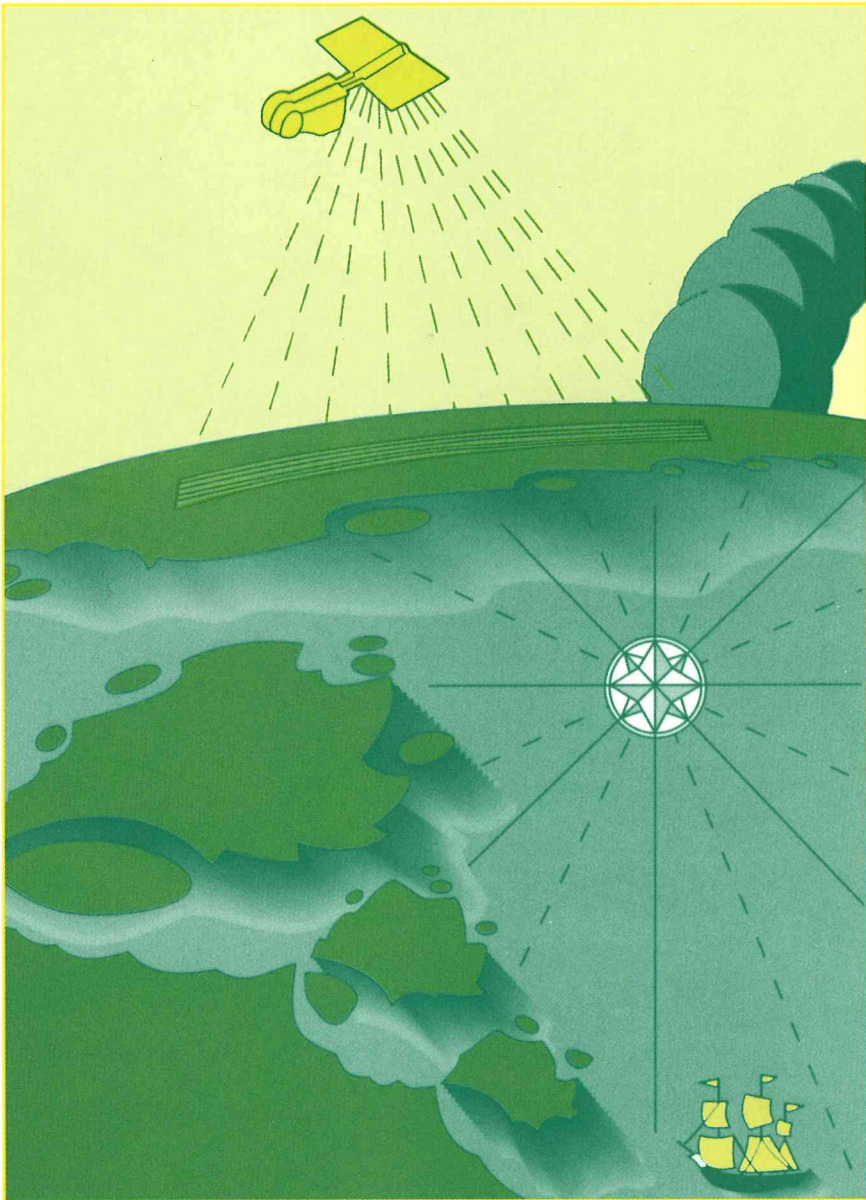


# G É O G R A P H E S A S S O C I É S

AFDC 



ACTES DE GÉOFORUM AIX-EN-PROVENCE  
VILLES ET GÉOGRAPHIE

2000

24

120 F

**AFDG**  
**Association Française pour Le Développement de la Géographie**

# **VILLES ET GÉOGRAPHIE**

Innovations et perspectives

## **Géoforum Aix-en-Provence**

26 et 27 mai 2000

Ce numéro a été coordonné par Nicole Girard  
UMR TELEMME, MMSH, Université de Provence

**Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme**  
**UMR TELEMME**  
**Université de Provence**

## SOMMAIRE

### GÉOFORUM AIX-EN-PROVENCE VILLES ET GÉOGRAPHIE

<b>Avant-propos</b> ( <i>Nicole Girard</i> )	7
<b>Introduction</b> ( <i>Madeleine Brocard</i> )	11
<b>Table ronde 1. Les « réseaux urbains »</b> (animatrice <i>Thérèse Saint-Julien</i> )	13
<b>Table ronde 2. La problématique socio-spatiale</b> (animateur <i>Guy Di Méo</i> )	55
<b>Table ronde 3. Nouvelles lectures pour les centres-villes</b> (animateur <i>Christian Calenge</i> )	71
<b>Table ronde 4. Champs migratoires et structures urbaines</b> (animateur <i>Antoine Haumont</i> )	95
<b>Conclusion</b> ( <i>François Durand-Dastès</i> )	127
<b>Atelier « Enseigner la ville »</b>	
Du jeu au modèle ( <i>Christian Grataloup</i> )	137
Les jeux géographiques et l'enseignement de la ville ( <i>Danièle Soubeyrand-Géry</i> )	139
Les jeunes et le projet urbain ( <i>Marie-Laure Canella et Dominique Prost</i> )	147
Un jeu sur la polarisation urbaine ( <i>Béatrice Vincent</i> )	149
<b>Atelier « Systèmes d'Information Géographiques »</b>	
Analyse des processus d'urbanisation et S. I. G. ( <i>Jacques Antran et Joëlle Burle</i> )	153
Un observatoire pour l'évaluation des vulnérabilités et la prévention des risques industriels ( <i>Emmanuel Bonnet et Alban Bourcier</i> )	157
Transport de marchandises et environnement urbain ( <i>Alban Bourcier et Samuel Deprez</i> )	163
<b>Liste des participants</b>	171

# LES RÉSEAUX URBAINS, UN CONCEPT EN VOIE DE REVISION

## UNE APPROCHE DE LEUR THÉORIE ET DE LEUR PRATIQUE EN ESPAGNE

Manuel VALENZUELA RUBIO (Université Autonome de Madrid)<sup>1</sup>

---

Il n'est pas nécessaire de refaire dans ce texte l'histoire des origines et de la diffusion, dans le champs de la géographie, de l'économie rurale et urbaine ou de la planification territoriale, des concepts de réseau, de système, de hiérarchie ou d'armature urbaine. Sur ces derniers il existe déjà une copieuse bibliographie et une pratique de leur application à l'aménagement du territoire et au développement régional. Des travaux déjà classiques de F. Perroux ou J. Boudville à la politique espagnole des pôles de développement, le recours au système des centres urbains, comme armature diffusant sur tout le territoire les investissements et les innovations, a été largement utilisé. Il est possible qu'on ait trop attendu des potentialités des villes comme moteurs de développement. Mais ce qui est évident, comme l'a signalé l'animatrice de cette table ronde, le professeur Th. Saint-Julien, c'est que le concept de réseau urbain, qui dépasse l'idée de ville comprise comme phénomène ponctuel, et qui projette sa présence et son influence sur les différents ensembles territoriaux (des plus petits aux plus grands) a influé largement sur la

modernisation du discours spatial et sur la direction de l'action territoriale des différentes organisations (des entreprises jusqu'aux États).

### **Les réseaux urbains : vers une reformulation.**

Depuis des années, les formulations classiques des réseaux urbains, telles qu'elles furent posées dans les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle par des auteurs comme Christaller, Lösch ou d'autres, ont été remises en question. Ces derniers attribuaient dans ces réseaux un rôle important aux critères de taille, de fonction et de distance des pôles urbains établis, sur le territoire, en réseaux hiérarchiquement constitués. Les réseaux urbains, et la théorie des lieux centraux qui les décrit, tendent à être statiques dans leurs formulations originelles : les échelons hiérarchiques sur lesquels chaque réseau s'organise présentent, sauf imprévu, une inertie quant à leur permanence, quelle que soit l'échelle géographique considérée, et en supposant que tous s'organisent sur la base de la hiérarchisation.

---

1. Renaud CARLIER, étudiant en espagnol et Roland COURTOT, professeur de géographie, tous deux à l'Université de Provence, ont assuré la traduction du texte de Manuel VALENZUELA RUBIO.

Or cette formulation rigoureuse quoiqu'ingénue des hiérarchies urbaines pyramidales à plusieurs niveaux, enfermées dans leur rôle de fournisseurs de services à leurs aires d'influences respectives, est soumise à une révision accélérée. Comme l'a signalé P. Veltz (1996, 61), les relations interurbaines horizontales tendraient à prédominer sur les relations verticales, en même temps que le modèle relationnel entre les villes, toujours en réseau, ne serait plus nécessairement ni exclusivement pyramidal ou arborescent. L'essentiel du changement que nous formulons repose sur le fait que les villes font partie d'une modalité de système où les fonctionnalités sont beaucoup plus variables et influençables (et peuvent même être créées ex-nihilo), ce qui implique l'évolution des systèmes urbains dont elles font partie et de ceux-ci avec les territoires qu'ils desservent.

D'où la nécessité de prendre en compte, dans l'analyse de ces systèmes, les formes d'adaptation aux changements qui apparaissent dans les sociétés humaines et les processus d'auto-organisation historique qui s'y produisent (Pumain, 2000, 29). Dans cette perspective, ce qui est mis en valeur, ce sont les changements constants dans les relations entre les villes : leur compréhension permettra d'identifier les facteurs structurants des réseaux, la position de chaque ville dans leur structure, et leurs relations avec le territoire. Les interrelations urbaines, les flux producteurs de connexité (Satels, 1999), tout comme leur efficacité en termes de temps et d'intensité sont l'objet d'une littérature abondante. Cela veut dire qu'il ne faut plus seulement considérer les flux traditionnels (intensité des trafics routiers, flux téléphoniques ou postaux, diffusion radiophonique ou flux aériens, entre autres) pour comprendre l'existence et le fonctionnement d'un réseau urbain ; mais il faudra prendre en

compte inévitablement les flux télématiques résultant de la diffusion des technologies de l'information et de la communication (TIC). En somme, n'importe quelle activité génératrice de flux depuis et vers les villes doit être prise en compte, dans cette perspective évolutive, à la fois comme indicateur de la capacité d'attraction et comme critère de détection de la position de chaque ville dans le réseau. Ainsi des rubriques aussi diverses que les activités de foires et de congrès (Rublacaba et Cuadrado-Roura, 1995) et en général les activités englobées dans le vaste concept de tertiaire de la production (finances, marketing, services, etc..) avec leur capacité à attirer le trafic international le corroborent. Tout cela, d'une façon ou d'une autre, explique l'attraction différentielle d'une ville, que N. Cattani (1995, 309) a évalué par la qualité et la quantité de ses fonctions, son appartenance à différents types de systèmes et la mesure de son ubiquité par l'importance du trafic qui y conflue.

### **La mondialisation, contexte obligé des réseaux urbains à la veille du XXI<sup>ème</sup> siècle**

Une profonde transformation dans la nature et le fonctionnement des réseaux urbains est en train de se produire à l'échelle planétaire, par l'effet combiné des processus de mondialisation et de l'amélioration qu'apportent à la connexion entre villes les TIC. Les arguments qui garantissent les relations entre mondialisation économique et développement urbain sont trop connus, bien que leur propre complexité exige des analyses empiriques de plus en plus sophistiquées : par exemple les flux de personnel hautement qualifié appartenant au tertiaire supérieur dans le secteur de services à la production, flux qui contribuent de manière décisive à renforcer la

suprématie des villes mondiales (Beaverstock et al., 2000, 52-55). La clé de la validité de ce critère, comme des autres, est de savoir dans quelle mesure on évalue la connexion et la concurrence entre les villes, ce qui démontre à quel point c'est dans la position de chaque ville, pour le contrôle sur l'espace des flux, qu'il faut aller chercher le nouveau modèle de relation entre les villes ; à notre avis, cette problématique n'est pas applicable seulement aux villes qui aspirent au rang de villes mondiales, mais à tous les rangs de la hiérarchie urbaine.

De plus, si on accepte cette démarche, il faudrait aussi remettre en question le concept de hiérarchie urbaine lui-même, et par conséquent, l'existence de systèmes urbains dignes de ce nom par leur organisation et leur permanence de fonctionnement dans le temps. P. Veltz, parmi d'autres, pour qui les hiérarchies urbaines (ou ce qu'il en reste) semblent de moins en moins graduelles et continues, va dans ce sens.

Rien de nouveau à invoquer l'influence décisive des villes mondiales dans le développement des technologies télématiques, mais aussi dans la configuration des nouveaux flux que ces dernières canalisent. Pour cela, elles bénéficient d'une position privilégiée pour accéder aux changements technologiques, elles disposent de tous les services spécialisés et des capitaux pour que les nouveaux investissements technologiques les irriguent sans difficulté. On peut parler, comme Graham (1999, 935) de l'émergence d'une géographie inégale de la concurrence dans le réseau, dont les villes mondiales seraient les pôles principaux, mais pas seulement elles. D'une manière ou d'une autre, et à des rythmes différents, les villes, indépendamment de leur rang économique et de leur taille, assument une nouvelle position d'interface entre le géo-espace (espace euclidien

objet de la géographie traditionnelle et les réseaux qui s'y déploient) et le cyberspace (espace des flux) dont elles feront partie dans la mesure où elles seront connectées aux réseaux télématiques. Nous voudrions souligner ici la naissance, à côté de la ville physique héritée, faite de construits, d'habitants, de fonctions, etc., de cette nouvelle ville topologique, appelée à juste titre « télépolis » par J. Echeverria (1999, 95-96) ; sa différence essentielle d'avec la ville conventionnelle est que sa structure n'est pas territoriale, mais réticulaire, et qu'elle n'est pas fondée sur le sol, mais sur la technologie. Nous serions donc devant une ville topologique déterritorialisée, dans laquelle n'importe quel acteur (individuel ou collectif) devra agir à travers un maillage télématique et non physiquement à travers le territoire.

Cette nouvelle version de la centralité urbaine dans l'espace des flux rend possible le fait que les pratiques sociales, les activités économiques et en somme les fonctions urbaines traditionnelles opèrent en marge et au-delà de la contiguïté territoriale. En une première approximation, cette affirmation entraînerait un risque pour les villes : celui d'être éliminées comme espace significatif dans l'espace des flux, leur rôle relationnel étant remplacé par celui des aéroports, des sièges d'entreprises multinationales ou des marchés financiers, quelle que soit leur localisation. En conclusion, en appliquant de telles formulations, les réseaux télématiques donneront lieu à des structures déterritorialisées au-delà des frontières et à la fin du système des villes tel que nous l'avons considéré jusqu'à aujourd'hui ; les structures topologiques finiraient par remplacer les structures géographiques. Si de telles hypothèses arrivaient à se réaliser, il faudrait se demander ce qu'il resterait des anciens réseaux urbains tels qu'on les concevait au



milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, et si les politiques de développement régional pourraient dans l'avenir s'appuyer sur le système urbain du territoire sur lequel on prétend agir. Il semble évident, à la lumière des réflexions antérieures, que le modèle de système urbain décrit par la théorie des Lieux Centraux de Christaller nécessite une importante révision. Les hiérarchies urbaines s'effacent en faveur des villes mondiales, authentiques organisatrices de relations plus denses et de flux plus puissants, au détriment des villes et métropoles de niveau intermédiaire; comme l'a signalé P.Veltz, nous allons vers une économie et une structure territoriale « en archipel ».

De tout ce qui a été exposé jusque ici, ressort en toute logique la crise inévitable de la notion d'aire d'influence et de l'idée sous-jacente d'interdépendance urbano-régionale, remettant en question l'attribution territoriale des décisions économiques et menaçant même les versions les plus sacralisées du pouvoir sur le territoire, comme l'est la souveraineté; un exemple peut être fourni par le maintien, plus que problématique, du principe de souveraineté sur les infrastructures de télécommunications; par contre, ce sont elles qui nous permettront, en sautant par-dessus l'espace proche, de connecter, sans intermédiaire, le local et le mondial. Il n'en est pas moins certain, bien que cela puisse paraître paradoxal, que ce sont les décisions des agents déterminés (investisseurs, promoteurs, entrepreneurs, etc.), qui, au moyen de décisions volontaristes et à travers des plans opérationnels de caractère stratégique, créent les conditions pour leurs villes fonctionnent en réseau, avec l'aide des technologies de l'information et de la communication. De sorte que les possibilités de créer des réseaux urbains sont quasi illimitées avec deux différences marquées par rapport à la formulation classique des

réseaux : ils naissent sans hiérarchisation et seront fondés sur une base horizontale, si bien qu'ils n'auront pas de dépendances spatiales aussi strictes.

Ainsi, ce sont les relations de coopération-collaboration qui font naître et se développer les réseaux urbains, peu importe l'éloignement entre les villes intégrantes et les frontières politiques. Ce qui ne signifie pas que doivent être exclus les « réseaux urbains de proximité » qui pourraient se voir fortifiés sur la base d'une reformulation des relations entre les villes intégrantes; cela s'applique encore plus aux phénomènes métropolitains et urbano-régionaux qui, selon Brunet, évolueraient du monocentrisme actuel vers un modèle progressivement polycentrique. Sans doute, à travers cette nouvelle conception de réseaux urbains les potentialités latentes des villes auraient de meilleures possibilités pour s'exprimer et en particulier, les villes petites et moyennes récupérerait un rôle que le modèle hiérarchisé de réseau urbain leur avait nié, car condamnées à exercer une fonction purement dépendante des grands organismes métropolitains et des villes mondiales.

### **Les réseaux urbains depuis la perspective du développement régional. L'expérience espagnole.**

Jusqu'à une date très récente (Meijer, 1993, 981-990), ces réseaux urbains étaient assimilés à des « axes urbains interconnectés » qui renforçaient les relations entre les régions urbaines les plus puissantes; la situation par rapport à de tels axes et réseaux urbains assurait ou mettait en péril le dynamisme d'une ville, tout comme ses attentes de développement futur. De cette manière les villes les mieux reliées sur le plan international avaient un rôle assuré dans le réseau, qui allait en se diluant dans les niveaux infé-

rieurs de la hiérarchie urbaine. Ce type de fonctionnement a été mis en évidence dans différents espaces géographiques développés et urbanisés; or, la fameuse « banane » européenne, mise en évidence par le travail déjà classique du Groupe Reclus (Brunet, 1989), bien qu'incontestable comme système urbanisé fortement interrelié, est loin de posséder une validité universelle. Tout d'abord, les principes jusqu'alors indiscutables de l'économie urbaine comme ceux des économies d'agglomération et d'échelle sont remis en cause. Au contraire, il y a de plus en plus de chances que les villes aient un comportement autonome au moment de s'intégrer en réseaux urbains, en fonction de leurs propres stratégies de concurrence et d'alliances, qu'elles soient nationales ou internationales. Il est certain que l'influence de la région ou du pays où se situe une ville doit être prise en compte à sa juste valeur; mais les politiques volontaires d'intégration dans des réseaux urbains démontrent une plus grande versatilité pour placer les villes dans la nouvelle scène relationnelle vers laquelle nous nous dirigeons; une pareille liberté est en grande partie rendue possible par les T.I.C. qui permettent aux villes de devenir plus ou moins indépendantes du « géo-espace », dans lequel le concept de réseau (topologique) acquiert sa complète autonomie et une totale adaptabilité. C'est pourquoi il faut parler d'un renversement complexe dans les politiques de réseaux urbains développés au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle; au moins en Europe Occidentale de telles politiques se sont trouvées intimement liées à celles de rééquilibrage et développement régional (le cas français est éloquent avec ses « métropoles d'équilibres » bien connues). L'Espagne, en bonne partie par imitation du modèle français, illustre la confluence des deux lignes d'action entre les années 50 et 70. La pratique de la

« planification indicative », largement appliquée avec un succès inégal par le régime de Franco, s'appuya sur les tout nouveaux réseaux urbains espagnols; elle espérait canaliser les investissements publics et privés dans le processus de développement et de rééquilibrage territorial.

Un aperçu rapide de la période 1960-75 montre que l'utilisation des réseaux urbains espagnols, encore rudimentaires, dans les politiques de développement territorial eut des résultats très inégaux. Ils furent médiocres, lorsqu'on essaya de canaliser vers un groupe de petites villes du pourtour de Madrid les excédents démographiques des régions intérieures, attirés par une immigration historique vers la capitale; au moyen des « Polygones de Décongestion de Madrid » créés en 1959, il s'agissait d'utiliser la proximité et de bonnes communications avec la capitale pour configurer un réseau urbain monocentrique, dirigé par Madrid, d'où irradieraient des investissements industriels (Valenzuela, 1976). Déjà dans les années 60, les Plans de Développement d'inspiration française très marquée (Perroux, Boudeville, Pinchemel, etc.) ont fait un ample usage des réseaux urbains récents des régions sous-développées de l'intérieur du pays pour canaliser le dynamisme économique vers les villes sélectionnées (« pôle de développement »), et entraîner ensuite leurs aires d'influence respective. Bien que la politique de « pôles » ait eu des effets bénéfiques certains sur les économies régionales concernées (Galice, Castille et Léon, Vallée de l'Ebre, Andalousie), il n'est pas du tout évident que leurs réseaux urbains se soient trouvés renforcés et équilibrés par cette politique. En revanche, la consolidation d'un système urbain assez complexe dans le bas Guadalquivir semble prouvée avec Séville comme tête du réseau, des villes comme Huelva dans un



second niveau et le troisième composé par les petites conurbations du golfe de Cadix et de la baie d'Algésiras. En tout cas, l'isolement de Madrid comme unique grand centre industriel du plateau central a été atténué par l'apparition d'un axe de développement industriel vers le pays basque et avec des pôles secondaires à Aranda de Duero (Polygone de Décongestion) et Burgos (Pôle de Développement).

Déjà dans les années 1970, les III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> Plans de Développement affirmèrent la volonté de mettre tout le système espagnol au service des politiques de développement régional. Dans les documents préalables élaborés par l'organisme spécialisé (dans les années 60, la Commission des Plans et dans les années 70, le ministère pour la Planification du Développement), où des géographes étaient présents, on parlait d'un concept orthodoxe de réseau urbain fonctionnaliste et fortement hiérarchisé. Pendant ces années, beaucoup d'autres moyens, également utilisés pour introduire dynamisme et diversification économique dans des aires déprimées ou insuffisamment développées, firent un large usage des implantations de nouvelles activités pour canaliser les mesures d'appuis ; dans tous les cas le « modus operandi » fut très semblable : des investissements productifs et/ou des infrastructures pour diffuser un dynamisme économique dans les différentes échelles spatiales (commune, province, région). Il est bien connu que les technocrates du régime, au moment de prendre des décisions, compensaient leur mépris total pour la participation populaire par des attitudes réformistes faiblement teintées de philanthropie.

La géographie appliquée espagnole de ces années-là assume les énoncés de Christaller et de ses successeurs, elle est réceptive au discours néopositiviste et admiratrice des techniques statistiques ;

avec ce bagage conceptuel et méthodologique vont se développer de nombreuses recherches sur les réseaux urbains et les nouvelles implantations d'activités à différentes échelles ; le discours systémique est généralement sollicité au moment d'aborder les relations interurbaines tandis que l'organisation interne des villes est étudiée au moyen de techniques multiples et variées issues des sciences sociales. Les échelons les plus modestes de la hiérarchie urbaine (commune, centre de marché, etc.) furent aussi l'objet d'études gravitaires, qui furent ensuite appliquées aux programmes de découpage territorial, d'aménagement rural, aux plans d'infrastructures etc. La Galice, étant donné la profonde atomisation de son habitat, a été un bon terrain d'observation du fonctionnement des marchés ruraux, des flux qu'ils engendraient et de leurs aires d'influence. De ce fait, il n'est pas surprenant qu'encore actuellement ce soient les géographes formés dans le courant systémico-néopositiviste qui continuent à inspirer les politiques locales de développement dans les périmètres territoriaux intermédiaires (*comarca*<sup>2</sup>).

A partir du rétablissement de la démocratie (1975), le réseau urbain espagnol a subi de profondes transformations, résultant de la combinaison de différents facteurs.

1. Le remplacement d'un système politique centralisé par un autre fortement décentralisé donnant aux capitales des Communautés Autonomes une nouvelle capacité d'organisation de leurs territoires respectifs ; de sorte que les réseaux urbains de niveau régional ont expérimenté une réorganisation à partir des villes où s'est installé le nouveau pouvoir autonome. Ainsi, en Castille et Léon, la ville

---

2. *Comarca* : subdivision territoriale pluri-communale, à mi-chemin entre le canton et le « pays » français.

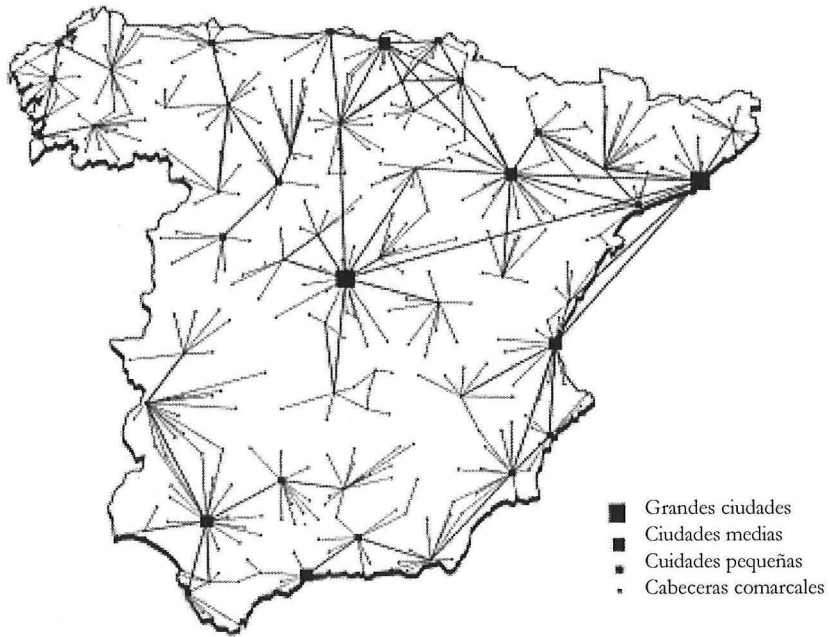


Fig. 1 La red urbana española antes de la industrialización (años 60)  
Fuente : Comisaría del Plan

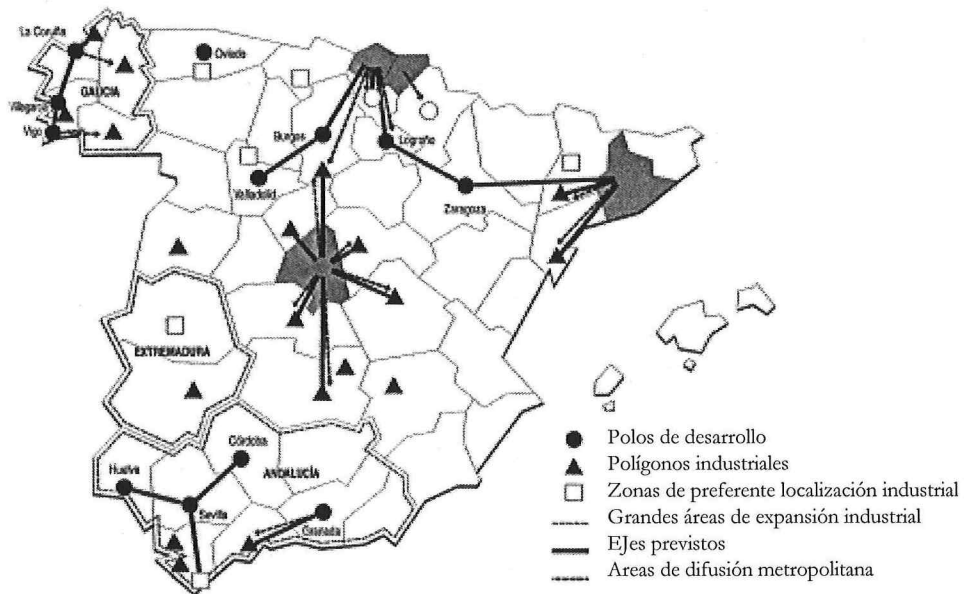


Fig. 2 Los efectos de la política de desarrollo sobre la red urbana española  
Fuente : PRECEDO, A. (1996) Ciudad y desarrollo urbano. Madrid, Editorial Síntesis

de Valladolid fournit une bonne illustration du néo-centralisme qui est en train d'exercer une forte incidence sur tout le réseau urbain régional. Quelque chose de similaire, avec moins d'intensité, se produit en Andalousie, où le dynamisme de Séville, siège du Gouvernement Régional (*Junta de Andalucía*), provoque des oppositions de la part des villes de la zone est de la région, particulièrement à Malaga. En revanche, en Galice, la nouvelle capitale administrative, Saint-Jacques de Compostelle, est loin d'organiser autour d'elle le réseau urbain régional. La Catalogne est un cas à part, car Barcelone est la tête indiscutable du réseau urbain régional mais elle a également un rôle prédominant dans la hiérarchie urbaine espagnole. De plus, elle développe des politiques urbaines à visée internationale grâce auxquelles elle aspire à jouer un rôle dans le système urbain mondial.

2. L'expansion du tourisme, particulièrement dans les régions littorales, a contribué également à la restructuration des réseaux urbains dans plusieurs directions :

-a) en renforçant la position de certaines villes dans la lutte avec leurs capitales régionales respectives ; ce serait le cas d'Alicante vis à vis de Valence, capitale régionale de la *Comunidad Valenciana* ;

-b) en donnant naissance à des « villes-loisirs » spécialisées dans les activités touristiques, ce qui rend plus complexe le réseau urbain régional ; les cas de Benidorm dans la *Comunidad Valenciana* ou de Marbella en Andalousie confirment cette tendance ;

-c) en faisant apparaître de nouveaux réseaux urbains « ahiérarchisés » et « aspatiaux » à partir de villes historiques, destinations préférentielles du tourisme culturel ; les villes « Patrimoines de l'Humanité » espagnoles constituent les premiers jalons d'un réseau urbain thé-

matique ; d'autres réseaux urbains à orientation touristique internationale ont le même caractère opérationnel et volontaire ; par exemple, l'association des villes de la *Convention Bureau*, consacrées à la promotion du tourisme de congrès ;

-d) en faisant usage du binôme coopération-collaboration pour créer ou développer en réseaux les grands itinéraires touristiques qui se prêtent à articuler des axes urbains (Chemin de Santiago, Route de la Plata, etc.).

3- L'application de nouvelles technologies aux communications conventionnelles comme le tracé de l'A.V.E. (*Alta Velocidad Española*, T.G.V. espagnol), l'amélioration du réseau autoroutier (Plan d'Autoroutes) ou la diffusion du transport aérien, sont en train d'affaiblir la relation des villes avec leur environnement territorial. L'apparition de nouvelles centralités, le renforcement de quelques-unes parmi celles déjà existantes, ou la fragilisation des autres, ne doivent pas faire oublier le rôle ambivalent des communications à grande vitesse. Par exemple, l'ascension dans la hiérarchie urbaine de régions à base agricole comme la Castille ou la Manche dans le centre de l'Espagne, en dix ans de fonctionnement de l'AVE est un exemple à retenir. En revanche, éviter le risque de l'« effet tunnel » quand on construira les nouveaux tracés à grande vitesse, explique la campagne de pressions (authentiques lobbies urbains) lancée par certaines villes ou leur gouvernement régional en vue de modifier le tracé des lignes ou la position des gares. Cuenca, une des villes les plus marginales de la Meseta, a été à la tête de la protestation et des pressions sur le gouvernement central, responsable en Espagne des nouveaux tracés ferroviaires ; il se peut que cela ait assuré sa survie. La stratégie mise en œuvre par le gouvernement autonome de Catalogne

(*Generalitat de Catalunya*) est très différente, qui propose des arrêts sur son territoire pour la nouvelle ligne d'AVE Madrid-Frontière avec la France ; dans ce cas l'intention est d'en faire un métro régional à grande vitesse qui relie toutes les capitales de Catalogne, leur assurant une relation facile avec l'aéroport de Barcelone.

Quant aux technologies de l'information et de la communication (TIC), il est encore tôt pour mesurer leurs influences sur la transformation du réseau urbain espagnol, sur l'apparition de nouveaux réseaux volontaires ou sur l'évolution de ceux déjà existants. Nous nous trouvons encore dans la phase initiale d'incorporation des villes espagnoles dans des réseaux télématiques de coopération avec d'autres villes, avec l'appui des institutions de l'Union Européenne : un nombre non négligeable de cités espagnoles figure dans les réseaux *telecities* ou *infoville* par exemple ; la version espagnole des réseaux citoyens (*citizen network*) en est encore à ses débuts et à l'heure où sont écrites ces pages, différents congrès pour la coordination et l'inter-échange sont organisés à Barcelone ou à Cuenca en novembre 2000. Par ces initiatives on pense réduire les risques qui peuvent menacer les villes ou les groupes sociaux du fait de l'application des TIC, celles-ci tendant à favoriser les plus peuplées et les plus prospères.

### **Les géographes et les réseaux urbains espagnols : entre analyse et application.**

La production des géographes espagnols sur les réseaux urbains a été importante tant dans sa version nationale que régionale ou provinciale ; l'application au cas espagnol des critères formulés dans la bibliographie géographique internationale sur les systèmes urbains a don-

né une remarquable floraison d'articles et d'apports académiques de rangs et de dimensions différentes (même quelques thèses doctorales). Entre les années 60 et 80, beaucoup se sont intéressés à la question des réseaux-systèmes urbains ; il y eut de remarquables apports théoriques et quelques travaux sur le réseau urbain espagnol dans son ensemble, mais les apports les plus nombreux ont porté sur l'échelle provinciale, dont un bon nombre a été publié ; il y eut des monographies sur les provinces intérieures (Cuenca, Navarra, Léon, Huesca), mais aussi périphériques (Vizcaya, Guipuzcoa, Murcia)<sup>3</sup>. Dans la plupart des recherches sur les réseaux urbains, on observe une grande implication, soit des auteurs, soit des directeurs de recherches qui furent proches des politiques de développement des années 50 à 70 ou y collaborèrent. L'acceptation du paradigme néopositiviste coïncidait presque toujours, mais pas obligatoirement, avec la volonté d'appliquer les résultats de ces recherches. Elles seraient parvenues à influencer de manière décisive les décisions politiques qui, pendant ces décennies, prétendaient canaliser les impulsions du développement économique à travers l'implantation de nouvelles activités comme par exemple les polygones, pôles ou équivalents. Il faudrait peut-être parler d'un substrat scientifique qui aurait été utilisé occasionnellement pour appuyer ou orienter certaines décisions des responsables politiques de la « planification indicative ». Cela s'est produit, par exemple, avec les études sur les aires de marché largement développées par le groupe des géographes de l'Institut de Géogra-

3. Nous recommandons au lecteur intéressé par la bibliographie espagnole sur les réseaux urbains le texte de M.Ferrer et A.Precado « estudios sobre el sistema urbano español » in *La Geografía en España (1979-1990)*, Madrid, comité Español de la U.G.I.-Fundación BBV, 1992, pp.162-171.

phie Appliquée, aujourd'hui disparu. On leur doit les découpages en *comarcas* réalisées durant ces années.

Avec la création du modèle autonome d'organisation territoriale de l'Etat, à partir des années 80, des rajustements se sont produits dans les réseaux urbains de niveau régional, essentiellement dans les échelons inférieurs et supérieurs de la hiérarchie des établissements. Les travaux et les interventions des géographes ont porté essentiellement sur le premier échelon, chefs-lieux de *comarca*, centre de services, petites villes. Les géographes sont intervenus dans leur renforcement fonctionnel ou politique de plusieurs façons, comme consultants scientifiques pour l'implantation des commerces en Catalogne, comme responsables politiques de l'application des programmes de

régionalisation des services en Andalousie ou comme inspirateurs et acteurs d'un découpage territorial destiné à stimuler et orienter le développement local dans les zones rurales de Galice.

Quant aux politiques sectorielles ayant eu une incidence sur la recomposition du réseau urbain espagnol, seule la construction des nouveaux réseaux de transport a permis l'intervention de géographes. C'est le cas, par exemple, du tracé de la seconde ligne de l'AVE, auquel les géographes de l'Université Complutense de Madrid ont collaboré. Quelle que soit la qualité de ces différents apports, ce sont en fin de compte les hommes politiques qui ont la capacité de conforter ou de modifier les réseaux urbains hérités des périodes antérieures.

### Références bibliographiques

- BEAVERSTOCK, J.V. et AL. (2000) « Globalization and world cities: some measurements methodologies », *Applied Geography*, vol. 20, n°1, pp. 43-65.
- BRUNET, R., dir. (1989) *Les villes européennes*. Paris, DATAR- La Documentation Française, 179 pages.
- CASTELLS, M. (1999) « Grassrooting the space of flows », *Urban Geography*, 20, 4, PP. 294-302.
- CATTAN, N. (1995) « Attractivity and internationalisation of major european cities: The example of air traffic », *Urban Studies*, 32, 2, pp. 303-312.
- CATTAN, N. et al. (1999) *Le Système des Villes européennes*. Paris, Anthropos, 193 pages.
- ECHEVERRÍA, J. (1998) « Télépolis, la ciudad sin territorio » in NOGUÉ, J. (ed): *La ciutat: visions, anàlisis i reptes*. Girona, Ajuntament-Universitat, pp. 95-101.
- FERRER, M. & PRECEDO, A. (1992) « Estudios sobre el sistema urbano español » in *La Geografía en España (1970-1990)*. Madrid, Fundación BVV, pp. 162-171.
- MEIJER, M. (1993) "Growth and decline of European cities: changing positions of cities in Europe », *Urban Studies*, 30, 6, pp. 981-990.
- PUMAIN, D. (2000) « An evolutionary model of urban systems » in *Integrated Urban Systems and Sustainability of Urban Life*, edited by I. IANOS, D. PUMAIN & J.B. RACINE. Bucuresti, Editura Tehnica, pp.11-35.
- RUBALCABA, L. & CUADRADO-ROURA, J.R. (1995) « Urban hierarchies and territorial competition: Exploring the Role of Fairs and Exhibitions », *Urban Studies*, 32, 2, pp.379-400.
- VALENZUELA, M. (1976) ¿La descongestión industrial de Madrid, un paso hacia la Región Centro? *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XIII (Provincia), pp. 183-205.
- VELTZ, P. (1996) *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris, P.U.F. (Traducción española en Editorial Ariel 1999, 252 pages.)

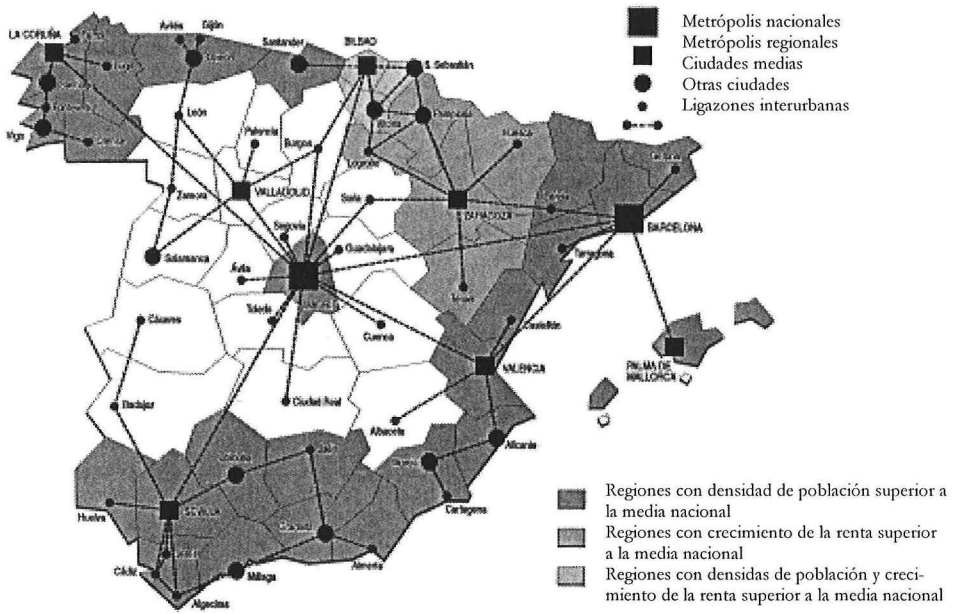


Fig. 3 La red urbana española en la etapa post-industrial (años 80)  
 Fuente : PRECEDO, A. (1996) Op. cit.



Fig. 4 : Mapa político de España dividido por comunidades autónomas  
 Fuente : Elaboración propia