

Chances et difficultés pour les grandes métropoles du sud européen : géographie comparée de Milan, Barcelone et Lyon

Paul MINGRET

Résumé

La Communauté Economique Européenne possédant désormais un vaste versant méditerranéen, une nouvelle hiérarchie urbaine va se mettre progressivement en place dans cet espace. Les équilibres existant entre les zones d'influence urbaine vont être remis en cause, ce processus étant encore accéléré par la rapidité croissante des moyens de transport. Ceci explique l'intérêt suscité par le tracé actuellement à l'étude du réseau européen des trains à grande vitesse.

En dehors des capitales d'Etat, Milan, Barcelone et Lyon peuvent prétendre au rôle de grandes métropoles régionales européennes. Pour Milan et Barcelone, leur pouvoir actuel de commandement, leur masse démographique, le volume et la qualité de leurs services les placent d'emblée au niveau requis. Mais pour Lyon, dont les conditions de développement ont été bien différentes, de gros efforts sont encore nécessaires pour faire de l'agglomération une véritable métropole européenne.

Summary

The extensive Mediterranean regions which are now a feature of the EEC will lead to the progressive development of a new urban hierarchy within this area. The present equilibrium which exists between the different urban spheres of influence will become modified, a process which will be speeded-up by the rapid development of new means of transportation. This explains the interest generated by the routes currently being studied for the European network of high-speed trains.

Outside the national capitals, the cities of Milan, Barcelone and Lyon have the chance to become major European regional centres. In the case of Milan and Barcelone, their present decision making role, the importance of their populations, the volume and quality of their services already place them in this category. For Lyon, however, where the conditions of development have been very different, important efforts are still required to enable the City to become a true European metropolis.

L'Europe des Six constituait un espace déséquilibré au profit du Nord-Ouest. D'où l'idée d'un rééquilibrage au profit du Sud (Grand Delta, Marseille Fos). Les résultats ont été très limités. Avec l'élargissement de la Communauté, les grandes péninsules méditerranéennes sont toutes dans la C.E.E. et il faut mettre en place maintenant une armature urbaine sur ce versant méditerranéen. Dans cette nouvelle hiérarchie urbaine — et en dehors des capitales d'Etats — trois métropoles régionales semblent appelées à jouer un rôle important : Milan, Barcelone et Lyon. Une étude comparée de ces trois métropoles peut donc permettre de préciser leurs chances et leurs difficultés respectives, les forces qui ont joué pour faciliter ou gêner leur croissance, et les perspectives actuelles qui s'offrent à chacune d'elles dans l'espace national et dans l'espace européen.

I. DES CROISSANCES CONTRASTEES

Milan a atteint facilement — et sans être gênée par une rivale — une masse critique en matière de population et de niveau de services. Barcelone a atteint aussi ce niveau, malgré des rapports parfois difficiles avec Madrid (défait des Carlistes, période franquiste). Lyon, très tôt

gênée par la centralisation parisienne, n'a pas encore atteint la masse critique et se trouve confrontée à de sérieux problèmes pour assurer son avenir au rang de véritable métropole européenne comparable aux deux premières.

A. Milan

L'agglomération compte actuellement 4 millions d'habitants.

Plusieurs traits essentiels caractérisent la croissance milanaise.

1. Un site banal mais une position exceptionnelle. Milan est installée à 40 kilomètres au nord du Pô sur le rebord de la première terrasse (alta pianura), au-dessus de la plaine alluviale (bassa). Milan possède une situation très privilégiée au point de jonction entre le débouché de la route du Saint-Gothard et les routes vers Gênes et Venise.

2. Grâce à cette situation, Milan a connu une croissance facile à la Renaissance et a été un des points forts des échanges entre l'Italie du Nord, la Flandre et les ports hanséatiques. La ville s'est agrandie avec plusieurs enceintes successives de remparts et s'est dotée de riches monuments (rôle des Visconti et des Sforza). Cette croissance spatiale a d'abord été radioconcentrique.

3. Lors de la réalisation de l'unité italienne (1871), Milan possède une avance considérable. Déjà enrichie par le commerce, elle a bénéficié d'une série impressionnante de chances qui l'ont portée au premier rang en Italie : création d'un marché national, développement rapide de la production d'hydroélectricité dans le versant des Alpes très proche, arrivée de populations venant de la montagne alpine (qui constituait un adret privilégié aux vallées densément peuplées), renforcement du carrefour milanais par la mise en place d'un réseau ferré en étoile (tunnel ferroviaire du Saint-Gothard ouvert en 1882).

4. Milan connaît, à partir de 1871, une spectaculaire croissance industrielle (toutes les branches industrielles sont représentées). L'agglomération milanaise éclate littéralement et une quinzaine de villes satellites se développent, surtout au nord (Vareddo), à l'ouest (Busto Arzizio) et à l'est (Sesto San Giovanni).

5. Milan se développe d'autant plus facilement qu'en plus de tous ces avantages, elle n'a pas de concurrentes : Turin est affaiblie par la perte de son rang de capitale politique et Rome, toute nouvelle capitale de l'Italie unifiée, n'a pas encore le poids suffisant pour jouer un rôle. On peut noter aussi l'arrivée, à partir de 1890, de capitaux et de banques allemandes qui accélèrent encore le développement économique de Milan.

Milan offre donc l'exemple d'un développement linéaire au cours des siècles, sans accroc majeur, avec des temps forts constitués par les routes de commerce très animées à la Renaissance et la période de l'unité italienne qui a été décisive pour la puissance milanaise. La puissance bancaire de Milan et le rayonnement actuel de ses foires trouvent là leur origine.

B. Barcelone

L'agglomération compte 3 700 000 habitants. Son site est constitué par un vaste plan incliné entre le littoral et les hauteurs d'une chaîne littorale (Tibidabo : 572 m).

Barcelone (la ville a 1 700 000 habitants) a connu une croissance différente et beaucoup plus contrastée. Des périodes de grande prospérité (moyen âge, dix-neuvième siècle et début du vingtième) sont séparées par des périodes très difficiles au cours desquelles Barcelone s'est heurtée à Madrid et au pouvoir central (défaite des Carlistes, période franquiste).

1. Moyen Age. Les Catalans développent un important réseau de comptoirs commerciaux dans le bassin méditerranéen. Barcelone en est le centre et possède d'importants chantiers de construction navale (drassanes) et des maisons de commerce (casas navilieras). De cette époque date le quartier des marchands (autour de Santa Maria del Mar) dont les riches maisons (Calle Moncada) sont maintenant restaurées et transformées en musées ou en galeries d'art. Barcelone voit se développer ses fonctions de commandement.

2. 16^{me}-18^{me} siècles. La Catalogne perd ses "fueros" (libertés) et sa "Généralité" à la suite de la victoire des

Bourbons qui règnent à Madrid. Une puissante citadelle est construite pour surveiller Barcelone et cette période correspond pour la ville à une stagnation sur le plan économique. A la fin du dix-huitième siècle, Barcelone connaît une période de prospérité lorsque les édits de Carlos III donnent aux marchands barcelonais le droit de commercer avec les colonies espagnoles de l'Amérique Centrale, droit jusqu'alors réservé aux seuls ports de l'Atlantique (Cadix et Séville). Des manufactures de produits importés (sucre, tabac, coton, etc.) se développent alors près du port de Barcelone (actuel quartier de la Barcelonnetta et de Poble Nou). Mais il faut noter cependant que toute cette période de la "conjoncture atlantique", même lorsque les Catalans ne pouvaient pas commercer avec les Amériques, n'a pas correspondu à un appauvrissement de la population de Barcelone et de la Catalogne. En effet, Barcelone et de nombreux petits ports catalans ont fourni des flottes marchandes et des équipages dont les revenus profitaient ainsi à la Catalogne où ils se diffusaient assez largement dans toutes les couches de la population. Cette relative aisance de la population catalane a été un élément très important pour le développement de l'industrie au 19^e siècle (existence d'un marché régional). En fait, cette industrialisation commence déjà à la fin du 18^e siècle grâce à l'utilisation de la force des rivières (Rio Llobregat et Rio Ter) dans les vallées desquelles sont créées des "colonies" textiles.

3. 19^e siècle. C'est l'époque de la grande industrialisation barcelonaise. Avec le charbon importé massivement d'Angleterre pour alimenter les centrales thermiques, la grande industrie peut se développer. Le port de Barcelone est agrandi (construction de la digue de Rompeolas). Comme à Milan, la ville s'agrandit très vite (plan Cerdà à partir de 1854) et de très importantes cités ouvrières satellites apparaissent (Sabadell, Terrasa, L'Hospitalet, San Cugat-de-Vallès). L'industrie textile domine (coton surtout) et Barcelone devient le "Manchester catalan". Se développent aussi l'industrie mécanique (machines textiles, matériel ferroviaire), la chimie et l'industrie de luxe. En 1888 est organisée à Barcelone la première Exposition Universelle que l'Espagne ait jamais accueillie, ce qui montre bien que la capitale de la Catalogne tient la première place dans l'économie espagnole. En 1929, une seconde Exposition Internationale sera organisée à Barcelone (le Palais central de l'Exposition sur la colline de Monjuich abrite actuellement le Musée d'Art Catalan).

4. La période franquiste a été beaucoup moins favorable à la Catalogne. La Castille a été la grande bénéficiaire de cette période. Madrid a vu se développer en périphérie d'importantes zones industrielles (industries légères et de biens d'équipement) et la Province de Madrid compte maintenant 5 millions d'habitants, faisant jeu égal avec celle de Barcelone. Pendant les quarante années du régime franquiste, la puissance barcelonaise a souffert, notamment dans le domaine bancaire.

Barcelone a donc connu une croissance rapide et forte aussi, mais différente de celle de Milan. Il y a eu pour Barcelone des hauts et des bas selon les périodes, mais la résultante est quand même une agglomération de premier ordre par son poids démographique et sa capacité d'initiative maintenant retrouvée.

C. Lyon

Lyon et son agglomération constituent un ensemble nettement moins fort que les deux précédents. La Communauté urbaine de Lyon (Courly) compte seulement 1 200 000 habitants et la Région urbaine de Lyon (R.U.L.) atteint le million et demi. Surtout, nombre de services de niveau supérieur font défaut à Lyon et, de ce fait, on peut considérer que Lyon n'a pas encore, contrairement aux deux autres, atteint la masse critique pour être une véritable métropole régionale de taille européenne. Les conditions de son développement ont été très différentes puisque Lyon a subi pendant des siècles la puissance dominatrice de Paris (voir le livre de J.F. Gravier, *Paris et le désert français*).

Lyon a un site de confluence et de contact collines/plaine. Les problèmes posés par les difficultés du site sont nombreux (ville établie sur deux niveaux et une vingtaine de ponts). La situation de carrefour fait de Lyon un lieu de passage privilégié mais il s'agit surtout de transit (dans la direction méridienne en particulier).

1. A l'époque de la Renaissance, Lyon a connu une période de grande prospérité. Elle était alors ville-frontière entre le Royaume de France et l'Empire, cette frontière correspondant au Rhône (les bateliers du Rhône disent encore de nos jours "Reiaume" pour la rive droite du fleuve et "Emperi" pour la rive gauche). A cette époque, le commerce lyonnais était florissant et les foires de Lyon comptaient parmi les grandes foires d'Europe de l'époque, avec de nombreux échanges en direction du nord (Anvers) et du sud-est (Italie du Nord). De cette période brillante, Lyon conserve un beau quartier Renaissance (Vieux-Lyon) installé assez à l'étroit entre la colline de Fourvière et la Saône et dans lequel on peut voir les riches maisons des marchands lyonnais et italiens. L'industrie de la soie était alors très réputée à Lyon.

2. 17^e, 18^e et 19^e siècles : Lyon voit se développer de nombreuses industries nouvelles, en particulier la chimie (très liée au textile) et la construction mécanique. Quelques figes deviennent de première importance dans leur domaine (Rhône-Poulenc, Automobiles Berliet). La banlieue se développe en direction de l'est et Villeurbanne constitue l'essentiel de cette banlieue au 19^e siècle. Certaines usines, en particulier chimiques, s'implantent au Sud dans la vallée du Rhône, à l'écart de la ville mais très bien situées par rapport aux voies de communication (Saint-Fons). Mais la centralisation parisienne est très forte et, progressivement, tous les sièges sociaux des entreprises lyonnaises sont attirés à Paris où se trouvent concentrés tous les centres de décision. Le Crédit

Lyonnais lui-même finira par transférer son siège social à Paris.

3. Après la seconde guerre mondiale, l'agglomération lyonnaise se développera toujours en direction de l'est et du sud (les collines de l'ouest sont essentiellement résidentielles). De nouvelles industries apparaissent (raffinerie de Feyzin, pétrochimie) et le couloir de la chimie lyonnaise prend de l'ampleur après la construction du barrage hydro-électrique de Pierre-Bénite (en 1966) qui entraîne toute une réorganisation du sud de l'agglomération. De plus, d'importantes communes-dortoirs apparaissent aussi avec l'édification des grandes "Z.U.P." (zones à urbaniser en priorité) telles que Vaulx-en-Velin, Bron-Terrillon, Saint-Priest et Vénissieux (Les fameuses Minguettes). Mais, en fait, et contrairement à ce qui s'est passé à Milan et à Barcelone, la croissance industrielle a été faible et presque inexistante à partir de 1964. La quasi totalité de la croissance de l'agglomération lyonnaise a été provoquée par le développement du secteur des services. Les créations d'emplois tertiaires ont été et de loin les plus nombreuses, ce tertiaire étant d'ailleurs essentiellement de niveau bas ou moyen, les services de haut niveau se concentrant toujours à Paris.

Comparée aux agglomérations de Milan et de Barcelone, l'agglomération lyonnaise a donc connu un développement toujours contrarié par la puissance parisienne. Ceci explique qu'actuellement son poids démographique et sa capacité de commandement soient bien inférieurs à ceux des deux autres agglomérations.

II. LES PERSPECTIVES ACTUELLES

Si les trois agglomérations étudiées ont connu des conditions et des rythmes de croissance différents, elles ont de même des perspectives d'avenir différentes pour les prochaines années. Pour les deux premières, Milan et Barcelone, ces perspectives semblent bien assurées : la puissance de Milan ne cesse de se renforcer et Barcelone, avec la préparation des Jeux Olympiques de 1992, fait preuve d'un très grand dynamisme, d'autant plus que, depuis la fin du régime franquiste en 1975, la Catalogne a retrouvé son autonomie et sa Généralité. Pour Lyon, au contraire, les perspectives sont beaucoup plus aléatoires. En dépit de la décentralisation mise en place en France après le vote des lois Defferre en 1981-1982, beaucoup de problèmes restent en suspens dans les rapports des collectivités territoriales avec l'Etat, et l'agglomération ne maîtrise pas vraiment toutes les données de son avenir. En particulier, Lyon n'a pratiquement plus de banques importantes qui soient régionales, et, dans ce domaine, les effets de la centralisation se font encore fortement sentir.

A. Milan

Milan possède une agglomération de 4 millions d'habitants, mais elle commande en fait un espace beaucoup

plus peuplé. Selon les recherches d'Etienne Dalmaso, cet espace regrouperait environ 11 millions d'habitants, ce qui représente une des plus grandes concentrations démographiques de la C.E.E. après le bassin de Londres et la région parisienne. Dans de très nombreux domaines, Milan arrive en tête en Italie, même si Rome s'est beaucoup développée depuis 1870, surtout pendant la période de Mussolini. Rome abrite de nombreux organismes étatiques (E.N.I., I.R.I, E.N.E.L.) mais la puissance bancaire de Milan, le nombre des sièges sociaux de grandes firmes italiennes ou internationales, le rayonnement de ses foires à l'étranger n'ont pas d'équivalent en Italie.

1. Certains éléments qui ont fait la fortune de Milan vont sans doute encore se renforcer. C'est le cas en particulier de l'axe Bâle-Milan par le Saint-Gothard. La Suisse interdisant sur son territoire la circulation des camions de plus de 28 tonnes de P.T.A.C. (poids total autorisé en charge), les camions allant des régions rhénanes ou de Bavière en Italie du Nord doivent obligatoirement emprunter l'itinéraire du Brenner et ce col est maintenant complètement saturé. Il est donc envisagé — et les études sont déjà bien avancées — de creuser un second tunnel ferroviaire sous le Saint-Gothard. Ce tunnel renforcerait encore très sensiblement l'importance de l'axe Bâle-Milan, les camions lourds seraient en effet transportés sur des navettes ferroviaires sur le territoire helvétique et ce flux d'échanges serait encore un atout supplémentaire pour la région milanaise.

2. Milan voit donc son importance encore renforcée et son problème est désormais de maîtriser cette croissance. La circulation devient de plus en plus difficile dans l'agglomération dont nous avons vu le caractère éclaté. La pollution atmosphérique devient de plus en plus préoccupante et Milan a connu récemment à ce point de vue une situation critique.

3. Pour tenter de réduire la concentration des activités industrielles dans la région milanaise et pour atténuer le déséquilibre bien connu entre le nord et le sud de l'Italie, de nombreuses firmes vont s'implanter dans le Mezzogiorno où elles bénéficient d'aides de l'Etat. Mais tous les services de niveau supérieur, tous les centres de commande restent dans l'agglomération milanaise qui voit ainsi son développement se poursuivre et s'affiner. Autrement dit, le caractère de métropole de commandement se renforce et Milan peut ainsi s'élever encore dans la hiérarchie urbaine aussi bien au niveau national qu'au niveau européen.

B. Barcelone

Ayant retrouvé son autonomie, et la Généralité de Catalogne ayant été restaurée, Barcelone s'affirme à nouveau comme une métropole dynamique et entreprenante, et elle entend bien profiter au maximum de la préparation et du déroulement des Jeux Olympiques de 1992 pour développer ses infrastructures et imposer son image de grande métropole. Parmi les aménagements en cours, le plus im-

pressionnant est la démolition complète (à l'exception de quelques cheminées d'usines conservées comme souvenir de l'ancien quartier) de tout le périmètre urbain correspondant à l'ancien port industriel de Poble Nou. Ce vaste secteur comprenant de très nombreuses usines souvent désaffectées et des entrepôts, formant un tissu urbain très dégradé, va donc disparaître et laisser la place au quartier olympique qui abritera les délégations des pays participant aux Jeux. Mais tout est prévu en fonction de la période d'après les Jeux. Le village olympique sera, en effet, l'amorce de la construction d'un nouveau et important quartier d'affaires. Situé à proximité du centre-ville traditionnel, ce nouveau quartier d'affaires sera un atout supplémentaire pour la croissance de la métropole barcelonaise. A l'occasion des Jeux, de très nombreux chantiers ont été ouverts dans toute la ville (voies de circulation, système de régulation du trafic urbain, restauration des principaux monuments). Un point important doit être également souligné : la préparation des Jeux est l'occasion de construire de nombreux hôtels de standing élevé, ce qui pour une métropole est un équipement parmi les plus utiles (organisation de Congrès internationaux, foires internationales attractives, etc.). Barcelone actuellement fait également de grands efforts pour développer ses liaisons aériennes internationales et un agrandissement de l'aéroport est à l'étude (l'aéroport est installé dans le delta du Llobregat au sud de la ville). Cet "envoi" de Barcelone n'est pas toujours bien vu du gouvernement central et Madrid s'oppose quelquefois aux demandes des Barcelonais. Cela a été le cas en particulier pour l'arrivée du T.G.V. en Catalogne. Le réseau ferré espagnol a un écartement plus large d'environ 20 centimètres que le réseau français. Pour que les rames du T.G.V. puissent atteindre Barcelone, il faut donc ajouter un troisième rail du côté espagnol ... et la décision dépend de Madrid puisque le réseau espagnol est un réseau national (RENFE) et ne relève donc pas des services de la Généralité.

Un autre indicateur de la montée en puissance actuelle de Barcelone et de la Catalogne est la part prépondérante prise par cette partie de l'Espagne dans l'attraction des capitaux étrangers (en particulier américains et japonais). La très grande majorité de ces investissements étrangers se font en Catalogne et cela va encore renforcer la position de Barcelone. On peut noter d'ailleurs qu'au niveau régional, cela va renforcer aussi le déséquilibre déjà très fort de l'espace catalan.

Il faut rappeler enfin que l'entrée de l'Espagne dans la C.E.E. en 1986 constitue aussi une chance supplémentaire pour Barcelone. Certes, l'économie espagnole connaît actuellement un fort taux de chômage, de l'ordre de 18 %. Mais les avantages offerts aux investisseurs étrangers en particulier (salaires et charges sociales moins élevées, T.V.A. plus faible, réserves de main-d'oeuvre importantes) et la volonté des Espagnols de profiter au maximum de la C.E.E. pour développer leur économie et

"rattraper" leur retard, tous ces éléments sont autant de facteurs de croissance pour l'Espagne en général et pour la Catalogne en particulier. Il faut bien souligner en effet que, dans la péninsule ibérique, la Catalogne occupe une position géographique très privilégiée : elle est située en continuité du littoral méditerranéen italien et français et sur la voie de passage très animée qui conduit les touristes vers les grandes stations balnéaires du littoral sud et qui assure aussi les échanges avec les pays du Maghreb. La position de Madrid au centre de la péninsule apparaît beaucoup plus isolée.

Tout un ensemble de facteurs favorables joue actuellement en faveur de la Catalogne et de l'Espagne récemment entrée dans la C.E.E. et attire fortement les investisseurs étrangers, exactement comme certaines régions du Benelux les ont attirés pendant les années 1960. Dans une telle conjoncture, les perspectives actuelles pour Barcelone apparaissent donc très bonnes.

C. Lyon

Les perspectives sont nettement moins bien dessinées pour l'agglomération lyonnaise. Malgré des développements récents non négligeables (siège d'Interpol transféré à Lyon, décentralisation des sections scientifiques de l'École Normale Supérieure, technopole de Gerland — en liaison avec les Laboratoires de l'E.N.S. et les centres de recherche existants, notamment du groupe Mérieux —, projet de Cité Internationale à l'emplacement de l'ancien Palais de la Foire — quai Achille Lignon construction du nouveau Palais de la Foire à Chassieu dans l'Est lyonnais, transformation en un vaste espace d'exposition et d'activités culturelles de la grande halle Tony Garnier — anciens abattoirs abandonnés à la suite du transfert de cette activité à Corbas), l'avenir de Lyon comme véritable métropole européenne est beaucoup moins assuré que celui de Milan ou de Barcelone. Un certain nombre d'éléments apparaissent, en effet, comme des handicaps pas toujours faciles à surmonter.

1. Pour l'agglomération lyonnaise, la masse critique n'est pas atteinte au point de vue démographique. Aux 4 millions de l'agglomération milanaise et aux 3,7 millions de l'agglomération de Barcelone, la Communauté urbaine de Lyon (Courly) ne peut opposer qu'un nombre d'habitants de 1,2 million. Si on considère la très grande région urbaine lyonnaise (R.U.L.), qui n'a pas encore de structure administrative réelle, on atteint 1,5 million. Sans doute, le rayonnement et le pouvoir de commandement d'une ville ne sont pas forcément liés à son seul poids démographique, et l'exemple de certaines villes suisses (comme Bâle ou Zurich) peut être évoqué. Mais ces villes qui ont des agglomérations bien inférieures au million d'habitants possèdent des services et des organisations de niveau international ayant un grand rayonnement, ce qui n'est pas le cas pour Lyon, sauf pour quelques exemples très particuliers et très récents.

2. Le carrefour lyonnais, pourtant si évident sur la carte

en raison du relief (notamment l'axe nord-sud avec les vallées de la Saône et du Rhône), risque de voir certains flux lui échapper, comme lui échappent déjà les trafics Paris-Rome via Mâcon et Bourg-en-Bresse et les trafics ferroviaires également entre Genève et Barcelone (Talgo via Valence et Grenoble). Avec le fort accroissement du flux nord-sud, matérialisé par un trafic de poids lourds en forte hausse entre l'Espagne et l'Europe du nord-ouest, il est pratiquement certain qu'une nouvelle liaison autoroutière va être aménagée à travers le Massif Central, c'est-à-dire à l'ouest de la vallée du Rhône. Cet itinéraire existe déjà entre Pans et Clermont-Ferrand, et l'autoroute va être prolongée vers le sud pour rejoindre la Languedocienne aux environs de Béziers. Le projet de doublement de l'autoroute A7 dans la vallée du Rhône, longtemps envisagé et bien sûr favorable à la région lyonnaise, sera sans doute abandonné car la vallée du Rhône est maintenant trop encombrée (on y achève en ce moment la mise à 3 bandes dans chaque sens de l'autoroute existante). De la même façon, le projet évoqué précédemment de construire un second tunnel ferroviaire sous le Saint-Gothard favorisera encore l'axe Bâle-Milan au détriment de l'axe rhodanien et donc de la région lyonnaise.

3. En plus de ces perspectives défavorables, il faut encore tenir compte du fait que Lyon, contrairement à Milan et Barcelone, doit compter avec des rivales très puissantes. Il y a d'abord la concurrence de Genève, qui risque de devenir encore plus forte avec l'achèvement tout récent de l'autoroute Lyon-Genève. On voit ainsi que la modernisation du carrefour lyonnais, carrefour autoroutier dans ce cas précis, ne joue pas forcément et automatiquement en faveur des intérêts économiques lyonnais. La concurrence genevoise sera sans doute particulièrement ressentie au niveau aérien, notamment pour le fret (Satolas a été longtemps gêné par le monopole de fait des compagnies françaises Air France et U.T.A.). Genève pourrait être aussi une concurrente pour la fixation des sièges des grandes firmes internationales, l'activité internationale de l'aéroport de Genève-Cointrin étant dans ce domaine un élément déterminant.

4. Mais la concurrence la plus sévère pour Lyon est celle de Paris, malgré les lois de décentralisation votées au début des années 1980. Un autre élément a, en effet, joué en sens contraire, et il devient de plus en plus visible que son incidence est déterminante. Il s'agit de l'ouverture en septembre 1981 de la liaison Paris-Lyon par Train à Grande Vitesse (T.G.V.). Le fait que 2 heures seulement de trajet séparent le centre de Paris du centre de Lyon constitue un changement de très grande importance pour la vie des affaires et des entreprises. Lyon devient ainsi une sorte de grande banlieue de Paris, avec tous les aspects négatifs pour Lyon que cette situation comporte. Les services de haut niveau pour les entreprises situées à Paris peuvent être désormais utilisés très facilement par les Lyonnais; et cela dissuade les sociétés de service de s'implanter à Lyon car le choix offert et

les possibilités existantes sont bien supérieures à Paris. Cela représente un réel handicap pour le développement de tels services à Lyon (audit international, agence de publicité, etc.). L'économiste lyonnais Alain Bonnafous avait d'ailleurs pressenti une telle évolution dans un article publié dans la *Revue de Géographie de Lyon* et intitulé : "Rhône-Alpes, capitale Paris?". Ce point de vue semble bien être confirmé par les faits et les enquêtes qui ont été faites régulièrement auprès des utilisateurs du T.G.V. On voit même maintenant des sociétés parisiennes venir acheter ou louer, beaucoup moins cher qu'à Paris, des m² de bureaux dans le quartier lyonnais de la Part-Dieu entourant la nouvelle gare où arrivent les rames du T.G.V. Dans ces bureaux sont installés des services ou des activités dont la présence à Paris n'est pas indispensable (archives, secrétariat "ordinaire", service de reprographie, bureaux de dessin, etc.). En cas de besoin, un "spécialiste" de Paris peut venir dans les deux heures. Les retombées économiques pour Lyon du T.G.V. ne sont donc pas simples et elles sont loin d'être toujours positives. Dans le domaine culturel, la même évolution semble se dessiner aussi. Musées et spectacles parisiens ou expositions de haut niveau attirent de plus en plus de Lyonnais pendant le week-end. Cette trop grande proximité de Paris (en espace-temps) est certainement le problème le plus délicat pour la promotion de Lyon au rang des véritables métropoles régionales européennes. Lyon espère cependant tirer profit d'un réseau TGV européen dont elle serait un carrefour majeur (liaisons vers l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne).

5. Un autre point faible de l'agglomération lyonnaise est constitué par l'activité bancaire. Dans ce domaine, les possibilités de Lyon sont incomparablement plus limitées que celles de Milan ou de Barcelone. Il n'existe pratiquement plus de banques lyonnaises, une des dernières (la banque Morin-Pons) ayant été rachetée par une banque allemande. L'appareil bancaire lyonnais est maintenant constitué par des bureaux de grandes banques nationales privées ou nationalisées, et par des agences de banques européennes ou américaines. Les directeurs des agences lyonnaises de ces banques ne peuvent pas s'engager au-delà d'un certain niveau et, pour les engagements supérieurs, ils doivent en référer aux sièges centraux, c'est-à-dire à Paris au moins pour les banques françaises. Lyon apparaît de plus en plus, dans ce domaine comme dans d'autres, comme une ville-relais bien plus que comme une véritable métropole. Tous ces mécanismes de décision dans le secteur bancaire ont été bien analysés par le géographe Jacques Bonnet dans sa thèse sur "Lyon, place financière". Il y a là aussi un handicap très sérieux pour l'agglomération lyonnaise, même si, pour la Bourse, la création du second marché a apporté une amélioration.

6. Autre problème important pour la région lyonnaise : l'achèvement toujours retardé de la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit. Ce problème est à l'étude depuis plu-

sieurs dizaines d'années. Le Rhône et la Saône (au moins jusqu'à Chalon-sur-Saône et avec l'obstacle du pont de Mâcon) sont maintenant accessibles au grand gabarit, mais le franchissement du seuil séparant le bassin rhodanien du bassin rhénan est sans cesse retardé, et la seule raison n'est peut-être pas le coût de l'opération (15 milliards de francs) mais d'autres considérations touchant à l'aménagement du territoire et au dynamisme tout relatif du port de Marseille qui n'est peut-être pas actuellement en état de supporter la concurrence de ports comme Rotterdam, Anvers, voire Hambourg. Il ne faut pas oublier non plus que la liaison Rhin-Rhône n'intéresse pas la région parisienne. H s'agit à l'évidence d'un problème complexe et, de toutes façons, la rentabilité de cet aménagement et l'importance de ses retombées économiques sur l'agglomération lyonnaise (dont les industries sont en général peu tournées vers la voie d'eau) ne peuvent être démontrées. Les partisans les plus résolus de ce projet font valoir le fait que la construction de cette liaison à grand gabarit créera des conditions nouvelles pour le développement économique dans la vallée du Rhône et soulignent aussi l'importance démographique des pays du Maghreb qui pourraient constituer à terme des marchés intéressants.

7. Un dernier point doit encore être évoqué, qui constitue aussi une faiblesse pour l'agglomération lyonnaise. Alors que, dans leur espace régional respectif, Milan et Barcelone peuvent s'imposer facilement, compte tenu de leur taille et du niveau de leurs services, il n'en va pas de même pour Lyon. Dans sa propre région Rhône-Alpes, Lyon doit, en effet, affronter la concurrence de Grenoble et même dans certains cas de Saint-Etienne. La métropole rhonalpine est officiellement tripolaire, et cela ne va pas sans créer de sérieuses tensions internes. Un rapport est actuellement en cours, au Comité Economique et Social de la Région, pour tenter de limiter les surenchères entre villes de Rhône-Alpes en proposant des solutions de collaboration interurbaine, mais les difficultés pour parvenir à une certaine harmonisation ne manquent pas !

8. Il est intéressant de souligner cependant que, si Lyon éprouve des difficultés réelles avec les villes rhonalpines qui sont autant de concurrentes, elle parvient néanmoins assez facilement à devenir une capitale régionale (ou une ville-relais?) pour toute la France du sud-est et une partie même du centre-est. L'influence de Lyon dans certaines activités dépasse largement les limites de la région Rhône-Alpes, ce qui pose d'ailleurs beaucoup de questions au sujet du découpage régional de la France. En effet, une région bien cadrée devrait correspondre en gros à la zone d'influence de la ville-centre. Mais la réalité est autrement complexe car il existe presque autant de zones d'influence que d'activités dans une ville! Il n'existe pas, en réalité, "un" espace unique mais toute une série d'espaces "à géométrie variable" qui se superposent les uns sur les autres, parfois sans contact entre eux, si ce n'est un mélange des flux de circulation (que l'on s'efforce

souvent de séparer). Lyon devient de plus en plus le centre principal du fameux "Grand Delta" que les aménageurs avaient imaginé comme une sorte d'enveloppe de l'axe rhodanien. Dans ce projet, les rapports entre Lyon et Marseille n'étaient pas faciles à concevoir! Mais les conditions ont changé en raison de l'évolution très négative de Marseille. La grande cité phocéenne n'est plus ce qu'elle a été au temps de l'empire colonial français. La région n'a pas réussi jusqu'à présent à trouver un second souffle et le grand projet de Fos est bien loin d'avoir répondu aux espoirs qu'il avait fait naître. Marseille traverse en ce moment une période très difficile car elle se trouve maintenant un peu en porte-à-faux, la Méditerranée étant une mer beaucoup moins animée que la mer du Nord, et le port de Marseille n'ayant plus la compétitivité indispensable pour lutter contre ses concurrents, en particulier les ports du Benelux qui attirent de plus en plus le trafic rhodalpin, entraînant ce que certains appellent des "détournements" de trafic.

Lyon tire profit de cet affaiblissement de Marseille. De nombreux services de nature très diverse ont déjà quitté Marseille pour être transférés à Lyon (par exemple, la direction des Services vétérinaires a été regroupée à Lyon pour tout le Sud-Est, l'armée a récemment réorganisé ses régions de défense et la région commandée par Lyon s'étend également sur tout le Sud-Est). Autre exemple dans un domaine tout différent : le Canada a transféré son Consulat général de Marseille à Lyon. Même des administrations françaises ont regroupé leurs services sur la "métropole" lyonnaise. Ainsi, E.D.F. traite à Lyon dans son centre informatique (SITI) toutes les factures de ses consommateurs du Sud-Est. On peut observer le même phénomène en sens inverse : l'Union des Assurances de Paris (U.A.P.) a installé à la Part-Dieu à Lyon une importante antenne qui traite les dossiers de tous les clients du Sud-Est. Les firmes privées adoptent la même politique : leurs bureaux lyonnais rayonnent sur un espace beaucoup plus large que l'espace rhodalpin. Ainsi, des firmes comme Burroughs ou Rank Xerox ont ouvert à Lyon des bureaux qui sont au service de 20 ou 25 départements du sud-est ou du centre-est.

Ainsi, malgré sa bonne position géographique sur l'axe nord-sud, Lyon fait de plus en plus figure de ville-relais et non de véritable métropole régionale européenne comme le sont Milan et Barcelone. Toutes les études et les enquêtes faites récemment montrent bien ce décalage dans des domaines comme le nombre et la fréquence des foires ou salons internationaux, le nombre d'hôtels d'affaires existants ou en construction, les équipements pour les Congrès internationaux (taille des salles disponibles, service d'interprétariat de haut niveau), les services aux entreprises, en particulier pour les problèmes liés aux exportations ou audit international. Un simple exemple

montre le chemin que doit encore parcourir Lyon pour se mettre au niveau des grandes métropoles rivales. Le secteur le plus international et le plus performant à Lyon relève de la santé et de la recherche médicale ou pharmaceutique. On pourrait donc penser qu'un grand nombre de congrès dans ces domaines se tiennent à Lyon. Il n'en est malheureusement rien car les organisateurs ne trouvent pas sur place les infrastructures et les équipements de haut niveau nécessaires.

En conclusion, les trois villes étudiées sont donc différentes sur bien des points. Leurs sites et leurs situations ne se ressemblent pas du tout et l'histoire de leur croissance s'est faite — et se poursuit — dans des conditions bien différentes. La métropole européenne la plus puissante et la plus achevée est sans conteste Milan dont nous avons vu qu'elle a eu toutes les chances dans son espace national. Son avenir est bien assuré et elle doit seulement maîtriser ses problèmes qui deviennent dans certains cas très graves (circulation et pollution). Barcelone a eu une croissance moins facile et plus mouvementée. Elle a dû compter, à plusieurs reprises dans son histoire, avec Madrid et le pouvoir central qui n'a pas toujours été favorable aux libertés catalanes (suppression de la Généralité). Mais la puissante poussée d'industrialisation du 19^e siècle devait être décisive car elle a permis à Barcelone d'atteindre une masse telle que sa vocation métropolitaine ne peut plus être remise en cause. La fin du régime franquiste et le rétablissement de la Généralité ont redonné toute sa vigueur à Barcelone et son dynamisme retrouvé a pu s'investir aussitôt dans la préparation des Jeux Olympiques de 1992 qui vont être pour Barcelone une occasion idéale de reprendre sa place au tout premier rang des grandes métropoles européennes.

La situation de Lyon est bien différente. Agglomération beaucoup moins importante au point de vue démographique, elle est aussi la moins bien dotée en ce qui concerne les équipements métropolitains. Sa croissance s'est faite dans le contexte très particulier de la centralisation parisienne et les séquelles de ce "développement contrarié" sont encore sensibles à l'heure actuelle. Lyon doit donc faire des efforts considérables pour se hisser au niveau des deux autres agglomérations, ce qui suppose des investissements importants, des capacités d'initiative et d'action, la création d'un cadre susceptible d'attirer les investisseurs étrangers. Or, pour mener à bien de telles réalisations, Lyon ne dispose pas toujours des moyens nécessaires.

Milan et Barcelone sont d'authentiques métropoles régionales européennes et leur avenir paraît bien assuré. Lyon doit encore atteindre les dimensions et les qualités d'une véritable métropole, et elle doit le faire dans des conditions difficiles. La mise en place des hiérarchies urbaines est sans cesse en devenir.

Pour les illustrations, voir les ouvrages suivants.

Pour Milan :

DALMASSO Etienne, 1971, *Milan, capitale économique de l'Italie*. Thèse de doctorat, Ophrys, Gap, 583 p.

Pour Barcelone :

HUETZ DE LEMPS Alain, 1976, *L'Espagne*, Coll. Géographie des Etats, Masson, Paris, 294 p.

FERRAS Robert, 1977, *Barcelone, croissance d'une métropole*. Anthropos, Paris.

Pour Lyon :

BONNET Jacques, 1986, *Lyon et son agglomération*, Coll. Les grandes agglomérations, Notes et Etudes documentaires, La Documentation française, 2e édition, Paris, 144 p.

Adresse de l'auteur : P. MINGRET
Professeur, Institut de Géographie,
Université de Lyon III,
Rue Pasteur, 75,
F – 69224 LYON CEDEX 01 (France)