



HAL
open science

L'idée de région et le fait urbain

J. M. Huriot, Lise Bourdeau-Lepage

► **To cite this version:**

J. M. Huriot, Lise Bourdeau-Lepage. L'idée de région et le fait urbain. Revue d'économie régionale et urbaine, 2009, 2, pp.267 - 288. hal-00454435

HAL Id: hal-00454435

<https://hal.science/hal-00454435>

Submitted on 8 Feb 2010

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

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

L'idée de région et le fait urbain

The idea of region and the urban fact

Jean-Marie HURIOT

Professeur

Université de Bourgogne, Laboratoire d'Economie et de Gestion

B.P. 26611 - 21 066 DIJON Cedex

huriot@u-bourgogne.fr

Lise BOURDEAU-LEPAGE

Chargée de recherche, Dr hab.

Cemagref, DTM

2, rue de la papeterie B.P.76 – 38 402 Saint-Martin-d'Hères Cedex

lise.bourdeau-lepage@cemagref.fr

Mots-clés : régions, villes, économie spatiale

Keywords: cities, regions, spatial economics

Classification JEL : R00, R12

« La présence d'importantes disparités régionales au sein d'un même pays renvoie à l'existence d'agglomérations à une autre échelle spatiale. »

(Fujita et Thisse, 2003, 15)

*Première version juin 2007.

Résumé

Bien que la région soit un concept multiforme, voire omniforme, le découpage régional est le cadre privilégié de la pensée spatiale et de l'action territoriale. Or la moitié des être humains du monde, et plus des trois quarts des européens, habitent dans une ville. Les villes produisent plus que proportionnellement à leur poids démographique, et concentrent les activités économiques de haut niveau, particulièrement la production de haute technologie, les sièges sociaux, la finance et les services aux entreprises. Dans l'économie globalisée, les performances régionales semblent être soumises à celles des villes, et les interactions économiques régionales, nationales et mondiales sont principalement le fait des villes. Ce papier examine le décalage entre d'une part la prégnance du concept de région et du découpage régional et d'autre part le rôle dominant des villes dans l'économie. Le biais régional a des sources profondes et durables, théoriques comme empiriques. Mais même si la région cache la ville, elle reste un cadre territorial incontournable.

Summary

Though the region is a multiform or even omniform concept, the concrete region is the privileged framework of spatial thought and action. Now half of the human beings in the world, and more than three quarters of Europeans live in cities. Cities produce more than proportionally to their population and concentrate high-order economic activities, especially high technology production, headquarters, finance and producer services. In the global economy, regional performances appear to be depending on city performances, and most regional, national and world economic interactions are urban interactions. This paper examines the gap between on the one hand the prominence of the concept of region and of the regional division of space, and on the other hand the dominant economic role of cities. The regional bias is deeply and durably rooted, theoretically as well as empirically. Even though the region hides the city, it remains an inescapable spatial scale.

Prologue

Le traité de Rome évoquait l'objectif d'un « *développement harmonieux autour de la volonté de réduire les écarts entre les régions* ». L'espace économique et social de l'Union européenne, c'est encore aujourd'hui essentiellement celui des régions, aux différents niveaux de désagrégation de la nomenclature NUTS. L'action de l'Union Européenne sur l'organisation territoriale passe par sa politique régionale, ou « politique de cohésion », dont l'objectif est de réduire les disparités de développement entre les régions de l'Union à l'aide de transferts de ressources vers les régions les plus défavorisées. La mise en œuvre de cet objectif mobilise plus du tiers du budget communautaire : 308 milliards d'euros pour 2007-2013.

Or plus des trois quarts de la population de l'Union vit en zones urbaines ; les villes contribuent à la production – et à la croissance – de leurs pays et de leurs régions plus que proportionnellement à leur population ; les activités de haut niveau technologique, informationnel ou décisionnel y sont les plus fortement sur-représentées ; les problèmes sociaux et environnementaux se manifestent de façon plus aiguë en ville qu'ailleurs.

Consciente de ce rôle moteur des villes, la Commission a timidement ouvert sa conception des objectifs de cohésion territoriale à la dimension urbaine et elle l'a introduite dans la programmation des fonds structurels pour 2000-2006. Toutefois, les moyens consacrés à l'action urbaine restent bien faibles par rapport à ceux qui sont alloués à l'action régionale. La conscience de l'importance des villes ne suffit pas à orienter une politique territoriale de longue date focalisée sur les régions. Le programme 2007-2013 renouvelle la volonté de relier le développement régional à celui des villes et innove en permettant aux villes de bénéficier de fonds européens.

En France, les moyens mobilisés pour la politique de la ville et les quartiers en difficulté s'élèvent en 2007 à 1,155 milliards d'euros¹, soit 0,43% du budget de l'état. Il est vrai que bien d'autres dépenses ont un impact sur les villes, plus ou moins indirectement. A côté de cela, la région reste un cadre incontournable aussi bien pour l'administration du territoire que pour une large part des programmes de recherche sur l'organisation et la dynamique des espaces.

Ces observations sont révélatrices d'une disjonction assez répandue entre l'importance démographique et économique majeure des villes et le rôle capital attribué de fait au cadre régional. Il s'agit d'un véritable « biais régional » qui résiste aux faits et que nous souhaitons identifier et caractériser de manière plus précise dans ce qui suit.

Nombre de faits stylisés permettent d'affirmer la domination des villes dans l'économie, reléguant au second plan le rôle des nations et des régions (section 2). Cependant, la région reste un cadre d'action et d'analyse privilégié ; mais de quelle région s'agit-il ? Le concept de région est difficile à définir, ce qui laisse penser que la région est un cadre vide, qui peut être rempli comme on le souhaite. La théorie économique spatiale en fait un artifice commode et fait reposer la compréhension des processus spatiaux sur l'agglomération (section 3). Au niveau empirique, la région administrative, cadre standard d'appréhension des différences territoriales, est un artifice territorial qui cache la ville. La région polarisée constitue sans doute un cadre d'analyse moins artificiel et plus pertinent. Mais d'une part elle n'existe que par la ville, jusqu'à se confondre avec elle, et d'autre part elle est mise à mal par la structure réticulaire des interactions qui tend à dominer les interactions de la ville avec son arrière-pays (section 4).

¹ <http://www.ville.gouv.fr/politique-de-la-ville/budget.htm>

La ville est l'avenir de l'homme

La ville, avenir de l'homme ? Dès aujourd'hui, pour un individu sur deux sur la terre, la ville constitue le milieu de vie. Elle domine le monde en diffusant culture et connaissances, et en organisant l'essentiel de la production, de l'échange et de la consommation.

1.1. Le monde des villes

Aujourd'hui, à peu près la moitié de la population mondiale vit en ville. C'est le sort des trois quarts des européens et des quatre cinquièmes des nord-américains. Dans certains pays, la proportion de résidents urbains excède 90%, comme en Belgique, en Islande ou au Luxembourg, ou encore en Israël ou au Koweït². La proportion de citadins est plus faible dans les pays moins développés, mais dépasse néanmoins 40%.

Dans ce milieu urbain, *les très grandes villes prennent une importance croissante*. En 2005, un être humain sur 13 vivait dans une des 49 villes de plus de cinq millions d'habitants (UNITED NATIONS, 2004)³. Parmi ces très grandes villes, vingt avaient droit au titre de « mégapoles », avec plus de 10 millions d'habitants⁴. Tokyo, avec ses 35 millions d'habitants, est plus peuplée que tout le Canada.

L'ampleur du phénomène n'affecte pourtant pas une *croissance urbaine qui s'est accélérée il y a un siècle et demi et qui ne faiblit pas*. Le nombre de citadins a été multiplié par 3 au cours des 40 dernières années (de 1960 à 2003). Ils sont actuellement 3 milliards. Ils seront probablement 5 milliards en 2015. La croissance de la population urbaine est bien plus forte que celle de l'ensemble de la population. De 2000 à 2030, on anticipe un taux de croissance annuel moyen de 1,8% pour la population urbaine, et de seulement 1% pour la population mondiale (UNITED NATIONS, 2004).

Cependant, la population ne donne qu'une première idée, très incomplète, de l'importance des villes. La population d'une ville est un élément de son identité, comme le poids et la taille pour un individu. Mais elle ne nous dit rien – ou bien peu – de son rôle. *Les villes valent surtout par leurs activités, leurs fonctions, et le pouvoir économique qu'elles concentrent*. En 1995, le produit urbain brut de Tokyo était pratiquement égal au produit intérieur brut de la France, et la même correspondance pouvait être observée entre New York et la Chine ou le Brésil, entre Los Angeles et l'Inde, ou encore entre Paris et l'Australie. (MORICONI EBRARD, 2000 ; BANQUE MONDIALE, 2000). La liaison entre la taille des villes et leurs fonctions économiques n'est ni simple ni générale, elle est même parfois quasi-inexistante. Malgré ce qu'on lit fréquemment, nombre de mégapole ne sont pas « la clé de la globalisation »⁵, et seulement une partie d'entre elles, les villes globales, organisent « la marche du monde »⁶. Dans les pays les plus pauvres, les mégapoles, malgré leur croissance explosive (ou à cause d'elle ?) sont démunies de toute fonction significative dans la globalisation de l'économie et dans la marche du monde (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2007).

² On laisse de côté l'exemple trivial des villes-états comme Hong-Kong ou Singapour.

³ Ces chiffres varient d'une source à l'autre, compte tenu des difficultés d'estimation de la population d'une ville.

⁴ La plupart de ces chiffres concernent les agglomérations urbaines et pas seulement les villes au sens administratif.

⁵ « Megacities are a key to globalization. » (UN Habitat, 2006)

⁶ « Les mégapoles organisent la marche du monde. » (Edelman, 2007)

Néanmoins, une chose est claire : en général, *les villes produisent plus que proportionnellement à leur population*. Cela signifie que la population y est plus productive qu'ailleurs. Le rapport entre la part d'une ville dans la population et sa part dans la production donne le taux de surproductivité. A titre d'exemples, ce taux est 1,34 à New York, 1,58 à Paris, 1,98 à Budapest, 2,37 à Mexico, 3,43 à Bangkok, 4,20 à Sao Paulo et... 10,42 à Shanghai (POLESE et SHEARMUR, 2005, 61). La surproductivité urbaine n'est donc pas l'exclusivité des pays les plus développés : elle est même souvent plus forte dans les pays en développement et surtout dans les pays émergents.

Les villes concentrent fortement l'activité économique, mais de façon non homothétique. Les villes n'ont pas la même structure d'activités que l'économie tout entière. Tout en offrant à la population les activités les plus courantes, elles sont fortement spécialisées dans une gamme d'activités de haut niveau, principalement la haute technologie, les services supérieurs (services aux entreprises, éducation, recherche) et les sièges sociaux des grandes firmes. Elles concentrent les fonctions stratégiques de création, de décision et de contrôle économique. Elles focalisent la haute technologie et les hautes qualifications, l'information et les infrastructures informationnelles, les centres de recherche, la connaissance et l'innovation.

La ville focalise les échanges et la communication sous toutes ses formes. C'est un lieu privilégié d'interactions, internes et externes. Chaque ville est un élément d'un réseau organisé pour l'échange et la circulation des biens, de la monnaie et de l'information. L'organisation efficace de ces interactions suppose une coordination. *La ville abrite les fonctions de coordination* de l'économie réalisées par les sièges sociaux et les services supérieurs. L'information constitue le facteur clé de la coordination. *La ville concentre les sources d'information, le traitement de l'information, les échanges d'information et les moyens de diffusion de l'information nécessaires à ses fonctions coordinatrices.* En bref, *la coordination est la principale fonction urbaine et l'information est le premier moyen de coordination.* Les interactions informationnelles constituent certainement le fait urbain le plus important et le plus permanent dans l'histoire des villes (HOHENBERG et LEES, 1992), même si leur forme a changé (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a, 2005b).

1.2. Le retour de la puissance urbaine

Cette puissance urbaine, ce n'est pas du nouveau, c'est du *renouveau*. Jusqu'à la constitution des nations modernes, les villes dominaient le monde. La naissance des nations modernes leur a ôté leur pouvoir. Les économies-monde centrées sur les villes se sont recentrées sur les Etats. Les restructurations politiques ont enlevé aux villes leurs privilèges, leur autonomie et leur pouvoir. Les nationalismes qui se sont développés au XIXe siècle et au début du XXe ont accentué cette mutation. « Vers le milieu du XXe siècle, au lieu d'être vues comme des nœuds dans des grands réseaux mondiaux, *les grandes villes du monde sont considérées en termes territoriaux : soit comme la ville capitale dans un état, soit comme un centre régional dans un état*⁷. » (TAYLOR, 2004, 15).

C'est dans cette logique que l'analyse urbaine a longtemps considéré (et considère encore) les villes comme des éléments d'un système urbain *national*. Les systèmes urbains ont alors été analysés en termes de hiérarchie au niveau national plus qu'en termes de réseaux mondiaux. « Cette vision ultra-territoriale des villes semble aujourd'hui assez étonnante » (TAYLOR, 2004, 19). A l'époque de l'ouverture des frontières, cette vision d'une mosaïque de systèmes urbains semble « anachronique et franchement non pertinente » (*ibid.*, 21)

Aujourd'hui à nouveau la ville supplante la nation aussi bien que la région. « Le commerce et les échanges tendent à se développer de plus en plus entre les grandes villes, ce

⁷ C'est nous qui soulignons.

qui suggère que le commerce interrégional et international serait remplacé par le commerce interurbain. Dans ce cas, la ville, plus que la nation ou la région, est le cadre pertinent d'analyse⁸. » (HURIOT et THISSE, 2000).

Dans la même veine, on lit dans *The Economist*, en 1995 : « La libération du commerce international et l'influence des zones régionales de libre-échange telles que l'ALENA ou l'Union Européenne réduiront le pouvoir des gouvernements nationaux tout en augmentant celui des villes. C'est pourquoi un système de libre-échange aura pour effet de faire converger les économies nationales, en supprimant les avantages concurrentiels des pays, tout en conservant presque à l'identique celui des villes. Ainsi, à l'avenir, les sphères de la concurrence entre firmes seront les villes plutôt que les nations. » (cité par FUJITA et THISSE, 2003, 19). L'échelle régionale n'est même pas évoquée : elle semble n'avoir aucun rôle propre dans les interactions économiques.

La globalisation de l'économie renforce l'hégémonie urbaine. L'externalisation des fonctions de services supérieurs, la séparation organisationnelle et spatiale des fonctions de direction et d'exécution, engendrent une nouvelle division spatiale du travail où les villes se désindustrialisent et se spécialisent dans les fonctions de coordination. Elles coordonnent des activités d'autant plus lointaines qu'elles sont elles-mêmes plus « globalisées ». On assiste simultanément à une dispersion des activités d'exécution et à une concentration de plus en plus marquée des fonctions de coordination. Les fonctions de coordination de portée globale confèrent aux villes qui les abritent une position privilégiée dans le partage inégal du pouvoir économique. Une ville qui aujourd'hui se limite à des fonctions de portée régionale est probablement reléguée en marge de l'économie globalisée. Chaque ville voudrait aujourd'hui faire entendre sa voix au niveau global. Peu parviennent à dominer le tumulte : ce sont les « villes mondiales » de PETER HALL (1966), JOHN FRIEDMAN (1986), ou PETER TAYLOR (2004), ou les « villes globales » de SASKIA SASSEN (1996). Le réseau du pouvoir économique se concentre et se renforce, et les noeuds du réseau sont des villes, qui transcendent les nations et les régions (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a, 2005b, 2007).

1.3. La faiblesse des villes

Mais le partage inégal de la puissance économique a son revers. C'est aussi dans les villes que se posent les plus graves problèmes sociaux et environnementaux. Les villes des pays moins développés sont les plus touchées, mais celles des pays riches ne sont pas épargnées. En 1998, plus de la moitié des ménages vivaient en dessous du seuil de pauvreté à Kigali, à Lagos, à Sofia, à Tananarive. Même à New York, 20% des ménages étaient dans cette situation (UN HABITAT, 1998) et ce pourcentage a augmenté entre 1990 et 2000 (THE BROOKINGS INSTITUTION, 2003). Economistes et sociologues dénoncent le dualisme croissant du marché du travail dans les grandes villes globalisées. Les villes des nouveaux membres de l'Union Européenne ne sont pas en reste. De Bucarest, on peut rapporter la vision, sinon les chiffres, d'une très forte inégalité sociale qui semble s'aggraver. La globalisation s'installe, avec ses chaînes commerciales et ses marques et les nouveaux riches sont de plus en plus visibles, face à une misère stagnante impossible à cacher. Partout, dans toutes les villes, les inégalités sociales s'accompagnent d'une ségrégation spatiale.

Les questions d'environnement se posent en ville de la façon la plus aiguë, et encore une fois de façon plus dramatique dans les villes des pays les plus pauvres. Alors que dans les

⁸ « trade and exchange tend to develop more and more between large cities, suggesting that interregional and international trade would be replaced by intercity trade. In this case, the city, more than the nation or the region, is the relevant frame of analysis. »

pays les plus riches la pollution est due en grande partie au transport intra-urbain, dans les villes des pays pauvres elle résulte aussi de la défaillance des services d'assainissement. La Chine détient le record mondial de la pollution urbaine : 16 des 20 villes du monde les plus polluées sont chinoises (UN HABITAT, 2006).

Tout ceci est connu, mais parfois mis de côté, quand on pense exclusivement nations ou régions. Si le biais national semble aujourd'hui en mauvaise posture, le biais régional, lui, persiste.

- 2 -

La théorie : De la région à l'agglomération

« Certains considèrent même que la région, en soi, n'explique rien et qu'il n'existe pas de lois, de théories, ou même de généralisations empiriques dans lesquelles la région jouerait un rôle majeur » (BEGUIN, 1994).

2.1. La région : définition impossible ?

On a toujours peiné pour définir la région. Le terme a d'ailleurs tendance à s'effacer au profit d'autres termes apparemment plus concrets comme territoire (l'index de l'encyclopédie de géographie de BAILLY, FERRAS et PUMAIN (1992) renvoie 6 fois à « région » et 13 fois à « territoire »).

La plupart des essais de définition de la région ne sont pas satisfaisants. Nombreux sont d'ailleurs les constats d'échec. BRUNET (1990) écrit que région « est un mot vide qui ne contient que ce que l'on y met ». De fait, nombre de définitions considèrent la région comme une partie de la surface de la terre identifiée par des attributs. BEGUIN (1994) systématise cette idée en définissant la région comme un sous-ensemble de lieux muni d'une distance, d'une mesure de superficie et d'attributs déterminés, pouvant recouvrir aussi bien des caractéristiques intrinsèques (« attributs de stock ») que des caractéristiques d'interaction (« attributs de flux »). Une telle définition a l'avantage de son défaut : elle est vide et donc complètement ouverte, telle la carte préférée de l'équipage de la *Chasse au Snark* (CARROLL, 1876) :

« Il avait, de la mer, acheté une carte
Ne figurant le moindre vestige de terre
Et les marins, ravis, trouvèrent que c'était
Une carte qu'enfin ils pouvaient tous comprendre »

Concrètement, la région n'est guère définie que comme un échelon intermédiaire entre le national et le local pur entendu comme la localisation d'un agent économique individuel. C'est l'échelle « méso-spatiale ». La région n'a pas de frontière définie, ni de taille précise. Tout échelle inférieure à l'échelle nationale fait l'affaire. Le seul élément précis de définition est son ouverture : l'absence de frontières, autorise la libre circulation des biens et des marchandises. On oppose souvent la mobilité interrégionale à l'immobilité internationale (par exemple sur le marché des facteurs). Mais même ce seul élément de définition perd de sa portée. Lisons POLESE et SHEARMUR (2005) : « L'ouverture économique signifie que la 'région' comme concept absolu, n'existe pas » (108), ou encore : « La dichotomie pays-région est-elle une distinction en voie de disparition ? ».

Nous savons bien que la ville, elle aussi, est difficile à définir. Mais elle *existe*. Elle est observable, indépendamment de tout découpage administratif. Elle n'a pas non plus de frontières précises. L'histoire lui en avait donné : les murs, les remparts, ou bien encore les privilèges du statut juridique des habitants. Ces deux frontières ont disparu. La ville s'étale parfois très loin dans le péri-urbain. Se pose alors le problème de ses limites démographiques et/ou économiques. Même si elles sont imparfaites, l'INSEE nous donne tout de même des définitions statistiques précises de la ville, à travers les concepts d'unité urbaine et d'aire urbaine. Rien de tel n'existe pour la région.

2.2. La ville et la nation

La théorie économique, on le sait, a longtemps répugné à donner une dimension spatiale à ses représentations du fonctionnement de l'économie.

Les penseurs de la science économique naissante, au XVIII^e siècle, situaient spontanément l'économie dans sa dimension spatiale. Mais CANTILLON, SMITH, et bien d'autres, ont évoqué les villes, les bourgs, mais n'ont jamais envisagé une quelconque échelle « régionale », intermédiaire entre la ville et la nation.

De l'opposition ville-campagne naît l'échange et sur cette base se met en place le circuit économique décrit par CANTILLON. Un peu plus tard, avec VON THÜNEN, la ville focalise les interactions. Sa théorie de la localisation agricole cache ainsi une théorie de la primauté des villes.

A la suite de SMITH, l'économie classique a été principalement préoccupée par la richesse des nations et par sa croissance, et elle a mis l'accent sur l'échelle nationale. L'analyse est essentiellement macroéconomique. Les classiques ont ignoré autant la ville que la région. Si l'espace est présent, c'est seulement par une théorie des spécialisations nationales et des échanges internationaux qui est aujourd'hui largement caduque.

2.3. L'impossible agglomération

Avec l'économie dite néoclassique, on assiste à la révolution microéconomique, au sens de révolution scientifique selon KUHN (1970). C'est aussi la mise au point du modèle d'équilibre général en situation de concurrence parfaite, dont on sait aujourd'hui qu'il est logiquement incompatible avec la dimension spatiale (THISSE, 1992). Le paradoxe est que le développement des instruments de modélisation des comportements individuels, qui aurait dû mener à la modélisation des comportements dans l'espace, s'est heurté immédiatement à l'impossibilité d'introduire l'espace dans le raisonnement.

Imaginons un espace économique complètement uniforme. C'est contradictoire : *l'espace uniforme n'est pas l'espace*. L'espace uniforme suppose qu'il y ait de tout partout et que tout soit produit et consommé partout. C'est le « backyard capitalism », seule configuration possible de l'équilibre général concurrentiel dans l'espace, selon le théorème d'impossibilité spatiale de STARRETT (1978). Mais c'est un équilibre sans espace, sans échange, sans transport, sans interaction, où chaque lieu est un microcosme complet et où l'espace n'est qu'une juxtaposition de tels microcosmes indépendants les uns des autres. L'espace est autre chose. C'est parce que *tout n'est pas partout* que l'espace est un problème à résoudre. L'hétérogénéité spatiale se manifeste essentiellement par le processus d'agglomération. De l'agglomération naissent la spécialisation, l'échange, et plus généralement toutes les interactions. *L'agglomération est le concept premier de toute analyse spatiale*. Or l'agglomération, c'est d'abord la ville. Il n'existe sans doute aucune agglomération suffisamment importante d'activités ou simplement d'habitants qui ne soit pas urbaine ou liée

étroitement à l'urbain.

La suite de l'histoire de la pensée sur l'espace économique pourrait être interprétée comme la recherche longtemps infructueuse de l'intégration du phénomène d'agglomération dans la théorie économique par quelques spécialistes isolés. On a expliqué l'agglomération, mais elle a été imparfaitement ou pas intégrée à une théorie de la formation de l'espace économique. Parmi ces chercheurs isolés, et souvent ignorés des autres économistes, retenons LAUNHARDT (1885), WEBER (1909), LÖSCH (1940). On considère parfois LÖSCH comme le grand théoricien des régions, ce qui n'est exact que si l'on considère une aire de marché comme une région. LÖSCH a en fait trouvé la région à partir d'une analyse de la genèse et de l'organisation des systèmes de villes. Mais sa théorie a en partie avorté, parce qu'il n'a pas su ou plutôt pas pu y intégrer ce qu'il savait par ailleurs du processus d'agglomération, mais aussi parce qu'elle est plus géométrique qu'économique (KRUGMAN, 1995).

Quant à HOTELLING (1929), c'est certainement lui qui, le premier, a expliqué et modélisé la genèse d'une agglomération de firmes, avec son principe de différentiation spatiale minimum, revu et corrigé un demi siècle plus tard dans le cadre de la théorie des jeux.

2.4. Le retour de l'espace et le biais régional

Du renouveau de l'intérêt des économistes pour l'espace dans les années 1950-1960, nous retiendrons deux orientations.

La première est une focalisation très abstraite sur l'espace et la localisation dans l'espace. L'espace apparaît comme un substrat pur, générateur de nouvelles lois économiques elles-mêmes abstraites, c'est-à-dire basées uniquement sur des distances et des lieux, le plus souvent sans grande attention à la nature de ces lieux. La définition de l'espace géographique proposée par BEGUIN et THISSE (1979) est révélatrice de ce genre d'approche : un ensemble de lieux, des distances, des surfaces et des attributs. Alors la ville est oubliée. Deux ouvrages clés du renouveau de la théorie économique spatiale de cette époque : *Location and Space Economy* de ISARD (1956), le fondateur de la Science Régionale, et *Espace et localisation* de PONSARD (1955), mentionnent à peine l'existence des villes et la question de l'agglomération (10 pages sur 350 dans le premier, 13 pages sur 467 dans le second).

La seconde orientation montre une préoccupation très forte pour l'économie régionale et interrégionale. ISARD lui-même a écrit un traité de *Méthodes d'analyse régionale* (1960) et les ouvrages d'économie régionale se sont multipliés à profusion jusqu'à la fin du XXe siècle, toutefois de plus en plus supplantés par les traités d'économie urbaine. En langue française, les manuels d'économie urbaine restent rares : DERYCKE (1970), CAMAGNI (1996), POLESE et SHEARMUR (2005), FUJITA et THISSE (2003). Ce biais régional est surtout le fait d'économistes. Les géographes semblent moins attachés à la région : Dans *Voyage en Géographie*, BAILLY et SCARIATI (1999) escamotent la région, mais consacrent un chapitre à la ville. Les autres concepts évoqués dans ce livre sont le territoire et le lieu. Les sociologues ignorent souvent la région, mais toute grande librairie possède un important rayon de sociologie urbaine, sans commune mesure avec le minuscule ou inexistant rayon d'économie urbaine. Une des nombreuses raisons de ce biais régional pourrait être que, devant les difficultés d'intégration de l'agglomération à la théorie, certains économistes se sont tournés vers une représentation particulière de l'espace : celle du découpage régional exogène qui n'impose pas (mais n'exclut pas) qu'on s'interroge sur la genèse et la nature des régions. L'économie régionale, cela peut être de la macroéconomie à échelle réduite. Après tout, macroéconomie et économie régionale sont bien la même chose au Luxembourg ! Faire l'économie d'une région n'oblige pas à introduire une structure spatiale interne. Faire de l'économie interrégionale non plus. C'est, à une échelle plus petite, adapter les instruments

d'analyse de l'économie nationale et des échanges internationaux, à quelques hypothèses près relatives à la mobilité des biens et des personnes.

2.5. L'agglomération sans région ?

Jusque là, on n'explique pas complètement la genèse de l'espace économique, car on se donne l'agglomération d'au moins une catégorie d'agents, et on se contente d'étudier comment cette agglomération structure l'espace, comme dans le modèle monocentrique, depuis VON THÜNEN jusqu'à la nouvelle économie urbaine.

Ce n'est qu'en contournant le modèle concurrentiel qu'on parvient à la fin du XXe siècle à intégrer véritablement l'agglomération dans la théorie économique, soit en abandonnant la concurrence parfaite au profit de la concurrence monopolistique, soit en lui adjoignant des interactions autres que celle du marché, les externalités.

Krugman donne naissance à la nouvelle économie géographique en exploitant le premier de ces moyens de contournement. Il intègre l'agglomération dans un équilibre général en concurrence monopolistique. Pour cela, il spatialise le modèle de DIXIT et STIGLITZ (1977) et il régionalise une approche d'économie internationale. Mais la région s'efface derrière l'agglomération : le modèle séminal de KRUGMAN (1991) comporte deux régions sans aucune dimension spatiale interne, réduisant l'espace à deux lieux sans dimension, tels des points. C'est une théorie spatialement (et régionalement) minimaliste. Le fait que ce modèle soit généralisable à plus de deux régions (points) ne change pas significativement sa nature. Ce modèle est un apport fondamental à la théorie de l'agglomération, mais certainement pas à l'idée de région.

Presque dix ans plus tôt, FUJITA et OGAWA (1982) avaient initié une autre forme d'intégration de l'agglomération à la théorie économique, en introduisant des externalités et en raisonnant sur un espace urbain continu et linéaire. Ils généralisaient alors l'idée qu'avait eue BECKMAN (1976) et lançaient la nouvelle microéconomie urbaine.

Dans ce contexte, il était inévitable que FUJITA et KRUGMAN s'associent pour enrichir leurs modèles respectifs. Aujourd'hui, il est bien difficile de séparer ce qui est régional et ce qui est urbain dans la théorie microéconomique de l'espace. La raison est que la région de la nouvelle économie géographique n'a pas d'existence. C'est un lieu, et c'est tout. *La théorie de l'agglomération peut ignorer le concept de région, mais pas celui de ville.* On revient à ce qui a déjà été dit : l'agglomération, c'est la ville. Avec l'accord des auteurs, l'ouvrage de FUJITA et THISSE : *Economics of Agglomeration* (2002), a été publié en français sous le titre « Economies des villes et de la localisation » : c'est un signal.

- 3 -

L'empirique : de la région à la ville

L'analyse des différences régionales renvoie pratiquement toujours à des questions urbaines. La région cache la ville, voire se confond avec elle. S'agit-il d'une fusion complète ? Non, car la ville dépasse la région comme nœud de réseaux nationaux ou mondiaux.

3.1. L'artifice régional

Rappelons la typologie classique qui distingue la région homogène, la région-plan et la région polarisée (BOUDEVILLE, 1972).

La seule de ces régions qui semble avoir une existence *en soi* est la *région homogène*, mais ce concept, si toutefois il se concrétise quelque part, n'a qu'un intérêt limité. En tout cas la région homogène peut avoir de multiples significations, et elle dépend totalement du critère d'homogénéité choisi. Mais ce qui intéresse l'analyse spatiale, c'est la différence, pas l'identique. Car c'est de la différence que naît l'interaction, donc la différence est l'essence de l'espace. Si l'homogénéité signifie la spécialisation économique, des interactions apparaissent entre régions diversement spécialisées, en particulier à travers les échanges interrégionaux. Mais la région est alors réduite à un lieu indifférencié, formellement à un point, en relation avec d'autres régions elles-mêmes supposées ponctuelles. On retrouve la conception minimaliste évoquée plus haut. Or s'il y a spécialisation, à moins qu'elle ne soit agricole, c'est le fait de l'activité urbaine.

La région-plan, ou région administrative, est par nature politique, elle est conçue pour *organiser la gouvernance*. Selon cette définition, la région n'est pas nécessairement un ensemble significatif de lieux. La région est définie politiquement, le plus souvent sans aucun rapport ni avec l'homogénéité ni avec la polarisation, même si on les justifie parfois ainsi. Du point de vue de l'homogénéité, on évoque parfois l'histoire et l'identité régionale. Un examen rapide suffit la plupart du temps à écarter ces critères. La Bourgogne a son histoire, certes. Mais laquelle ? Ses frontières ont largement varié selon les époques et aucune de ses configurations passées ne ressemble à sa forme administrative actuelle. L'identité régionale s'y ramène en grande partie aux danses folkloriques et à l'image que tire la région du prestige de ses vins, dont la production représente une faible part de la surface comme de l'activité économique totale. La Bourgogne n'est pas plus une région polarisée qu'une région homogène. Certaines zones sont clairement polarisées autour de Dijon, mais d'autres sont attirées par Lyon (une bonne partie de la Saône et Loire, Mâcon en tête), voire par Paris (grâce au TGV, Montbard est à une heure de Paris). La Bourgogne n'est aujourd'hui qu'un regroupement arbitraire de départements, eux-mêmes délimités de façon arbitraire.

3.2. La région cache la ville

Admettons un instant que les régions administratives normalisées en NUTS d'ordre 1, 2 ou 3 soient un cadre pertinent d'analyse. En fait, les performances économiques de ces régions sont liées en grande partie à leur degré d'urbanisation. *Les régions le plus performantes sont souvent celles qui s'organisent autour d'une métropole*, ou celles qui sont le plus fortement urbanisées. Compte tenu de ce qui a été dit à propos de la surproductivité urbaine, et de ce qu'on sait sur la spécialisation des villes dans des activités de haut niveau, cela n'a rien d'étonnant.

Plus que la population urbaine, c'est l'activité économique qui compte. On peut alors s'interroger sur la liaison entre les performances régionales et la présence d'une ville ayant des fonctions supérieures très développées, de dimension internationale. On peut mesurer ces performances internationales par les scores obtenus par 180 villes européennes sur la base de 15 indicateurs de rayonnement (ROZENBLAT et CICILLE, 2003). On peut alors examiner, en France, la relation entre le PIB régional par habitant et le score de la première ville classée dans la région (toutes les régions n'ont pas une ville classée, et certaines en ont plusieurs

Les villes françaises les mieux cotées se trouvent dans les régions les plus riches. Parmi les 9 premières villes, qui obtiennent plus de 30 points, 7 sont localisées dans les 7 régions les plus riches et 2 dans les régions les moins riches (tableau 1).

Tableau 1 : Les régions riches et les villes (en France)

Les 7 régions les plus riches	(PIB/hab.)	Les 1ères villes internationales	(notes)
Île-de-France	(42712)	Paris	(81)
Rhône-Alpes	(28131)	Lyon	(47)
Alsace	(26196)	Strasbourg	(37)
Provence - Alpes - Côte d'Azur	(25693)	Marseille	(44)
Pays de la Loire	(25401)	Nantes	(33)
Aquitaine	(25374)	Bordeaux	(36)
Midi-Pyrénées	(25140)	Toulouse	(42)
2 des régions les moins riches			
Languedoc-Roussillon	(21752)	Montpellier	(35)
Nord-Pas-de-Calais	(21555)	Lille	(36)

Sources : calculs propres aux auteurs à partir de INSEE et ROZENBLAT et CICILLE (2003)

Une telle influence des plus grandes villes sur les performances régionales se retrouve dans l'analyse des disparités régionales dans les Pays d'Europe Centrale et Orientale (BOURDEAU-LEPAGE, 2005 ; 2006). Le niveau d'intégration européenne des régions, ou le niveau qu'elles ont atteint dans le processus de transition, est évalué en termes de structure sectorielle de l'emploi. La base de l'étude est constituée de 49 espaces régionaux : les régions bulgares, roumaines, tchèques, polonaises, hongroises et slovaques, ainsi que l'Estonie, la Lituanie et la Lettonie, chacune considérée comme une région. Une classification en fonction des structures d'emploi révèle l'existence de plusieurs séries de facteurs de différenciation interdépendants qui se renforcent mutuellement et qui affectent les potentialités d'intégration au niveau national comme au niveau régional.

1/ L'effet *historique national* : indépendamment de la rupture historique de la période de planification centralisée, les pays et les régions sont affectés par des tendances de long terme relatives aux processus nationaux de développement économique. Alors que la Roumanie et la Bulgarie étaient encore très nettement agricoles, les régions tchèques, slovaques, hongroises, et de la Pologne occidentale étaient industrialisées dès la fin du XIXe siècle (BAIROCH, 1997).

2/ L'effet *localisation* : la localisation des pays et des régions explique une partie importante des disparités spatiales observées. Une localisation plus périphérique en Europe apparaît défavorable. Ainsi, les régions les plus orientales, en particulier celles de la Pologne et de la Roumanie, ont une position géographique désavantageuse. Ces régions possèdent une agriculture surdimensionnée et des services très peu développés. Au contraire, les régions de l'Ouest bénéficient de facteurs favorables liés à la proximité de l'Europe occidentale.

3/ L'effet *urbanisation* : les régions structurellement les plus proches de celles de l'Union Européenne à 15 sont les régions les plus urbanisées et en particulier les régions capitales. Les services supérieurs y sont les plus développés et elles accueillent la plupart des investissements étrangers. D'autres études confirment ce diagnostic : dans les régions où sont localisées les capitales, les services sont plus développés et les performances économiques sont supérieures à celles des autres régions.

Ces trois effets se combinent de manière cumulative. Beaucoup de régions sont avantagées par plusieurs de ces effets, notamment simultanément par l'histoire nationale et la localisation. Mais aucun de ces trois effets n'est spécifiquement régional. Le premier est plutôt *national*, le second spatial au niveau *européen*, le troisième *urbain*. *La région est un artifice permettant de saisir – très grossièrement – des disparités spatiales qui se rattachent à un autre niveau d'analyse que celui de la région*. La région cache la ville et reflète d'autres éléments non régionaux.

3.3. La ville omniprésente

Même si la région est fortement influencée par la (ou les) ville(s) qu'elle abrite, elle comprend des espaces qui ne sont pas urbains, donc la région ne se réduit pas entièrement à la ville. N'oublions pas l'espace rural. Mais sans aller comme PEREC jusqu'à affirmer que « La campagne n'existe pas, c'est une illusion » (*Espèces d'espaces*), trois remarques peuvent être faites.

1/ *L'image du rural est souvent négative* (peut-être à l'excès) par rapport à l'urbain. Le rural est défini en termes de manque : c'est ce qui *n'est pas* urbain : le rural serait défini par l'absence d'un processus d'agglomération, ou selon certains ruralistes, ce serait le lieu où se manifestent des freins à l'urbanisation. C'est donc un lieu d'établissements humains de petite taille, occupé par des activités relativement peu sensibles aux économies d'échelle, et des fonctions « inférieures ». C'est un lieu de dépendance par rapport à la ville qui concentre les fonctions de coordination. Un point positif émerge cependant : celui de l'attractivité des aménités naturelles. Ces idées négatives se retrouvent dans les statistiques.

2/ Sur le plan statistique (INSEE), *l'espace urbain intègre des communes rurales*, monopolisées dans l'aire urbaine, multipolarisées hors de l'aire urbaine, lorsque ces communes dépendent d'un pôle urbain en termes d'emploi. La couronne périurbaine comprend des communes urbaines et des communes rurales, ce qui nous conduit parfois très loin des villes au sens plus classique d'unités urbaines. Encore fallait-il ajouter jusqu'en 2002 (date à laquelle ce concept a été aboli) l'existence de commune « rurales sous faible influence urbaine ».

Cette diffusion de l'urbain dans le rural se reflète notamment dans les programmes de recherches des organismes comme l'INRA ou le CEMAGREF, qui accordent fort pertinemment de plus en plus d'attention aux phénomènes de péri-urbanisation et à leurs conséquences, mais qui laissent encore trop à l'écart le rôle des villes proprement dites sur le rural.

3/ En 1999, l'espace à dominante urbaine représentait 49,3% des communes françaises regroupant 82% de la population sur 41,1% du territoire national. *Le « rural isolé » (de toute influence urbaine en termes d'emploi) représentait seulement 17,7% des communes, avec 4,9% de la population sur 23,9% du territoire français.*

On a bien du mal à sortir d'une vision en négatif par rapport à la ville, d'une conception où le rural est le second terme d'un dualisme centre-périphérie, ou d'une dialectique intégration-exclusion.

3.4. La ville polarise la région

La région polarisée, troisième variété de BOUDEVILLE, est conceptuellement non vide, moins arbitraire et plus concrète. Mais elle n'existe pas en soi, *elle n'existe que par la ville*. La région parisienne, la région lyonnaise, par exemple, sont de véritables régions polarisées. Mais la région lyonnaise n'est pas la région Rhône-Alpes et s'étale sur plusieurs régions-plans ; la région parisienne peut prendre plusieurs formes, autour de Paris, la région Île-de-France n'étant qu'une configuration possible. On peut aussi considérer la « région urbaine » que constitue l'aire urbaine de Paris, la « région parisienne », la « région urbaine de Paris », ou le « Bassin parisien », à des échelles très différentes (GILLY, 2004 et 2005 ; cf annexe 1). De toute manière, ces régions sont organisées autour d'une ville, et en fonction des interactions avec cette ville.

3.5. Les régions urbaines : vers une réconciliation des concepts ?

Réconciliation, oui, mais par fusion. L'illusion régionale, le biais régional, concernent surtout la région plan, le plus souvent confondue avec la région statistique, dans ses déclinaisons selon les niveaux NUTS. C'est la région artificielle, mais la région de l'action, des données et des crédits. Quant à la région homogène, elle ignore la ville puisque tout se passe comme si elle n'avait pas de structure interne.

La région polarisée, elle, est définie par la ville et on en arrive même à fusionner les deux concepts dans celui de « région urbaine » ou dans un des nombreux concepts plus ou moins similaires. En même temps, la polarisation peut se changer en multipolarisation. Bien que la région urbaine ne soit pas précisément définie et soit, elle aussi dans une certaine mesure, « à remplir », elle fait référence à un vaste territoire sous influence urbaine, une portion d'espace identifiable selon des caractéristiques de flux, donc une région au sens de BEGUIN (1994). Ces flux concernent des biens, des personnes et de l'information. La région urbaine peut se référer à une région complètement dominée et/ou envahie par une très grande agglomération et ses zones suburbaines et péri-urbaines, à tel point que l'agglomération et la région se confondent.

Où sont les limites de la ville ? E. RECLUS voit « nos villes immenses [...] comme des pieuvres géantes, étirer leurs tentacules dans la campagne environnante » (RECLUS, 1895). « Faisant éclater son ancienne enceinte, la cité se répand sur les alentours, et en vient dans certains cas à constituer des régions urbaines, dont quelques-unes s'étendent déjà sur des pays entiers, sur des surfaces importantes où toute l'utilisation du sol aussi bien que les occupations de la main d'oeuvre sont dérivées du fait urbain » (GOTTMAN, 1962).

Nul aujourd'hui ne se contente des limites administratives de la commune, devenues économiquement et socialement sans fondement. La ville est appréhendée sur une plus vaste échelle, celle de l'agglomération. Mais où sont les limites de l'agglomération ? Si on s'en tient au visible, au matériel, on adopte une conception du type de celle des *unités urbaines* de l'INSEE, basée sur une population minimale et la continuité du bâti. C'est souvent encore insuffisant pour appréhender correctement le phénomène urbain. Alors on élargit encore l'espace de référence, et, pour les villes les plus importantes, on fait reculer les frontières de la ville, en adoptant la conception des *aires urbaines*, fondée sur les interactions domicile-travail avec une unité urbaine suffisamment importante. A ce stade, l'aire urbaine de Paris recouvre un espace du même ordre de grandeur que celui de l'Île-de-France, même si les deux ne se confondent pas exactement. L'*espace urbain*, encore plus vaste, regroupe des aires urbaines contiguës et leurs communes « multipolarisées ». En affaiblissant le seuil d'intensité d'interaction avec Paris, toujours sur la base de la relation domicile-travail, on obtient la *région parisienne*, puis la *région urbaine de Paris* (cf annexe 1)

Au Canada, la région urbaine (à ne pas confondre avec la région métropolitaine) est un territoire qui compte au moins 1 000 habitants et au moins 400 habitants au kilomètre carré (Statistique Canada⁹). Les anglo-saxons utilisent volontiers le terme de city-region dans un sens presque aussi flou (SCOTT, 2001), mais qui évoque l'idée d'un grand ensemble urbain multipolaire où les pôles sont spécialisés et complémentaires. Un exemple est l'ensemble qui regroupe Hong Kong et la région du Delta de la Rivière des Perles en Chine, avec des villes comme Guangzhou (Canton), Dongguan et Shenzhen. Hong Kong concentre les fonctions de commande et de contrôle (coordination), Guangzhou les autres services, tandis que les autres villes se partagent les fonctions industrielles et tertiaires de routine (HALL, 2001). Cela fait penser à la mégalopole de GOTTMANN (1961) dont le premier exemple est l'ensemble urbain de la côte Nord-Est des Etats-Unis.

⁹ www12.statcan.ca/francais/census01/Products/Reference/dict/geo049_f.htm

La région urbaine peut aussi faire référence à une conurbation, Les conurbations sont plus diffuses, et leur définition est aussi variée que vague. L'INSEE définit une conurbation comme « une agglomération formée par la réunion de plusieurs centres urbains initialement séparés par des espaces ruraux »¹⁰. Cela renvoie à la définition de l'agglomération et des centres urbains. Les conurbations sont des ensembles urbains géographiquement proches sans qu'un centre urbain ressorte toujours de façon évidente (MORICONI-EBRARD, 2000). Les ensembles New York-Philadelphie, Washington-Baltimore, Bruxelles-Anvers-Gand, Rotterdam-La Haye, ou la Ruhr, constituent des conurbations dans ce sens.

Identifier statistiquement une conurbation est aussi difficile que les définitions sont imprécises. Mais l'idée est toujours celle d'un ensemble de villes ou d'agglomérations distinctes mais proches et en forte interaction.

Ainsi, dans la « fusion » des concepts de région et de ville que réalisent les régions urbaines, l'un des deux, la région, cède en fait la place à celui de ville. La région urbaine est un vaste espace urbanisé ou un ensemble de ville proches les unes des autres. Les différentes zones urbaines qui la composent sont en interaction hiérarchique ou en interdépendance. La région, cadre vide, est remplie par l'urbain.

3.6. De la région au réseau

La région polarisée, liée par essence à la ville, voire confondue avec l'espace urbain, serait-elle une échelle théorique et empirique pertinente ? Dans certaines limites seulement, car *si son identité est définie par celle de la ville qui la domine, l'identité de la ville dépasse très largement l'identité supposée de sa région*. A l'époque de l'ouverture économique, à l'heure de la globalisation de l'économie, les villes, et surtout les plus grandes, fonctionnent en réseaux globaux indépendamment de leurs régions respectives. Ces relations de réseaux sont souvent plus intenses que les interactions de la ville avec son arrière-pays. En tout cas elles sont certainement d'un niveau supérieur dans la hiérarchie des activités (CASTELLS, 1998 ; SASSEN, 1996). L'époque est révolue où la ville était d'abord le lieu des échanges régionaux. La ville est aujourd'hui le lieu des échanges mondiaux. L'aire d'influence d'une ville, *a fortiori* son aire de marché, ne sont pas la « région » qu'elles polarisent. C'est un ensemble de lieux non contigus (peut-on encore parler d'« aire » ?), proches ou très éloignés, dispersés à l'échelle mondiale. Devant ce constat, TAYLOR (2004) substitue à la notion d'arrière-pays celle d'« arrière-monde », ensemble des lieux du monde avec lesquels une ville interagit plus ou moins intensément.

- 4 -

Epilogue

« Depuis l'origine des villes, deux ensemble de forces ont conduit le processus de développement urbain, exprimées respectivement en termes de places centrales et de réseaux. » (HOHENBERG, 2004)

1/ Il semble qu'aujourd'hui, dans le contexte de la globalisation de l'économie, le réseau des villes prenne de plus en plus d'importance et tende à dominer la conception territoriale de la ville. En même temps, la région est supplantée par le réseau de villes. L'identité urbaine tendrait-elle à prendre le pas sur l'identité régionale, ou bien la notion d'identité changerait-elle de nature ? De la même manière qu'un individu peut s'identifier à un réseau spatial de

¹⁰ www.insee.fr/fr/nom_def_met/definitions/html/conurbation.htm

relations plus qu'à une localisation, l'identité d'une ville peut se définir en termes de réseau d'interactions plus que par sa localisation et la région dans laquelle elle se trouve.

2/ Pourquoi le cadre régional est-il au cœur des préoccupations des économistes ? On peut suggérer quelques réponses. La première est simple : la région concrète, la région plan, découpage institutionnel imposé, étant définie politiquement, elle est un échelon de gouvernance, un cadre dans lequel sont prises des décisions, une échelle de l'aménagement et des moyens que celui-ci requiert. C'est donc un lieu d'action, lié par nature à l'échelle nationale. Le biais régional est donc lié par nature au biais national évoqué précédemment. Tout économiste qui n'est pas purement théoricien devrait donc s'intéresser à l'échelle régionale, aussi arbitraire soit-elle.

La deuxième réponse est assez triviale. Pour qui veut appréhender les différences spatiales, de quelque nature qu'elles soient, la région est un découpage assorti de données statistiques. C'est souvent une raison suffisante pour s'attacher à cette échelle, faute de mieux. Beaucoup des données sont disponibles au niveau régional et pas au niveau urbain, et bien des statistiques urbaines sont construites à partir de statistiques régionales.

On pourrait ajouter que les institutions régionales sont une source non négligeable de financement de la recherche et que leurs responsables aiment retrouver leur région dans les problématiques proposées... Néanmoins, définir la région comme « une aire pour l'étude de laquelle un économiste reçoit des fonds » est sans doute trop réducteur (Hoover et Giarratani, 1999).

3/ L'illusion régionale est incontournable, de fait. Il est vrai que le concept de région a tendance à laisser la place à ceux de territoire, de local ou de proximité (le local est-il autre chose que la proximité spatiale ?). Mais dans le monde actuel, la dialectique local-global est essentielle. Le local en soi, pour soi, a de moins en moins d'existence. Le local n'existe que relié au global. Local et global sont en interaction étroite et se renforcent l'un l'autre de manière cumulative. Ce processus est certainement le principal déterminant de la configuration géographique des activités et de leurs mutations. Les interactions globales nécessitent une organisation, des décisions, un contrôle, donc une coordination, qui engendrent des interactions locales (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a, 2005b). Mais la proximité, le local, c'est d'abord la ville. « La ville est l'expression par excellence d'une proximité organisée dans le but de maximiser les interactions » (HURIOT, 1998).

Bibliographie

- BAILLY A., C. FERRAS et D. PUMAIN, eds, 1992, *Encyclopédie de Géographie*, Economica, Paris.
- BAILLY A., SCARIATI R., 1999, *Voyage en Géographie*, Anthropos, Paris.
- BAIROCH P., 1997, *Victoires et déboires. Histoire économique et sociale du monde du XVIème siècle à nos jours*, Tome I, Gallimard, folio Histoire, Paris.
- BECKMANN M.J., 1976, Spatial Equilibrium in a Dispersed City, in Papageorgiou Y.Y. ed., *Mathematical Land Use Theory*, Lexington Books, Toronto, pp. 117-125.
- BEGUIN H., 1994, Région, in Auray J.-P., Bailly A., Derycke P.-H., Huriot J.-M., eds, *Encyclopédie d'économie spatiale*, Economica, Paris, pp. 139-143.
- BEGUIN H., THISSE J.-F., 1979, "An Axiomatic Approach to Geographical Space", *Geographical Analysis*, II, n°4, pp 325-341.
- BOUDEVILLE J.R., 1972, *Aménagement du territoire et polarisation*, Génin, Paris
- BOURDEAU-LEPAGE L., 2006, "Advanced Services and European Integration. The Potential of Regions in East Central and Eastern European Countries", *Die Erde*, n°1, 137, pp 223-240.
- BOURDEAU-LEPAGE L., 2006, *D'Ouest en Est. Regards sur la recomposition des espaces économiques*, mémoire d'Habilitation à Diriger les Recherches, Université de Bourgogne, Dijon, 63 pages.
- BOURDEAU-LEPAGE L., HURIOT J.-M., 2007, "Megacities Without Global Functions", *Belgeo*, n°1, pp 95-114.
- BOURDEAU-LEPAGE L., HURIOT J.-M., 2005a, "The Metropolis in Retrospect. From the Trading Metropolis to the Global Metropolis", *Recherches Economiques de Louvain*, pp 257-284.

- BOURDEAU-LEPAGE L., HURIOT J.-M., 2005b, "La métropolisation, thème et variations", in Buisson M.-D., Mignot D. eds, *Concentration économique et ségrégation spatiale*, De Boeck Université, Bruxelles, pp. 39-65.
- BRUNET R., 1990, Le déchiffrement du monde, in R. Brunet et O. Dolfus, eds, *Mondes nouveaux*, GIP-Reclus et la Documentation Française, Paris.
- CAMAGNI R., 1996, *Principes et modèles de l'économie urbaine*, Economica, Bibliothèque de Science Régionale, Paris.
- CARROLL L., 1876, *The Hunting of the Snark*, traduction française : *La chasse au Snark*, reprise dans L. Carroll, 1990, *Œuvres*, Gallimard (Pléiade), Paris, pp 371-399.
- CASTELLS M., 1998, *La société en réseaux*, Fayard, Paris. Traduit de *The Rise of the Network Society*, 1996, Blackwell, Oxford.
- DERYCKE P.-H., 1970, *L'économie urbaine*, PUF, Coll. SUP, Paris.
- THE ECONOMIST, 1995, *A survey of cities*, July 29.
- DIXIT A. et J. STIGLITZ, 1977, "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity", *American Economic Review*, n°67, pp 297-308.
- EDELMAN F., 2007, "Mégapoles, les nouveaux mondes", *Le Monde – Dossiers et documents*, n° 369, novembre.
- FRIEDMAN J., 1986, "The World City Hypothesis", *Development and Change*, 17, 1, 69-83. Reprinted in Knox P.L. and P.J. Taylor eds, 1995, *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge, pp 317-331.
- FUJITA M. et H. OGAWA, 1982, "Multiple Equilibria and Structural Transition of Non-Monocentric Urban Configurations", *Regional Science and Urban Economics*, n° 12, pp 161-196.
- FUJITA M., THISSE J.-F., 2003, *Economie des villes et de la localisation*, de Boeck, Bruxelles. Traduit de *Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth*, 2002, Cambridge University Press, Cambridge.
- GILLI F., 2004, Choix de localisation des entreprises et périurbanisation des emplois, Thèse de Doctorat d'économie, Université de Sciences et Technologies, Lille.
- GILLI F., 2005, "Le Bassin parisien, une région métropolitaine ?" *Cybergeog*, n° 305, 15, avril.
- GOLLAIN V., 2003, *L'Ile-de-France, pôle mondial de recherche et d'innovation*, Région Ile-de-France, Agence Régionale de Développement, Paris.
- GOTTMANN J., 1961, *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, Twentieth Century Fund, New York.
- GOTTMANN J., 1962, "Mégalopolis, région-laboratoire de l'urbanisme moderne", *Les cahiers de la République*, 7, 46, repris in Roncayolo M., Paquot, T., 1992, *Villes et civilisation urbaine - XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, 587-592
- HALL P., 1966, *Les villes mondiales*, Hachette, Paris.
- HOHENBERG P.M., LEES L.H., 1992, *La formation de l'Europe Urbaine 1000-1950*, PUF, Paris. Traduit de *The Making of Urban Europe, 1000-1950*, 1985, Harvard University Press, Cambridge.
- HOHENBERG P.M., 2004, "The Historical Geography of European Cities: an Interpretative essay", in Henderson, J.V., Thisse J.-F., eds, *Handbook of Regional and Urban Economics*, Elsevier, volume 4.
- HOOVER E.M., GIARRATANI F., 1999, *An Introduction to Regional Economics*, The Web Book of Regional Science, West Virginia University: Regional Research Institute, online: <http://www.rri.wvu.edu/WebBook/Giarratani/main.htm>
- HOTELLING H., 1929, "Stability in Competition", *Economic Journal*, n° 39, pp 41-57.
- HURIOT J.-M. ed., 1998, *La ville ou la proximité organisée*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- HURIOT J.-M., THISSE J.-F., eds, 2000, *Economics of Cities. Theoretical Perspectives*, Cambridge University Press, Cambridge
- ISARD W., 1956, *Location and Space Economy*, John Wiley and Sons, New York.
- ISARD W., 1960, *Methods of Regional Analysis*, MIT. Traduction française, 1972, *Méthodes d'analyse régionale*, Dunod, Paris, 2 volumes.
- JACOBS J., 1992, *Les villes et la richesse des nations*, Boréal, Montréal. Traduit de *Cities and the Wealth of Nations*, 1984, Random House, New York.
- KRUGMAN P., 1991, "Increasing Returns and Economic Geography", *Journal of Political Economy*, 99, n° 31, pp 483-499.
- KRUGMAN P., 1995, *Development, Geography, and Economic Development*, The MIT Press, Cambridge, Mass.
- KUHN T.S., 1970, *The Structure of Scientific Revolutions*, the University of Chicago Press, second edition, Chicago. Traduction française, 1983, *La structure des révolutions scientifiques*, Flammarion, coll. Champs, Paris.
- LAUNHARDT W., 1885, *Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre*, Teubner, Leipzig.
- LÖSCH A., 1940, *Die Räumliche Ordnung der Wirtschaft*, G. Fischer Jena. Rééditions : 1944, 1962.
- MORICONI-EBRARD F., 2000, *De Babylone à Tokyo. Les grandes agglomérations du Monde*, Ophrys, Paris Gap.
- POLESE M., SHEARMUR R., 2005, *Economie urbaine et régionale*, Economica, Paris.

- PONSARD C., 1955, *Economie et espace. Essai d'intégration du facteur spatial dans l'analyse économique*, SEDES, Paris.
- RACINE J.-B., 1993, *La ville entre Dieu et les hommes*, Anthropos, Paris.
- RECLUS E., 1895, "The Evolution of cities", *Contemporary Review*, Traduction française reproduite in Roncayolo M., T. Paquot, 1992, *Villes et civilisation urbaine - XVIIIe-XXe siècle*, Larousse, Paris, pp 158-173.
- ROZENBLAT C., CICILLE P., 2003, *Les villes européennes. Analyse comparative*, La documentation française, Paris.
- SASSEN S., 1996, *La ville globale. New York. Londres. Tokyo*, Descartes & Cie, Paris. Traduit de *The Global City*, 1991, Princeton University Press.
- STARRETT D., 1978, "Market Allocation of Location Choice in a Model with Free Mobility", *Journal of Economic Theory*, n°17, pp 21-37.
- TAYLOR P., 2004, *World City Network. A global Urban Analysis*, Routledge, Londres et New York.
- THE BROOKINGS INSTITUTION CENTER ON URBAN AND METROPOLITAN POLICY, 2003, *New York in Focus: a Profile from Census 2000*, Living Cities: The National Community Development Initiative.
- THISSE J.-F., 1992, "Espace et concurrence", in Derycke P.-H., ed., *Espace et dynamiques territoriales*, Bibliothèque de Science Régionale, Economica, Paris, pp 113-135.
- UN Habitat, 2006, *The State of the World's Cities 2006/7*, UNCHS, Nairobi.
- UN Habitat, 1998, *Global Urban Indicators Database 2*.
- UNITED NATIONS, 2004, *World Urbanization Prospects. The 2003 Revision*, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, United Nations, <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/2003WUP.htm>
- WEBER A., 1909, *Über den Standort der Industrien*, Tübingen.

- Annexe - Les espaces polarisés de Paris

L'aire urbaine de Paris fait référence à la définition de l'INSEE

La région Ile de France : c'est la région administrative, comprenant 8 départements avec Paris, petite couronne (Hauts de Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne), grande couronne (Essonne, Seine et Marne, Yvelines, Val d'Oise). Elle est à peu près du même ordre de grandeur que l'aire urbaine, mais n'est pas confondue avec elle.

La région parisienne : il s'agit de l'ensemble des zones d'emplois dont au moins 10% de la population va travailler dans Paris intra-muros (cf. définition européenne des régions urbaines fonctionnelles). La capitale n'étant pas implantée au centre géométrique de la région francilienne, la région parisienne s'étend à toute l'Ile-de-France sauf Nemours, Montereau-Fault-Yonne et Provins mais englobe le Sud Oise.

La région urbaine de Paris est définie comme l'ensemble des zones d'emploi envoyant au moins 10% de leur population active travailler à Paris (ces zones forment la *région parisienne*) ou au moins 10% de leur population travailler dans la Région parisienne. La région urbaine de Paris est ainsi composée de toutes les zones d'emplois d'Ile-de-France et de la première couronne de zones d'emplois l'entourant (GILLI, 2004).

Le Bassin Parisien se compose de la région Ile-de-France, des régions Haute-Normandie, Picardie, Champagne Ardennes, Centre, Basse-Normandie et des départements de l'Yonne et de la Sarthe (GILLI, 2005).