.4 Typologie économique des petites villes

Certaines petites villes peuvent être considérées comme des « pôles régionaux » selon la Commission européenne (Commission européenne, 2007a), qui les classe en plusieurs catégories.

- Les villes désindustrialisées : elles ont perdu leur dynamisme économique depuis le déclin de l'industrie. Il s'agit surtout de villes moyennes, mais citons par exemple la ville de Vidin en Bulgarie (55 000 habitants) ou celle de Zory en Pologne (62 000 habitants), qui font face depuis 15 ans à une baisse de leur population et à une croissance économique très limitée, voire négative.
- Les centres commerciaux régionaux : il s'agit de villes qui jouent un rôle économique important dans leur région, notamment dans les services, la restauration, le commerce et la finance. Il s'agit là encore principalement de villes moyennes, mais on y trouve aussi des petites villes comme Kalamata en Grèce (57 000 habitants) ou Campobasso en Italie (51 000 habitants).
- Les pôles régionaux administratifs et de services : ils concentrent les services administratifs, de santé et d'enseignement.
- Les villes « satellites » : il s'agit de petites zones urbaines qui possèdent un rôle économique particulier au sein de leur région.

La ville de Saumur, en France, compte environ 30 000 habitants. Elle possède un tissu économique diversifié et dynamique. Ainsi, 10 % de la population active travaille dans le secteur agricole, contre 4 % au niveau national. Le secteur industriel est lui aussi présent, grâce notamment à l'agroalimentaire, mais aussi à la métallurgie, la chimie et l'électronique. Cependant, ce secteur connaît quelques difficultés depuis plusieurs années, notamment à cause de la concurrence étrangère. En revanche, le secteur des services est en plein essor et bénéficie en particulier du tourisme.

La ville de Vic, en Espagne, compte 38 000 habitants. Elle bénéficie d'une activité économique très dynamique par rapport à d'autres villes petites ou moyennes. L'industrie a su se renouveler et se moderniser et, actuellement, seules 28 % des industries ont plus de 35 ans. Parmi les secteurs les plus actifs figurent notamment l'élevage (porc) et l'agroalimentaire, la tannerie, la métallurgie. La ville bénéficie aussi de l'impact de l'ouverture de l'université, en 1997, qui a permis d'améliorer le niveau de formation des travailleurs, de créer des emplois et d'attirer de nouveaux habitants. Actuellement, les étudiants représentent 11 % de la population.

À cette typologie, il est possible d'ajouter le cas des villes touristiques : en Europe, beaucoup de petites villes se sont créées ou développées pour le tourisme. Ainsi, en France, on compte 2 200 communes touristiques, dont les trois quarts comptent moins de 2 000 habitants. Environ la moitié sont des communes de montagne, les autres étant majoritairement situées près des côtes (Soguet, 2011). Plus de la moitié des logements de ces villes sont des résidences secondaires, contre 13 % dans les communes de même taille qui ne sont pas touristiques. Certaines villes de la province de Luxembourg (en Wallonie, Belgique) sont confrontées au même phénomène.

2.3 Gouvernance

« La gouvernance est la capacité à produire des décisions cohérentes, à développer des politiques effectives par la coordination entre acteurs publics et non gouvernementaux dans un univers fragmenté » selon Jean-Marc Offner (directeur de l'agence d'urbanisme de Bordeaux). Le terme de gouvernance s'emploie lorsque les lieux de pouvoir sont multiples. Un seul lieu de pouvoir étant trop faible pour imposer une décision, les différents niveaux doivent se coordonner pour aboutir à une décision. Ce terme renvoie aussi à la coordination nécessaire entre les trois acteurs de la gouvernance qui ont émergé : les pouvoirs publics (élus et grands services publics), le secteur privé (grands groupes privés gestionnaires des services urbains) et la société civile.

La gouvernance étudiée ici recouvre les centres de décision et de pouvoir qui ont une influence sur les petites aires urbaines isolées. Sont pris en compte les acteurs de la gouvernance publique multiniveaux verticale (du niveau local au niveau régional, national, et européen) et les acteurs de la gouvernance horizontale, soit les acteurs de même niveau, qu'ils soient publics ou privés.

Depuis les années 1950, la gouvernance des villes a été modelée par la décentralisation, le développement de l'intercommunalité et le recours à des entreprises privées. Quelle est l'influence de ces trois tendances sur la gouvernance des petites villes ?

2.3.1 Processus de décentralisation et montée en puissance des maires

L'intégration européenne œuvre en faveur du développement de la décentralisation. Le principe de subsidiarité selon lequel les décisions doivent être prises par le niveau de gouvernement le plus proche du citoyen, est en effet à la base de la construction européenne depuis 1957. Étant donné les différences

de superficie, de population, d'histoire et de développement économique des différents pays de l'Union européenne, les processus de décentralisation sont différenciés. Ce sont des processus en mouvement qui connaissent selon la période ou le pays des accélérations ou des ralentissements. Des revirements sont également possibles en cas de crise économique, par exemple, s'il faut faire des économies d'échelle ou centraliser les ressources.

L'Union européenne compte 24 États unitaires dont deux fortement régionalisés (l'Espagne et l'Italie) et trois États fédéraux (Allemagne, Autriche, Belgique). Dans les États fédéraux ou très régionalisés, le référent principal de la commune est la Région. Dans les États unitaires, les communes restent majoritairement sous la tutelle de l'État.

La décentralisation a cependant permis la montée en puissance des maires avec un élargissement de leurs compétences et un accroissement de leurs ressources. Le thème du développement local, notamment dans les petites villes, a porté le processus de décentralisation. Modèle du genre, l'Espagne est au premier rang des pays les plus décentralisés en Europe (Kukawka, 2008). Mais si les grandes agglomérations ont tiré parti de ce processus pour développer de la gouvernance multiniveaux, c'est-à-dire une implication de tous les niveaux d'acteurs publics et d'acteurs privés, les maires des petites villes demeurent souvent sous la tutelle de leur entité fédérée ou de leur État. En France, par exemple, c'est bien souvent le couple Département-État qui est prépondérant dans les décisions locales, le maire et les structures intercommunales des petites villes demeurant auxiliaires (Grossetti, Beslay et Salles, 1999). En Pologne, où comme dans les autres pays de l'ancien bloc communiste, la décentralisation a commencé seulement en 1990 avec le transfert de compétences à de nouvelles d'autorités locales, il y a un hiatus entre les missions des municipalités et les moyens mis à leur disposition pour les mener à bien, notamment les moyens financiers et humains dans les petites villes (Parysek, 2004). Les petites villes sont rarement des acteurs politiques et économiques, autonomes et stratégiques. De surcroît, avec un système politique à quatre ou cinq niveaux en Europe, il devient difficile pour le niveau local de faire valoir sa position auprès des niveaux de gouvernance supérieurs (Kunzmann, 2007).

2.3.2 Le développement de l'intercommunalité pour rationaliser la gestion locale

Le développement de la décentralisation et le besoin de rationaliser la gestion locale ont abouti à la création de niveaux intermédiaires entre les communes et les États. L'État est généralement l'initiateur-concepteur de la recherche d'un territoire pertinent de gestion, dont les textes prévoient et réglementent la création (Belgique, Chypre, Espagne, France, Hongrie, Italie, Luxembourg,

Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède). Dans les États fédéraux, ce sont les États fédérés qui fondent la coopération, comme en Allemagne (Deffigier, 2007). Il s'agit de mutualiser certains services en vue de faire des économies d'échelle, d'offrir des services de meilleure qualité (un ramassage scolaire qui ne s'arrête pas à la limite territoriale de la commune par exemple), d'éviter la concurrence stérile entre communes, et d'avoir la possibilité d'obtenir des subventions nationales ou européennes.

Les formes d'intercommunalités des petites villes isolées sont spécifiques dans certains pays de l'Union européenne. En Italie, les communautés de montagne sont des types d'intercommunalités obligatoires. En République tchèque, l'intercommunalité permet de résoudre des problèmes démographiques ou d'isolement. En France, les petites villes se regroupent sous forme de « syndicats de communes » ou de « communautés de communes » qui peuvent être constitués sans limite de seuil démographique. Les plus grandes des petites villes peuvent former des « communautés d'agglomération » qui doivent réunir 50 000 habitants autour d'une commune d'au moins 15 000 habitants. À partir de 500 000 habitants la coopération intercommunale prend la forme d'une « communauté urbaine ».

L'intercommunalité apparaît comme une alternative aux politiques de fusions de communes menées dans plusieurs États membres. Pour les petites villes, elle permet de concilier la vivacité de l'esprit communal et la recherche d'un optimum territorial.

Mais les structures intercommunales représentent un niveau supplémentaire entre le citoyen et les niveaux supérieurs de gouvernance. Leurs représentants n'étant pas élus au suffrage universel direct, elles souffrent d'un déficit démocratique et d'un manque de transparence, ce qui accroît les risques de corruption. Elles peinent parfois à réunir les moyens leur permettant d'exercer leurs missions : personnel et budget. En outre, la capacité à réduire les coûts grâce aux économies d'échelle des structures intercommunales et l'efficacité de leur gestion sont parfois remises en cause (Bel, Fageda et Mur, 2011).

2.3.3 Le recours à des entreprises privées

Cependant, les structures intercommunales bien gérées représentent un atout pour les petites villes, car elles facilitent les relations avec les autorités politiques de niveau supérieur et avec les opérateurs de services ou de réseaux qui interviennent dans le cadre de partenariats public-privé ou de contrats de gestion déléguée. Le recours à des entreprises privées s'est développé dans les aires métropolitaines à partir de la seconde moitié des années 1980, d'abord dans les secteurs techniques (réseaux), puis dans les secteurs consommateurs de

main-d'œuvre (propreté, sécurité) (Lorrain, 2000). Il permet de contenir la pression fiscale et de maintenir ou élargir l'offre de services municipaux. Pour les petites villes, il permet de construire des infrastructures essentielles, qu'elles soient des infrastructures de transport ou des infrastructures numériques, dont les coûts dépassent leurs capacités financières. Se pose pour elles, avec acuité, le problème de l'attractivité : comment attirer des financements privés dans des territoires dont l'isolement y renchérit l'investissement et dont le faible niveau de peuplement limite les perspectives de retour sur investissement. Parallèlement, l'asymétrie en termes de compétences et de taille entre les petites villes qui veillent à l'intérêt général dans leur territoire, et les entreprises privées qui déploient un objet social dans la planète entière, accroît les risques de perte de contrôle.

La décentralisation, l'intercommunalité et le recours aux entreprises privées impliquent le développement de relations avec d'autres territoires et d'autres acteurs, et celui d'une capacité stratégique pour les villes. Tout comme les maires des grandes villes, ceux des petites villes voient leurs champs de compétences s'étendre et le *leadership* local devient prépondérant. Mais les ressources externes et les appuis externes, et notamment ceux des institutions publiques des niveaux supérieurs, sont encore plus importants dans les petites villes qui sont plus fragiles et plus dépendantes de leur environnement.

2.4 Mobilité

La mobilité est certainement le domaine qui recèle le plus grand nombre d'incertitudes tant au niveau local qu'au niveau européen et mondial. Directement liée aux ressources énergétiques, et dès lors aux nombreuses incertitudes qui pèsent également sur ce secteur, de multiples trajectoires sont possibles. Par ailleurs, la mobilité est un secteur largement émetteur de gaz à effet de serre et donc soumis à des restrictions qui vont grandissant. Un élément à considérer également, dans l'observation des facteurs pouvant modifier la mobilité au niveau local, est la baisse des moyens financiers publics.

L'évolution de la mobilité, dans le cadre du phénomène de métropolisation (dans le sens large explicité en introduction), concerne tant les personnes que les marchandises. Cependant, il ne faut pas soustraire à l'analyse la mobilité des informations. Pour comprendre les tendances à l'œuvre dans les petites villes dans le secteur de la mobilité, il convient d'ouvrir le champ de la rétrospective. Les choix du passé en cette matière ont été structurants pour leur développement. Les comprendre permet d'évaluer les marges de développements possibles ainsi que les choix d'avenir. Si l'accessibilité détermine la polarité, plus le spectre des modes d'accès est large, plus les possibilités de polarisation existent, et donc d'inclusion dans la dynamique

métropolitaine. Cette observation doit dès lors considérer toutes les échelles et tous les modes. Sont concernées : la mobilité interne (qui intègre notamment les choix de déplacement entre un centre et sa périphérie), la connexion entre la petite ville et son *hinterland*, la connexion de la ville au monde.

2.4.1 Voies navigables et développement d'un réseau ferroviaire

Durant le processus agraire, la mobilité est caractérisée par l'usage de la traction animale et humaine ainsi que la voie d'eau. On voit apparaître, à cette époque, de nombreux canaux et une croissance du développement des ports. Dans le cadre de l'industrialisation, le transport est une force structurante et constitue également une forme d'économie à part entière. Le développement de la voie d'eau, et l'apparition du rail et du chemin de fer permettent à certaines villes de s'inscrire dans un réseau de villes plus large. D'autres resteront en marge de ce processus. Cette mise à l'écart, volontaire ou non, des réseaux de communication est à l'origine d'une dualisation importante pour l'analyse de l'évolution des villes. Le développement du réseau aérien ne concerne les petites villes que de façon marginale.

2.4.2 Hégémonie de l'automobile

Le développement de l'automobile (voiture individuelle, transports collectifs, transport des marchandises par camion) a permis d'accéder aux zones principalement rurales, inaccessibles par les autres modes. Il revêt dès lors un rôle majeur dans le développement des petites villes. Il est notamment à l'origine de l'étalement urbain.

Tendanciellement, une forte croissance des distances parcourues quotidiennement est observée, ainsi qu'une croissance de la demande en mobilité de manière générale. Ceci affecte plus directement les petites villes.

Le prix élevé du carburant et l'apparition de taxes relatives aux émissions de gaz à effet de serre forment deux signaux faibles qui mettent toutefois en péril l'usage de la voiture. L'absence d'alternatives concurrentielles au véhicule particulier concerne tant la mobilité individuelle que le transport des marchandises.

2.4.3 Changement de paradigme

Au croisement de ces tendances, deux facteurs sont à l'origine d'un changement de paradigme : le réchauffement climatique et la volonté d'y remédier, et les nombreuses incertitudes relatives à l'approvisionnement énergétique.

Tendanciellement, depuis 2002, l'augmentation du trafic routier a été moins marquée que celle des autres modes. Cependant, la demande reste croissante et

une complexification des trajectoires individuelles est observée, en lien avec la diversification des lieux de vie.

Parmi les décideurs, une conscience des enjeux relatifs à la mobilité, particulièrement internationale, se manifeste au travers de projets d'exploitation de modes alternatifs au transport routier. Considérons notamment la libéralisation des chemins de fer au niveau européen, le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse, l'aménagement de voies fluviales...

Au niveau du marché, le développement de niches telles que le véhicule électrique, ouvre, dans le champ de la mobilité, des perspectives liées à l'exploitation de formes d'énergies alternatives aux combustibles fossiles.

Aux niveaux individuel et collectif, de nouvelles pratiques ou des pratiques oubliées apparaissent à l'échelle locale. Considérons notamment les modes « doux », le partage de véhicules, l'augmentation de la part de l'usage des transports en commun...

Pour le transport des marchandises, la part du transport routier reste élevée et domine les autres modes selon Eurostat.

De nombreux pays européens, particulièrement dans les territoires des 15, voient la part modale de l'automobile dans le déplacement des personnes diminuer, entre 2000 et 2008, au profit du transport en autobus ou par le rail (train, tram...), toujours selon Eurostat. Parallèlement, des pays comme la Bulgarie et la Pologne observent toujours une croissance de l'usage de la voiture individuelle.

2.4.4 Ambition et gestion d'un héritage dans un contexte de baisse des moyens publics

Dans un contexte de baisse des moyens financiers publics, les enjeux pour les petites villes concernent principalement l'investissement dans les modes alternatifs à l'automobile et l'entretien de l'existant. Le risque d'une dualisation territoriale en conséquence d'une augmentation des prix du carburant est réel et s'observe, à l'heure actuelle, sous forme d'une dualisation sociale entre centres et périphéries. Les habitants qui n'ont pas les moyens d'accéder à une mobilité choisie se concentrent dans les centres urbains.

2.4.5 Une mobilité résidentielle polarisée

L'attractivité résidentielle des petites villes est aujourd'hui dépendante de l'image qu'elles diffusent en termes de services, commerces, qualité de vie... La

concurrence entre les petites villes est dès lors importante. Toutefois, la croissance démographique des petites villes, bien qu'évoluant positivement, n'atteint pas la croissance des villes plus grandes. Selon Jean-Paul Laborie, qui a travaillé essentiellement sur les petites villes françaises, « en 35 ans, aucune modification profonde de l'attractivité des petites villes, mesurée par la dimension de leurs aires de chalandise, ne peut être constatée. Les acteurs des petites villes sont donc confrontés en permanence, et dans tous les domaines, à la confrontation avec l'offre résidentielle et le pouvoir d'attraction de villes plus grandes. »

La mobilité résidentielle est au cœur des stratégies de développement des petites villes. Cet enjeu doit être dès lors confronté à l'enjeu de la densification.

Cependant, une baisse de l'usage de l'automobile peut constituer une réponse à la problématique de l'étalement urbain avec un recentrage sur les pôles historiques et une politique de densité telle qu'inscrite dans l'Agenda territorial européen. Concernant le transport de marchandises, certains prônent le développement de logiques de circuits courts.

2.4.6 La mobilité au service d'un développement durable

En 2011, la municipalité d'Umea (ville moyenne de 79 000 habitants), au nord de la Suède, met en place un réseau de bus à motorisation hybride. Cet exemple illustre la notion de mobilité à plusieurs échelles, fondamentale pour le développement des petites villes, puisque la ville figure, dans le rapport *State of European Cities* dans la catégorie « Low Accessibility Index » (Commission européenne, 2007a).

Il s'agit désormais de garantir la mobilité acquise au travers des époques tout en permettant une transition énergétique efficace et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

2.5 Structure spatiale

La dynamique spatiale d'un pôle urbain est déterminée par une série de fonctions, à savoir le logement, les services, les zones de commerce, les zones économiques, les réseaux..., organisées selon le contexte géographique et culturel. Pour comprendre cette structure, il convient d'identifier rétrospectivement les mutations majeures. Ces mutations se sont opérées à des rythmes variés selon les régions d'Europe et leur empreinte sur la morphologie urbaine est inextricable des enjeux futurs.

Durant le processus agraire, il n'y a que des cités et des campagnes, organisées sur le territoire selon une forte dualisation. Toutefois, les villes comportent des terres agricoles et les campagnes abritent des activités non agricoles. Selon l'économiste allemand Von Thünen, la cité s'organise principalement en fonction des capacités de transport et de stockage suivant une figure radioconcentrique. Le début de la période d'industrialisation est marqué par un exode rural et l'émergence de villes industrielles. Celles-ci sont généralement fondées sur des modèles patriarcaux de phalanstères ou familistères. Parallèlement, les cités deviennent des villes bourgeoises et un nouveau mode de vie s'y installe. La plus-value foncière devient un moteur de l'économie urbaine. L'entrée dans le XX^e siècle en Europe est marquée par la découverte du pétrole et l'invention du moteur à explosion. Les routes se consolident et de nouveaux tracés structurent les territoires (Hanin, 2004). L'émergence de l'économie fordiste et la standardisation qui l'accompagne caractérisent le passage au processus d'urbanisation à travers la révolution automobile. La quête du logement individuel et la mise à distance du lieu de résidence par rapport au lieu de travail deviennent progressivement possibles. Les budgets et les temps de déplacement augmentent, ainsi que les volumes transportés.

2.5.1 L'étalement urbain, un héritage du processus d'urbanisation

Il existe une grande diversité de villes. Les unes peuvent être très spécialisées, centrées sur un type d'industrie, le commerce ou les services, les autres recèlent de multiples fonctions structurantes pour leur région. Les villes nées de l'industrialisation ne possèdent pas toujours une centralité bien définie, et ceci influe à l'heure actuelle sur leur potentiel attractif. La dispersion spatiale a multiplié les centralités dans de nombreux cas, les activités commerciales et économiques se sont développées en périphérie, accessibles depuis les voies rapides, et le logement s'organise en lotissements, créant ainsi de nouveaux réseaux.

De nombreuses petites villes ont hérité de friches industrielles et de centres anciens qu'elles n'ont plus les moyens d'entretenir, *a fortiori* dans un contexte de baisse des moyens financiers publics.

Les conséquences néfastes de l'étalement urbain s'identifient à de nombreux niveaux :

- une consommation accrue des ressources des sols et la dégradation de ceux-ci,
- la pollution des sols,
- l'imperméabilisation des sols et un accroissement des risques naturels (inondations),
- une perte de biodiversité,

- un usage contraint de l'automobile,
- une consommation accrue de carburant,
- une croissance des émissions de gaz à effet de serre,
- une perte d'efficacité énergétique liée au modèle d'habitat et à la consommation de combustibles fossiles pour le chauffage,
- une baisse de l'efficacité énergétique et environnementale,
- une dualisation sociale,
- ...

En Pologne, suite à la chute du régime communiste, les villes ont connu une forte croissance et la tendance est à l'étalement urbain.

Les aspirations à la vie urbaine en République tchèque sont caractérisées par une préférence pour la petite ville. Il est démontré que la petite ville y est perçue comme très attractive pour la résidence, bien qu'elle soit peu attractive pour l'emploi et les affaires. Elle a un statut irremplaçable dans les mentalités tchèques.

2.5.2 Petites villes et modes d'habiter

Parallèlement à l'évolution démographique dans les pôles urbains, la structure des ménages européens tend à se diversifier et la population vieillit. À ce titre, les enjeux pour les petites villes sont d'une part l'augmentation de l'offre de logements et services, particulièrement développés pour les populations âgées (services à la personne, services médicaux...). D'autre part, le modèle d'habitat, calqué sur l'idéal de la villa à quatre façades, est très énergivore et bien souvent inadapté aux structures familiales modifiées. Tendanciellement, nous pouvons observer une demande grandissante d'équipements pour personnes âgées et une forte hausse du budget alloué à l'habitat.

Selon le rapport *State of the European Cities* (Commission européenne, 2007a), le nombre de structures d'« une personne par logement » tend à s'accroître dans les villes, parallèlement à la croissance des structures familiales plus larges dans les zones éloignées des centres urbains.

2.5.3 Une voie de développement intelligent, inclusif et durable : les petites villes

Selon le rapport *Les Villes de demain* (Commission européenne, 2011a), « l'étalement urbain et la progression des zones d'habitation à faible densité sont l'une des principales menaces pour un développement territorial durable ». Les enjeux de la Stratégie 2020 sont particulièrement centrés sur une réduction des émissions de gaz à effet de serre par la densité urbaine et la performance

énergétique. Ces enjeux nécessitent toutefois le développement d'outils performants d'aménagement du territoire au niveau local.

En ce sens, des initiatives novatrices émergent. Les exemples suivants ne concernent pas directement les petites villes mais sont tendanciellement significatifs au niveau des initiatives locales, de la mise en place d'outils et de partenariats efficaces.

Citons l'exemple de Växjö (Commission européenne, 2011a). Localisée dans le sud de la Suède, la municipalité de Växjö se caractérise par une population de 63 000 personnes pour 30 km². Cette localité a mis en œuvre, depuis 2006, un vaste programme environnemental comprenant notamment des mesures de réduction de la consommation des combustibles fossiles. En 2008, outre une croissance économique évaluée à 69 % en 10 ans, la localité mesure une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre de 35 %.

Citons également le cas de Vitagora (France), pôle de compétitivité centré sur la nutrition. Cette dynamique rassemble entre autres de nombreuses petites villes, et dissémine sur le territoire ses activités de recherche et développement en laboratoire.

2.6 Les réseaux de villes

La mondialisation, le changement technologique et la concurrence ont créé une fièvre métropolitaine en Europe qui creuse les inégalités intrarégionales au détriment des petites villes. Les grandes villes, et les villes moyennes dans une moindre mesure, tirent parti des économies d'agglomération basées sur le renforcement continu de la concentration spatiale des activités économiques. De même, les pouvoirs publics, dans un souci d'efficacité globale et de réduction des dépenses, concentrent également les services publics dans les grandes villes et les villes moyennes, tandis que les petites villes perdent leur tribunal, leur hôpital ou leur école secondaire ou supérieure.

Ces économies métropolitaines de moins en moins couplées aux économies des périphéries fonctionnent en réseau horizontal entre métropoles, au détriment des relations verticales traditionnelles avec les arrière-pays. Les métropoles ne sont plus la pointe d'organisations pyramidales favorisant les liaisons avec un arrière-pays dont elles permettraient l'intégration (Sassen, 1991).

Afin de compenser le manque de concentration et l'abandon des relations traditionnelles avec une grande ville éloignée, les petites villes qui sont à l'écart des grands courants d'échanges se mettent à travailler en réseau. Le réseau agit alors comme substitut aux effets d'agglomération qui favorisent les grandes

villes, et atténue la polarisation métropolitaine. Ces réseaux sont le fruit de démarches volontaristes d'alliances et de coopération entre des élus et des acteurs de la ville (Royoux, 1997). Cependant, ils sont souvent soutenus par les niveaux de gouvernance supérieurs, que ce soit la Région, l'État, ou l'Union européenne au travers d'instruments comme INTERREG ou les GECT (groupements européens de coopération territoriale). Recouvrant des formes allant de la structure intercommunale au groupe de projet, les réseaux sont plus ou moins structurés et pérennes. Ils visent la survie du territoire et, si possible, sa stabilisation ou son développement.

2.6.1 Les réseaux de villes liés à la proximité géographique

- Il peut s'agir d'un groupement lié à la proximité géographique qui répond à une stratégie de complémentarité faisant référence à une hiérarchie urbaine. Cette complémentarité se fonde le plus souvent sur une réalité physique liée à l'essor des réseaux téléphoniques, de chemins de fer, routiers, fluviaux, numériques. La forme la plus répandue de ce type de réseau est l'intercommunalité grâce à laquelle le territoire institutionnel correspond mieux au territoire vécu. Le réseau est constitué d'une petite ville et des villages environnants. La ville-centre est replacée dans son agglomération, qui elle-même est conçue comme partie intégrante d'un milieu rural porteur ou d'une région à faible développement économique peu peuplée (Bruneau, 1998). La ville-centre assure la fourniture de services publics, une fonction commerciale, une fonction résidentielle. Elle est garante du développement endogène et de la revitalisation de la vie économique.
- Le réseau peut aussi être constitué de plusieurs petites villes périphériques dispersées dans une même aire géographique. Il vise alors à créer, soit de nouveaux espaces de coopération et à intégrer les acteurs et les projets souvent culturels, touristiques ou universitaires, soit des espaces d'échanges d'expériences et de bonnes pratiques. Le réseau Cognac-Océan, créé dans les années 1980, réunit trois sous-préfectures de 20 000 à 30 000 habitants (Cognac, Saintes et Rochefort) situées dans la région Poitou-Charentes, au sud-ouest de la France, qui est excentrée par rapport à l'eurodorsale¹ et se caractérise par une faible démographie et un taux d'urbanisation bas. Il représente une sorte d'intercommunalité à distance à vocation entrepreneuriale. Les réseaux de villes interrégionaux, qui on vu le jour grâce à INTERREG, dans la région de la mer Baltique, ont pour leur part permis des échanges fructueux. L'arc sud de la Baltique est marqué par une stagnation démographique et économique, les villes petites et moyennes peinent à conserver leurs fonctions économiques, sociales et culturelles

¹ La « dorsale européenne » désigne l'espace densément peuplé et fortement urbanisé qui s'étend approximativement de Londres à Milan en passant par la vallée du Rhin.

quand elles sont situées en dehors de l'aire d'influence des métropoles de la région : Hambourg, Berlin, Varsovie, Vilnius, Riga (Kunzmann, 2007).

- Le réseau peut aussi viser à améliorer la représentativité des élus des petites villes qui font partie de la même aire géographique, même si elle est vaste. Ainsi, le Réseau européen des petites villes, créé en 2007, regroupe des élus de petites villes allemandes, autrichiennes, italiennes, hongroises, roumaines, espagnoles et françaises. C'est une instance d'échange et de concertation entre associations d'élus sur des problématiques communes et spécifiques aux petites villes, dont le but est de participer au processus décisionnel européen et d'établir un dialogue direct avec la Commission européenne sur des sujets comme la cohésion territoriale ou la réforme des fonds européens.

2.6.2 Les réseaux de villes thématiques

Ces réseaux sont constitués d'alliances portant sur des projets de développement, entre des maires urbains, dans une discontinuité géographique (Tesson, 1996). Souvent transnationaux, les réseaux thématiques transforment les hiérarchies urbaines traditionnelles en mettant en avant une politique de projet. Ils se sont formés à l'initiative de mouvements populaires pour répondre aux effets de la mondialisation sur les petites villes et s'inscrivent en général dans une perspective de développement durable mettant l'accent sur la qualité de la vie.

- Cittaslow, le réseau international des « villes lentes », impulsé par Paolo Saturnini (maire de Greve in Chianti, en Italie, municipalité d'environ 12 700 habitants), inspiré du *slow food*, est né en Toscane en 1999. Il promeut une gestion municipale centrée sur la qualité de la vie, l'économie de proximité, le respect des paysages, en réaction aux zones commerciales et industrielles, à l'étalement urbain et au tout-voiture. L'objectif est d'insuffler une dynamique à des villes où l'on mange bien, où l'environnement est sain, où l'économie est durable et le rythme de vie agréable. Pour faire partie du réseau, les villes candidates doivent compter moins de 50 000 habitants et s'engager à mettre en œuvre une série de mesures, reprises dans une charte commune, allant de la promotion de l'agriculture biologique à la création de centres de dégustation de la nourriture locale traditionnelle. Elles doivent aussi garantir la qualité des matières premières, et combattre la standardisation alimentaire et culturelle. Il s'agit de soutenir non seulement l'artisanat local, mais aussi les productions industrielles modernes qui fondent le caractère distinctif du territoire, de veiller à la préservation de l'architecture, et d'aménager des pistes cyclables et des rues piétonnes. L'adhésion au mouvement Cittaslow

constitue donc un véritable fil conducteur des politiques d'aménagement des petites villes. En 2001, 28 villes italiennes avaient la certification « ville lente » ; elles étaient 69 en 2012. Et en mars 2012, il y en avait environ 150 dans le monde dont 120 dans l'Union européenne : en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Danemark, en Espagne, en Finlande, en France, en Hongrie, en Irlande, en Italie, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, au Royaume-Uni et en Suède². Avec l'internationalisation du mouvement, l'organisation et les procédures de certification se sont aussi internationalisées. Le réseau allemand a traduit la charte en allemand et l'a adaptée au contexte local. Contrairement à la charte italienne, la charte allemande contient un indicateur sur l'existence d'une politique de la ville interdisant les organismes génétiquement modifiés dans l'agriculture locale (Mayer et Knox, 2010).

- Le réseau des éco-communes en Suède est sans doute le réseau de petites villes le plus intéressant. Il comprend 71 villes de tailles différentes, soit environ le quart des villes suédoises. L'idée d'éco-commune est née dans les années 1980 à Övertorneå, une petite ville située près du cercle polaire au sein de laquelle a émergé la vision d'un futur sans énergie fossile. Övertorneå est ainsi devenue la première éco-commune. Alarmés par le déclin démographique et économique de leur ville, les responsables locaux ont organisé une réflexion participative sur l'avenir d'Övertorneå. Aujourd'hui, la gestion et les services municipaux y sont réalisés à 100 % sans énergie fossile. Le concept d'éco-commune défini dans le cadre du réseau scientifique du Natural Step repose sur une vision systémique du développement durable, et sur une méthode qui traite les causes et non les conséquences des problèmes environnementaux. En 1995, les éco-communes suédoises ont créé une organisation, « Sveriges Ekokommuner » (SEkom), chargée d'établir un système d'indicateurs environnementaux permettant à chaque éco-commune de mesurer le chemin parcouru. La ville de Robertsfors et ses alentours comprennent environ 7 000 habitants. Jusqu'à la fin des années 1990, le développement durable y était pensé projet par projet. En 1999, la ville a adhéré au SEkom en vue de devenir une ville durable modèle et s'est engagée dans la voie d'une planification globale du développement durable. Récemment « Robertsfors durable » a pris la forme d'un projet international de cinq ans soutenu par l'Union européenne, le gouvernement suédois et Robertsfors, qui a pour but de créer un processus modèle de transition vers une commune durable avec des objectifs ambitieux à l'horizon 2050. Le modèle d'éco-commune suédois a été adopté par d'autres pays dans le monde dont l'Irlande. Il reste à voir si les objectifs seront atteints (Mayer et Knox, 2010).

² Liste complète des villes : URL http://www.cittaslow.org/download/DocumentiUfficiali/CITTASLOW_LIST_march_2012.pdf

D'autres types de réseaux, moins formels, peuvent aussi être mis en place. Il peut s'agir de réseaux à vocation touristique comme la « route européenne du gothique en brique » (*European Route of Brick Gothic*) qui relie 31 villes de tailles différentes possédant une architecture gothique en brique remarquable, situées dans sept pays autour de la mer Baltique, de la Suède à l'Estonie en passant par le Danemark, l'Allemagne, la Pologne, la Lituanie et la Lettonie ; ou bien de réseaux basés sur l'organisation d'événements par plusieurs municipalités, comme des foires sur l'alimentation, l'art, la santé ; ou encore de réseaux informels qui s'appuient sur les relations plus directes qui peuvent exister entre habitants de petites villes ou sur le réseau international tacite de certains habitants (Kunzmann, 2007).

La valeur ajoutée des réseaux pour les petites villes, que ce soit en termes d'image, de taille, de représentativité des élus, de modernité institutionnelle, entrepreneuriale, culturelle, se crée peu à peu avec le temps. Un enjeu majeur est donc de dépasser la fragilité des réseaux et de les rendre pérennes, ce qui implique de ne pas négliger dans ces réseaux les espaces suburbains qui sont le creuset de la croissance actuelle.

Alors que les échanges économiques entre les villes de l'Union européenne s'amplifient, les réseaux de villes, y compris de petites villes, se multiplient. Les réseaux basés sur les réseaux techniques urbains (eau, assainissement, transports urbains) se développent au sein d'intercommunalités qui se renforcent à travers toute l'Europe. Les réseaux politiques formels, comme ceux, fréquents en France, qui réunissent des élus et des collectivités territoriales, sont fragiles et peuvent être éphémères, parce qu'ils reposent sur la capacité de changement des mentalités vers l'ouverture, et parfois sur le financement d'un niveau de gouvernance supérieur qui peut se tarir.

Les réseaux thématiques de petites villes en pleine structuration tracent une voie vers un avenir durable pour ces petites villes et pourraient constituer l'armature d'un nouveau type de développement. Les réseaux moins formels sont sans doute ceux qui créent la plus grande valeur ajoutée. Les réseaux économiques de fait, en particulier ceux situés au sein de l'eurodorsale, en Italie et en Allemagne où fleurissent les cités-États, sont à la base de la vitalité des petites villes. Les grandes entreprises et les PME (petites et moyennes entreprises) y font preuve d'un attachement local réel que l'on observe peu en France, où les entreprises se considèrent moins comme des acteurs de la société locale que comme des utilisateurs des moyens locaux (Bruneau, 1998).

3 La petite ville européenne et son environnement en 2050

Parce que leur taille limite leur autonomie, les petites villes sont les plus dépendantes de leur environnement. Or, les petites villes sont aujourd'hui concurrencées tant par leur environnement rural dans leur fonction résidentielle, que par les villes moyennes et les métropoles qui les ignorent et jouent entre elles. L'horizon 2050 représente un pas de temps de près de 40 ans. En 2050, le monde sera sans doute aussi différent du monde d'aujourd'hui que le monde de 1970 l'était de celui de 2010.

La Commission européenne a publié, en octobre 2011, trois scénarios très contrastés sur la place de l'Union européenne dans le monde à l'horizon 2050, *Global Europe 2050* (Commission européenne, 2011b). Ces scénarios sont le résultat d'un travail qui a duré un an et qui est basé sur une approche participative. Il a pour point de départ un état de l'art des études déjà réalisées, ainsi que l'exercice précédent, *Le Monde en 2025* (Commission européenne, 2009). Dans chacun de ces trois scénarios, en mettant en évidence, parmi les variables étudiées (démographie, économie, gouvernance, mobilité, structure spatiale, réseaux de villes), celles qui sont les plus déterminantes selon le contexte, nous allons esquisser des scénarios de développement des petites villes européennes isolées.

3.1 L'intégration européenne au point mort dans l'indifférence générale (*Nobody cares: standstill in European integration*)

Dans ce scénario tendanciel de type *business as usual*, l'intégration du marché européen n'est pas achevée et la croissance économique de l'Europe reste faible. L'écart de compétitivité entre l'Union européenne et les États-Unis à court-moyen terme, puis avec la Chine à long terme, se creuse au détriment de l'Europe. Le monde devient multipolaire et la concurrence entre les pôles est vive. Le centre de l'économie mondiale se déplace vers l'Asie. Il n'y a pas de réponse adaptée au vieillissement démographique en Europe, ce qui engendre une instabilité économique. Les défis planétaires comme le changement climatique ne sont pas pris en compte par les autorités publiques et les approvisionnements énergétiques restent dépendants des pays étrangers.

C'est le scénario de l'accentuation de la fracture à l'intérieur des régions, entre l'Europe métropolitaine et ses emplois métropolitains (spécialisés dans la

gestion, la finance, les sièges sociaux, la recherche, etc.), et l'Europe périphérique industrielle, rurale et résidentielle (Guilluy, 2011).

Dans ce contexte, le vieillissement de la population des petites villes est plus accentué encore que dans les villes moyennes et les métropoles. La faible croissance pousse les jeunes à aller chercher du travail dans les grands pôles urbains, où s'installent également les couples biactifs. Le marché du travail des petites villes est trop étriqué pour permettre à chacun des conjoints d'y trouver un emploi. Celles des petites villes qui n'attirent ni les personnes âgées ni les immigrants entrent en phase de déclin démographique. L'activité se rétracte, les écoles ferment. Un cercle vicieux s'installe. Les entreprises et les commerces ferment les uns après les autres, le marché de l'immobilier s'affaisse. La valeur des biens immobiliers étant plus faible, la base fiscale diminue.

Les petites villes entourées d'une zone rurale dynamique, celles qui s'organisent autour d'une industrie innovante ou de l'exploitation d'une ressource ou d'une situation géographique exceptionnelle, et celles qui ont misé sur l'économie résidentielle et présente (Davezies, 2008) résistent jusqu'en 2030, notamment grâce au retour au pays des *baby-boomers* à la retraite, expérimentés et désireux de s'impliquer dans la vie locale. Ces petites villes se sont organisées au sein de réseaux géographiques ou thématiques qui leur permettent d'accéder aux financements ciblés de la politique de cohésion européenne, en particulier en matière d'infrastructures de transports et de production décentralisée d'énergie. Mais le coût de la mobilité, dans un contexte d'énergie chère, pénalise particulièrement les petites villes qui ne sont pas situées sur les grands axes de transport ou qui ne sont pas en mesure de financer des transports en commun locaux.

En 2050, la faillite des systèmes de retraite par répartition de la plupart des pays européens, envisagée par ce scénario du fait de l'augmentation du nombre de retraités par rapport au nombre d'actifs, ou, dans une version moins pessimiste, la réduction drastique du niveau des retraites et l'augmentation importante des cotisations qui pèsent sur le travail pour les financer, affecte durement celles des petites villes dont les habitants vivent en majorité de revenus de redistribution. L'Europe est perçue par le reste du monde comme un continent vieilli et « muséifié » que les touristes du monde entier visitent selon des circuits bien balisés évitant soigneusement les zones en déclin.

La fracture entre l'Europe métropolitaine et l'Europe périphérique nourrit la paralysie institutionnelle de l'Union européenne, et inversement.

3.2 L'Union européenne menacée : l'Europe fragmentée *(EU under threats: a fragmented Europe)*

C'est le scénario du déclin économique de l'Europe et, dans une certaine mesure, des États-Unis, et du retour au protectionnisme vis-à-vis du reste du monde, puis à l'intérieur de l'Union européenne jusqu'à l'éclatement possible de l'eurozone, voire de l'Union européenne à cause du retrait d'un ou plusieurs États membres importants en 2050. Il est marqué par le développement du terrorisme et de l'insécurité dans le monde, du fait des tensions sur les approvisionnements énergétiques et de la fréquence des catastrophes climatiques, alors que la lutte contre le changement climatique n'est pas à l'ordre du jour. La population de l'Union européenne décroît tandis que la population active vieillit mais se stabilise grâce à l'entrée de migrants d'âge actif. Les chocs pétroliers et les ruptures d'approvisionnement alimentaire se succèdent.

Par rapport au précédent, ce scénario entraîne l'Europe dans un cercle vicieux de déclin progressif : la baisse de la puissance économique de l'Europe limite son influence politique et sa capacité à traiter les problèmes sociaux. On voit mal, dès lors, comment les petites villes qui sont les plus dépendantes de leur environnement pourraient sortir gagnantes d'un tel scénario. Les moyens d'action de l'Union européenne et des États seraient tellement faibles qu'ils ne permettraient que des politiques de redistribution extrêmement limitées qu'elles soient *space blind* (c'est-à-dire conçues sans tenir compte de l'impact territorial, comme en théorie les politiques sociales au niveau national, ou les programmes de recherche ou les réseaux de transports au niveau européen) ou *place based* (c'est-à-dire conçues en tenant compte de la dimension territoriale, comme la politique agricole commune ou la politique de cohésion).

Seules les petites villes qui sont situées près des quelques régions dynamiques ou qui disposent d'une ressource, d'un patrimoine ou d'une situation géographique exceptionnels, parviennent à se stabiliser. Mais dans un contexte de recul général du politique et de montée des acteurs privés non élus, les petites villes se retrouvent dans une situation de dialogue asymétrique avec les grandes entreprises privées de services et de réseaux et perdent, dans certains domaines, la maîtrise de services publics. La plupart d'entre elles doivent faire face à des risques majeurs : baisse de la population et départ des jeunes, départ d'employeurs importants du fait de l'affaiblissement de l'économie, baisse des aides des États surendettés, baisse des recettes fiscales, baisse des investissements publics, arrêt des investissements privés étrangers, insécurité énergétique, dégradation des écosystèmes...

3.3 Renaissance de l'Union européenne et poursuite de l'intégration (*EU renaissance: further European integration*)

Dans un monde où domine le respect des droits de l'homme et où la loi est respectée, la sécurité mondiale est devenue réalité. L'Union européenne s'élargit à l'est et au sud, et réalise l'intégration fiscale, politique et militaire. Ce scénario est celui du « vieillissement actif », de la lutte contre le changement climatique et de l'efficacité énergétique dans une société concernée par ces défis mondiaux. Le découplage entre la production et la consommation de ressources est réalisé, alors qu'une véritable économie de la connaissance basée sur l'innovation, les réseaux et les compétences, voit le jour. Grâce à l'efficacité de l'espace européen de la recherche, les gains de productivité augmentent progressivement jusqu'en 2050 au sein de l'Union européenne, dépassant ceux du premier scénario.

Dans ce cadre, les petites villes isolées ayant un potentiel économique basé sur l'agriculture, l'industrie, les services (éducation, administration, santé) ou le tourisme (y compris l'économie résidentielle), et s'inscrivant dans des stratégies de développement durable, prospèrent. Leur objectif n'est pas nécessairement de grossir mais de se stabiliser en offrant une bonne qualité de vie.

N'échappant pas pour autant au vieillissement démographique, les petites villes profitent néanmoins de la présence de personnes âgées plus actives grâce à la réforme des systèmes de retraite européens permettant d'adopter un parcours de retraite personnalisé, et en meilleure santé du fait de l'apparition de nouveaux médicaments et de conduites plus responsables. La prise en charge des personnes très âgées est de surcroît devenue moins coûteuse grâce aux technologies d'assistance à l'autonomie à domicile (AAD).

La réforme des systèmes de retraite des différents pays membres prend appui sur l'intégration fiscale et la création du « marché unique des services publics » envisagée dans ce scénario, qui dotent les pays de l'Union européenne d'un service public efficient. Le financement des retraites étant assuré, le pouvoir d'achat des habitants âgés stimule les économies locales, de même que l'instauration d'un système de santé et d'un salaire minimum européens. Toutes les petites villes en profitent.

Le développement des échanges, dans ce contexte de sécurité mondiale, permet aux petites villes qui possèdent des savoir-faire spécifiques et qui s'insèrent dans des réseaux d'en tirer parti. La polarisation de la production entretenue par la mondialisation est contrebalancée par la mise en œuvre du Nouveau Schéma de

développement de l'espace communautaire qui promeut le développement d'une Europe polycentrique de villes moyennes bien reliées entre elles, qui entretiennent des relations dynamiques avec leur *hinterland*, schéma qui n'avait pu être développé auparavant faute de moyens et de volonté politique.

Les petites villes regroupées en réseau d'éco-communes sont éligibles à des financements publics spécifiques qui leur permettent de mettre en place une production décentralisée d'énergie renouvelable visant au moins l'autonomie, de traiter leurs déchets, de recycler les eaux usées. Cette société ouverte est propice aux changements de valeurs et de comportements. Sensibilisés aux risques liés au changement climatique, les habitants des petites villes adoptent des modes de vie dont l'empreinte carbone est plus faible. Ils limitent leurs déplacements grâce à un usage intégré des technologies de l'information et de la communication, et sont enclins à utiliser des transports intermodaux et des véhicules électriques.

Dans cette société de la connaissance, la proportion des emplois très qualifiés augmente tandis que celle des emplois peu qualifiés baisse. Les petites villes mettent donc l'accent sur le développement de l'enseignement et de la formation pour former cette main-d'œuvre et sur la qualité de vie et les opportunités professionnelles pour la retenir ou l'attirer.

La réalisation de l'intégration européenne permet de clarifier le système de gouvernance jusqu'au niveau local.

4 Conclusion

Ce dernier scénario s'impose, dans *Global Europe 2050*, comme la voie d'avenir à privilégier pour le continent européen. C'est aussi la meilleure voie, parmi les scénarios proposés, pour préserver un modèle de ville européen basé sur la diversité des villes. L'impossible union entre pays européens du scénario *Nobody cares* et la fragmentation du scénario *EU under threats* sont en contradiction avec la convergence systémique d'une société mondiale multiculturelle et avec la mise en place d'une gouvernance mondiale devenue nécessaire pour faire face aux défis mondiaux comme le changement climatique et le respect des droits de l'homme. Comme l'expose en substance Jürgen Habermas, l'Union européenne peut être comprise comme une étape décisive vers une société mondiale constitutionnalisées au plan politique, et pourrait être prise pour modèle par d'autres zones géographiques (Habermas, 2011). Le scénario *EU renaissance* est le seul à ouvrir cette voie. Il ne s'agit pas d'une utopie, mais d'une utopie réaliste.

La gouvernance multiniveaux et l'articulation des échelles sont un enjeu crucial pour les petites villes dans ce cadre mondialisé. Elles doivent associer à leur fonctionnalité historique liée à un contexte local ou supralocal, une capacité d'intégration dans les dynamiques métropolitaines qui sont à l'œuvre et s'imposent à elles. Avec la difficulté singulière que ces dynamiques métropolitaines ne se traduisent pas uniquement en termes d'empreinte territoriale (celle-ci se marque généralement par une urbanisation accentuée ou son contraire), mais aussi par la présence d'une filiale d'un groupe mondialisé, par une spécialisation intellectuelle, par la maîtrise d'une ressource naturelle ou d'un équipement qui leur sont propres. L'aspect positif de cette évolution systémique, pour les petites villes, est que les stratégies de réponses qu'elles peuvent proposer pour exister dans ce système mondialisé sont nombreuses. Elles nécessitent cependant créativité, adaptabilité et inscription dans une logique de réseaux qu'elles ont parfois du mal à percevoir.

5 Bibliographie

APVF (Association des petites villes de France), CDC (Caisse des dépôts) (2005), *Petites villes et développement économique. Stratégie, projets, outils*, Paris : APVF. URL : http://www.apvf.asso.fr/files/Recueil_20Articles.pdf

BAZET-SIMONI C. *et alii* (2011), « Anticipation des effets du pic pétrolier sur le territoire wallon », *Territoire(s) wallon(s)*, avril (actes du colloque d'avril 2010 de la Conférence permanente du développement durable). URL : cpdt.wallonie.be/sites/default/files/anticipation_0.pdf

BEL Germà, FAGEDA Xavier et MUR Melania (2011), *Privatization, Cooperation and Costs of Solid Waste Services in Small Towns*, Barcelone : IREA (Institut de Recerca en Economia Aplicada). URL : <http://ideas.repec.org/p/ira/wpaper/201111.html>

BRUNEAU Pierre (1998), « Les réseaux de villes en France : quels acteurs ? Quelles finalités ? Quel avenir ? », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 42, n° 116, p. 177-193.
URL : <http://id.erudit.org/iderudit/022736ar>

CAPEL Horacio (2009), « Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizada y ante la crisis global », *Investigaciones geográficas, Boletín del Instituto de geografía, UNAM*, n° 70, p. 7-32. URL : <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rig/article/download/18075/17201>

CENTER OF REGIONAL SCIENCE (2007), *Smart Cities: Ranking of European Medium-sized Cities*, Vienne : Center of Regional Science (Vienna University of Technology), octobre. URL : http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (2007a), *State of European Cities Report: Adding Value to the European Urban Audit*, Bruxelles : Commission européenne, mai.
URL : http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2007.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (2007b), « La dimension urbaine des politiques communautaires pour la période 2007-2013 ».
URL : http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/urban/index_fr.htm

COMMISSION EUROPÉENNE (2009), *Le Monde en 2025. La montée en puissance de l'Asie et la transition socio-écologique*, Bruxelles : Commission européenne. URL : http://ec.europa.eu/research/social-sciences/pdf/le-monde-en-2025-report_fr.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (2011a), *Les Villes de demain. Défis, visions et perspectives*, Bruxelles : Commission européenne. URL : http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_fr.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (2011b), *Global Europe 2050*, Bruxelles : Commission européenne, octobre. URL : http://ec.europa.eu/research/social-sciences/pdf/global-europe-2050-summary-report_en.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (2011c), « Politique de cohésion 2014-2020, investir dans les régions d'Europe », *Panorama*, n° 40, hiver 2011-2012, Inforegio.

DAVEZIES Laurent (2008), *La République et ses territoires : la circulation invisible des richesses*, Paris : Seuil (La République des idées).

DEFFIGIER Clotilde (2007), « Intercommunalité et territorialisation de l'action publique en Europe », *Revue française d'administration publique*, n° 121-122, vol. 11-2, p. 79-98. URL : <http://www.cairn.info/revue-francaise-d-administration-publique-2007-1-page-79.htm>

ERICKCEK George A. et MCKINNEY Hannah (2004), *Small Cities Blues: Looking for Growth Factors in Small and Medium-Sized Cities*, Kalamazoo (Michigan) : W.E. Upjohn Institute for Employment Research (*Upjohn Institute Working Paper* n° 04.100). URL : http://research.upjohn.org/up_workingpapers/100

ESPON (European Spatial Planning Observation Network) et ÖIR (Österreichisches Institut für Raumplanung) (2006), *The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO), Final Report*, Luxembourg : ESPON. URL : http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/StudiesScientificSupportProjects/SmallMediumCities/fr-1.4.1_revised-full.pdf

EUROSTAT (2010), « Typologie urbaine-rurale révisée », in *Annuaire régional d'Eurostat 2010*, Bruxelles : Eurostat, chapitre 15. URL : http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-HA-10-001-15/FR/KS-HA-10-001-15-FR.PDF

FLOCH Jean-Michel et MOREL Bernard (2011), *Panorama des villes moyennes*, Paris : INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques) (document de travail), août. URL : http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/docs_doc_travail/h2011-01.pdf

GROSSETTI Michel, BESLAY Christophe et SALLES Denis (1999), « Aperçu sur les nouvelles formes de l'action publique locale à travers l'exemple des politiques de reconversion industrielle », *Annales de la recherche urbaine*, n° 80-81, p. 109-120.

GUILLUY Christophe (2011), « Les classes populaires occupent une place périphérique dans notre économie », *chat pour Le Monde.fr*, 7 février. URL : http://www.lemonde.fr/societe/article/2011/02/07/les-classes-populaires-occupent-une-place-peripherique-dans-notre-economie_1476512_3224.html?xtmc=guilluy&xtcr=18

HABERMAS Jürgen (2011), *Zur Verfassung Europas*, Berlin : Suhrkamp, 2011 (traduction française : *La Constitution de l'Europe*, Paris : Gallimard, 2012).

HANIN Yves (2004), *Mutations spatiales et recompositions territoriales. Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Étienne (Belgique)*, Louvain : Presses universitaires de Louvain, thèse (Faculté des sciences appliquées de l'université catholique de Louvain). URL : http://dial.academielouvain.be/vital/access/services/Download/boreal:4992/PDF_01

JEŽEK Jirí et KANKA Lukáš (sous la dir. de) (2011), *Competitiveness and Sustainable Development of the Small Towns and Rural Regions in Europe*, Pilsen : University of West Bohemia.

KUKAWKA Pierre (2008), « Typologie de la décentralisation en Europe », Kinshasa : séminaire « Régions, décentralisation et coopération internationale », 3 novembre. URL : <http://www.regions-francophones.com/telechargements/Intervention-PKukawka.pdf>

KUNZMANN Klaus R. (2007), « Medium-sized Towns, Strategic Planning and Creative Governance in the South Baltic Arc », *Discussion Paper*, novembre. URL : http://www.visible-cities.net/documents/KRK_MediumSized_Cities.pdf

LABORIE Jean-Paul (2004), « Les petites villes face à la métropolisation : la perte d'une spécificité », intervention aux Journées d'études « Territoires de lecture, lecture des territoires » de l'ADBDP (Association des directeurs de bibliothèques départementales de prêt). URL :

<http://www.adbdp.asso.fr/ancien/association/je2004/laborie.htm>

LORRAIN Dominique (2000), « Gouverner les villes. Questions pour un agenda de recherche », *Pôle Sud*, n° 13, novembre, p. 27-40. URL :

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pole_1262-1676_2000_num_13_1_1084

MAHSUD Ahmed Zaïb K. *et alii* (2011), *Exploring Urban Futures in the European Cities: A Social Cohesion Based Approach*, Louvain : université catholique de Louvain, PUCA (Plan urbanisme construction architecture), Urban-net, Social Polis. URL :

<http://urbamet.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Urbamet/0303/Urbamet-0303546/pcaouv00114785.pdf>

MAYER Heike et KNOX Paul (2010), « Small-town Sustainability: Prospects in the Second Modernity », *European Planning Studies*, vol. 18, n° 10, octobre.

URL : <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09654313.2010.504336>

NEW ECONOMICS FOUNDATION (2005), *Clone Town Britain: The Survey Results on the Bland State of the Nation*, Londres : New Economics Foundation. URL :

http://www.neweconomics.org/sites/neweconomics.org/files/Clone_Town_Britain_1.pdf

PARYSEK Jerzy J. (2004), « The Socio-economic and Spatial Transformation of Polish Cities After 1989 », *Dela*, n° 21, p. 109-119. URL :

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/Publikacije/Dela/files/Dela_21/012_parysek.pdf

PEYRONI Jean (2010), « L'avenir de la politique de cohésion », *Territoires 2040*, n° 2, DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale). URL :

<http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article69&revue=1>

POPESCU Ruxandra Irina (2007), « Challenges and Solutions for the Development of Small and Medium Sized Cities within the European Union », *Administratie si management public*, n° 9, p. 120-125. URL :

http://www.ramp.ase.ro/en/_data/files/articole/9_06.pdf

ROYOUX Dominique (1997), « Réseaux de villes et logiques d'efficacité et d'équité », *Flux*, n° 27-28, janvier-juin, p. 17-24. URL : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/flux_1154-2721_1997_num_13_27_1201

SASSEN Saskia (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press.

SOGUET Karine (2011), « Les petites communes touristiques : des budgets deux fois plus importants, en ressources et en dépenses », *Bulletin d'informations statistiques de la DGCL (Direction générale des collectivités locales)*, n° 82, août. URL : http://www.dgcl.interieur.gouv.fr/workspaces/members/desl/documents/bis/bis_82_les_petites/downloadFile/file/BIS_82.pdf

TESSON Frédéric (1996), *Les Réseaux de villes en France. Recherche sur le rapport de l'élu local à l'espace*, Pau : université de Pau et des pays de l'Adour, thèse. URL : <http://www.univ-pau.fr/~ftesson1/tesson/images/TheseTesson.pdf>

VOLKSWAGENSTIFTUNG, CONDENSE ET GEORG R. SCHROUBEK FONDS (2008), « Socio-demographic Change of European Cities and its Spatial Consequences », Leipzig : conférence internationale, 14-16 avril. URL : <http://www.condense-project.org/abstractband.pdf>