

Cafés Géographiques de Lyon

Lydia Coudroy de Lille, Yann Calbérac
15 mai 2003

Les Trois rivières, 15 mai 2003

L'intégration des villes de l'Est dans le système monde

Expérience inédite pour ce dernier café géo lyonnais de la saison, puisqu'il a été organisé et présenté par Claire Desimone et Nicolas Perrier, étudiants en Licence de Géographie à l'Université Lumière Lyon II dans le cadre d'un cours de Philippe Pelletier.

Le thème retenu pour cette soirée : « l'intégration des villes de l'Est dans le système monde ». Pour en parler, Lydia Coudroy de Lille, Maître de conférences à Lyon II, membre du laboratoire Géophile. Ses travaux portent principalement sur les processus de métropolisation et sur la Pologne, dont elle est spécialiste. Elle avait déjà animé un café géo lyonnais sur [l'élargissement de l'Union Européenne](#). La séance d'aujourd'hui permettra de faire le point sur les pratiques de l'aménagement et de l'urbanisation à l'Est de l'Europe. Quel est l'impact de la métropolisation sur les modes de vie urbain ? L'intégration se fait-elle seule ou s'accompagne-t-elle d'autres phénomènes qui lui sont liés ? Quels sont les différents processus mis en jeu, et quelles stratégies sont définies pour y parvenir ?



Lydia Coudroy de Lille aux Trois rivières
Photo : Sylviane Tabarly

Après cette introduction, Lydia Coudroy de Lille prend la parole et remercie le public présent. Son propos vise à faire le point sur l'intégration des villes de l'Est de l'Europe, c'est-à-dire les modalités de la métropolisation. En effet, intégration peut se comprendre selon une double acception. Il s'agit en premier lieu, pour cette région, de l'intégration à l'Union Européenne ; cela relève de la politique. En géographie, on parle d'intégration spatiale pour désigner les processus de rapprochement fonctionnel des territoires par abaissement des obstacles, qu'ils soient physiques, ou, comme c'est le cas à l'Est de l'Europe, politiques ou idéologiques. L'intégration désigne donc la connexion des territoires, c'est-à-dire le développement des réseaux et des flux. L'intégration ne désigne pas forcément des processus d'homogénéisation spatiale ; au contraire, les différences (culturelles, économiques, politiques...) stimulent les échanges. Analyser l'intégration des villes de l'Est, c'est donc étudier les modalités d'ouverture de ces villes vers l'extérieur (principalement l'Europe occidentale). Cette intégration se fait selon des modalités particulières qu'il convient d'éclairer. Peut-on parler d'européanisation des villes de l'Est ? D'américanisation ? De tiers-mondisation ? Il est bien difficile de trancher, d'autant plus que la part des héritages joue dans cette région un rôle souvent décisif.

Après avoir défini le sujet de son exposé, Lydia Coudroy de Lille présente ce qu'elle appelle « villes de l'Est ». Il s'agit en fait des villes de l'Europe médiane, c'est-à-dire les pays compris entre la Mer Baltique et la Mer Noire, de l'Estonie à la Bulgarie.

Cette région se caractérise par une urbanisation moyenne, comprise entre 50 et 70%. Les grandes villes sont modestes. La plus grande ville de la région est la roumaine Bucarest qui compte 2 millions d'habitants. Budapest, en Hongrie, en compte un peu moins de deux millions. Katowice, véritable conurbation minière et industrielle, à cheval sur la Pologne et la République Tchèque, a une population comprise entre 2,5 et 3,5 millions d'habitants. Les capitales baltes sont les moins peuplées : ainsi, Tallin (Estonie) compte 400 000 habitants, et Vilnius 570 000. Bratislava est aussi de rang modeste (400 000 habitants) ainsi que Varsovie (1,6 million pour un pays pourtant de 38 millions d'habitants). Cette urbanisation modeste s'explique par l'histoire. Cette région a été, tout au long de l'histoire, une zone de conflit, une zone de confins d'empires (comme l'Empire austro-hongrois, la Confédération germanique, l'Empire Ottoman, la Russie) : tous ces territoires ont donc été soumis à des puissances extérieures, ainsi qu'à des tensions qui ont freiné l'urbanisation. En dépit de ces retards, certains foyers de peuplement existent, comme la Silésie ou le piémont carpathique. L'urbanisation est donc récente, et remonte au XXème siècle. C'est la conséquence d'efforts idéologiques après 1945. Même s'il est difficile de quantifier le phénomène (en raison des statistiques appliquées entre les pays), on observe une poussée urbaine sans précédent alimentée par un puissant exode rural. C'est la conséquence de l'industrialisation poussée de la région. Les villes qui se développent alors sont alors très largement industrielles.

Ces villes étaient, avant 1989, polarisées vers l'Est dans le cadre du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (CAEM), qui renforçait les complémentarités et les relations fonctionnelles entre les pays de ce qu'on appelait alors l'Europe de l'Est. Durant cette période, les relations étaient seulement fonctionnelles : il y avait très peu de flux migratoires entre les différents pays. Contrairement à une idée reçue, s'il était impossible à un habitant du bloc socialiste de se rendre à l'Ouest, il lui était aussi très difficile de se rendre dans un autre pays du bloc.

Depuis 1990 et la chute des régimes socialistes dans la région, l'intégration se fait selon d'autres modalités. La première, et aussi la plus emblématique du retournement politique, est la disparition de l'effet de barrière de la frontière entre les anciens pays du bloc socialiste entre

eux d'une part, et entre ces pays et les pays d'Europe de l'Ouest d'autre part. Les échanges Est/Est et Est/Ouest se sont développés. La deuxième modalité a été la levée des obstacles économiques et la mise en place d'une économie de marché dès les années 1989, 1990 : cela a permis une libéralisation du commerce et des échanges. La troisième modalité a été un processus de démocratisation.

Aujourd'hui on observe plusieurs manifestations de l'intégration, principalement des flux, migratoires ou économiques. Quand on parle de flux migratoires, on ne pense souvent qu'au flux allant de l'Est vers l'Ouest. Ainsi, l'Allemagne offre du travail à de nombreux migrants venus de Pologne, de Slovaquie ou de République Tchèque. Mais il ne faut pas négliger les migrations avec l'Est. Ainsi, dès 1990, avec une apogée dans les années 1992, 1993, des migrations s'observent avec les pays de la CEI. Se déplacent surtout des commerçants qui entretiennent un commerce transfrontalier de bazar : ils achètent de la pacotille en Ukraine ou en Biélorussie qu'ils revendent ensuite dans les pays frontaliers, comme la Pologne ou la Roumanie. Cette économie, souterraine et informelle, est révélatrice de l'image des pays d'Europe médiane pour la CEI. Pour un Ukrainien, la Pologne c'est l'Ouest et elle exerce sur lui une fascination en tous points comparable à celle de l'Allemagne pour un Polonais. L'intégration se nourrit précisément de ces différences. Des migrations plus lointaines, avec l'Extrême-Orient par exemple, se développent, ce qui apporte de nouvelles tonalités dans ces villes mono-ethniques qui s'ouvrent ainsi au cosmopolitisme. Il faut d'ailleurs noter le cas particulier des villes baltes, délaissées par les Russes : à l'inverse, on y observe un phénomène d'homogénéisation ethnique. L'immigration des Tsiganes depuis les Balkans vers l'Europe de l'Ouest est aussi caractéristique de ces nouveaux processus que l'on observe depuis les années 1990. D'autres flux de personnes existent : il s'agit des flux touristiques. La Hongrie, qui bénéficie de deux atouts majeurs pour attirer une clientèle étrangère (surtout allemande), Budapest et le lac Balaton, est le pays le plus visité. La République Tchèque, qui a su mettre en valeur Prague, sa capitale, tire aussi son épingle du jeu. Pour les autres pays, comme la Roumanie, la Bulgarie... la fréquentation touristique est plus modeste.

Les flux caractéristiques des nouvelles formes de l'intégration de ces espaces au système monde sont aussi économiques. L'étude des Investissements Directs Etrangers révèle la réorientation des économies nationales vers l'Ouest, et principalement l'Europe. Même si les Polonais ont préféré les avions américains aux avions français, il ne faut pas oublier que la part des Etats-Unis dans les échanges commerciaux avec ces pays est inférieure à 10%. On observe aussi un essor des flux économiques avec les régions riveraines de la CEI. Les pays baltes constituent un cas particulier, dans la mesure où leur économie est largement tournée vers la Scandinavie. Les pays qui font le plus d'échanges avec les pays d'Europe de l'Ouest sont les pays les plus riches de la région, à savoir la Hongrie, la République Tchèque et la Pologne.

Dans cette nouvelle configuration spatiale, certaines villes sont plus dynamiques que d'autres : Budapest et Prague tirent profit de leur proximité avec l'Allemagne et l'Autriche, ainsi que d'un bon réseau avec l'Europe de l'Ouest. La question des réseaux est donc essentielle pour aborder cette région. Varsovie, très à l'Est de la Pologne, et mal reliée à l'Allemagne (il n'y a pas d'autoroute entre Berlin et Varsovie) pénalisent la ville, au profit d'autres villes polonaises dynamiques et mieux situées, comme Poznan, Wroclaw. On peut d'ailleurs prévoir le décollement prochain de Bratislava : située à 60 km de Vienne, elle bénéficie déjà de sa plateforme aéroportuaire et offre une main d'œuvre bon marché.

L'intégration des villes se caractérise aussi par des cycles d'investissement à peu près similaires à tous les pays de la région. Dans un premier temps, on a investi massivement dans l'immobilier de bureau, répondant ainsi à la forte demande, garantissant une rentabilité optimale. Parallèlement, des hôtels de luxe (souvent des chaînes internationales comme Hilton ou Marriot) se développent, bientôt suivis par des logements de luxe. Puis, dans le milieu des années 1990, des galeries commerciales, des hypermarchés, se construisent. Ce marché est largement dominé par les groupes français, notamment Carrefour qui a ouvert pas moins de 10 points de vente en Roumanie l'année dernière qui ont été rentabilisés, non pas en un comme il était prévu, mais en quatre mois ! Cela correspond à une demande très forte de la classe moyenne émergente qui cherche à copier un mode de vie européen.

Ces processus d'intégration spécifiques donnent des formes d'urbanisation caractéristiques. Ainsi, dans l'hypercentre se construisent des bureaux et des hôtels de luxe. Les résidences de luxe quant à elles sont présentes en périphérie (et parfois dans l'hypercentre), ce qui donne des formes de périurbanisation. D'une manière générale, on observe une densification générale du tissu urbain. Les villes étaient peu denses à l'époque socialiste (le manque de moyens et de suivi empêchait l'aboutissement des projets de planification urbaine) ; ces trous dans le bâti constituent donc, après 1990, des gisements de ressources foncières. Par ailleurs, la motorisation des villes s'est accélérée : la voiture constitue en effet un marqueur social fort, et le parc automobile révèle les disparités sociales. Des publicités agressives, au contenu souvent pornographique (même dans la catholique Pologne), ornent les murs des villes de la région. Un bel exemple pourrait être cette publicité lumineuse pour une marque d'alcool qui éclaire la Place de la Révolution à Bucarest. Enfin, on constate des difficultés tenaces à gérer la démocratisation et la décentralisation, surtout en Roumanie. En Pologne, selon un géographe polonais, le chaos politique, économique et social aboutit fatalement à un chaos spatial.

En conclusion de son exposé, Lydia Coudroy de Lille cherche à qualifier les phénomènes de métropolisation en Europe médiane. Peut-on parler d'eupéanisation des villes ? Cela pose le problème d'un modèle de ville européen, ce qui n'est pas certain. Par ailleurs, ces villes de l'Est ont été par le passé intégrées à un réseau européen (au moins au niveau culturel). Ces nations se sont surtout perçues historiquement comme le dernier rempart de "l'Europe civilisée" contre l'Asie (les Tatars, l'Empire ottoman). Peut-on parler d'américanisation ? D'une certaine mesure : les séparations fonctionnelles dans la ville, le sentiment latent d'insécurité ainsi que la motorisation incontrôlée en sont des indices. Peut-on parler de tiers-mondisation ? Les bazars, les kiosques, le commerce informel dans son ensemble, ainsi que la corruption, et la fragilité des structures politiques pourraient le laisser croire.

Débat

Observe-t-on une tentative d'intégrer l'Europe ou bien d'autres logiques ? Le modèle d'intégration est assez proche de celui des pays baltes ; le pôle d'attractivité principal reste la Scandinavie. En Russie, on observe une rivalité forte entre Moscou (qui bénéficie de son statut de capitale pour polariser les IDE) et Saint-Pétersbourg, tournée vers les pays baltes.

Jacques Défossé s'interroge sur la croissance urbaine actuelle : la population des villes (comme celle des Etats) diminue ; peut-on parler pour autant de métropolisation ? Selon Lydia Coudroy de Lille, le critère démographique est secondaire pour parler de métropolisation. Elle reste avant tout une concentration des activités et des richesses. On peut donc parler de métropolisation sans croissance démographique. Même s'il n'y a pas de croissance démographique dans les villes, on observe un élargissement du bassin d'emplois.

La conjoncture étant toujours meilleure en ville, elle continue d'attirer des migrants à la recherche de travail. La question démographique est particulièrement intéressante dans cette région. La natalité dans cette région est très faible (ce qui s'explique en partie par la crise économique) : il n'y a pas de pression démographique qui n'entraîne donc pas d'émigration. D'une manière générale, les villes, comme les pays, perdent des habitants, ce qui s'explique aussi bien par la faible natalité et la forte morbidité.

Observe-t-on une réappropriation des anciens territoires allemands ? Les Allemands sont de grands touristes qui aiment fréquenter l'Europe médiane, mais ils sont sélectifs dans leurs destinations ; ainsi, peu se rendent en Transylvanie. La Aussiedler constituent un cas à part : il s'agit des populations allemandes "de souche" qui ont quitté la Russie et la Roumanie surtout dès 1990 pour regagner l'Allemagne. L'intégration de la Pologne à l'Union Européenne repose ce problème : le débat politique en Pologne est âpre sur les modalités d'achat de terres par les étrangers.

Christian Montès revient sur la patrimonialisation : s'agit-il d'un processus de fond ? Les villes qui ont du caractère le sont. Mais d'une manière générale, on n'investit pas et on met peu en valeur. De nouvelles formes de patrimonialisation voient le jour. Ainsi, on essaie de plus en plus de préserver le patrimoine industriel. C'est le cas à Lodz en Pologne où a été lancé le projet de construire un grand complexe dans une ancienne usine.

Sylviane Tabarly s'interroge sur le maintien des liens privilégiés entre la France et la Pologne. On observe un maintien de ces liens privilégiés dont sont révélateurs les IDE. Ainsi, sont présents en Pologne Vivendi et France Télécom, la grande distribution. La France a aussi développé des structures de formation.

Christian Montès revient sur les transports publics : que deviennent-ils ? Le matériel n'est pas modernisé, et on le voit vieillir. Le métro de Varsovie, neuf, utilise des rames de conception soviétique, qui, quoique récents, apparaissent déjà vétustes. Grégory Monteil, doctorant (Grenoble I/Géophile ENS LSH), qui travaille sur les processus de métropolisation à Prague nous donne quelques renseignements sur la République Tchèque. Le réseau de tramway y est certes vétuste, mais des liaisons ferroviaires modernes (eurocities et intercity) seront achevées en 2005. En République Tchèque, le taux de motorisation est de 45%, ce qui traduit aussi la polarisation sociale des villes. Il revient sur la question de la démographie : ce n'est pas un critère nécessaire pour parler de métropolisation, et Luxembourg en fournit un bon exemple. Selon lui, il faut également parler de gentryfication dans les villes de l'Est.

Christian Montès revient sur la prostitution et la mendicité qui sévit dans les villes d'Europe de l'Est. C'est une marque de l'occidentalisation, qui fait apparaître des contrastes sociaux dans l'espace public.

C'est sur ces mots que s'achève ce dernier café géo de la saison 2002/2003. Merci à Lydia Coudroy de Lille et au public ! A l'année prochaine...

Compte-rendu : Yann Calbérac (relu par Lydia Coudroy de Lille)

Photo : Sylviane Tabarly

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net