



Géocarrefour

Vol. 84/3 (2009)

Quelle Europe vingt ans après la chute du Mur ?

Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Jean-Michel Decroly, Antoine Fleury et Marianne Guérois

Les mobilités internationales en Europe

Berlin, Bruxelles, Londres et Paris dans les nouveaux réseaux territoriaux

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Jean-Michel Decroly, Antoine Fleury et Marianne Guérois, « Les mobilités internationales en Europe », *Géocarrefour* [En ligne], Vol. 84/3 | 2009, mis en ligne le 04 janvier 2010, consulté le 02 janvier 2013. URL : <http://geocarrefour.revues.org/7397>

Éditeur : Association des amis de la Revue de Géographie de Lyon

<http://geocarrefour.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://geocarrefour.revues.org/7397>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

© Géocarrefour

Sandrine BERROIR*
Nadine CATTAN*

Jean-Michel
DECROLY**

Antoine FLEURY*
Marianne GUÉROIS*

*UMR Géographie-cités
**Institut de gestion de
l'environnement et
d'aménagement du territoire
(IGEAT), Université Libre de
Bruxelles

MOTS-CLÉS

Mobilité, métropole, réseau,
Europe

KEY WORDS

Mobility, metropolis,
network, Europe

* Cette étude est effectuée dans le cadre de l'ANR MEREV (Mobilités circulaires entre les métropoles Européennes et Recompositions des Espaces de Vie). Nous remercions vivement Hélène Mathian, Sophie Baudet-Michel, Céline Vacchiani-Marcuzzo, ainsi que Jean-Baptiste Frétygn et Elfie Swerts.

Les mobilités internationales en Europe. Berlin, Bruxelles, Londres et Paris dans les nouveaux réseaux territoriaux

RÉSUMÉ

L'objectif de cet article est de caractériser de manière fine les déplacements entre métropoles européennes du point de vue de leurs espaces-temps et de définir les grands traits des nouvelles territorialités résultant de ces mobilités. A partir d'une enquête portant sur les déplacements des populations résidentes de quatre métropoles (Berlin, Bruxelles, Londres, Paris), cette étude met en évidence la variété des organisations réticulaires et nuance ce faisant les visions univoques véhiculées classiquement dans la littérature. Elle montre notamment comment, vingt ans après la chute du Mur, Berlin joue un rôle certes secondaire mais bien réel d'interface avec un grand nombre de villes de l'Europe centrale et orientale.

ABSTRACT

This article aims at characterizing the travels between European metropolises considering their times-spaces. Another goal is to define the features of the new territorialities resulting from these mobilities. Starting from a survey on the travels of people living in four metropolises (Berlin, Brussels, London, Paris) this study highlights the variety of reticular organizations and in so doing qualifies the univocal visions conveyed classically in the literature. In particular it shows twenty years after the fall of the Wall how Berlin plays a certainly secondary but quite real role of interface with a great number of cities of Central and Eastern Europe.

Depuis une vingtaine d'années, sous les effets conjugués de la construction de l'Union Européenne, de la recomposition des temps sociaux, de l'accroissement de l'offre de transport et de la réduction des coûts de déplacement, émergent en Europe de nouvelles formes de mobilité professionnelle, touristique ou familiale. Ainsi, le déploiement du réseau TGV a soutenu l'apparition de navettes longue distance, quotidiennes ou hebdomadaires, entre métropoles (Doyle et Nathan, 2001 ; Hardill, 2004). Parallèlement, la rapide extension de la desserte aérienne *low cost*, dans le cadre de la libéralisation du ciel européen, a contribué à la forte croissance des courts séjours urbains, les *city-trips*, et des mobilités post-migratoires, notamment entre les pays d'Europe centrale et orientale et les îles britanniques (Dobruszkes, 2006 et 2009). À ces transformations des flux sont associés des changements substantiels des comportements individuels, en particulier la multiplication des déplacements et la diversification des destinations, proches comme lointaines (Larsen, Axhausen et Urry, 2006). Ce double mouvement modifierait en profondeur les espaces de vie individuels, puisqu'aux liens habituels de proximité tissés dans un espace continu, s'ajouteraient un nombre croissant de relations réticulaires entre lieux distants. Les travaux de Tarrus (1992, 1994) sur les circulations de populations migrantes en Europe, de Frandberg (2008) sur les biographies touristiques de jeunes suédois ou de Kesselring (2006) et de Lassen (2006) sur la mobilité des élites transnationales illustrent bien ces évolutions. Nous serions ainsi entrés dans l'ère des territorialités mobiles, au-delà de l'opposition binaire entre territoires et mobilité.

Les configurations territoriales engendrées par la complexification des espaces de vie restent encore largement inconnues. En effet, les comportements de mobilité restent difficiles à saisir et *a fortiori* à quantifier. Les recherches empiriques qui leur sont consacrées portent en général sur des échantillons

trop petits ou trop spécifiques pour dégager des tendances globales. La présente étude* vise à surmonter cet écueil. Il s'agit de caractériser de manière fine les déplacements temporaires entre les métropoles européennes du point de vue de leurs espaces-temps et d'examiner comment ces déplacements s'inscrivent dans les réseaux urbains en Europe. Dans cette optique, un premier enjeu est de voir si les mobilités étudiées reproduisent les formes dominantes d'organisation du territoire européen correspondant au modèle centre-périphérie et ses dérivés (voir, par exemple, Vandermotten, 2009) ou si, au contraire, elles dessinent un réseau métropolitain plus polycentrique, caractérisé par des logiques d'interconnexion et d'intégration maillées et symétriques, par une attractivité relativement forte de villes moyennes appartenant à des espaces périphériques (au Sud et à l'Est), à l'image de ceux construits par les mobilités étudiantes (Cattan, 2004) ou touristiques (Freytag, 2007). Un second enjeu est de cerner, vingt ans après la chute du Mur, l'arrimage des villes de l'Europe centrale et orientale au reste du territoire européen et d'observer le rôle de Berlin dans ce processus.

Les nouveaux territoires de la mobilité en Europe seront étudiés selon trois entrées majeures. La caractérisation des pratiques de mobilité des populations enquêtées dans quatre métropoles (Berlin, Bruxelles, Londres et Paris) en est la première. Elle conduit à qualifier les différentes modalités de fréquentation des villes européennes. La deuxième entrée met en évidence les aires d'influence métropolitaines de ces métropoles selon leurs caractéristiques spatio-temporelles. L'accent est mis sur le rôle de Berlin dans l'arrimage des villes de l'Europe centrale et orientale au réseau urbain européen et sur son positionnement par rapport aux trois autres métropoles. Au-delà de ces effets de contexte, la troisième entrée identifie les logiques globales qui président à l'intégration de ce vaste ensemble territorial. Les particularités des modalités de

rattachement des villes de l'Europe centrale et orientale seront mises en lumière afin de décrypter les modèles spatiaux les plus à même aujourd'hui de décrire l'intégration spatiale en Europe.

MÉTHODOLOGIE ET COLLECTE DE L'INFORMATION

Le recueil des pratiques de mobilité interurbaine en Europe s'appuie sur une enquête réalisée auprès d'habitants de quatre métropoles européennes – Paris, Londres, Bruxelles et Berlin. Le choix de ces quatre métropoles tient, d'une part, à la volonté de saisir la manière dont se consolide aujourd'hui la mise en réseau de trois capitales majeures de l'Europe du Nord-Ouest. Le choix de Berlin relève, d'autre part, du souhait d'évaluer, vingt ans après la chute du Mur, les modalités de son arrimage à ce cœur urbain fonctionnel ainsi qu'aux autres villes européennes. Il s'agit plus précisément d'interroger le rôle de Berlin comme interface d'une Europe centrale et orientale en recomposition et une Europe de l'Ouest dont l'intégration territoriale est plus avancée. Par ailleurs, cette sélection tient compte du fait que ces métropoles occupent des positions relatives différentes dans le système des villes européennes, pouvant faire émerger d'éventuels effets de contexte : métropoles à centralité complète pour Londres et Paris, métropoles à centralité plus spécialisée, politique pour Bruxelles, politique et culturelle pour Berlin.

L'objectif de l'enquête est de saisir l'ensemble des déplacements effectués, au cours des douze derniers mois, par les habitants de ces quatre métropoles. Le questionnaire a été passé auprès de 1 843 personnes résidant dans la ville d'enquête, en partance pour l'une des trois autres villes, ou ayant effectué au moins un séjour dans l'une d'elles au cours des douze derniers mois (tabl. 1). Les déplacements recueillis sont de fait réalisés entre l'une des quatre métropoles et toute autre destination située en dehors de cette aire métropolitaine de résidence. Le déplacement peut être national ou international. Il peut correspondre à un aller-retour dans la journée ou bien nécessiter une ou plusieurs nuitées à l'extérieur du domicile.

La passation des questionnaires s'est effectuée dans des lieux de mobilité, à la fois dans les aéroports, les gares ferroviaires et les gares routières, au plus près des départs (salles d'embarquement, guichets d'enregistrement, quais de gare, etc.). Des quotas ont été mis en place en fonction de l'offre de transport évaluée en nombre de connexions entre les quatre villes. Enfin, les passations ont été réparties dans le temps entre journées banales de semaine et journées de *week-end* d'une part, entre heures creuses et heures d'affluence d'autre part. La collecte des données s'est faite en deux phases, l'une en novembre/décembre 2008, l'autre en février/mars 2009. La haute saison touristique a été volontairement évitée afin de ne pas surestimer dans l'échantillon la proportion de personnes qui

Lieu d'enquête	Nombre de personnes enquêtées	Nombre de déplacements
Berlin	444	8631
Bruxelles	485	11914
Londres	459	14480
Paris	455	10020
Total pour les quatre villes	1843	45045

Tableau 1 : Effectifs par lieu d'enquête

se déplacent exceptionnellement, pour les loisirs et le tourisme.

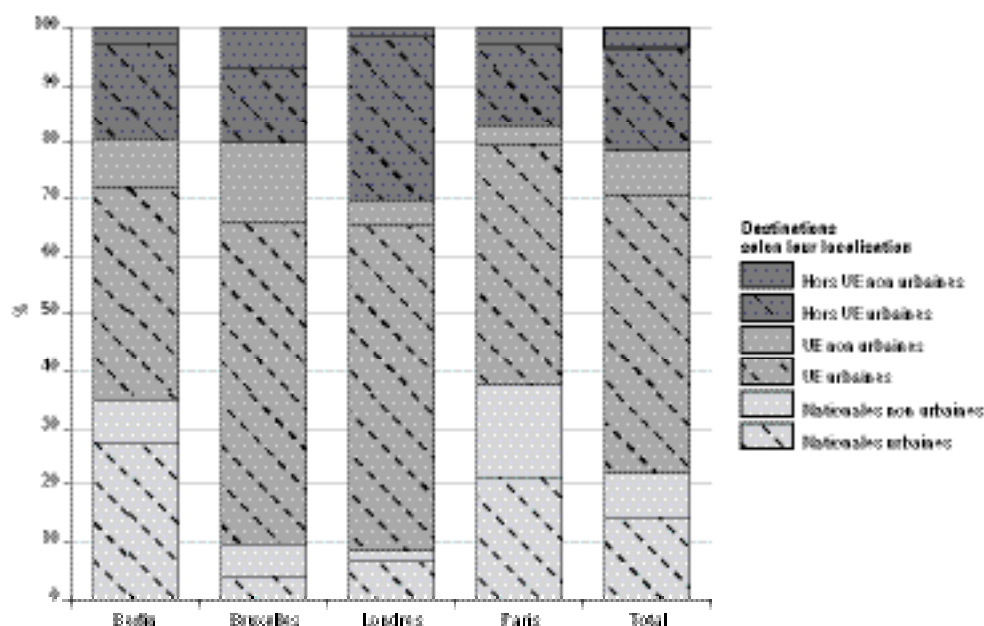
Les informations recueillies sur les lieux fréquentés durant les douze derniers mois intègrent, pour chaque destination, les motifs du déplacement (selon les modalités classiques travail/loisir/famille/étude), les modes de transport utilisés (avion, train, car, automobile), la durée du séjour et les fréquences du déplacement. Par conséquent, l'enquête recense toute la palette des déplacements des personnes interrogées durant l'année (tabl. 1).

Compte tenu de la complexité inhérente au recueil des pratiques de mobilité, cette enquête est originale à plus d'un titre. Contrairement à la plupart des bases existantes, qui abordent les déplacements européens sous un angle particulier et se focalisent sur un mode de transport ou un motif spécifiques, cette enquête privilégie une approche plus englobante des mobilités. Elle fait notamment écho aux travaux qui remettent en question les catégories spatio-temporelles d'appréhension des mobilités et qui proposent des lectures plus hybrides de ces catégories, à l'aide de notions telles que les chaînes de déplacements ou la multi-résidentialité. Ainsi l'enquête recueille-t-elle, à l'échelon individuel, les pratiques de mobilité dans l'ensemble de l'espace européen, permettant le croisement de certaines caractéristiques des déplacements (motifs et fréquences par exemple). Le choix de ce protocole d'enquête appelle à une certaine prudence dans l'interprétation des résultats. Le recueil obligatoire d'un déplacement depuis l'une des villes de résidence et vers au moins l'une des trois autres (règles de sélection de l'échantillon) conduit à surestimer les déplacements effectués entre les quatre métropoles d'enquête. De plus, les difficultés rencontrées pour accéder à certains lieux de mobilité, notamment les gares ferroviaires – demandes d'autorisation d'enquête rejetées –, ont eu pour conséquence de donner plus de poids aux aéroports parmi les lieux d'enquête, sans que l'on puisse évaluer les effets de ce réajustement sur l'appréhension des mobilités. On peut toutefois considérer que le recueil de l'ensemble des déplacements sur les 12 derniers mois, quel que soit le mode de déplacement, est un solide garde-fou face à ce probable biais.

DES POPULATIONS QUI TISSENT L'EUROPE

Avec près des deux tiers d'hommes, les populations qui tissent l'espace européen sont

Figure 1 : Les mobilités selon les types de destination



	Berlin	Bruxelles	Londres	Paris	Total
Nombre de personnes enquêtées	444	485	459	455	1843
Genre (%)					
Hommes	62	62	71	59	64
Femmes	38	38	29	41	36
Age (%)					
18-24	9	16	6	13	11
25-34	30	24	23	34	27
35-54	47	43	32	36	40
55-64	9	12	23	12	14
65 ans et +	5	5	16	5	8
Situation familiale (%)					
Isolé	37	36	22	38	33
En couple sans enfant	27	19	21	23	23
En couple avec 1 ou 2 enfants	26	26	34	23	27
En couple avec 3 enfants ou plus	8	12	16	13	12
Autre	2	6	7	4	5
Niveau de formation (%)					
Bac ou moins	26	2	12	15	13
Supérieur court	24	23	43	20	28
Supérieur long	50	75	45	65	59
Situation professionnelle (%)					
Actif occupé plein-temps	76	59	84	75	74
Actif occupé temps partiel	7	7	6	3	6
Etudiant ou en formation	9	19	3	11	10
Chercheur d'emploi	1	3	2	1	2
Retraité	5	8	4	8	6
Autres	3	4	2	2	3

Tableau 2 : Les profils des populations mobiles

majoritairement masculines (tabl. 2), composées pour l'essentiel de personnes actives occupées (80 %), qu'elles soient jeunes adultes (39 % de moins de 35 ans) ou adultes mûrs (40 % de 35-54 ans). Une caractéristique majeure du profil des populations enquêtées est leur niveau très élevé de formation, avec plus des trois-quarts de diplômés de l'enseignement supérieur. Enfin ces populations se distinguent par un profil familial spécifique marqué par une proportion élevée de personnes isolées (33 %) ou en couple sans enfant (23 %).

En ce sens, ces populations correspondent bien aux représentations en vigueur de métropolitains à forte mobilité : actives, avec un capital culturel élevé et peu de contraintes familiales. Au regard de ce profil moyen, les populations enquêtées dans chacune des quatre villes présentent certaines singularités : surreprésentation des

adultes, des personnes sans enfant et des diplômés de l'enseignement secondaire à Berlin ; surreprésentation des jeunes adultes, des étudiants et des diplômés de l'enseignement universitaire à Bruxelles ; surreprésentation des hommes, des personnes de plus de 55 ans et aussi des actifs à Londres ; surreprésentation des femmes à Paris.

Il s'agit de populations très mobiles, comme en témoigne la comparaison avec une enquête réalisée sur les déplacements temporaires des Européens dans le cadre de l'Eurobaromètre (The Gallup Organisation, 2009). En effet, parmi les personnes qui ont réalisé au moins un séjour d'une nuitée, celles qui ont effectué plus de 10 déplacements au cours de l'année sont en proportion quatre fois plus nombreuses dans notre échantillon que dans celui de l'Eurobaromètre. Par ailleurs, 10 % des individus enquêtés dans les quatre villes retenues ont effectué au moins 52 déplacements en un an, soit au moins un par semaine. Parmi les populations interrogées, la fréquence des déplacements varie peu d'une ville d'enquête à l'autre. Toutefois, les déplacements fréquents (plus de 10 par an) ou très fréquents (au moins un par semaine) sont surreprésentés à Londres et sous-représentés à Berlin, Bruxelles et Paris se trouvant dans une position intermédiaire.

Les déplacements des personnes enquêtées se font prioritairement vers les villes : en moyenne, 86 % des déplacements enregistrés se sont effectués vers des destinations urbaines, au sein de l'État de résidence (18 %), dans un autre État au sein de l'Union européenne (56 %) ou hors de l'Union (12 %). Le tropisme urbain de ces mobilités temporaires se marque davantage pour les Londoniens (95 % des déplacements) et moins nettement pour les Bruxellois (79 %). Par ailleurs, la part des déplacements intra-nationaux est, sans surprise, plus élevée depuis Berlin (48 %) et Paris (43 %) que depuis Bruxelles (16 %). La faiblesse des relations intra-nationales est plus surprenante pour Londres (12 %) en raison de la taille du pays (fig. 1).

Enfin, ces populations métropolitaines se déplacent avant tout pour des motifs

professionnels (80 % des déplacements), et ce d'autant plus que les destinations sont des grandes villes. Les déplacements inter-métropolitains sont majoritairement associés à de courts séjours : près du quart correspond à un aller-retour dans la journée, sans nuitée. Au total, trois déplacements sur quatre sont associés à des durées inférieures à trois jours. Les séjours plus longs, d'une à deux semaines, correspondent majoritairement à des déplacements récréatifs ou familiaux.

Ces caractéristiques individuelles des déplacements montrent la prééminence à la fois des déplacements interurbains et internationaux. Parce que ces déplacements interurbains et internationaux sont les plus à même de révéler les logiques d'intégration territoriale à l'échelon de l'ensemble européen, ils seront ici étudiés de manière privilégiée.

BERLIN ET LES CAPITALES DU NORD-OUEST : DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ COMPARABLES ?

L'étude des dynamiques de l'intégration de l'espace européen par la mobilité des passagers aériens a mis en évidence la plus grande polarisation par Londres de l'ensemble du réseau et plus particulièrement des villes de l'Europe centrale et orientale. En 1990, Francfort constituait la porte d'entrée de ces villes vers les réseaux européens et mondiaux. En 2000, l'arrimage de la plupart des métropoles de l'Europe centrale et orientale se fait prioritairement par Londres et secondairement par Paris, Francfort ou Berlin (Espon, 2005). En lien direct avec ces observations, la question posée ici est la suivante : vingt ans après la chute du Mur, comment Berlin se positionne-t-elle dans les interdépendances constitutives du réseau urbain européen ? Ce positionnement est étudié à partir des caractéristiques spatio-temporelles (fréquence et durée) des connexions réalisées et des motifs qui les sous-tendent. L'enjeu est double. Il s'agit non seulement d'évaluer les réseaux de mobilité de Berlin par rapport aux trois autres métropoles de l'Europe du Nord-Ouest mais encore de comprendre le rôle de Berlin dans l'arrimage des villes de l'Europe centre-orientale au reste de l'espace européen.

Les aires d'influence par les mobilités des résidents

Les mobilités interurbaines internationales des résidents des quatre villes étudiées au cours des 12 derniers mois dessinent des réseaux de relations contrastés.

Le réseau londonien, tout d'abord, est diversifié. Les déplacements sont réguliers et fréquents vers la plupart des principales métropoles (fig. 2a). La mobilité des Londoniens fait apparaître globalement des déplacements fréquents vers l'Europe du Nord et moins réguliers vers l'Europe

du Sud et de l'Est. Des villes de la dorsale européenne comme Francfort et Düsseldorf, ainsi que Copenhague, Helsinki et Dublin par exemple sont fréquentées en moyenne plus de huit fois par an. À l'inverse, Madrid, Rome, Prague et Varsovie, sont visitées moins de cinq fois par an. Globalement cette structuration Nord/Ouest-Sud/Est de la fréquence des déplacements est fortement corrélée avec celle de la durée des séjours dans les villes : plus longs au Sud et à l'Est avec plus de cinq jours en moyenne par individu par an, plus courts au Nord avec deux jours de séjour en moyenne. Certaines capitales de l'Europe centrale et orientale comme Budapest, Vienne et Bucarest ont un profil particulier ; elles sont fréquentées régulièrement pour des durées moyennes plutôt longues entre 4 à 5 jours. Ces temporalités de la mobilité des Londoniens sont à mettre en regard avec les motifs du déplacement. Les déplacements professionnels sont dominants (plus de 85 %) vers une grande majorité des villes de l'Europe du Nord-Ouest. Sans grande surprise, les déplacements pour les loisirs prennent plus d'importance vers les villes du Sud mais sont rarement majoritaires. On retrouve à nouveau les cas particuliers de Budapest, Vienne et Bucarest qui associent une régularité des déplacements avec une durée de séjour plutôt prolongée pour un motif professionnel.

Le réseau parisien montre une assez grande similarité avec celui de Londres, notamment en termes de régularité des déplacements. En effet, les mobilités fréquentes des Parisiens privilégient les villes de l'Europe du Nord-Ouest et de la dorsale (fig. 2b). Mais contrairement aux Londoniens, les 500 Parisiens interrogés n'ont, durant les douze derniers mois, effectué aucun déplacement vers plusieurs capitales de l'Europe centre-orientale comme Bratislava, Zagreb ou Bucarest. C'est comme si Prague et Budapest concentraient les mobilités des Parisiens vers l'Est du continent. Comme pour les Londoniens, les villes fréquentées régulièrement correspondent à des séjours de courte durée (< 4 jours) et cela d'autant plus que le déplacement est effectué dans le cadre professionnel.

Le réseau bruxellois dessine une tout autre Europe. En effet, le système des lieux fréquentés par les personnes interrogées est en même temps plus complet : 79 villes sont fréquentées par les Bruxellois tandis que les Londoniens par exemple visitent seulement 55 destinations différentes. Il est également moins hiérarchisé que celui de Londres ou de Paris (fig. 2c). Les déplacements les plus fréquents (plus de 5 par an et par individu) s'effectuent dans un court rayon, essentiellement vers des villes de la dorsale s'égrenant de Londres à La Haye, Francfort, Zurich et Milan et également vers des villes françaises. Les villes proches et très régulièrement fréquentées, comme les villes allemandes et néerlandaises, se distinguent par des séjours courts de moins de 3 jours et une large proportion des déplacements pour des motifs professionnels. On retrouve là le triptyque

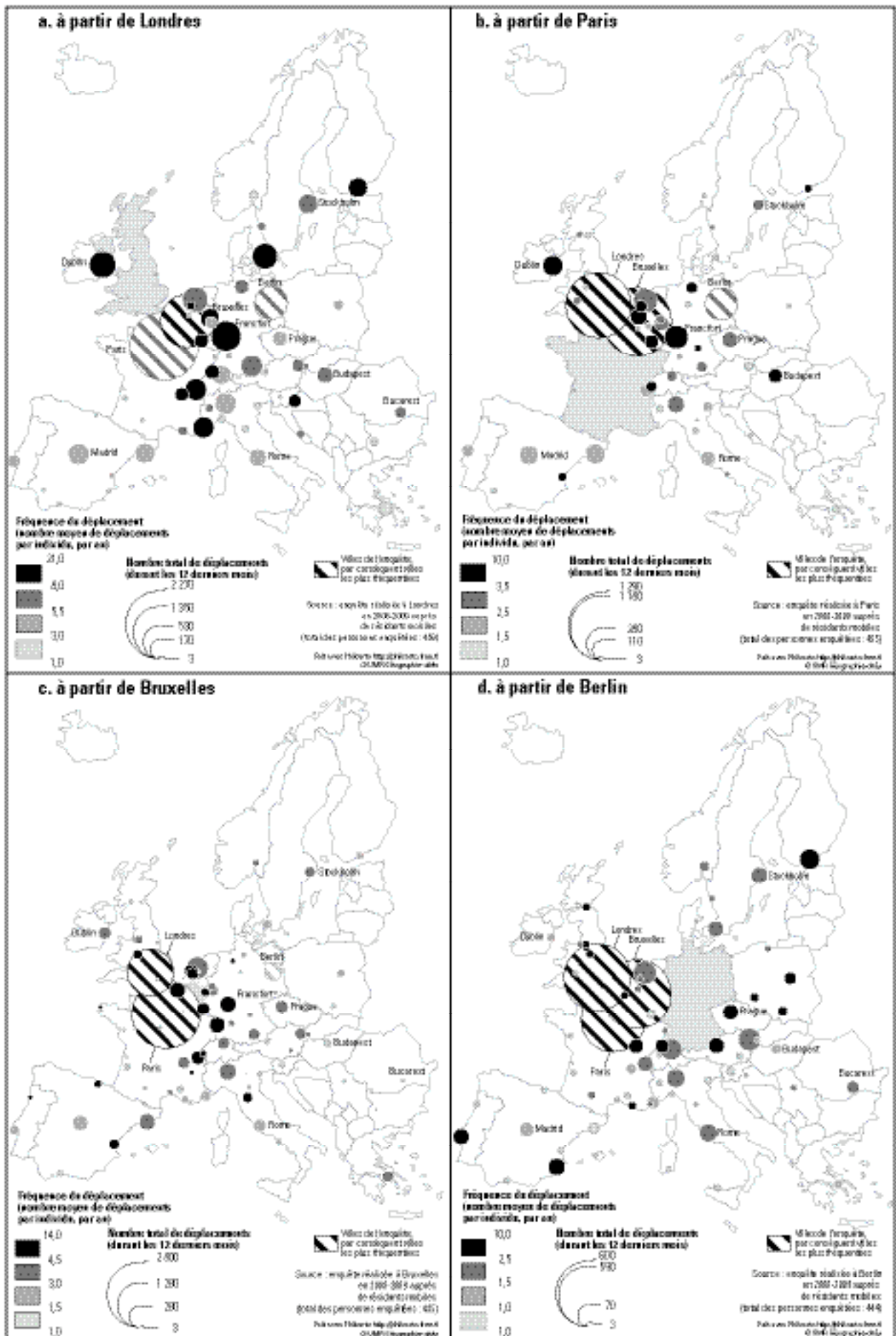


Figure 2 : Fréquentation des villes européennes lors de déplacements internationaux

mobilité fréquente, court séjour et déplacement professionnel. Presque partout ailleurs les séjours sont plus longs avec des durées maximales dans les villes françaises du Sud-Est et du Sud-Ouest, des villes moyennes du Sud de l'Espagne et du Nord de l'Italie. Vers ces villes, la proportion des déplacements de loisirs est plus forte qu'ailleurs. Vienne et Prague sont parmi les rares villes à associer déplacements réguliers et longue durée des séjours avec une forte proportion de déplacements professionnels.

Le réseau berlinois, enfin, est davantage hiérarchisé avec, d'un côté, des déplacements fréquents vers les grandes villes et les capitales européennes, de l'autre, des liens moins réguliers avec les villes moyennes (fig. 2d). Parmi les quatre métropoles étudiées, Berlin est celle qui tisse le plus grand nombre de liens avec plusieurs villes polonaises (Varsovie, Cracovie, Wrocław et Gdansk). En effet, Paris et Londres n'entretiennent des liens qu'avec Varsovie et les mobilités depuis Bruxelles vers trois villes polonaises, bien que diversifiées spatialement, concernent des effectifs très réduits. Ces relations berlinoises avec les villes polonaises se font majoritairement dans le cadre professionnel vers Varsovie et Gdansk ; en association plus étroite avec les loisirs vers les deux autres villes du Sud polonais. Quels que soient le motif du déplacement et la ville de destination, les séjours sont courts (inférieurs à 3 jours) en Pologne. Une autre particularité des réseaux berlinois concerne les liens fréquents et importants avec Vienne et Salzbourg. Viendront-ils à moyen terme renforcer le réseau des villes de l'Europe médiane ? La fréquentation des villes italiennes par les 444 Berlinoises enquêtés est également spécifique puisqu'elle associe régularité du déplacement et séjour de longue durée dans le cadre de voyages professionnels.

Les aires d'influence des quatre métropoles, caractérisées par les spécificités spatio-temporelles des mobilités de leurs résidents, reflètent en partie le rôle joué par ces villes dans le réseau urbain européen. Métropoles internationales dominantes, Londres et Paris étendent leurs réseaux de manière assez polarisée sur l'ensemble de l'espace européen. L'éventail des destinations fréquentées est en effet beaucoup plus resserré que pour Bruxelles et Berlin, et reflète le niveau élevé de concentration des activités économiques en Europe. Plus précisément, la qualification de ces mobilités fait apparaître deux Europes. D'un côté, la dorsale et plus généralement l'Europe du Nord-Ouest fréquentée régulièrement pour des séjours de courte durée dans le cadre de déplacements professionnels. À ces régions s'ajoute une grande partie des capitales de l'Europe centrale et orientale. D'un autre côté, l'Europe du Sud avec une forte proportion de déplacements de loisirs est fréquentée moins régulièrement mais pour des séjours plus longs.

Métropoles internationales à fonction spécifique – politique pour Bruxelles, politique et culturelle

pour Berlin – Bruxelles et Berlin donnent à voir des réseaux plus ubiquistes, qui jouent à la fois sur des effets de proximité, de contexte et de taille des villes. Ainsi la vision du territoire européen apparaît-elle moins dichotomique et les canaux des interconnexions plus diversifiés. En ce qui concerne plus particulièrement Berlin, la ville a pu être qualifiée de « métropole moyenne » (Krätke et Borst, 2000), de « capitale en attente » (Gréillon et Koehler, 2001) ou plus récemment de « frustrée des bénéfices de l'ouverture à l'Est » (Vandermotten, 2009). En mobilisant des indicateurs structurels comme les types d'emploi et d'activité, ou encore la population et sa dynamique, ces auteurs ont souligné les difficultés de Berlin à reconstruire son économie et à jouer le rôle d'interface entre l'Est et l'Ouest. Nuançant ces conclusions, l'analyse que nous avons effectuée sur les mobilités et leurs réseaux rappelle avec force la place originale qu'occupe Berlin au cœur d'un territoire transfrontalier germano-polonais (Tölle, 2005) et met en évidence sa position de second rang vis-à-vis des autres villes de l'Europe centrale et orientale.

Des relations préférentielles : entre partage et hégémonie

Afin de mieux cerner la manière dont se fait le partage des aires d'influence, entre concurrence et complémentarité, il s'agit ici d'identifier les relations préférentielles qui se tissent entre ces quatre métropoles et les autres villes européennes. En calculant la proportion de chacune des quatre métropoles dans l'attractivité des villes européennes, l'objectif est de décrypter la multitude des possibles en ce qui concerne notamment les directionalités des liaisons. Cinq types de relations préférentielles sont mis en évidence¹. Deux peuvent être qualifiés d'hégémoniques dominants, avec comme partenaire exclusif Londres d'une part et Bruxelles d'autre part. Deux autres peuvent être identifiés comme hégémoniques partagés, avec comme relation privilégiée d'un côté Paris et de l'autre Londres ; les villes appartenant à ces deux derniers types tissent également des liens secondaires significatifs avec Bruxelles. Le dernier type est totalement bipolaire avec un partage équitable des liens préférentiels entre deux métropoles, Berlin et Bruxelles.

L'hégémonie londonienne s'établit avec un grand nombre de villes allemandes et suisses, d'Italie du Nord comme Gênes et Turin, de capitales nordiques et de plusieurs capitales de l'Europe centrale et orientale comme Bucarest, Budapest et Zagreb (fig. 3). Bruxelles monopolise les relations de la plupart des villes françaises et de plusieurs villes espagnoles comme Grenade et Valence. L'hégémonie parisienne, partagée pour partie avec Bruxelles, se déploie sur une grande majorité des villes britanniques et belges et sur plusieurs villes allemandes et italiennes. Celle de Londres associée secondairement à Bruxelles concerne beaucoup de villes françaises, espagnoles, italiennes et des villes de l'Europe médiane

1 - Ces types ont été identifiés grâce à une classification ascendante hiérarchique portant sur 172 villes européennes caractérisées par les proportions des déplacements en provenance de chacune des quatre métropoles dans l'ensemble des déplacements reçus.

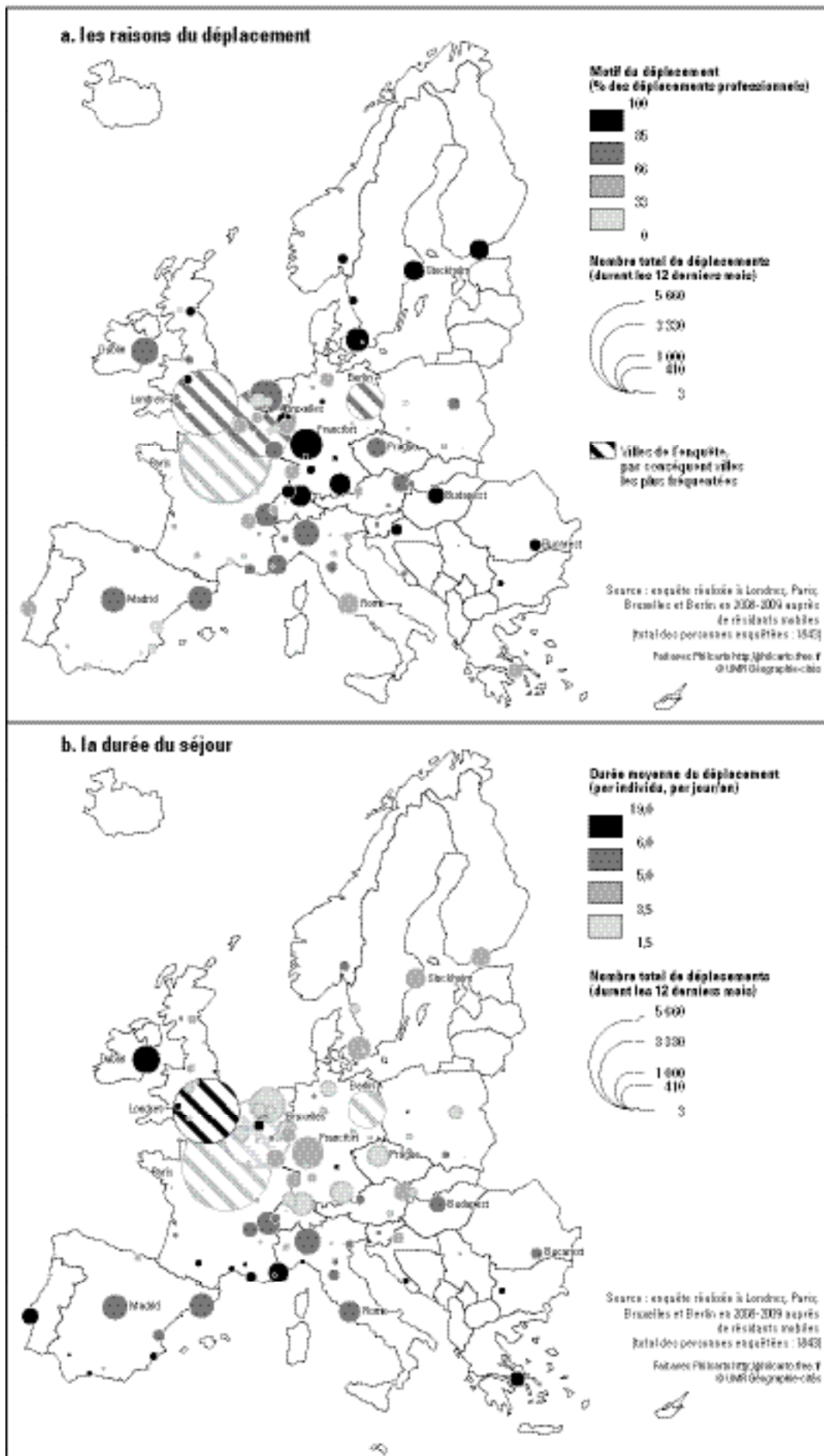


Figure 4 : Les mobilités internationales en Europe

particulièrement attractives, alors que d'autres villes de taille équivalente comme Marseille, Toulouse et Séville le sont moins. La spécialisation de la structure d'activité de Nice et Luxembourg et la portée de leur fonction expliquent ce bon positionnement. Nice est dotée par ailleurs d'un potentiel de localisation incomparable sur la Côte d'Azur et la ville de Luxembourg est aujourd'hui le siège d'institutions européennes en extension. Au total, parmi les villes les plus fréquentées, on retrouve à la fois des grandes métropoles et de nombreuses villes de moindre importance qui, du fait de la spécialisation de leurs fonctions et de l'internationalisation de leurs équipements, s'insèrent favorablement dans les réseaux d'échanges internationaux.

Parmi les villes d'Europe centrale et orientale, Prague et Budapest se détachent nettement des autres capitales par le niveau de leur attractivité (fig. 4a). Elles font partie des 20 villes les plus fréquentées par les résidents de Londres, Paris, Berlin et Bruxelles. L'attractivité de Prague est comparable à celle de Stockholm ou de Vienne, celle de Budapest à celle de Nice ou Luxembourg. Varsovie se situe beaucoup plus loin dans le classement mais se retrouve tout de même dans les 35 premières villes les plus attractives avec Bucarest et Zagreb (au niveau de Florence, Hambourg ou Valence). Cracovie, Bratislava, Split et Sofia affichent des niveaux d'attractivité plus modestes, comparables à ceux de Bilbao, Bologne ou Montpellier. De fait, les villes les plus fréquentées en Europe centrale et orientale sont des capitales dont la position s'est renforcée. Le même phénomène avait été observé dans les capitales des quatre « pays de la cohésion » (Espagne, Portugal, Grèce et Irlande) lors de leur adhésion à l'Union européenne. En effet, l'arrimage et l'intégration aux réseaux européens et internationaux se sont faits, durant les années qui ont suivi leur adhésion, au travers d'une plus grande concentration des activités dans les régions métropolitaines capitales et une plus forte polarisation des flux par ces régions (Commission européenne, 2001).

Au final, Prague et Budapest, Varsovie dans un deuxième temps, apparaissent comme des relais solides dans les réseaux d'échanges qui organisent l'espace européen et semblent porteuses d'un grand potentiel d'internationalisation. Bucarest, Bratislava et Sofia doivent encore renforcer leur attractivité avant de prétendre jouer un rôle dans le système urbain à l'échelon de l'ensemble du territoire européen. Si l'élargissement en plusieurs phases de l'Union Européenne est certes un facteur explicatif de ces différentiels, il n'est pourtant pas suffisant. Les potentialités initiales de ces deux types de métropole n'étaient pas comparables dès le départ. Le cas de Vienne mérite également d'être souligné. Souvent considérée comme ville relais potentielle entre l'Est et l'Ouest, Vienne n'apparaît qu'en 22^e position des villes fréquentées par les résidents des quatre villes d'enquête, derrière

Helsinki et Luxembourg. Ce constat fait écho aux analyses récentes qui soulignent que la capitale autrichienne ne parvient pas à jouer un rôle d'interface entre l'Ouest et l'Est de l'Europe (Vandermotten, 2009).

Au-delà de l'attractivité globale des villes fréquentées, l'analyse de la qualification des mobilités, en particulier à travers les motifs des déplacements et la durée moyenne des séjours qui leur sont associés, permet de mettre en évidence une conjonction de modèles spatiaux à l'œuvre dans le maillage croissant des métropoles européennes. Les résultats obtenus sont conformes à la structuration économique de l'espace européen, en particulier la très forte concentration des richesses (plus de 50 %) et des activités (plus de 40 %) dans les pôles de la dorsale. En effet, c'est là que converge le plus grand nombre de déplacements, pour les motifs professionnels (fig. 4a). Une grande partie des villes allemandes comme Francfort, Munich, Stuttgart et Düsseldorf, mais aussi des villes suisses (Bâle, Zurich) et britanniques (Birmingham, Edimbourg) sont fréquentées à plus de 90 % pour des motifs de travail.

Aujourd'hui, sous l'effet conjugué de la recomposition des modes de vie et d'une offre de transport toujours plus diversifiée et moins chère, les mobilités se transforment grandement. De nouvelles formes de mobilité émergent et la part des déplacements non contraints notamment pour les loisirs devient majoritaire et ne cesse de croître. L'intégration du territoire européen par ce type de mobilité est d'un grand intérêt pour qui veut en cerner les enjeux, hors de la vision classique dominée par le primat des relations économiques. Un certain nombre de villes du Sud renvoient de ce fait à une intégration par les loisirs et le tourisme. La mobilité de loisirs représente plus de la moitié des déplacements effectués vers Malaga et Venise par exemple, plus du quart vers Séville, Naples, Cannes, Athènes et Rome. Cette mobilité de loisirs est intéressante à plus d'un titre : si elle concerne des villes moyennes très spécifiques avec une forte spécialisation des fonctions comme Malaga, Venise et Cannes, elle caractérise également l'attractivité de métropoles capitales du Sud à fonctions plus diversifiées, notamment Rome et Athènes.

Cette différenciation Nord/Sud et centre/périphérie des motifs des déplacements en Europe se lit de manière plus nette encore au regard de la durée moyenne des séjours dans les villes (fig. 4b). Les populations enquêtées peuvent séjourner de cinq jours à une semaine dans le Sud de l'Europe (jusqu'à 9 jours pour Athènes, 13 jours pour Las Palmas et 19 jours pour Cannes). À l'inverse, elles séjournent en moyenne deux ou trois jours dans les villes du Nord, dans de très rares cas la durée moyenne des séjours dépasse les cinq jours.

Entre "l'Europe des affaires" au Nord et "l'Europe des loisirs" au Sud, comment se positionne l'Europe centrale et orientale ? L'arrimage se fait

majoritairement à travers les relations d'affaires, comme l'illustre la surreprésentation des déplacements professionnels vers la plupart des villes. Vers Bucarest, Sofia, Budapest, Bratislava, Prague la proportion est supérieure à 80 %, vers Gdansk, Split et Varsovie elle dépasse 75 %. Au regard des durées assez courtes des déplacements caractérisant les villes du Nord, la durée moyenne des séjours dans la majorité des villes de cette partie de l'Europe est beaucoup plus contrastée.

Cette prédominance des mobilités professionnelles vers l'Europe centrale et orientale s'explique par de multiples facteurs, comme la redistribution des activités de production en Europe liée à la fois aux différentiels de salaires et à l'émergence de nouveaux marchés. Cracovie est l'exception qui confirme la règle avec une attractivité touristique prononcée (plus du tiers des déplacements sont liés aux loisirs). Elle serait en passe aujourd'hui de devenir le *hub* des compagnies *low cost* dans cette partie de l'Europe.

CONCLUSION

L'analyse des mobilités depuis Berlin, Bruxelles, Londres et Paris vers les grandes agglomérations européennes révèle la co-existence de deux formes privilégiées d'intégration territoriale. La première, dominante en nombre de déplacements et proportion des mobilités professionnelles, se déploie en Europe du Nord-Ouest, plus particulièrement dans les villes de la dorsale, ainsi qu'en Europe centrale et orientale. La seconde, caractérisée par les mobilités de loisirs, dessine les contours d'une Europe méridionale. Dans ce contexte général, les systèmes des lieux fréquentés par les résidents des quatre métropoles présentent des configurations contrastées qui permettent de nuancer les visions univoques véhiculées classiquement dans la littérature. Alors que Londoniens et Parisiens privilégient, majoritairement pour des motifs professionnels, un nombre restreint de villes, essentiellement des métropoles, de l'Europe du Nord-Ouest ou de l'Europe centrale et orientale, Berlinoïses et Bruxelloises sont en relation avec davantage de villes, de toutes tailles, et de toutes localisations, pour des motifs plus diversifiés. Tout se passe donc comme si les réseaux bruxellois et berlinois bien que moins volumineux étaient plus ubiquistes.

Cette étude montre que la prise en compte des caractéristiques spatio-temporelles des déplacements est d'une grande importance pour identifier la complexité des processus d'intégration à l'œuvre dans l'espace européen. Elle montre que si Berlin n'a pas totalement réussi à s'imposer comme une métropole européenne majeure elle joue un rôle certes secondaire mais bien réel d'intermédiaire avec un grand nombre de villes de l'Europe centrale et orientale ; elle est surtout devenue une interface privilégiée avec les villes polonaises.

BIBLIOGRAPHIE

BRUNET R., 1989, *Les villes européennes*, DATAR, Paris, La Documentation française, 202 p.

BRUNET R., 1996, L'Europe des réseaux, in PUMAIN D., SAINT-JULIEN T. (eds.), *Urban Networks in Europe*, Montrouge, John Libbey Eurotext, p. 131-150.

CASTELLS M., 1996, *La Société en Réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 672 p.

CATTAN N. (ed.), 2007, *Cities and Networks in Europe. A critical approach of polycentrism*, Paris, John Libbey Eurotext, 208 p.

CATTAN N., 2004, Genre et mobilité étudiante en Europe, *Espace, Populations, Sociétés*, n°1, p. 15-27.

CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT-JULIEN T., 1999 (2^e éd.), *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos-Collection Villes, 198 p.

CATTAN N., SAINT-JULIEN T., 1998, Modèles d'intégration spatiale et réseau des villes en Europe occidentale, *L'Espace géographique*, n°1, p. 1-10.

COMIN M.-N., 2009, *Réseaux de villes et réseaux d'innovation en Europe : structuration du système des villes européennes par les réseaux de recherche sur les technologies convergentes*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Paris 1, 722 p.

Commission européenne, 2001, *Unité de l'Europe, solidarité des peuples, diversité des territoires, Deuxième rapport sur la cohésion économique et sociale*, vol. 1 et 2.

DOBRUSZKES F., 2006, An analysis of European low-cost airlines and their networks, *Journal of Transport Geography*, vol. 14, n°4, p. 249-264.

DOBRUSZKES F., 2009, New Europe, new low-cost air services, *Journal of Transport Geography*, vol. 17, n°6, p. 423-432.

DOYLE J., NATHAN M., 2001, *Wherever Next ? Work in a Mobile World*, London, The industrial Society, 48 p.

ESPON 1.1.1, 2005, *Potential for polycentric development in Europe. Final Report*, 1000 p. <http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/648/file_1174/fr-1.1.1_revised-full.pdf>.

FRANDBERG L., 2008, Paths in Transnational Time-Space: Representing Mobility Biographies of Young Swedes, *Geogr. Ann. B*, vol. 90, n°1, p. 17-28.

- FREYTAG T., 2007, Städtetourismus in europäischen Grossstädten: Eine Hierarchie der Standorte und aktuelle Entwicklungen der Übernachtungszahlen, *DISP*, Vol. 169, n°2, p. 56-67 <<http://www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/1357/8307/file>>.
- GRESILLON B., KOHLER D., 2001, Berlin, capitale en attente, *Hérodote*, vol. 101, n°2, p. 96-121.
- HARDILL I., 2004, Transnational Living and Moving Experiences: Intensified Mobility and Dual-Career Households, *Population, Space and Place*, vol. 10, p. 375-389.
- KESSELRING S., 2006, Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world, *Environment and Planning A*, vol. 38, n°2, p. 269-279.
- KRÄTKE S., BORST R., 2000, *Berlin : Metropole zwischen Boom und Krise*, Opladen, Leske + Budrich, 306 p.
- LARSEN J., URRY J., AXHAUSEN K.W., 2007, *Mobilities, Networks, Geographies*, Aldershot, Ashgate, 174 p.
- LASSEN C., 2006, Aeromobility and work, *Environment and Planning A*, vol. 38, n°2, p. 301-312.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T. (eds), 1996, *Urban networks in Europe*, Paris, John Libbey-INED, 252 p.
- ROTA S., 2007, Cities as nodes of research networks in Europe, in CATTAN N. (éd.), *Cities and networks in Europe*, Montrouge, John Libbey Eurotext, p. 125-138.
- ROZENBLAT C., BOHAN C., BENET G., 2009, Les réseaux d'entreprises multinationales et l'attractivité des villes d'Europe Centrale, *Les Annales de Géographie*, n°664, p. 70-84.
- ROZENBLAT C., CICILLE P., 2003, *Les villes européennes*, Paris, DATAR/La Documentation française, 94 p.
- SHELLER M., URRY J., 2006, The new mobilities paradigm, *Environment and Planning*, Vol. 38, p. 207-226.
- TARRIUS A., 1992, *Les fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L' Harmattan, 210 p.
- TARRIUS A., 1994, Territoires circulatoires et espaces urbains, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 51-60.
- The Gallup Organisation, 2009, *Survey on the attitudes of European towards tourism. Analytical report*, Brussels, European Commission, Flash Eurobarometer 258, 72 p.
- TÖLLE A., 2005, Berlin et la région frontalière germano-polonaise : une métropole en Europe centrale ? *Géocarrefour*, Vol. 80, n°1, p. 17-25.
- VANDERMOTTEN C., 2009, Les villes qui gagnent, les villes qui perdent, *Futuribles*, n°354, p. 61-72.

Adresse des auteurs

Sandrine Berroir
 Université paris-Diderot (Paris 7)
 UMR Géographie-cités
 13 rue du Four
 75006 Paris
 sandrine.berroir@univ-paris-diderot.fr

Nadine Cattan
 CNRS, UMR Géographie-cités
 13 rue du Four
 75006 Paris
 nadine.cattan@parisgeo.cnrs.fr

Jean-Michel Decroly
 Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire (IGEAT),
 Université Libre de Bruxelles,
 Campus du Solbosch
 13 avenue Antoine Depage,
 B-1050 Bruxelles
 jmdecrol@ulb.ac.be

Antoine Fleury
 CNRS, UMR Géographie-cités,
 13 rue du Four
 75006 Paris
 afleury@parisgeo.cnrs.fr

Marianne Guérois
 UMR Géographie-cités
 13 rue du Four
 75006 Paris
 guerois@parisgeo.cnrs.fr