

Université de Genève

Faculté des Sciences économiques et sociales, Département de Géographie

Université Lyon 2

Ecole doctorale 483 Sciences sociales - Faculté de Géographie, Histoire, Histoire de l'Art, et Tourisme - UMR 5600

Environnement Ville Société

Genève et Prague :
quelles stratégies pour quelle métropolisation ?

Compétitivité et gouvernance
de deux métropoles intermédiaires en construction

Jean-Baptiste DELAUGERRE

Thèse pour l'obtention du

Doctorat ès Sciences économiques et sociales, mention Géographie

Sous la direction de Lydia Coudroy de Lille et Bertrand Lévy

Jury

Frédéric Giraut, Professeur ordinaire, Université de Genève

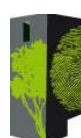
Bertrand Lévy, Maître d'enseignement et de recherche, Université de Genève

Patrick Rérat, Chargé d'enseignement et de recherche, Université de Neuchâtel

Lydia Coudroy de Lille, Professeur des Universités, Université Lyon 2

Christian Montès, Professeur des Universités, Université Lyon 2

Petros Petsimeris, Professeur des Universités, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne



EVS
Environnement
Ville Société
UMR 5600
**UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2**
UNIVERSITÉ DE LYON



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

A ma famille

Remerciements

Cette thèse a été l'occasion de nombreuses et belles rencontres. Il est donc normal d'ouvrir ces pages par des remerciements dans la mesure où ce travail doit beaucoup à toutes les personnes sous-mentionnées.

Je dois tout d'abord remercier les différentes institutions scientifiques qui m'ont accueilli et soutenu dans mes recherches : l'Université Lyon 2 et l'Université de Genève, où je suis inscrit en cotutelle, l'Ecole Normale Supérieure, l'Université de Haute-Alsace, l'Université du Luxembourg (merci à toi Isabelle!), et l'Université du Québec à Montréal (UQAM) qui m'ont donné l'opportunité de présenter mes travaux et de nourrir des échanges fructueux avec d'autres chercheurs. Le laboratoire BioGéophile et le département de Géographie de l'UniGe ont été des lieux où j'ai pris beaucoup de plaisir à échanger avec les membres des différentes équipes de recherche : il faudrait ajouter beaucoup trop de pages pour vous citer, mais merci à vous tous et en particulier au groupe de M1-M2 ! La vue exceptionnelle à 180° depuis mon bureau du sixième étage d'UniMail sur l'ONU, la vieille ville et le jet d'eau notamment, aura été une illustration quotidienne de mes thématiques métropolitaines. La formation doctorale dispensée dans le cadre des séminaires de la CUSO (Conférence universitaire de Suisse occidentale) m'a fait découvrir de nouvelles thématiques et enrichi ma culture géographique et scientifique en général ; la possibilité de rencontrer les autres doctorants et professeurs de Géographie de Suisse romande a été riche en enseignements et en amitiés. Les séminaires résidentiels ont été en outre l'occasion de belles rencontres et de bons moments... Enfin, je dois tout particulièrement remercier le Fonds National Suisse de la recherche scientifique (FNS) qui a soutenu financièrement le projet que j'ai porté avec Bertrand et Maria sur l'image et l'expérience des métropoles. La possibilité qui m'a été donnée de passer du temps à Prague pour mener mon travail de terrain et rencontrer différents acteurs m'a permis d'acquérir une très bonne connaissance de la métropole et de la République tchèque également, à tel point que la ville m'est devenue très familière, comme une deuxième « maison » où je me réjouis de retrouver mes amis à chaque fois que j'y retourne.

Une longue liste s'ouvre désormais tant sont nombreuses les personnes qui m'ont accompagné pendant ce doctorat. Merci à mes directeurs, Lydia Coudroy de Lille et Bertrand Lévy pour leur encadrement. Merci aussi à tous mes amis de l'ENS. Je remercie particulièrement toutes les personnes à Genève et à Prague qui ont

favorablement répondu à mes demandes d'entretien : cette thèse est aussi le résultat de nos rencontres. A Genève, à Lyon, à Paris ou à Dubaï, ma famille a été un soutien très fort pour moi. Le « 44 » est désormais devenu la polarité familiale en Suisse où les flux de cousins convergent régulièrement, ce qui nous rapproche tous toujours plus. Un très grand merci Olivier pour cette « centralité » et pour tous les beaux moments qu'elle a permis! Isabelle, Eugénie, Annick, Marco, Angélique et Maximilien, nous y sommes tellement bien ! Le sport a été une activité qui a compté pour moi pendant ces quatre ans en me fixant d'autres défis et en me faisant rencontrer des amis formidables : merci au Stade Genève et au CAG ! Merci Kevin et Chantal pour vos entraînements qui m'ont permis de prendre beaucoup de plaisir lors des compétitions. Les séances au Bout-du-monde avec le groupe continuent d'être des moments forts où la motivation, la concentration et l'amitié se conjuguent bien. Un merci tout particulier à Guillaume, et à Martina qui m'a si chaleureusement accueilli sur le stade du Slavia à Prague. Enfin, merci à tous mes proches qui m'ont soutenu pendant la rédaction à Genève !

Le problème insoluble que l'on rencontre avec les remerciements est que l'on voudrait citer nommément tous ceux qui nous ont été chers pendant ce doctorat. Cela représente plusieurs centaines de personnes et je remercie dès lors ici d'une manière générale tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette thèse.

Sommaire

Remerciements _____	3
Sommaire _____	5
Introduction _____	7
PREMIERE PARTIE _____	25
MONDIALISATION, METROPOLES, METROPOLISATION _____	25
DEUXIEME PARTIE _____	87
MISE EN CONTEXTE DE LA METROPOLISATION EN EUROPE _____	87
TROISIEME PARTIE _____	183
DEUX METROPOLES INTERMEDIAIRES AU DEFI DE LEUR DEVELOPPEMENT _____	183
Conclusion _____	355
Bibliographie _____	367
Annexes _____	387
Table des illustrations _____	409
Index _____	415
Table des matières _____	419
Résumé/Summary _____	425

Introduction

Les métropoles face à l'impératif de compétitivité

« L'Union s'est aujourd'hui fixé un nouvel objectif stratégique pour la décennie à venir : devenir l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde, capable d'une croissance économique durable accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi et d'une plus grande cohésion sociale¹. [...] Cette stratégie doit permettre à l'Union de rétablir les conditions propices au plein emploi et de renforcer la cohésion régionale en son sein » (Présidence du Conseil Européen de Lisbonne, 2000).

Le Conseil européen de Lisbonne de mars 2000 a introduit pour les Etats membres un nouvel impératif : celui de la compétitivité des territoires. Lié à la croissance économique, au développement, ce concept apparaît, d'après la citation, d'emblée positif pour les pays européens, qui verront leur solidarité renforcée, et pour leurs populations qui vivront dans la prospérité. C'est un objectif porteur d'espoirs et de performances que l'on invoque désormais constamment dans les politiques publiques. Parmi les objectifs de la politique de cohésion économique et sociale de l'Union européenne pour 2007-2013 figure d'ailleurs l'objectif « compétitivité régionale et emploi » qui doit permettre aux régions de renforcer leur attractivité et de soutenir leur développement économique. Le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) finance les projets de recherche et d'innovation, tandis que le FSE (Fonds Social Européen) soutient les programmes visant à augmenter les emplois et à réinsérer professionnellement les personnes en difficulté. Cela soulève de multiples questions : qu'est-ce que la compétitivité et comment ce concept est-il apparu ? Dans quelle mesure ce concept, à l'origine économique, peut-il *s'appliquer* à

¹ *Conclusions de la Présidence du Conseil européen de Lisbonne*, 23 et 24 mars 2000, I-5, 6. (http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_fr.htm#5, consulté le 20 juin 2013).

des territoires ? Comment ces territoires réagissent face à cet impératif de compétitivité qui s'impose à eux « par le haut » ? Le glissement de ce vocable entrepreneurial vers les territoires met en évidence l'effet de la mondialisation :

« La compétitivité, une notion généralement associée au monde de l'entreprise est à présent utilisée pour identifier la compétence du territoire national à l'heure de la mondialisation économique » (Azuelos, 2006 : 72).

La compétitivité prend effectivement place dans un contexte où les politiques publiques et la littérature scientifique évoluent dans un environnement économique dominé par la mondialisation dont l'expression spatiale généralement associée est la métropolisation (Veltz, 2005). La mondialisation et la mise en relation des différentes parties du monde (Dollfus, 1997) ont en effet suscité une certaine concurrence entre les territoires au bénéfice de ceux qui sont les mieux positionnés dans ce processus, les métropoles. Les mécanismes de la mondialisation économique concourent à faire de ces territoires les lieux les plus attractifs pour les entreprises en raison des économies d'échelles qui leur sont associées (Le Goix, 2005 ; Veltz, 2012). Plusieurs définitions existent de la métropolisation qui est une nouvelle forme d'urbanisation (Lacour, 1999) : on peut retenir qu'il s'agit d'un processus de concentration d'activités politiques, économiques ou encore culturelles qui permet à la ville concernée de s'ériger comme un centre décisionnel dont l'influence, le rayonnement s'étendent à différentes échelles en fonction du poids de ces activités.

Les chercheurs et les décideurs analysent le positionnement des métropoles dans la mondialisation à l'aune du concept de compétitivité dont l'influence n'a cessé de s'étendre depuis les années 1980. Il s'agit au départ d'un terme propre au monde de l'entreprise qui suggère sa capacité à améliorer sa productivité, à innover et à gagner des parts de marché. Le terme va être popularisé par les travaux de l'économiste américain Michael Porter qui établit un lien entre la réussite de l'entreprise et le pays dans lequel se développent ses activités (Porter, 1993). Sous son influence, la « compétitivité » va connaître un âge d'or au cours duquel vont notamment être établis par des organismes de référence de nombreux classements des territoires en fonction de cet objectif : le World Economic Forum publie le *Global Competitiveness Report* (WEF, 2013), tandis que l'International Institute for Management Development (IMD) présente aussi annuellement son *Livre de la compétitivité mondiale*. Elle est aussi intégrée aux politiques publiques, « la compétitivité territoriale [étant]

l'accompagnement politique de changements induits par la mondialisation » (Ardinat, 2011 : 86).

Ce terme a fait l'objet de critiques dont nous avons bien conscience : pour certains, il est teinté d'idéologie néolibérale (Bristow, 2010), reflétant la soumission des Etats à des organismes supranationaux comme l'Union européenne ou l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui introduisent une concurrence forcée entre les territoires, à travers des dispositifs de dérégulation, d'ouverture des frontières et de liberté des échanges. Ce serait aussi un concept de communication occidental popularisé pour stimuler un certain nationalisme économique à un moment où la concurrence des pays émergents, et de l'Asie en particulier, se développe. Ce concept fait aussi partie des termes « accrocheurs » qu'affectionnent particulièrement les journalistes (Cellini et Soci, 2002). Alors que les difficultés économiques qui touchent le continent européen semblent sanctionner l'échec de cet objectif défini en 2000, la compétitivité serait ainsi un « cache-misère de l'impuissance étatique » (Ardinat, 2011 : 402). D'autres remettent en cause la validité même du concept dont la base théorique est faible (Martin, 2006) en arguant qu'un territoire ne fonctionne pas comme une entreprise, et qu'il ne disparaît pas comme cela peut être le cas pour l'entreprise qui n'est plus compétitive sur son marché (Krugman, 1994).

La compétitivité est certes un concept protéiforme, dont les multiples dimensions seront précisées dans la première partie. Mais précisons d'emblée au lecteur que l'objet de cette thèse n'est pas de défendre un « concept capitaliste », ni d'alimenter le débat entre les tenants libéraux ou alter mondialistes. La « compétitivité » est convoquée comme un guide d'analyse des dispositifs mis en place par les autorités des territoires étudiés pour s'insérer dans la mondialisation, renforcer leurs économies et améliorer le bien-être de leurs populations. Alors que les discours sur la compétitivité émanent souvent des grands organismes supra ou internationaux (UE ou WEF, par exemple), on sait peu de choses sur la manière dont les acteurs de terrain s'en emparent au niveau des métropoles. Or il est important de se pencher sur cette question, à cette échelle, puisque ce sont eux qui sont censés incarner cet impératif. En effet, le concept a souvent été étudié à l'échelle macro (Etat) et à l'échelle micro (entreprise), mais plus rarement à l'échelon meso, ce qui sera notre ambition.

Les métropoles, territoires emblématiques de la compétitivité ?

Analyser la compétitivité des territoires métropolitains peut consister à distinguer les raisons qui expliquent que certaines entreprises s’y installent et y prospèrent, que des externalités positives se développent – et d’étudier lesquelles – et de voir quels en sont les effets pour la population. Cela permet de mettre en évidence un « avantage compétitif régional » (Martin, 2004 : 993) et de souligner tous les facteurs qui le soutiennent en concourant à l’attractivité du territoire, tels que la spécialisation économique avec la formation de clusters performants, la qualification de la main-d’œuvre, la densité de services, la fiscalité avantageuse, la qualité des infrastructures (de communication, de santé, éducatives), ou encore les aménités naturelles qui offrent un cadre de vie agréable à la population (Kitson, 2004). La compétitivité d’un territoire est liée à sa capacité à procurer des économies d’agglomération : ces derniers facteurs sont en effet particulièrement attractifs pour les entreprises qui trouvent dans les métropoles les services, les infrastructures, les qualifications dont elles ont besoin pour poursuivre leurs activités.

La littérature scientifique insiste également sur le rôle de l’internationalisation des villes, c’est-à-dire leur rôle de nœuds dans la mondialisation, de pôles émetteurs et récepteurs de flux divers (hommes, capitaux, informations) (Taylor, 2007). L’idée sous-jacente est que celles qui en sont capables sont identifiées comme des métropoles, des lieux de croissance où se concentrent les activités économiques d’un pays leur permettant de se positionner dans les échanges mondiaux. La compétitivité des métropoles dépend donc aussi de leur connectivité, de leur capacité à peser dans le réseau mondial (Carroué, 2007). Les firmes multinationales qui y ont leurs sièges sociaux, le développement d’infrastructures de transport, en particulier les aéroports internationaux (Mérenne, 2008), contribuent à l’internationalisation des métropoles en renforçant leur pouvoir de commandement et en améliorant leur accessibilité. Les stratégies de compétitivité menées par les autorités visent à appuyer cette dynamique d’internationalisation de leur territoire.

Cette caractéristique intrinsèque des métropoles a été abondamment développée et précisée dans la littérature consacrée aux échelons supérieurs (Veltz, 2005), de la « ville mondiale » (Hall, 1965 ; Friedmann, 1995 ; Taylor, 2004) à la « ville globale » (Sassen, 2001) en passant par la « société en réseaux » (Castells, 2001). Le dernier rapport de la Délégation à l’aménagement du territoire et à l’action régionale

(DATAR) consacré à la compétitivité des métropoles européennes précise d'ailleurs que

« les fonctions concentrées dans les métropoles sont intrinsèquement liées à leur pouvoir de coordination d'activités lointaines et variées, tout en soulignant combien ces réseaux alimentent et s'alimentent des autres villes européennes entre lesquelles se tissent des interdépendances dynamiques qui sont essentielles dans les processus de métropolisation » (Rozenblat, 2012 : 18).

L'inscription dans le réseau métropolitain mondial est donc aussi l'une des caractéristiques majeures de la métropolisation dans la mesure où elle vient renforcer la capacité d'influence de la métropole à différentes échelles. Tous ces processus dépendent d'un jeu d'acteurs parmi lesquels on trouve les leaders politiques, les décideurs économiques, les associations, et la population.

La gouvernance : la capacité pour les métropoles de s'affirmer face à l'État

Pour avoir une capacité d'influence, une métropole doit s'affirmer comme un acteur collectif pertinent nouant des relations renouvelées avec les autres métropoles et avec d'autres niveaux territoriaux comme la région, l'État ou l'Union européenne² (Le Galès, 2011). Ce sont ces nouveaux types de relations que les chercheurs tentent d'appréhender à travers le concept de « gouvernance », dont le développement est contemporain de celui de la compétitivité. La gouvernance viendrait donc renouveler l'action publique traditionnellement le fait du gouvernement central (Lefèvre, 1998). Pour autant, la littérature fait peu de cas de la nature de l'État dans l'affirmation du rôle des métropoles, prenant implicitement comme modèle la démocratie occidentale adoptant une forme consolidée et assez centralisée. Il existe d'autres modèles démocratiques dont les formes apparaissent moins consolidées et/ou davantage décentralisées : quel impact ont ces autres formes de démocratie sur la gouvernance urbaine? Quelle est l'influence de l'État sur la métropolisation dans ces

² La mise en place du programme d'initiative communautaire Urban en 1994, intégré à la politique régionale européenne en 2007, ou encore la réalisation de l'*Audit urbain* qui recense 258 villes européennes montrent bien la reconnaissance des échelons métropolitains par l'Union européenne.

cas-là ? Les métropoles s'affranchissent-elles de l'Etat ou ce dernier reste-t-il un acteur fort dans les processus de gouvernance ? Avec ce concept de gouvernance, l'idée est que le niveau local serait plus efficace pour gérer les problèmes économiques et sociaux rencontrés par les populations, d'autant plus lorsque ces dernières sont associées aux décisions. Car ce qui caractérise la gouvernance, c'est bien la logique du partenariat entre différents acteurs, publics et issus de la société civile, engagés dans des processus de négociations, de coopération. C'est ce que souligne Patrick Le Galès en affirmant que

« la gouvernance peut être définie comme un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts discutés et définis collectivement. La gouvernance renvoie alors à l'ensemble d'institutions, de réseaux, de directives, de réglementations, de normes, d'usages politiques et sociaux, d'acteurs publics et privés qui contribuent à la stabilité d'une société et d'un régime politique, à son orientation, à la capacité de diriger, de fournir des services et à assurer sa légitimité » (Le Galès, 2006 : 5).

Pour que cette gouvernance produise des effets positifs pour la société, il faut que celle-ci débattenne en étant mobilisée autour de projets cohérents portés par des leaders politiques qui ont une vision pour leur territoire, mais aussi que chacun des acteurs s'engage dans une démarche constructive et consensuelle. La gouvernance marque le passage d'une certaine domination à la concertation, à l'échange entre les différents acteurs (Jouve, 1999). Mais la gouvernance n'est pas seulement un nouveau mode de gestion du territoire :

« elle amène à repenser les manières de gouverner, à construire un intérêt général rattaché à ce territoire, à projeter une représentation pour donner une direction à la société locale, à créer des coalitions pour agréger des ressources et des demandes, et à mettre en œuvre des stratégies collectives » (Le Galès, 2003 : 39).

Les grands projets urbains sont justement l'occasion d'affirmer la gouvernance métropolitaine en étant l'objet d'une planification qui est l'expression d'une volonté politique qui peut être suivie, modifiée, voire dans certains cas rejetée par les autres acteurs parties prenantes. Si le projet urbain est d'abord porté par un élu, régi par des règles et des procédures telles que les règlements d'urbanisme, par exemple, mis en forme par les administrations compétentes, il est ensuite soumis à discussion aux

usagers, d'où l'importance de sa cohérence par rapport aux attentes de la population et par rapport à l'environnement dans lequel il s'inscrit (Pinson, 2004). Cela amène à s'interroger sur les modes de concertation, sur le lien entre le projet urbain et le public, et à poser la question suivante : les différents modes de gouvernance expérimentés par les métropoles s'affranchissent-ils totalement de l'État, ou bien dépendent-ils au contraire du contexte politique national dans lequel ils s'inscrivent ? En d'autres termes, y a-t-il une universalité de la gouvernance métropolitaine, ou au contraire une dépendance de celle-ci par rapport aux structures de l'État, ou encore par rapport à une certaine histoire ou une culture de la démocratie ? Sur ce point, une validation empirique est d'autant plus nécessaire que l'Europe présente une diversité des configurations étatiques en étant un continent constitué d'États de taille moyenne ou petite, et où, par conséquent, les métropoles occupent aussi un rang moyen.

Quel rôle pour les métropoles « intermédiaires » ?

La littérature sur la métropole et la métropolisation inspirant les politiques publiques est majoritairement construite à partir du paradigme de la ville mondiale, c'est-à-dire en analysant l'influence de New York, Londres, Tokyo ou encore Paris sur la mondialisation (Hall, 1965 ; Friedmann, 1995 ; Sassen, 2001 ; Taylor, 2007). Toutes les villes n'entrent pas dans cette catégorie pour des raisons liées à leur taille démographique, à leur internationalisation, à leur pouvoir de concentration des firmes multinationales, ou à leur histoire : ce sont des métropoles « intermédiaires » dont les fonctions décisionnelles sont incomplètes. La majeure partie des villes européennes sont concernées en ayant des fonctions de commandement incomplètes (Lacour et Puissant, 1999). Notre travail a pour objet la métropole, mais à un échelon inférieur à celui très étudié jusqu'ici. Pour autant, les travaux qui sont consacrés aux villes qui ne sont pas « mondiales » ou « globales » se développent, certains auteurs allant jusqu'à plaider fortement pour s'engager dans cette approche. A travers son ouvrage *Ordinary Cities*, Jennifer Robinson invite d'ailleurs à s'intéresser « au monde des villes » (Robinson, 2006 : 93), en particulier les villes délaissées par la recherche urbaine, comme les villes du Sud ou les villes postsocialistes, afin de mieux mettre en valeur la diversité des expériences urbaines.

Les métropoles intermédiaires se caractérisent par un positionnement médian dans la hiérarchie urbaine mondiale. Leur poids démographique est relativement

faible, entre un et deux millions d'habitants pour les villes qui entrent dans cette catégorie en Europe. Au niveau économique, cela les amène donc à se spécialiser pour affronter la concurrence, en développant certains clusters et/ou en mettant en valeur une histoire et un patrimoine pour attirer (phénomène touristique). Ces villes misent en effet sur des spécificités qui assurent leur dynamisme et leur rayonnement. D'ailleurs, dans une situation d'intermédiation, la réputation dans des secteurs-clés, le rayonnement, l'influence de la métropole l'emporte sur ses capacités de domination et peuvent faire connaître son nom dans le monde entier. Mais l'intermédiation peut aussi renvoyer à la situation de pôle d'échanges de la métropole qui développe une capacité de mise en connexion de plusieurs territoires, à différentes échelles. À l'échelle locale, la métropole intermédiaire peut valoriser une situation d'interface, entre plusieurs Etats, par exemple, tandis qu'à l'échelle supra-locale, elle peut s'ériger comme un pôle du multilatéralisme. Elle cherche à développer un potentiel de nœud dans la mondialisation, qui reçoit mais aussi émet des flux de natures diverses. Enfin, les métropoles intermédiaires sont aussi des lieux où le développement économique et urbain peut faire débat, dans un contexte de « peur de la croissance » (Davis, 2000), en particulier lorsque celui-ci est particulièrement soutenu et qu'il affecte les conditions ou le cadre de vie des populations qui ont souvent un réflexe « NIMBY » (« Not In My BackYard », littéralement « pas dans mon jardin »). En Europe centre-orientale, l'intermédiation permet par ailleurs de rendre compte de cette hybridation entre ce qui a été (« post-socialiste ») et ce qui est en cours de développement, d'analyser l'évolution des métropoles entre héritages socialistes parfois pesants et intégration rapide dans l'économie de marché. Dès lors, l'intermédiation invite à s'interroger sur les modalités d'insertion dans la mondialisation de ces métropoles intermédiaires et à étudier les trajectoires de deux d'entre elles afin de montrer comment la métropolisation se construit au niveau de ces territoires qui répondent de manière diverse à l'impératif de compétitivité.

Sujet, terrains d'étude et problématique

La thèse porte sur la métropolisation dans deux métropoles européennes et plus particulièrement sur les stratégies de métropolisation menées à Genève et à Prague, les facteurs de leur compétitivité et leurs modes de gouvernance. L'objet de la thèse n'est pas de comparer Genève et Prague *stricto sensu*, c'est-à-dire de mettre en

regard leurs fonctions de manière uniquement quantitative (nombre sièges sociaux, de multinationales, d'institutions internationales, etc). Il s'agit plutôt de comparer deux trajectoires, deux approches du développement métropolitain dans deux contextes politiques différents, de confronter les stratégies des acteurs des deux villes et les temporalités dans lesquelles elles s'inscrivent. Cela permettra de dégager des points communs à la métropolisation en Europe, mais aussi des divergences, des singularités qu'il conviendra d'expliquer.

A travers l'étude de deux métropoles européennes, nos recherches visent à comprendre comment fonctionne la métropolisation en Europe, de manière empirique et inductive, au terme de plus de dix ans d'imprégnation de l'injonction compétitive. Dans le cadre de cette thèse, le choix a donc été fait de confronter leurs trajectoires respectives dans ce contexte de forte compétitivité entre métropoles. Il s'agit d'étudier les stratégies menées par les leaders métropolitains – qu'il convient d'identifier – pour renforcer les spécialités qui les font rayonner à l'international (spécialisation fonctionnelle). Ces stratégies visent à attirer et concentrer toujours plus de fonctions décisionnelles. L'objet de la recherche est de confronter les positions de différents acteurs (politiques, associatifs, lobbies) et de montrer comment leur jeu préside à la métropolisation.

Cette gouvernance s'exerce dans deux contextes politiques différents (démocratie directe en Suisse ; prémisses de démocratie participative en République tchèque) dont il faut mesurer l'impact sur la métropolisation. En effet, la démocratie directe constitue un contre-pouvoir en donnant un poids important à la population qui peut refuser des projets proposés par les autorités par référendum, ou proposer à ces dernières des projets en lançant des initiatives populaires. Au niveau légal, des oppositions, des recours peuvent aussi allonger voire annuler des procédures engagées. Pour ces raisons, la métropolisation en Suisse doit être menée dans un esprit de compromis qui prenne en compte l'ensemble des voix qui s'expriment sur les projets. Cela entraîne des procédures souvent assez longues avant d'aboutir au résultat. A l'inverse, les autorités ont un rôle prépondérant à Prague et peuvent faire aboutir leurs projets rapidement. A l'image d'autres métropoles européennes, des ateliers de discussions avec les associations commencent à être mis en place (démocratie participative), mais ils tiennent surtout le rôle d' « espaces de communication » entre ces groupes et les élus, sans pouvoir d'opposition de la part des premiers. Genève et Prague sont donc deux cas pertinents pour questionner le rôle de l'Etat dans la définition des trajectoires métropolitaines en Europe.

Par ailleurs, ces deux métropoles intermédiaires permettent de comprendre la singularité des villes de taille moyenne qui sont les plus représentatives en Europe. Genève et Prague sont intermédiaires par leur positionnement dans la hiérarchie urbaine mondiale. Elles le sont aussi par leur poids démographique relativement faible (environ un million d'habitants pour le Grand Genève et la Ville de Prague). Elles misent sur quelques spécialités-clés et/ou valorisent leur histoire pour attirer et se développer. Cette spécialisation leur permet de se distinguer dans un contexte très concurrentiel et de rayonner. Au niveau mondial, cette capacité d'influence l'emporte sur le pouvoir de commandement comme le montre le nom même de « Genève » connu à l'international pour ses activités diplomatiques. Enfin, Genève et Prague affrontent les défis du développement économique et urbain. Dans ces deux métropoles intermédiaires se pose la question de la croissance, mais dans des termes différents : à Genève, le fort dynamisme associé à des externalités négatives amène certains à remettre en cause le modèle de développement, tandis que Prague croît rapidement sans avoir pour autant défini une stratégie précise de développement économique. Ces deux cas montrent donc des attitudes très différentes face à la métropolisation, ce qui amène à s'interroger sur l'aspect normatif de cette dernière. On voit en effet que le processus de métropolisation en Europe n'est ni linéaire, ni univoque, à la fois dans les intentions des acteurs et dans les objectifs qu'ils atteignent. Ainsi, nous verrons que loin d'obéir aux mêmes logiques partout, la métropolisation explore des voies différentes en Europe, tenant compte de leur histoire, de la vision des élus et du contexte national dans lequel elle se développe. Etudier les stratégies menées par une ville post-socialiste vingt ans après la chute du régime socialiste et les confronter avec celles menées par une métropole d'Europe occidentale, ville internationale depuis un siècle, permet aussi de montrer dans quelle mesure Genève et Prague sont toutes les deux des métropoles en construction.

Car paradoxalement, aucune des deux villes ne s'intitule officiellement métropole! On parle du « Grand Genève » et de « Prague capitale » (Hlavní město Praha). Nous considérons que Genève et Prague sont deux métropoles, c'est-à-dire des villes possédant des fonctions de commandement leur assurant un rayonnement

supra local, même si dans les deux cas, ce terme n'est pas employé par les autorités³. Pourtant, géographiquement, nous sommes bien en face de deux métropoles en construction, donc particulièrement concernées par le processus de métropolisation qui revêt des formes différentes que nous analyserons pour chacune d'elles. Genève, ville internationale, ne semble pas avoir besoin de recourir au vocable de la « métropole », d'autant qu'il ne semble pas non plus pertinent en termes de communication dans un contexte de « peur de la croissance » (Davis, 2000). Prague n'a quant à elle pas défini de gouvernance ni de périmètre métropolitains, conservant un maillage de gestion délimité par les limites municipales de la Ville. Mais il existe au moins dans le cas suisse un processus de construction métropolitaine qui ne porte pas ce nom. Cela pose la question de la nécessité ou pas de construire un territoire métropolitain dans la mise en œuvre de la compétitivité.

Genève et Prague sont deux cas franchement différents et marginaux dans la littérature sur la ville polarisée sur les villes mondiales. On a d'un côté une ville internationale reconnue qui est aussi une place financière, et de l'autre une ville qui se trouvait encore dans le bloc de l'Est il y a un peu plus de vingt ans. Ou encore une ville qui n'est pas capitale, hors de l'Union Européenne, face à une ville capitale d'un nouvel Etat membre de l'UE, en voie de convergence économique et politique, susceptible d'illustrer la mise en œuvre de la stratégie de Lisbonne de manière assez « suiviste ». Pour autant, Genève et Prague peuvent occuper des rangs assez proches dans certains classements comme l'*Inventaire des villes mondiales* dressé par le Global and World Cities group (GaWC) de l'université de Loughborough (Beaverstock, Smith, Taylor, 1999). D'autres classements métropolitains plus spécifiques (*Quality of life* ou *Cost of living* de Mercer, *European Cities Monitor* de Cushman&Wakefield, *Liveability ranking* de *The Economist*, ou encore *Prix et salaires* de l'UBS) montrent davantage ces différences. Dans ces derniers, Genève distance largement Prague en étant, par exemple, l'une des villes les plus chères au monde, mais aussi l'une où les salaires versés sont les plus élevés. A l'instar d'autres auteurs, nous pensons que l'étude de cas

³ Les Cantons de Genève et de Vaud ont néanmoins lancé le 9 novembre 2011 la « métropole lémanique » pour « resserrer leur collaboration dans le but de développer la compétitivité de la région et de renforcer l'influence de celle-ci sur la scène fédérale ». (*Communiqué de presse des Conseils d'Etat*, 9 novembre 2011, http://www.ge.ch/conseil_etat/2009-2013/communiques/doc/20111109_annexe1.pdf, consulté le 27 juin 2013). Cette nouvelle terminologie semble cependant pour l'instant plus relever du concept de communication visant à obtenir des financements fédéraux que d'une réelle intégration régionale.

très différents permet de mettre en valeur des « villes ordinaires » souvent ignorées par la recherche urbaine fixée sur quelques cas exceptionnels, et ainsi de mieux expliquer la complexité et la diversité du fait urbain en Europe (Robinson, 2006 : 141).

Dès lors, les questions suivantes peuvent être soulevées comme problématiques : comment expliquer la diversité des trajectoires métropolitaines en Europe? Comment les métropoles européennes s'emparent-elles de l'injonction de la compétitivité des territoires ? Quel est l'effet de la relation entre la ville et l'Etat sur la métropolisation? Observe-t-on partout une émancipation, une autonomisation de la métropole par rapport à l'Etat ou ce dernier a-t-il encore une influence forte sur celle-ci, et dans quelle mesure? La diversité étatique en Europe oriente-t-elle la diversité des trajectoires métropolitaines?

Hypothèses de recherche et méthodologie

Pour mener ce travail, plusieurs hypothèses sont posées. La première hypothèse générale est économique et postule que les métropoles intermédiaires, c'est-à-dire des métropoles aux fonctions décisionnelles incomplètes par rapport aux villes mondiales, adoptent une spécialisation fonctionnelle qui leur permet d'être attractives, d'être reconnues à l'international, de créer de la valeur et d'assurer la prospérité de leurs populations. Se spécialiser dans certains secteurs permet de se singulariser et d'affronter la concurrence. Les acteurs métropolitains misent sur quelques spécialités-clés en termes économiques et en termes d'image : en ce sens, la spécialisation est un outil de la compétitivité des métropoles intermédiaires. Mais cela n'empêche pas d'élargir la gamme des clusters pour se diversifier.

La seconde hypothèse générale est d'ordre politique : la manière dont une ville s'affirme et se construit comme métropole dépend de l'histoire et de la nature de l'Etat dans lesquelles elle s'inscrit. Cette hypothèse consiste à prendre en compte le contexte local et national (politique et social) comme un facteur d'influence importante sur le développement des métropoles, que ce soit dans le cadre de l'abandon d'un centralisme démocratique en République tchèque d'une part, ou dans celui d'une confédération en Suisse d'autre part. Le dynamisme d'une métropole, son attractivité et sa prospérité dépendent de conditions économiques favorables mises en place par les autorités, mais aussi de la qualification de la main-d'œuvre qui est un

élément déterminant pour la compétitivité du pôle tertiaire qu'elle constitue (pour la recherche et l'innovation, par exemple).

La troisième hypothèse générale concerne l'autonomisation des métropoles dans un contexte de mise en concurrence des territoires. Selon les injonctions politiques et scientifiques, une « métropole » doit être en mesure d'être efficace dans la compétition. Pour cela, le territoire métropolitain doit être celui de la « taille critique » attendue au nom des économies d'agglomération. Des transformations territoriales illustrent donc assez logiquement la construction métropolitaine et mettent en évidence une certaine autonomisation de la ville par rapport à l'Etat.

Les terrains de recherche font l'objet de deux hypothèses spécifiques. Prague s'affirme comme une métropole sur le modèle occidental. Vingt ans après la « révolution de velours » et la chute du régime socialiste, la capitale tchèque qui jouit d'une bonne image de ville culturelle a connu un développement très rapide favorisé par l'action volontariste de l'Etat et des autorités locales. Les investissements directs étrangers (IDE) ont contribué à transformer le paysage urbain. On assiste à l'affirmation d'une métropole et sa volonté d'être la « tête de pont » en Europe centrale, après avoir connu pendant quarante ans un « régime anti-métropolitain » (Coudroy de Lille, 2007). Le salaire moyen à Prague est désormais le plus élevé d'Europe centre-orientale.

Genève est une métropole où le développement constitue un défi. Genève doit en effet résoudre des problèmes (crise du logement, crise de la mobilité) qui risquent d'affecter l'attractivité qui a longtemps prévalu. Le risque est de voir les avantages comparatifs (fiscalité, stabilité, image de ville internationale, cadre de vie) et les externalités positives (densité de services aux entreprises, en particulier dans le domaine financier) n'être plus suffisants face aux externalités négatives qui se développent. La construction de l'agglomération franco-valdo-genevoise peut dès lors permettre d'équilibrer le territoire.

Deux conceptions se font face et orientent le jeu d'acteurs présidant à la métropolisation : d'un côté, les acteurs praguais cherchent à « rattraper le temps perdu » tout en orientant le développement vers la construction d'une métropole multipolaire ; de l'autre, on assiste à une certaine « peur de la croissance » qui a des répercussions négatives sur la menée de grands projets pourtant essentiels. En d'autres termes, Genève prend son temps tandis que Prague cherche à le rattraper.

Pour vérifier ces hypothèses, une méthode inductive a été mobilisée. Elle a consisté à observer le terrain et ainsi à développer une connaissance avancée des deux métropoles en habitant sur place à l'année dans l'une (Genève) et en se rendant plusieurs semaines chaque année dans l'autre (Prague), cinq années durant. Différents relevés ont été faits *in situ* (croquis, photographies, interrogations des usagers) pour mieux comprendre les fonctionnements des divers quartiers et leurs dynamiques. De nombreux entretiens semi-directifs ont été menés avec les acteurs métropolitains, avec des associations et des groupes de pression⁴. Une liste d'acteurs « incontournables » a été dressée au début de la thèse ; elle a ensuite évolué en fonction des besoins de la recherche et des conseils de certaines personnes rencontrées. Tous ces acteurs ont été sélectionnés pour rendre compte des dynamiques métropolitaines propres à chacune des villes et parce qu'ils représentent plusieurs tendances en matière de développement métropolitain (vision conservatrice ou ambition métropolitaine). Le fait qu'ils appartiennent à des milieux différents (politique, économique, culturel ou encore associatif), qu'ils soient apparentés à des idéologies différentes (de gauche ou de droite) permet aussi de bien rendre compte de la diversité des positions existantes dans les deux territoires et de les confronter. Un « questionnaire-type » a servi de base pour les entretiens : les questions ont porté sur les atouts et les faiblesses du territoire considéré et les solutions pour les valoriser ou les corriger, sur le développement, les projets métropolitains et la vision de la personne rencontrée à leur égard, ou encore sur la gestion de la métropole ; ce questionnaire a bien sûr été adapté selon la fonction occupée par l'interlocuteur interrogé afin d'obtenir des précisions sur des points spécifiques de la recherche.

Ces entretiens ont permis de mieux cerner la vision qu'ont les élus de leur territoire, et l'ambition qu'ils lui portent. Ces rencontres avec ceux qui sont les initiateurs et les soutiens de la métropolisation ont contribué à une meilleure compréhension du phénomène « par le haut ». Les entretiens avec les décideurs économiques ont porté sur les facteurs d'attractivité des métropoles et sur les activités qui assurent leur fonctionnement et leur rayonnement. Enfin, la métropolisation « par le bas » a été étudiée grâce aux discussions avec des associations, des groupes de

⁴ Liste en annexe.

pression et des usagers de la métropole : il s'est agi de mettre en évidence leur place et leur poids dans les processus décisionnels métropolitains à Genève et à Prague.

Des enquêtes ont éclairé certaines dynamiques de la métropole. Une « enquête-sondage » a été réalisée à Prague auprès de 150 habitants, sans échantillonnage préétabli, afin de mieux appréhender les mutations socio-spatiales de la capitale tchèque. Elle nous a permis d'avoir un aperçu du ressenti de la population sur certaines dynamiques métropolitaines comme le phénomène touristique ou le développement des galeries commerciales, et de confirmer certaines de nos observations de terrain. D'autres enquêtes ont été mobilisées comme celle menée par le département de géographie de l'UniGe en 2007 sur le phénomène frontalier, et celle lancée par les autorités suisses et françaises aux frontières en 2005 et 2011. Ces enquêtes permettent de comptabiliser les passages frontaliers selon le mode de transport utilisé, mais aussi de connaître les motivations des transfrontaliers.

Ces observations et ces analyses sur le terrain ont été menées à partir d'une base théorique sur la métropole et la métropolisation. De nombreuses lectures sur ces deux concepts ont en effet permis de comprendre comment ils se sont construits comme objets scientifiques, avec des temporalités différentes. En effet, si la recherche s'est d'abord focalisée sur la métropole en s'efforçant de mieux la définir en ayant recours à de nouvelles notions (mégalozone, ville mondiale, par exemple), elle s'est ensuite concentrée sur la métropolisation dans les années 1980, en lien avec la mondialisation. Cette nouvelle dynamique qui relie entre elles les différentes parties de la planète a accru la concurrence entre métropoles (Dollfus, 2007). Face à un impératif de compétitivité accru, leurs leaders doivent mener des stratégies de développement métropolitain pour renforcer l'attractivité de leurs territoires et leur pouvoir décisionnel. Pour mieux saisir les dynamiques de ces territoires, une base statistique a été constituée à partir des bases de données Eurostat à l'échelle supranationale, CSO (Czech Statistical Office) et OFS (Office Fédéral de la Statistique) au niveau national, et CSO (*Statistical Yearbook of Prague*), OCSTAT (Office Cantonal de la Statistique, Genève) et INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes économiques, France) au niveau local. Ces données comparables ont permis de mener des analyses univariées et de réaliser des cartes (analyses thématiques). Elles permettent de bien saisir l'évolution sur plusieurs années des dynamiques métropolitaines pragoises et genevoises.

Plan de la thèse

Cette thèse est divisée en trois parties. La première s'attache à montrer les liens entre les métropoles, la mondialisation et la métropolisation. Elle permet de situer les recherches entreprises ici dans un ensemble beaucoup plus vaste en montrant comment ont été construits, définis, débattus ces différents concepts et les liens qui les unissent. Les deux métropoles européennes sont replacées dans leur réseau et leurs trajectoires récentes ; la chute du régime socialiste en 1989 a conduit à la formation de métropoles « post-socialistes » dont les modèles de développement sont variés et analysés. La construction des concepts de compétitivité et de gouvernance est aussi étudiée. Enfin, la dimension comparative de la thèse est explicitée à l'aune d'autres démarches adoptées en sciences sociales.

La deuxième partie replace la métropolisation en Europe dans ses contextes et ses pratiques. Elle montre les enjeux de développement auxquels font face les métropoles intermédiaires qui se spécialisent pour se singulariser et affronter la concurrence. Elle situe géographiquement et historiquement Genève et Prague dont l'histoire est une clé d'explication de leurs destins respectifs valorisés par des stratégies métropolitaines qui dépendent beaucoup du contexte national et local. Les institutions et les documents-cadres des deux métropoles mettent en évidence les modèles de développement et les modes de gouvernance qui président à la métropolisation.

La troisième partie analyse les trajectoires de deux métropoles au défi de leur développement. Elle montre les liens mais aussi les différences qui peuvent caractériser ces deux territoires. Ces lieux de concentration économiques sont étudiés à travers leurs spécialités qui font leur renommée et leur prospérité, leurs facteurs d'attractivité et la conjoncture qu'affrontent leurs activités-clés. Ces centres politiques rayonnent en outre à différentes échelles dans la mesure où Prague est une capitale nationale et Genève une ville internationale. La fonction culturelle apparaît inégale avec une aire d'influence continentale pour Prague qui jouit d'un patrimoine exceptionnel alors que la culture est davantage locale dans la cité du bout du lac. Pour autant, les deux métropoles doivent veiller à limiter leurs externalités négatives et à valoriser leurs potentialités : cette partie analyse les différents enjeux et défis qu'elles affrontent respectivement.

Figure 1 : Quelques indicateurs comparatifs de Genève et Prague

INDICATEURS	GENEVE	PRAGUE
Superficie	245,66 km ² (2 000 km ² pour le Grand Genève)	496 km ²
Population	466 918 habitants dans le canton (fin 2011) 918 000 habitants dans le Grand Genève (2013)	1 241 664 habitants (fin 2011) pour la ville.
Densité moyenne	1 901 habitants/km ² (fin 2011)	2 503 habitants/km ² (fin 2011)
Nombre d'emplois	298 804 (2008)	650 300 (2010)
Taux de chômage	5,2% (novembre 2012)	3,95% (2011)
Salaire mensuel brut	Salaire médian en 2010 7 238 CHF (40h/semaine) (6 000EUR) Salaire médian en 2010 en Suisse : 5 928 CHF (4 940EUR)	Salaire moyen en 2010 30 842 Kč (1 215EUR ; 1 470 CHF) Salaire moyen en 2010 en République tchèque : 23 123 Kč (910EUR ; 1 100 CHF)
Documents-cadres de l'aménagement urbain	<i>Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois</i> (2012) <i>Plan directeur cantonal</i> (2013)	<i>Plan stratégique</i> (approuvé en 2000, mis à jour en 2008)
Nombre de touristes	1 352 589 (2011)	5 050 923 (2011)
Nombre de nuitées	2 838 229 (2011)	12 948 091 (2011)
Nombre de passagers à l'aéroport	13 048 960 (2011)	11 780 323 (2011)

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OFS, l'OCSTAT, l'INSEE, Eurostat et le CSO).

PREMIERE PARTIE

MONDIALISATION, METROPOLES, METROPOLISATION

La grande ville, décrite par la littérature, est devenue un objet scientifique étudié par la sociologie et la géographie en lien avec la progression de l'urbanisation. Les recherches entreprises sur la métropole ont développé de nouveaux concepts pour mieux définir cet espace urbain qui est un centre de commandement rayonnant à différentes échelles. La mégalopole, la ville mondiale, la ville globale sont les résultats de travaux qui mettent en évidence le poids fonctionnel et l'influence des métropoles fonctionnant en réseau. La mondialisation inscrit les métropoles dans un impératif de compétitivité faisant de leur connectivité un élément déterminant pour leur développement et leur prospérité. La concentration est sans doute l'élément qui caractérise le mieux le processus de métropolisation qui les renforce : concentration fonctionnelle (politique, économique, culturelle), concentration humaine et polarisation des flux donnent à ces métropoles un poids plus ou moins important selon leur capacité d'attraction. Les leaders métropolitains cherchent à garantir les conditions-cadres de l'attractivité de leur territoire (formation, qualité de vie, mobilité, fiscalité, sécurité, stabilité, etc.). De grands projets urbains accompagnent ces dynamiques et donnent l'image d'une ville dynamique, moderne, puissante, valorisée par le marketing urbain. Pour autant, la métropolisation n'est pas un phénomène de développement positif partagé par tous : il peut être vu comme un facteur perturbant de son cadre de vie que l'on cherche à préserver (réflexe NIMBY, « not in my backyard ») et peut également être porteur d'exclusion, de gentrification ou de ségrégation socio-spatiale. La ville postsocialiste est entrée brutalement dans la mondialisation et a dû adapter ses structures politiques et économiques à l'économie de marché. Cette phase de transition, très inégale selon les pays d'Europe centre-orientale, a profondément modifié le paysage urbain de ces capitales qui deviennent des métropoles. L'objet de ce travail est de confronter deux métropolisations : l'une en Europe de l'Ouest et l'autre en Europe centrale. La comparaison est une démarche scientifique qui, en étudiant des similitudes et des différences, permet dans ce travail de dégager les trajectoires respectives de deux métropoles intermédiaires en Europe. La problématique générale est donc celle de la spécialisation fonctionnelle de ces métropoles intermédiaires qui ont une palette restreinte de fonctions décisionnelles, mais qui sont reconnues à l'international pour leurs spécialités. Des classements métropolitains rendent compte du poids de ces villes à l'échelle mondiale et soulignent leur attractivité pour les firmes multinationales.

Chapitre 1.

De la grande ville à la métropole

1. La métropole comme objet scientifique : genèse d'un concept

Dans ce chapitre, le concept de métropole est étudié dans une dimension chronologique afin de montrer comment il a été progressivement construit comme objet scientifique. La métropole est, étymologiquement, la « ville-mère » (*mater polis*) qui a donc un rôle protecteur et un pouvoir de commandement sur le territoire qui l'entoure. A l'époque classique, le terme est surtout utilisé dans une acception administrative et religieuse puisque la métropole est une ville épiscopale qui domine une province en France tout comme au Royaume-Uni (*metropolis*). Chez Furetière, c'est une « ville ou église archiépiscopale » tandis que l'adjectif et nom « métropolitain » renvoie à l'archevêque et son église cathédrale (Furetière, 1690 : 622). Le terme va bientôt renvoyer à la grande ville en lien avec ses transformations : au Royaume-Uni, Metropolis devient synonyme de Londres à la fin du XVIII^e siècle. Le terme de *Capital* est aussi utilisé quand l'on se réfère au rôle politique de la ville. Par ailleurs, « dès 1874, l'adjectif *métropolitain* [qui paraît avoir été précocement emprunté à l'anglais] s'est substantivé et s'est abrégé en *métro* en 1891, bien avant que le premier train parisien ne roule » (Topalov et alii., 2010 : 751). Mais c'est surtout la littérature qui décrit les relations sociales, les mutations spatiales et commerciales que connaissent les grandes villes au XIX^e siècle : la grande ville devient un décor épique où le héros est le témoin ou l'auteur d'ascensions et de déchéances. C'est le cas de Lucien dans les *Illusions perdues* de Balzac, par exemple, qui retourne désargenté en province après avoir mené grand train à Paris. Emile Zola écrit dans *La Curée* que « Paris s'abîmait alors dans un nuage de plâtre » (Zola, 1872 : 129) pour rendre compte de l'haussmannisation de la capitale française⁵, mais il présente aussi l'essor des grands magasins dans *Au Bonheur des dames* :

« Partout, le «Bonheur» rachetait les baux, les boutiques fermaient, les locataires déménageaient ; et, dans les immeubles vides, une armée d'ouvriers commençait les aménagements nouveaux, sous des nuages de plâtre » (Zola, 1883 : 251).

⁵ Zola décrit précisément les mutations spatiales et commerciales de Paris liées à l'avènement de l'ère industrielle. Le jeu d'acteurs qui préside aux démolitions/constructions, l'étonnement des clients qui découvrent un nouveau mode de consommer avec l'ouverture des grands magasins révèlent une métropole en pleine mutation.

Au début du XX^e siècle, le sociologue allemand Georg Simmel s'intéresse également à la grande ville sous l'angle des relations – ou absence de relations (individualisme) – entre individus (Simmel, 1989). Il souligne aussi l'influence, le rayonnement et le cosmopolitisme de la grande ville :

« Pour la grande ville, il est décisif que sa vie interne s'étende en vagues successives à un cercle large, national ou international. [...] L'essence la plus significative de la grande ville se trouve dans cette grandeur fonctionnelle au-delà de ses limites physiques : cette efficacité exerce une action en retour et donne à sa vie poids, importance et responsabilité » (*ibid.* : 247).

La grande ville est un pôle économique qui permet une multiplicité d'échanges commerciaux. Ces définitions ne sont pas développées, Simmel traitant davantage de sociologie que de géographie⁶ : pour lui, l'une des caractéristiques de la grande ville est ainsi « le caractère blasé » des citoyens et leur « réserve » les uns envers les autres (Grafmeyer, 1995 : 66). L'anonymat relatif de la grande ville est mis en regard avec l'interconnaissance plus forte de la petite ville.

En 1915, Patrick Geddes évoque les « world cities » (Geddes, 1915) en cherchant à prévoir leur évolution selon les progrès des transports et des communications. Patrick Geddes aura une grande influence sur la conception l'aménagement des villes et l'urbanisme de l'entre-deux-guerres, en étudiant notamment des « conurbations »⁷ (Geddes, 1915) et en entretenant une correspondance étroite et analytique sur la grande ville avec Lewis Mumford (Novak, 1995). Pendant l'entre-deux-guerres, les sociologues de l'Ecole de Chicago⁸, Robert Park, Louis Wirth et Ernest Burgess relèvent que l'urbanisation est un trait marquant du début du XX^e siècle et vont étudier la ville de Chicago comme « un laboratoire de recherches » (Grafmeyer, 1995 : 101). Ils élaborent un programme d'étude de la ville

⁶ Chez Simmel, les caractéristiques de la grande ville se reflètent davantage dans l'attitude des habitants que dans le bâti ou les fonctions économiques. En 1903, Simmel souligne, dans son article « Métropoles et mentalités », les caractéristiques de l'urbanité : réserve, indifférence, esprit calculateur, « aversion, une mutuelle étrangeté et une répulsion partagée » qu'il oppose « à la sensibilité et aux rapports affectifs » de la petite ville ou du village. Pour autant, la grande ville offre une certaine liberté, par contraste avec « les mesquineries et préjugés qui enserrant l'habitant de la petite ville ».

⁷ Il est le premier à utiliser le terme.

⁸ Ces sociologues ont choisi de considérer Chicago comme laboratoire d'études des comportements dans les villes, en particulier les faits de délinquance rapportés aux origines (sociales et nationalité) des individus.

afin d'analyser « son organisation matérielle, ses emplois, sa culture » comme l'explique Robert Ezra Park (*ibid.* : 82). La formulation d'une série de questions doit permettre de guider l'analyse de groupes sociaux, de thèmes particuliers comme la mobilité versus l'isolement, la division du travail, les crises... Ils étudient la polarisation sociale qui caractérise les cercles successifs composant la ville à la croissance aréolaire dans la mesure où

« les convenances et les goûts personnels, les intérêts professionnels et économiques tendent infailliblement à la ségrégation, donc à la répartition des populations dans les grandes villes. De sorte que les populations urbaines s'organisent et se distribuent suivant un processus qui n'est ni voulu ni maîtrisé » (Grafmeyer, 1995 : 83).

Ils étudient en 1925 la concentration dans les villes d'installations et d'activités industrielles et commerciales, financières et administratives, de voies de transport et de communication, et d'équipements culturels et de loisirs. Burgess analyse sur le mode de l'analogie avec le métabolisme corporel les processus qui accompagnent la croissance urbaine telles que la concentration/décentralisation, la distribution et la différenciation ou la mobilité accompagnant l'étalement urbain, « la *succession* qui est la tendance de chaque zone à étendre son territoire sur la zone immédiatement périphérique » (*ibid.* : 132). L'Ecole de Chicago étudie la ville comme système où la croissance urbaine entraîne des mutations socio-spatiales :

« la croissance urbaine ne se traduit pas seulement par un accroissement numérique. [...] Le développement de nouveaux quartiers, la multiplication des métiers et des professions, l'augmentation des valeurs foncières inséparables de l'expansion urbaine sont tous impliqués dans le processus de croissance urbaine » (*ibid.* : 197).

Louis Wirth donne sa définition de la ville contemporaine dans son article sur « Le phénomène urbain comme mode de vie », publié en 1938 : « c'est le centre d'impulsion et de contrôle de la vie économique, politique et culturelle » (Wirth, 1938 : 2). Il poursuit en distinguant un mode de vie proprement urbain lié à l'influence de la ville sur ses habitants et en analysant des traits caractéristiques de la ville: le groupement de la population, la densité et l'hétérogénéité sociale. Cette étude surtout sociale de la ville a fait l'objet de critiques de la part des géographes marxistes qui lui reprochent de négliger l'espace productif (Castells, 1972 ; Harvey, 1973 ; Scott,

1988). Dans le contexte de désindustrialisation des années 1970, ces derniers vont concentrer leurs recherches sur la ville en crise, caractérisée par la stagnation ou le déclin lié à la fermeture des sites industriels qui avaient assuré leur prospérité.

Une théorie de la localisation insiste sur l'accès au réseau de transport comme un facteur clé déterminant le choix d'implantation, avant la main-d'œuvre. Weber souligne les économies d'échelle liées à la densité de services présents dans la ville (Weber, 1909). Durant l'entre-deux-guerres sont écrits les premiers travaux sur la hiérarchie des villes, les modèles de gravitation comme celui de Reilly (1931) dont la loi montre que les grandes villes ont une sphère d'influence plus large que les petites et vont donc attirer davantage de flux. D'autres analysent les réseaux urbains avec Christaller (1933) et sa théorie des lieux centraux : en fondant son analyse sur un espace parfaitement homogène, il met en évidence l'aire d'attraction des villes les plus grandes dans la mesure où celles-ci concentrent population, biens et services. Ces modèles constituent les premiers exemples de hiérarchies urbaines, mais occultent tout fonctionnement réticulaire de l'espace. C'est surtout après la Seconde Guerre mondiale qu'est débattu le concept de métropole en géographie et en aménagement comme le montre le cas des métropoles d'équilibre⁹, initiées par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), qui devaient assurer une meilleure répartition des fonctions tertiaires en France et contrebalancer la concentration parisienne. Les monographies consacrées à diverses métropoles européennes, considérées tant dans leur fonction de capitales économiques ou politiques que dans leur rôle de d'organisation de l'espace régional se développent à partir des années 1960. En France, plusieurs thèses sont publiées comme celle d'Etienne Dalmaso (1971). Mais les travaux portent surtout sur les réseaux urbains, qu'ils soient intra ou interurbains.

⁹ La liste a été arrêtée par la Commission nationale à l'aménagement du territoire : Lille - Roubaix - Tourcoing, Nancy - Metz, Strasbourg, Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux, Toulouse, Marseille - Aix-en-Provence, Lyon - Saint-Etienne - Grenoble.

2. Comment définir la métropole?

De nouveaux concepts sont définis pour mieux caractériser les espaces métropolitains, tel celui de « mégalopole » (Gottmann, 1961) qui décrit la région urbaine concentrant la population et les pouvoirs sur la côte Est des Etats-Unis :

« Aucun autre espace d'une telle ampleur aux Etats-Unis ne se caractérise par une telle concentration de population et une telle densité. Il s'est ici développé une sorte de suprématie politique, économique et même culturelle » (*ibid.* : 8, ma traduction).

La mégalopole entretient un cercle vertueux en concentrant services et main-d'œuvre qualifiée utiles aux entreprises¹⁰. Cet espace est associé à une bonne qualité de vie¹¹ puisque

« les statistiques disponibles montrent que la population de la mégalopole est en moyenne en meilleure santé, que la consommation y est plus forte et que l'avancement professionnel y est plus facile que dans toute autre région de taille comparable » (*ibid.* : 15, ma traduction).

De grandes synthèses sur la métropole sont publiées avec une définition du concept et des études de cas (Dogan, 1988). Peter Hall lance le concept de « villes mondiales » (Hall, 1965) en étudiant sept métropoles : Londres, Paris, la Randstad Holland, Rhin-Ruhr, Moscou, New York et Tokyo. Il donne une définition de ces espaces qui : « sont des villes où les principales activités économiques du monde se concentrent de façon prépondérante » (*ibid.* : 7) et détaille leurs caractéristiques (accessibilité, attractivité, pôles émetteurs et récepteurs de flux). Les monographies qu'il consacre à ces métropoles soulignent le polycentrisme de certaines métropoles ou, dans d'autres cas, insistent sur la concentration des emplois au centre, et présentent quelques grands projets urbains d'envergure métropolitaine, tel le quartier d'affaires de la Défense à Paris. Les leaders de ces villes mondiales sont confrontés aux

¹⁰ La mégalopole résulte du processus de « métropolisation » (page 392) qui a densifié la côte nord-est des Etats-Unis, sous une forme « nébuleuse ». Le changement de la silhouette des villes est un indicateur fort de cette dynamique, pas seulement à Manhattan, mais aussi dans les vieux quartiers commerçants de Philadelphie et Boston.

¹¹ Gottmann souligne le paradoxe d'un espace souvent décrit comme un « cancer » (page 15) où la population jouit pourtant d'une bonne santé.

enjeux de planification territoriale inhérents à la croissance économique et démographique (infrastructures de transports, logements). Manuel Castells souligne pour sa part que

« ce qui distingue cette nouvelle forme [de ville] des précédentes n'est pas seulement sa taille (qui est la conséquence de sa structure interne) mais la diffusion dans l'espace des activités, des fonctions et des groupes, et leur interdépendance suivant une dynamique sociale largement indépendante de la liaison géographique » (Castells, 1972 : 35).

Il s'interroge sur les conditions d'implantation des activités économiques : présence d'une main-d'œuvre importante et bien formée, concentration des activités (insertion dans le système de production), aménagement. Il propose une vision marxiste de l'organisation de l'espace urbain marqué par « la lutte des classes » que met en évidence la ségrégation socio-spatiale qu'il étudie. Pour François Ascher, c'est la « métropole » qui permet de décrire la métropole multipolaire ; si cette nouvelle notion peut paraître un peu formelle, elle permet néanmoins de rendre compte des nouvelles configurations urbaines. Les réseaux de communication permettant les échanges entre ces différents pôles revêtent bien sûr une grande importance dans ces analyses. Il écrit ainsi que

« la métropole est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole. Une métropole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métropole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus » (Ascher, 1995 : 34).

La recherche va ensuite s'attacher à mettre en évidence les liens entre métropoles à travers une approche par réseau distinguant des « centres », des « périphéries » ou des « semi-périphéries », une approche qui établit une hiérarchie métropolitaine mondiale dans la mesure où

« des villes-clés dans le monde servent de "bases" dans l'organisation spatiale et l'articulation de la production et des marchés. Les liens qui en résultent permettent d'établir une hiérarchie des villes mondiales » (Friedmann, 1995 : 146, ma traduction).

Cette approche cherche à identifier les centres de commandement qui se sont formés sous l'impulsion des multinationales à l'origine d'une nouvelle division internationale du travail. L'évidence d'une économie mondialisée à partir des années 1970-1980 amène à proposer de nouveaux concepts pour qualifier le petit nombre relatif de villes à partir desquelles cette économie est contrôlée. John Friedman pose l'hypothèse de « world cities » en 1986 en affirmant : « mon propos est ici d'exposer, de la manière la plus succincte possible, les liens qui existent entre les processus d'urbanisation et les dynamiques économiques globales » (Knox, 1995 : 317, ma traduction). Friedman met en avant le rôle de nœuds et de pôles émetteurs/récepteurs de flux importants (capitiaux, migrants) des villes mondiales et les classe ensuite dans une hiérarchie. Cette hypothèse de recherche se transforme en un paradigme de recherche solide : la « ville mondiale » apparaît comme un centre de commandement qui concentre les sièges sociaux, un centre financier qui est un lien entre l'économie régionale/nationale et l'économie mondiale (Knox, 1995). Les études se concentrent sur le réseau urbain global à travers l'analyse des réseaux de villes et leurs interdépendances, sur la diffusion des processus qui affectent les villes mondiales à leur région environnante et sur la métropolisation. Etablir une hiérarchie des centres de commandement et de contrôle de l'économie mondiale met en évidence le contexte de compétitivité dans lequel évoluent désormais les villes mondiales. John Friedman précise à cet égard que

« les relations hiérarchiques sont essentiellement des relations de pouvoir; la compétition pour progresser dans cette hiérarchie est toujours forte parmi les villes qui luttent pour attirer toujours plus de fonctions de commandement et de contrôle » (*ibid.* : 23, ma traduction).

Saskia Sassen s'inscrit dans cette perspective en notant que la dispersion spatiale de la production a contribué à la croissance de nœuds de services centralisés qui gèrent et régulent l'économie : « plus l'économie se mondialise, plus forte est la concentration des fonctions centrales dans un nombre relativement restreint de sites » (Sassen, 1991 : 35). Les « villes globales », New York, Londres et Tokyo, sont des centres majeurs de services financiers et concentrent les sièges sociaux des principales multinationales, « ils concentrent les secteurs économiques les plus dynamiques et polarisent les plus hauts revenus » (Sassen, 1991 : 337, ma traduction). La thèse que soutient Saskia Sassen est que plus la mondialisation est forte, plus les villes globales se

renforcent en regroupant des fonctions de contrôle, de coordination des activités dispersées comme le montre le poids très fort du secteur tertiaire. Elle soutient que

« la dispersion géographique de la production – qui entraîne son internationalisation – a contribué à la croissance des nœuds de services spécialisés pour la gestion et la régulation de la nouvelle économie mondiale » (Sassen, 1991 : 443).

Pour autant, les villes globales ne sont pas seulement des pôles de contrôle, mais aussi des sites de production de services très spécialisés, notamment financiers.

On cherche aussi à mieux cerner le réseau formé par les flux qu'émettent et reçoivent les villes mondiales. Les réseaux de communication revêtent une importance capitale dans la mise en relation des villes mondiales qui se caractérisent par des interactions fortes entre personnes, produits et informations. L'analyse des flux de passagers à l'échelle mondiale permet alors de mieux cerner les villes les mieux connectées : la carte illustre l'intensité des liens entre New York, Londres et Tokyo et leur rôle de hubs dans les échanges aériens (Keeling, 1995). John Friedman revient en 2002 sur le concept de « ville mondiale » en soulignant qu'une certaine ambiguïté a toujours entouré le concept qui peut faire référence soit à une classe limitée de villes jouant un rôle leader dans l'économie mondiale, soit désigner toutes les villes intégrées de manière assez variable dans le système-monde. Il défend donc une hiérarchie mondiale dans laquelle les métropoles sont classées selon leurs poids dans l'« espace des flux », c'est-à-dire selon leur pouvoir économique (Friedmann, 2002). Peter Taylor postule que c'est la myriade de flux entre les différents bureaux des entreprises installées dans les métropoles qui constitue le réseau des villes mondiales (Taylor, 2004)¹². S'il insiste plus sur les « nœuds » que sur les « flux », donnant davantage à lire une nouvelle hiérarchie qu'un réseau, l'intérêt de l'ouvrage de Peter Taylor réside dans l'apparition de nouvelles villes mondiales de second rang au niveau des pays émergents, dans un monde désormais multipolaire. Cette hiérarchie est

¹² Trois questions guident sa réflexion : à quelle sorte de réseau sont connectées les villes mondiales ? Comment y sont-elles connectées ? Comment mesurer la connectivité d'une métropole ? Pour lui, ce sont les firmes multinationales et les flux de services qu'elles échangent entre elles qui permettent de décrire le réseau des villes mondiales. Il déploie une matrice complexe permettant d'attribuer un score à chacune des 315 villes retenues en fonction des flux des 100 entreprises considérées, ce qui lui permet de les classer. Les secteurs de services retenus sont la comptabilité, la publicité, les services bancaires et financiers, les assurances, les services juridiques et le conseil en gestion d'entreprise. Cet ouvrage très économique montre aussi la difficulté à mettre en évidence un réseau qui reposerait sur des critères plus qualitatifs (échanges d'expertises, flux culturels, par exemple) que quantitatifs.

mouvante dans la mesure où « certaines métropoles moins compétitives déclinent au profit d'autres localisations » (Leven, 1978 : 266, ma traduction). Cette question de la définition de la métropole fait toujours l'objet de débats chez les géographes. Si la recherche a affiné le concept en en proposant de nouveaux susmentionnés, des adjectifs sont aussi utilisés pour caractériser la ville. On peut retenir que

« le vocable renvoie à l'idée de régulation, de norme, de domination aussi que l'on retrouve d'ailleurs dans le concept historique de métropole, entendue alors dans ses rapports avec les colonies qu'elle régit » (Lacour et Puissant, 1999 : 1).

L'enquête menée par Claude Lacour et Sylvette Puissant a permis de recueillir et analyser plusieurs définitions de la métropole données par différents experts dont nous reprenons ici trois extraits :

« Une grande ville, une grande ville, caractérisée par la densité et la diversité de sa population et de ses activités économiques. Offrant des infrastructures et des services collectifs suffisamment développés ; des services aux entreprises, en choix, qualité, diversité et compétence ; une main-d'œuvre disponible en quantité et qualité, constituant un marché assez vaste ; l'accès à l'information ; ville ayant une autonomie réelle par rapport à d'autres grandes villes dans ses activités économiques. »

« Une agglomération qui bénéficie, grâce à sa taille ou à sa spécialisation, un accès direct à l'ensemble des autres agglomérations mondiales. En ce sens, la métropole est un phénomène récent. »

« La « mère des villes » est la tête d'une armature urbaine hiérarchisée. Elle est indissociable d'un réseau. Elle est au sommet d'une structure de relations parcourue par des flux réels ou financiers ou culturels. Ces flux ont plusieurs échelles spatiales superposées : régionale, nationale, européenne, mondiale. » (Lacour et Puissant, 1999 : 29).

A l'issue de ce chapitre qui a montré chronologiquement comment s'est construit et décliné le concept de métropole, nous pouvons proposer notre propre définition. Une métropole est une agglomération urbaine où la concentration de population compte moins que la concentration de structures de pouvoir décisionnel. Elle s'inscrit dans un réseau auquel elle est bien connectée par des infrastructures de

communication (aéroport international au moins). C'est une ville qui regroupe des services de tertiaire supérieur et donc de très hauts revenus liés aux qualifications qui y sont requises. Elle rayonne à différentes échelles selon l'importance de ses spécialités. Les conditions-cadres garanties par les autorités doivent permettre de limiter les externalités négatives (manque de logements, problèmes de mobilité, pollution) et conserver l'attractivité de la métropole.

Chapitre 2.

De la métropole à la métropolisation: l'effet de la mondialisation

1. La mise en relation des différentes parties du monde

1.1. L'effet de la mondialisation sur les villes

Dans les années 1980, la géographie urbaine est surtout marquée par la volonté de rendre compte des dynamiques des métropoles en lien avec la mondialisation. La recherche passe en effet d'un état (la métropole) à un processus (la métropolisation): « la prédilection de la recherche, après s'être focalisée sur les métropoles, s'est tournée vers la métropolisation » (Lacour et Puissant, 1999). La question que l'on se pose est bien présentée par les mêmes auteurs :

« la métropolisation s'inscrit-elle dans le prolongement de la croissance urbaine, en est-elle une forme particulière? Ou bien est-elle un concept qui traduit un phénomène singulièrement différent de tendances connues : davantage une rupture tenant à la globalisation ? » (Lacour et Puissant, 1999 : VI).

La métropolisation est en effet devenue explicitement une problématique scientifique à la fin des années 1980, en lien avec la mondialisation qui est «l'échange généralisé entre les différentes parties de la planète» (Dollfus, 2001 : 8). Il s'agit de mesurer les modalités d'insertion de la métropole dans la mondialisation, et d'analyser les stratégies menées par les acteurs pour accroître le rayonnement de leur ville. L'hypothèse de métropolisation formulée par Paul Claval (1987) à propos des villes américaines (Claval, 1987) montre que la mondialisation accorde aux niveaux supérieurs des réseaux urbains un rôle essentiel. En géographie, le concept de métropolisation a été construit pour mieux comprendre les effets induits par la mondialisation sur les villes qui captent les différents flux (humains, culturels, de capitaux) qui parcourent la planète. D'ailleurs,

« la plupart des auteurs s'entendent sur le fait que le poids des plus grandes agglomérations se renforce dans tous les pays développés, par la pérennisation, voire l'accentuation d'un mécanisme presque unique : la concentration des hommes, des capitaux, des biens matériels et immatériels » (Leroy, 2000 : 78).

La mondialisation est un « facteur de transformations et d'évolutions des situations locales, en sachant que le monde procède des flux qui relient l'ensemble des

points du globe entre eux, dans l'enchevêtrement des réseaux et de leurs hiérarchies » (Dollfus, 2001 : 11). Au niveau urbain, le processus de croissance inhérent à la mondialisation se caractérise par une progression démographique, un développement des infrastructures, de l'économie, ou encore l'innovation dans le domaine culturel (recherche scientifique, art, mode, etc). Les métropoles sont les pôles de la mondialisation, des nœuds reliés entre eux par des plateformes portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, des réseaux d'information et de communication ou des autoroutes qui favorisent la connexion et donc les échanges. Ces métropoles centres de commandement forment un « archipel métropolitain mondial » (AMM) et fonctionnent en réseau (Veltz, 2005). Les métropoles sont soumises à un impératif de compétitivité particulièrement fort : les stratégies qu'elles mènent (Antier, 2005) visent à renforcer leurs fonctions de commandement dans les domaines politiques, économiques ou culturels. Dès lors, la métropolisation n'est pas seulement une dynamique économique ou un processus spatial ; « elle ne rend pas obsolètes les autres manifestations du phénomène urbain (urbanisation, sub et périurbanisation), mais elle s'y surajoute » (Leresche et alii., 1995 : 1).

Outre des mesures économiques (promotion économique, fiscalité avantageuse), des interventions spatiales (création de quartiers d'affaires, par exemple), un renforcement de la formation, la valorisation d'une image positive est devenue incontournable. Mettre en avant ses points forts et ses potentialités, tels sont les objectifs du marketing urbain qui vient renforcer l'attractivité des métropoles (Maynadier, 2010). Le recours à cet outil d'information et de promotion reste assez inégal selon les trajectoires des métropoles et la culture des autorités en place. De plus, c'est un outil qui opère par sélectivité en mettant en évidence certaines spécialités tandis que d'autres, moins porteuses d'image positive, apparaissent moins. Si le marketing urbain peut susciter la curiosité, appuyer une réalité, la magnifier, il ne suffit cependant pas à entraîner l'adhésion. L'ensemble des conditions-cadres (cadre de vie, fiscalité, connectivité, services aux entreprises, qualification de la population...) offertes par le territoire se révèle bien plus déterminant. Mais avant de définir plus précisément la métropolisation, il convient de présenter le réseau urbain dans lequel ce processus s'est déployé en Europe.

1.2. Les villes européennes entre mondialisation et européanisation

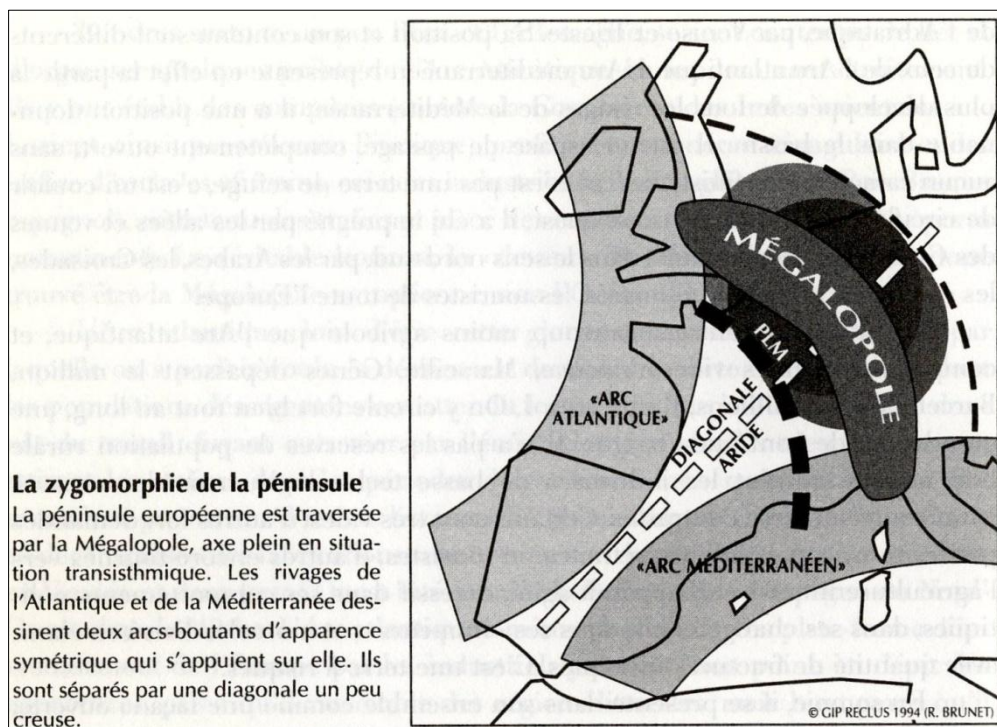
Le réseau urbain européen est surtout composé de villes de 200 000 à 2 millions d'habitants. Cet ensemble est resté relativement stable au fil du temps en dépit d'événements parfois majeurs (destructions liées aux guerres mondiales, par exemple). Si chacune d'entre elles présente des spécificités, des singularités en fonction du contexte politique et historique dans lequel elle est inscrite, les villes européennes se caractérisent néanmoins par une certaine proximité. Leurs morphologies, leurs développements, leurs centralités (les villes européennes s'organisent souvent autour d'un centre historique qui sert de référence dans les pratiques urbaines) présentent des traits communs. Leur proximité spatiale et les nombreux échanges qui en ont résulté ont en effet permis la diffusion d'un modèle urbain ensuite adapté aux configurations locales.

« La ville médiévale apparaît comme le creuset des sociétés européennes, où s'élaborent les nouveaux modèles culturels et politiques, les nouveaux rapports sociaux et les innovations culturelles et organisationnelles favorisés par les interactions de populations diverses » (Le Galès, 2011 : 99).

Le réseau est un ensemble de nœuds et d'axes qui permet la circulation, la captation et aussi la distribution de flux de diverses natures (hommes, richesse, etc.). Le réseau urbain européen a fait l'objet de nombreuses études qui ont mis en évidence la répartition et l'interconnexion des différentes métropoles sur le continent. Christaller a notamment montré l'aire d'attraction d'une ville sur son espace environnant. La recherche s'inscrit dans cet héritage : Giuseppe Dematteis constate ainsi que les centralités urbaines en Europe forment un gradient de type centre-périphérie : « 53 % des villes qui ont un rayonnement international sont concentrées sur 20 % du territoire européen » (Dematteis, 1996 : 19). Il propose aussi 3 modèles de réseaux pour l'Europe : le modèle de Christaller, les « réseaux interconnectés à plusieurs niveaux » dans lesquels les liens entre places centrales ne dépendent pas de leurs relations de proximité, et enfin le schéma centre-périphérie. Pour lui, le réseau urbain européen est une combinaison de ces 3 modèles, avec néanmoins une prédominance du troisième. Roger Brunet reprend ces recherches en avançant l'idée d'un « treillage européen ». Il soutient ainsi que « le dispositif des grandes voies européennes a l'air de respecter ce principe de treillage » (Brunet, 1997 : 43). Il

distingue une mégalopole européenne qui va du sud-est du Royaume-Uni avec Londres, jusqu'à la Lombardie en passant par la Ruhr : cet espace se caractérise par une densité forte d'interactions favorisées par des axes structurants (Figure 2). Les caractéristiques de cet espace sont liées à l'histoire et à l'importance des échanges marchands qui s'y sont déroulés dès le Moyen Âge, fixant les hommes et les activités, et créant ainsi une centralité sur plusieurs siècles. Des lors, « sur 18 % du territoire, se trouve la moitié des agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants » (Brunet, 1997 : 61).

Figure 2 : La mégalopole européenne



Source : Brunet (1997 : 82)

D'autres faisceaux sont repérés, voire anticipés comme celui qui relie les métropoles d'Europe centrale qui est encore en cours de construction (Figure 3). Par ailleurs, l'intérêt du travail de Roger Brunet est de mettre en évidence les facteurs de hiérarchie métropolitaine, c'est-à-dire les éléments qui expliquent leur place dans le réseau. La « hiérarchie de services », la « segmentation des filières et la division du travail » – c'est-à-dire la spécialisation -, la relation de compétences - c'est-à-dire les synergies, les échanges entre métropoles – qu'il différencie des groupes d'intérêts qui sont des réseaux de villes en fonction d'une caractéristique commune (ce ne sont donc pas ici des réseaux hiérarchiques), et de la logique de projet qui fédère différentes

villes autour d'un intérêt particulier, ce dernier élément étant en définitive assez proche de la logique du « partage » (Brunet, 1997 : 50).

Figure 3 : Le « treillage » européen

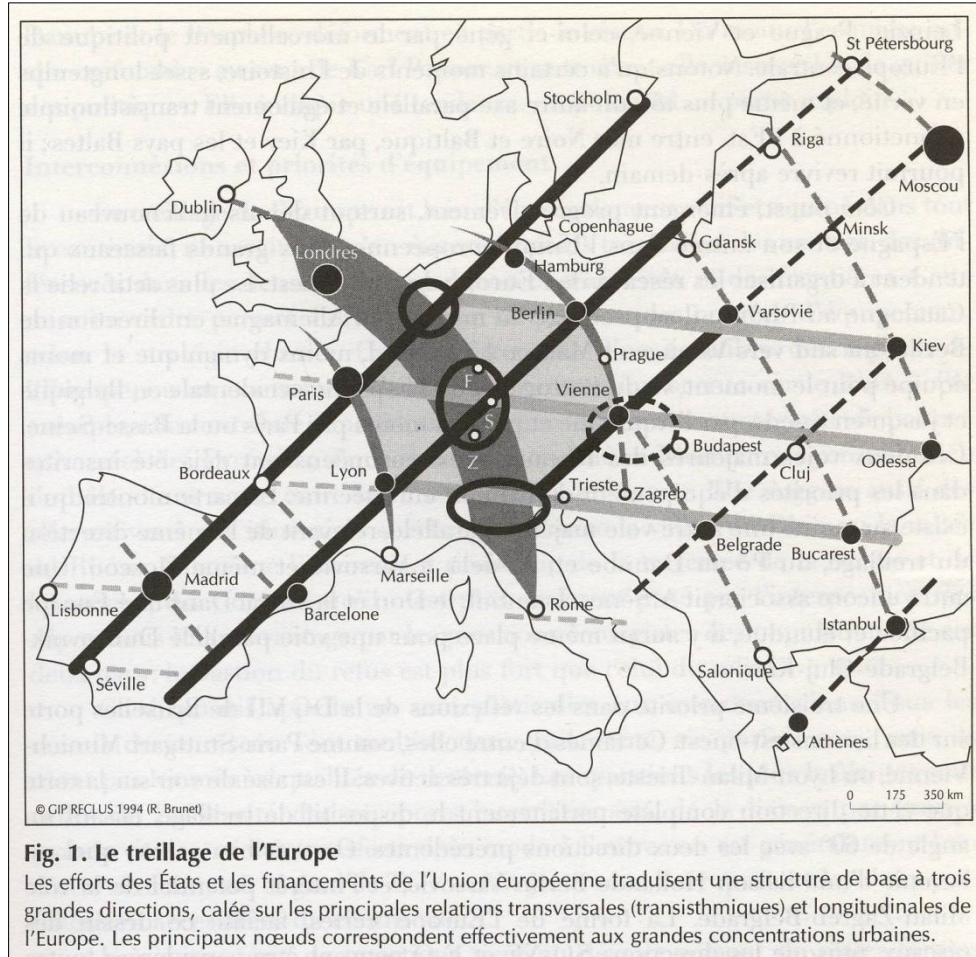


Fig. 1. Le treillage de l'Europe

Les efforts des États et les financements de l'Union européenne traduisent une structure de base à trois grandes directions, calée sur les principales relations transversales (transisthmiques) et longitudinales de l'Europe. Les principaux nœuds correspondent effectivement aux grandes concentrations urbaines.

Source : Brunet (1997 : 43)

Tous ces éléments sont intéressants, mais il nous semble que les deux premiers sont vraiment les clés d'explication des hiérarchies métropolitaines dans la mesure où ce sont d'importants facteurs de compétitivité dans un contexte de forte concurrence entre les métropoles. Roger Brunet précise d'ailleurs « qu'en matière de réseaux, ce n'est pas la taille qui fait le poids, mais la densité et la qualité des services rares et des pouvoirs réels » (Brunet, 1997 : 53), une position partagée par d'autres chercheurs qui considèrent aussi que la spécialisation est décisive pour l'internationalisation de la métropole. Ainsi,

« des villes sont internationales par la concentration d'activités assurant la régulation de relations internationales, [...] par l'internationalisation et la spécialisation de leur

base productive, [...] et en jouant un rôle d'interface entre l'économie mondiale et les régions européennes » (Bonneville, 1996 : 77).

La recherche s'applique en outre à mettre en évidence les liens entre les nœuds du réseau, et pas seulement à présenter sa structure et son évolution. En effet, « un réseau n'existe que par les relations qui unissent les centres, par les hiérarchies que ces relations entretiennent ou affaiblissent, par les différentiels régionaux qu'elles peuvent introduire » (Cattan, 1990 : 106). La mesure du trafic aérien, parce qu'il s'agit de flux plus mesurables que les flux financiers ou les flux d'information, par exemple, a été choisie pour montrer l'accessibilité et l'attractivité des métropoles. A travers les cartes reproduites ci-dessous (Figure 4), on observe que Genève bénéficie d'une « très bonne accessibilité » et d'une « bonne attractivité », ce qui est remarquable pour la taille de la métropole, tandis que Prague n'est pas prise en compte.

Figure 4 : L'accessibilité et l'attractivité des métropoles européennes, selon le trafic aérien

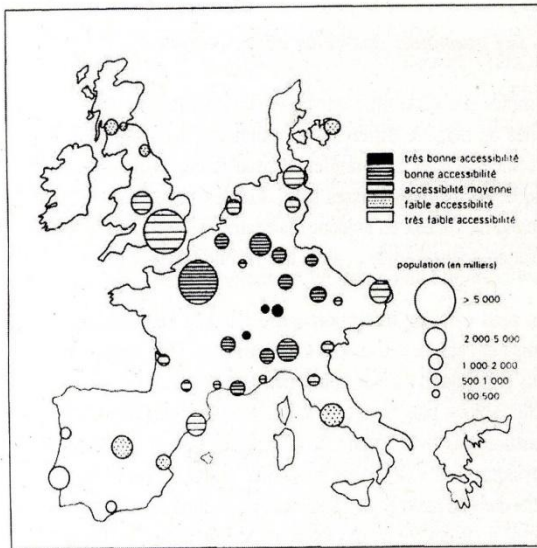


Fig. 1.— Accessibilité physique (distance à vol d'oiseau).

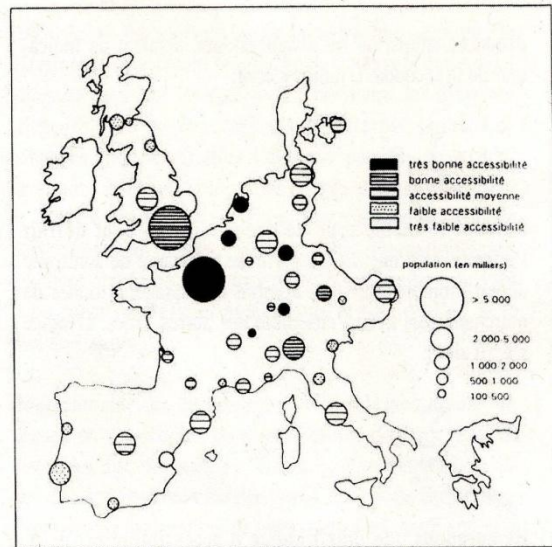


Fig. 2.— Accessibilité fonctionnelle (distance-temps).
(source: Colette Cauvin)

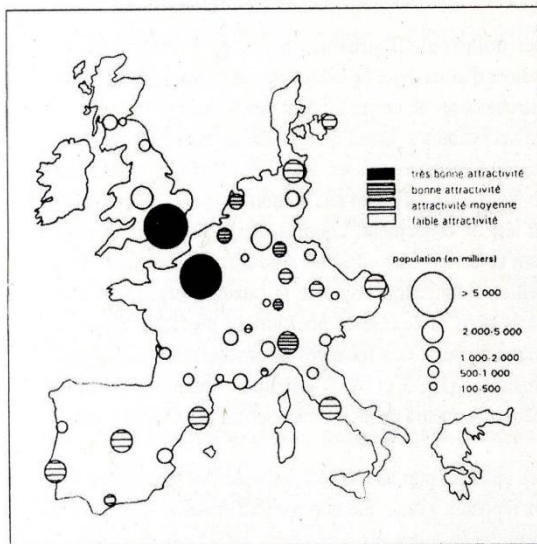


Fig. 3.— Attractivité: trafic aérien de passagers.

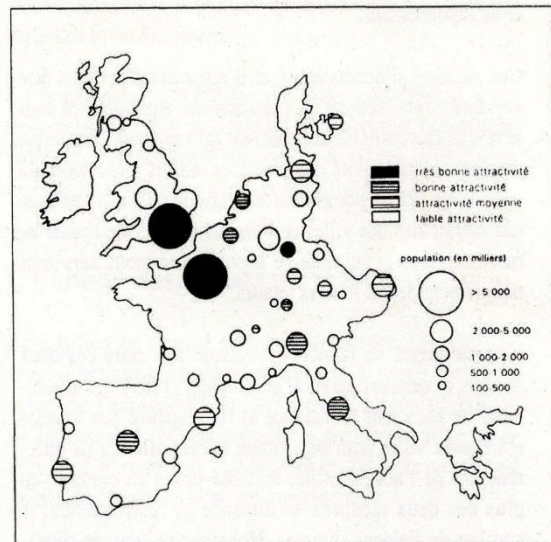


Fig. 4.— Attractivité: trafic aérien de marchandises.

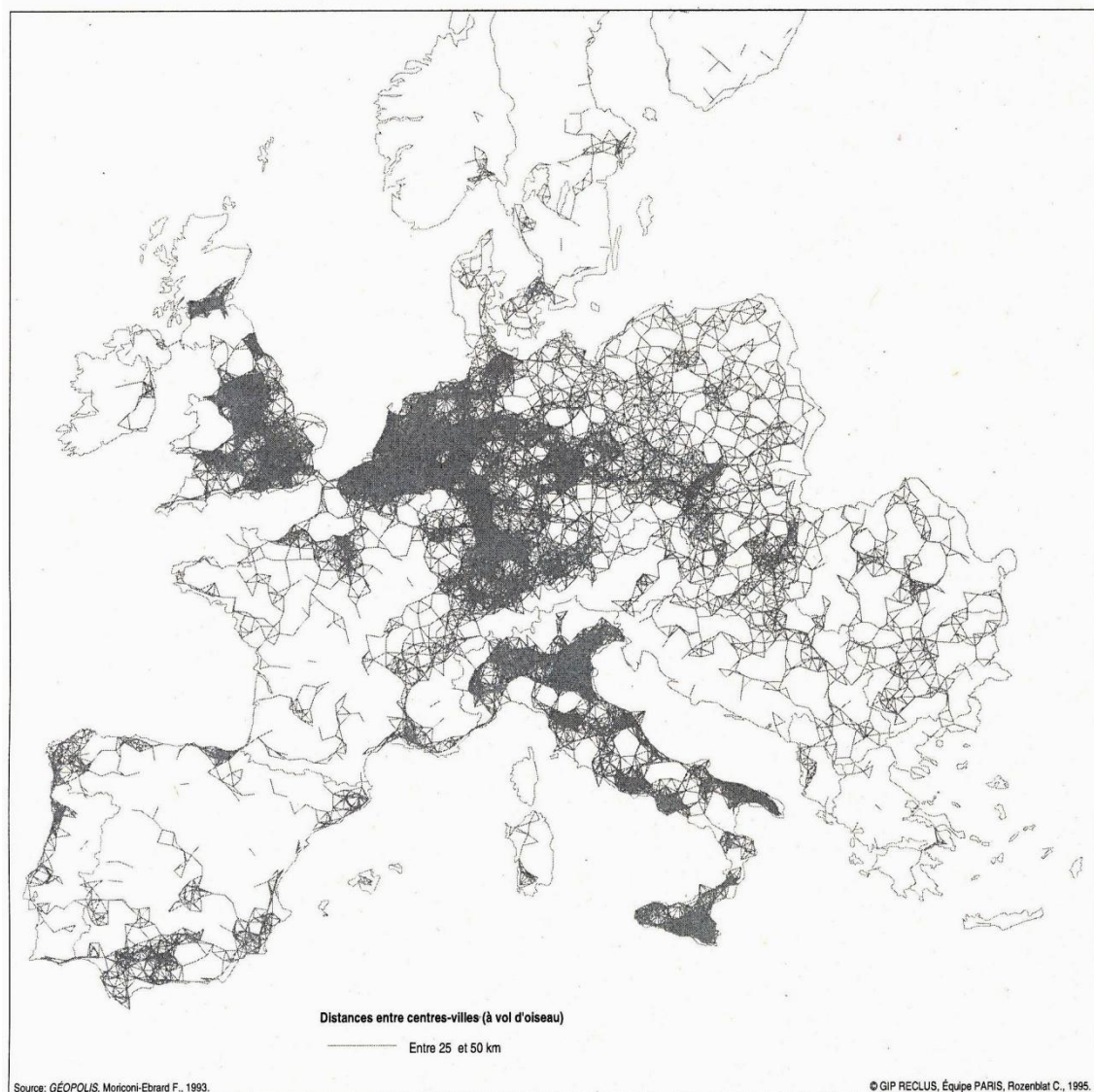
Source : Cattan (1990 : 109).

L'étude confirme la puissance de la mégalopole rhénane, centre décisionnel européen ; pourtant, si

« cette image renvoie certes à une organisation hiérarchique du réseau européen, elle interdit que son organisation y soit réduite. Des villes à fonction tertiaire très spécialisée, et dont la portée géographique est au moins continentale, se hissent aux niveaux supérieurs de cette hiérarchie. Nous avons noté des villes comme Genève, Zurich, Francfort et Amsterdam » (Cattan, 1990 : 115).

L'inscription des métropoles européennes dans le réseau continental fait l'objet d'autres recherches qui visent à mettre en évidence les « continuités et discontinuités de la trame des villes européennes » (Rozenblat, 1995 : 22) (Figure 5).

Figure 5 : le maillage du réseau européen (distances entre les villes de plus de 10 000 habitants)



Source : Rozenblat (1995 : 25).

Le réseau urbain est ainsi caractérisé par la proximité de ses villes, distantes de 25 à 50 kilomètres pour la plupart d'entre elles. Si la mégalopole ressort encore nettement, ces études permettent de distinguer un réseau urbain est-européen caractérisé par un réseau urbain régulier aux villes proches, alors que l'Ouest est plus irrégulier avec des villes plus éloignées, exceptions faites des vallées fluviales.

Mais l'organisation du réseau a fait l'objet de débats et plusieurs modèles ont été avancés, reposant sur des notions distinctes. La mégalopole de Brunet est ainsi certes structurante du réseau urbain européen, mais certains chercheurs en ont une vision plus réduite en n'y incluant ni Londres, ni Paris. Ces deux dernières seraient plutôt les piliers du « centre » du réseau « constitué par un nombre limité de métropoles, pas très éloignées, et en étroite relation les unes avec les autres et qui a une structure polycentrique [...]. Londres et Paris exceptés, les pôles du centre ne sont pas les plus grandes villes de l'ensemble européen, mais les plus grandes dans chacun de leur système urbain national » (Cattan, Saint-Julien, 1998 : 3). Ces deux notions consacrent néanmoins un modèle de type centre-périphérie en évolution vers un modèle polycentrique.

Plus récemment, ces effets de proximité ont été analysés sous l'angle de « l'europanisation » qui ne signifie pourtant pas que les métropoles européennes sont en cours d'uniformisation. En effet, l'europanisation des métropoles présente à la fois des formes de convergence, d'institutionnalisation et de résistance aux directives de Bruxelles (Le Galès, 2011). La mise en réseau des métropoles européennes a intensifié leurs échanges de diverses natures, d'étudiants ou d'expertise, par exemple. Environ 120 000 étudiants de l'Union européenne (sur 15 millions) partent ainsi étudier dans un autre pays que le leur. Par ailleurs, l'inscription dans des réseaux métropolitains (institutionnalisation horizontale) voit dialoguer des autorités locales directement entre elles. Cette dynamique s'est surtout développée après la Seconde Guerre mondiale à travers les jumelages qui développaient les relations culturelles ou sportives entre cités pour favoriser les contacts entre les peuples. Par la suite, les réseaux se sont organisés autour de thématiques partagées, d'intérêts communs. Le plus connu est Eurocités créé en 1986 autour de six villes (Barcelone, Birmingham, Francfort, Lyon, Milan et Rotterdam) : ce réseau se veut une plateforme de dialogue entre les 140 villes qui le composent désormais et un acteur influent auprès des autorités européennes avec lesquelles il travaille.

Le réseau urbain européen est donc composé d'un semis de villes proches, mais aussi structuré par des métropoles dont l'aire d'influence va de leur région environnante au monde entier. L'histoire du continent européen et son développement urbain amène à s'interroger sur sa métropolisation : existe-t-il en effet un modèle de métropolisation en Europe ? Cette question guidera notre réflexion dans les pages qui suivent, à travers l'étude d'une ville qui appartient à l'Union européenne (Prague), et une autre qui n'en fait pas partie (Genève).

2. D'un état à un processus

2.1. Qu'est-ce que la métropolisation?

Il n'existe pas de définition unique de la métropolisation. « La métropolisation est un processus qui produit et valorise l'accumulation, la concentration, l'interaction, la polarisation d'externalités perçues de manière positive » (Lacour, 1999 : 72). Nous pouvons aussi retenir deux définitions issues des questionnaires recueillis par Claude Lacour et Sylvette Puissant :

« C'est un processus de concentration spatiale observable à grande échelle. Cette concentration a essentiellement des causes économiques (marché, stratégies des firmes). Elle s'appuie sur le développement des réseaux de communication (transports, télécommunications, etc.). Elle est facilitée par la « relaxation » des réglementations autant dans le domaine économique que dans le domaine spatial. Elle est liée de façon très forte à la mondialisation des échanges. »

« La métropolisation est un processus d'inscription dans l'économie internationale qui s'accompagne de formes de développements urbains spécifiques : différenciation des fonctions et étalement périurbain. » (Lacour et Puissant, 1999 : 31).

On peut retenir que la métropolisation « accentue les avantages comparatifs de quelques villes mondiales ou planétaires » (Hall, 1965). En ce sens, on peut dire qu'il s'agit d'un processus visant à renforcer la métropole comme centre de commandement, dans un contexte de forte concurrence, et ainsi à accroître son rayonnement à l'international. Ce processus qui assure un certain pouvoir à la métropole la distingue de la ville qui se caractérise par sa morphologie, la concentration d'une population et d'emplois, l'attractivité liée à ce pôle d'emplois, la diversité des activités et des habitants, le lien social (Bassand, 2007). Les moyens de communication (transports, centres de conférences, marketing urbain) apparaissent déterminants pour assurer la connexion et le rayonnement de la métropole :

« les réseaux de communication sont les principaux défis et traits caractéristiques des métropoles. Être compétitif dans la mondialisation nécessite de développer ces

réseaux, de nouvelles routes et voies ferrées, des centres de conférences et de congrès, des halls d'expositions, etc » (Borja et Castells, 1999 : 159, ma traduction).

La connectivité est un impératif pour la métropole et une caractéristique de la métropolisation afin de favoriser les échanges (Bassand, 2007). Ces traits caractéristiques ont amené certains auteurs à considérer plusieurs métropoles proches comme une seule entité métropolitaine, tel « l'arc lémanique » pour rendre compte des relations entre Montreux et Genève en passant par Lausanne. L'idée même d'une métropole suisse a été suggérée :

« au vu des récents développements, on serait aisément tenté de considérer l'ensemble du territoire national comme une seule et unique région métropolitaine polycentrique ou en voie de métropolisation, avec des corridors densément urbanisés et des enclaves d'habitat plus dispersé voire périphérique, telle qu'une partie des régions de montagne » (Leresche et alii, 1994 : 181).

Ces conditions-cadres offertes dans les métropoles soutiennent l'emploi d'autant que les entreprises disposent d'une densité de services qui leur permet de réaliser des économies d'échelle et d'assurer leur développement et leur prospérité. Les métropoles regroupent et attirent par ailleurs une main-d'œuvre particulièrement qualifiée et bien rémunérée qui a aussi un effet d'entraînement sur l'emploi en général, y compris le travail au noir, même si la part des clandestins est difficile à établir dans la population totale.

« Cette dynamique économique est aussi à mettre en rapport avec la concentration des couches sociales les plus qualifiées dans les grandes agglomérations qui rendent possible leur promotion professionnelle, les assurent face à la flexibilité de l'emploi. [...] C'est dans ces grandes villes que ces groupes sociaux trouvent les équipements publics et privés éducatifs, culturels, sanitaires, commerciaux et sportifs qui correspondent à leurs normes de consommation » (Ascher, 2006 : 614).

Pour nous, la métropolisation est un processus dont les facteurs internes ou externes au territoire concourent à assurer l'avenir d'une métropole, à garantir son attractivité et sa prospérité, et une dynamique qui lui permet d'avoir du poids à l'échelle mondiale dans un contexte de forte concurrence marqué par un impératif de compétitivité. Cela se traduit par la présence, l'accueil et le développement de

grandes entreprises leaders dans leur domaine, d'institutions internationales, mais aussi par la menée de grands projets structurants (transports, équipements culturels et sportifs, quartiers d'affaires et quartiers à vivre, etc.), ou encore par l'adoption de mesures de soutien à ces structures décisionnelles par les autorités locales (fiscalité, aménagement du territoire, services de promotion). Un jeu d'acteurs préside à la métropolisation : ils peuvent être politiques (les élus qui présentent les projets et ceux qui les votent), économiques (les entreprises et leurs lobbies), culturels (les artistes, par exemple), ou associatifs. Ce jeu est fait d'échanges d'informations, de négociations, d'affrontements, d'accords et d'oppositions en fonction des objets en débat. Les stratégies des leaders métropolitains – les acteurs politiques qui ont la capacité à insuffler le processus de métropolisation – visent à garantir ces conditions-cadres essentielles au développement de leur territoire : en faisant connaître les potentialités de la métropole, l'irruption du marketing dans les stratégies territoriales montre que la communication est d'ailleurs désormais perçue par les leaders métropolitains comme un des outils de compétitivité de leur territoire.

Cependant, des critiques relatives à ces concentrations et croissances humaines et économiques montrent que la vision de la métropolisation comme phénomène positif et incontournable pour assurer la prospérité d'une ville et de sa région n'est pas unanimement partagée. Le cinéma va montrer une ville ségréguée où l'ouvrier est opprimé. C'est le cas de *Metropolis*¹³ (1927) du réalisateur autrichien Fritz Lang qui met en scène deux univers au sein d'une mégalopole projetée en 2026 : une ville haute où se concentrent les classes dirigeantes et une ville basse qui travaille dans des conditions précaires. Les chercheurs en sciences sociales dénoncent aussi les points négatifs de la métropole, tel Lewis Mumford qui met en avant leur vulnérabilité. Il s'inscrit à la fois dans l'héritage de Ebenezer Howard, « l'homme qui a vu l'avenir »¹⁴ et de Patrick Geddes – duquel il se sent un « véritable disciple » (Mumford, 1970 : 284). Il reprend d'ailleurs l'idée que Geddes a échangée avec lui dans une lettre de janvier 1923 (Novak, 1995 : 163) en traçant l'évolution de la Cité suivant une courbe ascendante puis descendante. Elle débute avec l'« eopolis » (village), atteint son apogée dans la « Metropolis », ou cité mère ; puis vient une courbe descendante, partant de la « Megalopolis », handicapée par sa grande dimension. La courbe passe

¹³ Ce film, tourné dans les studios Babelsberg dans les environs de Berlin, coûta la somme très élevée de 7 millions de marks et fut boudé par la critique et le public.

¹⁴ Cette expression est de Mumford qui a vu en Howard un précurseur.

par la « parasitopolis », puis la « pathopolis », la « tyrannopolis » et parvient à son point terminal, la « necropolis » (Mumford, 1961). Pour Mumford, la mégalopole est l'antécité, une masse interminable de tissus urbains indifférenciés qui contient en lui-même son propre mode de dissolution et de désintégration. Selon lui, l'extension métropolitaine à l'échelle mondiale révèle une crise de la croissance urbaine en n'apportant qu'« entassement, misère et insécurité » (Mumford, 1970 : 248). Dans *The Culture of Cities* (1938), il dépeint la désintégration future de Megalopolis qu'il présente comme une « barbarisation » urbaine due à l'entassement physique qui entraîne tensions, aliénation, hostilité, perversion sexuelle, incompetence paternelle et violence. Il dépeint des grandes villes asphyxiées mourant d'excroissances et de congestion. La littérature aborde aussi ces idées : la Suisse va particulièrement valoriser son espace rural, ce qui aura une influence sur l'aménagement urbain du pays : le village, c'est la *Gemeinschaft*, la communauté et le sol nourricier, deux qualités qui échappent à la ville en croissance. Heidi, l'un des personnages les plus connus de la littérature suisse de la fin du XIXe siècle, créé par la romancière Johanna Spyri, expérimente déjà l'hostilité de la grande ville : cette jeune fille élevée dans les montagnes grisonnes va devoir vivre à Francfort que l'on découvre par ses yeux comme l'exact contraire de la nature préservée et belle de l'alpage où elle finit par retourner. La métropole est aussi un sujet empreint d'inquiétude comme *Nécropolis* de Herbert Lieberman (1977) qui peint New York en « Cité des morts », une métropole sillonnée par les fous, les mythomanes et les drogués, les assassins et les « paumés » de toute sorte, également en proie aux intrigues de la municipalité et aux trafics d'influence. Chez ces auteurs, la ville est souvent vue comme un objet où cohabitent des images positives (lieu du progrès social) et négatives (nuisances, insécurité). Cette hostilité à la ville et à son développement est ancienne, biblique : la ville apparaît ainsi comme le lieu du vice, de la perversion.

En Angleterre, la révolution industrielle, pourtant porteuse de progrès technologiques et sociaux, d'un développement économique, apporte paradoxalement pour différents observateurs (Marx, Engels) précarité et misère. Tout comme l'espace rural suisse, la campagne anglaise est présentée dans une vision idéale : les paysages sont beaux, ordonnés, les relations sociales sont marquées par la proximité. Les cités-jardins, lancées à la fin du XIXe siècle par Ebenezer Howard, s'inscrivent dans une logique d'association de la ville et de la nature qui vise à dépasser leurs inconvénients respectifs (masse anonyme des villes, manque de distraction des campagnes notamment). L'idéologie anti-urbaine est valorisée pendant la Seconde

Guerre mondiale par les mouvements nationalistes qui présentent l'espace rural comme le socle de la nation. Pour Joëlle Salomon Cavin, « le cadre d'énonciation des discours anti-urbains suisses [qu'elle étudie] doit donc être analysé comme l'expression nationale d'un phénomène international » (Salomon Cavin, 2005 : 115). Selon Joëlle Salomon Cavin, la réalité urbaine peine à être reconnue par les habitants dont les représentations sont marquées par une opposition ville-campagne¹⁵. Pour elle,

« ces représentations du rural et de l'urbain sont suffisamment prégnantes pour influencer directement les pratiques territoriales habitantes de même que le système de planification. Leur mise en lumière permet de mieux comprendre l'évolution de l'urbanisation en Suisse » (Salomon Cavin, 2007 : 59).

Elle souligne le poids important de la campagne, de la nature dans l'histoire et l'identité du pays dont l'image est celle d'un territoire de montagnes, de lacs et de villages, et remarque que

« le monde rural est par ailleurs associé au berceau de la nation. Les cantons à l'origine de la confédération sont les *Waldstätten* (littéralement « cantons forestiers »), cantons demeurés actuellement encore très ruraux » (Salomon Cavin, 2007 : 61).

La chercheuse montre enfin que durant tout le XXe siècle, la ville est dépeinte comme un espace marqué par la pollution et le gaspillage, qui s'étend au détriment des terres agricoles, du « sol nourricier ».

La métropole est aussi un espace marqué par la ségrégation socio-spatiale : on cherche à garantir le maintien des aménités naturelles dont on jouit dans son environnement immédiat (dimension d'aménagement du territoire). Ce mouvement *nimby* (*not in my backyard*, littéralement « pas dans mon jardin ») caractérise cette volonté de contrôle exercé sur le voisinage dont on ne souhaite pas subir les nuisances (dimension sociale). Le regroupement dans des quartiers privés, sécurisés, selon une logique communautaire se caractérise par la privatisation de l'espace public, la création de villes privées (*gated communities*) pouvant entraîner un séparatisme communal (Billard, 2005). Ces communautés fermées sont un produit immobilier

¹⁵ Le village suisse de l'Exposition nationale de 1896, au bord de l'Arve, aux Vernets, a marqué les esprits en étant visité par un Suisse sur trois à l'époque !

spécifique destiné aux classes moyennes et aux classes aisées. Si elles se sont développées et sont devenues un marché à partir des années 1960-70, sans doute en réaction aux émeutes urbaines, des quartiers privés et fermés existaient déjà à Londres et à Paris aux XVIII et XIXe siècles (accès restreint, filtrage exercé en fonction de l'apparence de l'individu, jouissance des squares réservée aux seuls propriétaires en ayant la clé). Aux États-Unis, des country-clubs apparaissent dès le milieu du XIXe siècle. En 1885, Tuxedo Park est le premier quartier véritablement fermé dans la banlieue de New York. Les gated communities sont créées dans les années 1930, comme Rolling Hills, un lotissement chic de Californie du Sud associant étroitement la fermeture de l'ensemble résidentiel à la préservation d'un idéal rural communautaire, et à la recherche d'un style de vie fondée sur les loisirs (Le Goix, 2005). Dès lors, la recherche du « paradis sur terre » caractérisée par la sécurité, un facteur clé du choix d'habiter une communauté fermée, les aménités naturelles (choix d'un cadre de vie agréable), la quête d'un entre-soi (recherche de voisins ayant les mêmes valeurs et le même niveau social que soi), et la volonté de profiter de commerce, d'équipements et de services mutualisés (jardinage, équipements sportifs, gardiennage...) expliquent le développement d'un mode d'habiter exclusif (Pinçon-Charlot, 2007). Il s'agit en outre d'un produit immobilier mondialisé : si le phénomène est d'abord américain, il s'est diffusé à l'échelle mondiale, adaptés aux contextes locaux, en lien avec la violence et la recherche d'un certain standing dans les pays émergents, par exemple, où ce mode d'habiter qui se développe depuis les années 1990 représente la modernité. À l'échelle des Etats, ces communautés fermées se concentrent autour des grandes métropoles, parfois à plusieurs dizaines de kilomètres du centre-ville auquel elles sont toutefois bien reliées. Enfin, ces quartiers sont très différents, du simple lotissement à la véritable ville.

La gentryfication qui voit le remplacement de classes populaires par des classes aisées, souvent en centre-ville à l'occasion de la réhabilitation d'immeubles anciens, met aussi en évidence ce phénomène d'entre-soi lié aux prix du marché immobilier. Ces dynamiques résidentielles ont fait l'objet de critiques de la part d'auteurs qui soulignent une inflation sécuritaire mettant en évidence lutte des classes (vision marxiste) et luttes de pouvoir. Los Angeles a ainsi souvent été étudiée comme une métropole présentant l'urbanité de façade d'une ville fragmentée où les intérêts individuels sont particulièrement forts (Davis, 2000).

La métropolisation en Europe s'inscrit dans une histoire, dans un réseau et dans des structures sociales propres au continent. A l'issue de cette partie, une réponse peut

être apportée à la question qui l'ouvrirait sur le modèle de métropolisation en Europe. Dans toutes ces villes, le processus de métropolisation est « contraint » par un héritage bâti le plus souvent protégé. Il se traduit néanmoins par une tertiarisation du centre-ville (bureaux et commerces) qui peut connaître une baisse de population et une gentrification. La métropolisation se traduit aussi par la mutation de zones industrielles en zones tertiaires par des processus de renouvellement urbain qui visent à faire de ces espaces des quartiers d'affaires et des quartiers à vivre. Enfin, la métropolisation se fonde sur le modèle du polycentrisme et voit l'émergence de nouvelles centralités en périphérie, bien connectées aux réseaux de communication. Pour autant, la métropolisation en Europe dépend surtout des contextes locaux, des opportunités foncières, des législations et des règles politiques (démocratie participative/démocratie directe).

2.2. La compétitivité des territoires

La compétitivité est un autre concept relativement récent, apparu dans les années 1980 en lien avec la mondialisation et la mise en concurrence des différentes parties du monde. Il renvoie à l'ensemble des conditions, des facteurs permettant aux entreprises de créer de la valeur (acception économique) et aux individus de vivre de manière prospère (acception sociale). Les recherches actuelles menées sur le concept prennent appui sur différentes contributions antérieures. Pour Adam Smith (1723-1790) qui étudie la compétitivité à l'échelle des Etats, la compétitivité d'un État se mesure à sa richesse. Cette dernière résulte de plusieurs facteurs tels que les ressources naturelles favorisant les exportations, la démocratie qui apporte une stabilité, la division du travail qui accroît la productivité, ou encore la « main invisible » qui augmente les profits. La division du travail permet en effet d'augmenter la production, mais aussi de réduire le temps d'exécution du produit, et son coût de fabrication :

« Cette grande augmentation dans la quantité d'ouvrages qu'un même nombre de bras est en état de fournir, en conséquence de la division du travail, est dû à trois circonstances différentes : premièrement, à un accroissement d'habileté dans chaque ouvrier individuellement ; deuxièmement, à l'épargne du temps, qui se perd ordinairement quand on passe d'une espèce d'ouvrage à une autre ; et troisièmement

enfin, à l'invention d'un grand nombre de machines qui facilitent et abrègent le travail et qui permet à un homme de remplir la tâche de plusieurs. » (Smith, 1859 : 99).

L'autre facteur de compétitivité d'un État est l'intérêt personnel qu'a chacun de tirer profit de son travail. Adam Smith désigne cette inclination par l'idée de « main invisible » qui sert inconsciemment la collectivité :

« Tout en ne cherchant que son intérêt personnel, l'entrepreneur travaille souvent d'une manière bien plus efficace pour l'intérêt de la société, que s'il avait réellement pour but d'y travailler » (Smith, 1859 : 31).

David Ricardo (1772-1823), auteur de la loi des avantages comparatifs (1817), s'inscrit dans la lignée de Smith en réaffirmant l'intérêt de la division du travail, l'un des fondements du capitalisme. Mais il montre surtout, à l'échelle supranationale, comment les pays peuvent affronter la concurrence dans un contexte de libre-échange. Chaque pays a ainsi un avantage à se spécialiser dans la production du bien dans lequel il est le plus productif afin d'accroître sa richesse (Ricardo, 1993).

Karl Marx (1818-1883) contredit ces théories dans *Le Capital* (1867) : pour lui, le travail tel qu'il prend forme dans le contexte libéral est une aliénation à laquelle il convient de mettre un terme par une révolution. Il dénonce les conditions de travail des ouvriers dans l'industrie, leur exploitation et critique le capitalisme comme un modèle économique injuste. Il prône donc la mise en commun des moyens de production et le travail coopératif qui seront les piliers du système communiste (Marx, 1993).

D'autres auteurs mettent en avant l'importance de mentalités et de valeurs favorables à l'économie et à la compétitivité : pour Max Weber (1864-1920), par exemple, l'éthique protestante qui valorise le travail explique le développement du capitalisme à partir du milieu du XVIII^e siècle (Weber, 2003). Ce lien est cependant contredit par d'autres chercheurs comme Joseph Schumpeter ou Fernand Braudel pour qui le capitalisme remonte à l'Italie du Quattrocento, voire du Moyen Âge (Braudel, 2008). Schumpeter (1853-1950) insiste par ailleurs sur le rôle moteur des entrepreneurs et de l'innovation pour porter la croissance économique¹⁶. L'innovation

¹⁶ Il s'oppose en ce sens à Marx pour qui le profit est une confiscation d'une partie du travail de l'ouvrier par le capitaliste.

est un élément-clé de la compétitivité car elle permet à une entreprise d'acquérir une position dominante sur le marché, pouvant aller jusqu'au monopole, mais aussi parce qu'elle ouvre un nouveau cycle de croissance économique (Schumpeter, 1951). Au XXe siècle, l'économiste américain Robert Solow mettra en évidence l'importance du progrès technique, de la qualité du travail et de l'investissement comme moteur de la compétitivité et de la croissance des nations¹⁷ (Solow, 1972).

Les années 1980 et l'essor de la mondialisation vont considérablement renforcer l'intérêt accordé à ce concept, tant dans les entreprises (management et marketing) qu'au niveau des territoires (politiques publiques), dans un contexte de concurrence accru. Plusieurs organisations vont revendiquer l'héritage des auteurs susmentionnés pour légitimer les rapports et les classements sur la compétitivité des Etats qu'ils publient chaque année à partir de plusieurs centaines de critères. C'est le cas du World Economic Forum (WEF), basé à Genève, qui en publie un depuis plus de trois décennies : l'institution qui s'appuie sur un réseau de 150 partenaires dans le monde entier propose un index de la compétitivité globale. Elle classe 144 économies selon 12 piliers qui soutiennent la croissance économique et 100 indicateurs (Figure 6). Ce *Rapport de la compétitivité globale* est destiné aux Etats, aux entreprises, ou encore aux chercheurs, en particulier en sciences économiques. Selon le WEF,

« la compétitivité est l'ensemble des institutions, des politiques, et des facteurs qui déterminent le niveau de productivité d'un pays » (WEF, 2013 : 4).

L'International Institute for Management Development (IMD), basé à Lausanne, classe pour sa part 60 nations depuis 1989¹⁸. Il présente quatre classifications : une globale, une selon la taille (population supérieure ou inférieure à 20 millions d'habitants), une par niveau de richesse (PIB par habitant supérieur ou inférieur à \$ 20'000), et une régionale (Europe Moyen-Orient Afrique, Asie Pacifique, Amériques). Il s'agit d'un rapport qui s'adresse avant tout aux entreprises : les critères de la compétitivité sont fondés sur les mesures favorables aux affaires dans les

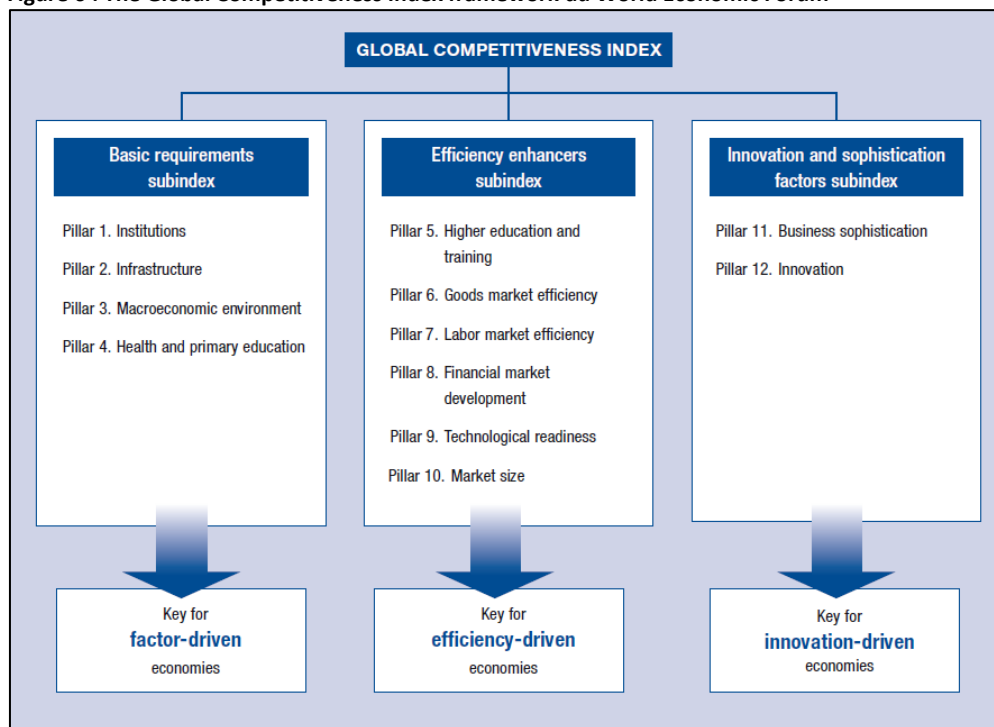
¹⁷ Robert Solow a reçu le Prix Nobel d'économie en 1987 pour ses travaux de théorie sur la croissance économique.

¹⁸ en 2013, les 10 premiers Etats les plus compétitifs au monde sont, selon ce classement, les États-Unis, la Suisse, Hong Kong, la Suède, Singapour, la Norvège, le Canada, les émirats Arabes unis, l'Allemagne et le Qatar.

différents pays analysés. Le *Livre annuel de la compétitivité mondiale* s'appuie sur la définition suivante :

« la compétitivité des nations est un champ des sciences économiques qui analyse les faits et les politiques qui conditionnent la capacité d'une nation à créer et maintenir un environnement qui soutient la création de valeur pour les entreprises et la prospérité pour sa population. » (IMD, 2003 : 702).

Figure 6 : The Global Competitiveness Index framework du World Economic Forum



Source : World Economic Forum, *Global Competitiveness Report 2012-2013* (p. 8).

Mais ce sont aussi les travaux de l'économiste américain Michael Porter, professeur à Harvard, qui vont renforcer le poids du concept¹⁹. Il lie la compétitivité des entreprises à la compétitivité des Etats en expliquant que

« le rôle du pays d'origine semble plus important que jamais, alors que la mondialisation de la concurrence aurait pu l'amoinrir. [...] Le pays d'origine est celui dans lequel se forment et se préserve les principaux avantages concurrentiels de l'entreprise » (Porter, 1993 : 20).

¹⁹ L'économiste américain collabore d'ailleurs avec le World Economic Forum pour rédiger le *Global Competitiveness Report*.

Pour appuyer ses recherches, il a étudié dix pays²⁰ pendant quatre ans en s'intéressant à leurs industries et à leurs exportations, en s'interrogeant sur les facteurs expliquant leur succès. Pour lui, le territoire où se situe l'entreprise conditionne sa performance tout comme sa capacité d'innovation, et sa faculté à se différencier, à se spécialiser²¹. Il distingue quatre déterminants de l'avantage concurrentiel d'une nation : les facteurs humains ou techniques (qualification de la main-d'œuvre, qualité de l'infrastructure) ; la demande intérieure ; les industries amont et apparentées ; et la stratégie, la structure et la rivalité des entreprises (concurrence nationale entre les firmes). Ces déterminants forment un losange qui va servir de grille d'évaluation des forces et faiblesses d'un territoire ou d'une industrie donnée. L'un des points intéressants des analyses de Michael Porter pour notre travail est le poids qu'il accorde aux villes et aux régions dans la compétitivité nationale. Pour lui, la concentration géographique permet même de nuancer la validité du choix de l'échelle nationale comme unité d'analyse de la compétitivité. Car c'est au niveau local que les entreprises vont développer leurs activités en tirant profit des effets d'agglomération liés à la présence de grappes d'industries apparentées, à une main-d'œuvre qualifiée, ou encore en étant stimulées par une clientèle exigeante. Il souligne cependant qu'

« en fait, c'est la *combinaison* de conditions nationales et de conditions plus spécifiquement locales qui génèrent l'avantage concurrentiel. En soi, une politique nationale reste insuffisante. Les administrations locales et régionales ont un rôle prédominant à jouer dans la réussite d'une industrie » (Porter, 1993 : 174).

Il poursuit en expliquant que la compétitivité est non seulement un concept économique, mais aussi très politique :

« L'avantage concurrentiel national dans une industrie est souvent concentré géographiquement. En général, les industries et les grappes industrielles se concentrent dans certaines régions, autour de certaines villes, créant ainsi des pôles de compétitivité. La concentration géographique joue un rôle important dans la

²⁰ L'Allemagne, la Corée du Sud, le Danemark, les États-Unis, l'Italie, le Japon, le Royaume-Uni, Singapour, la Suède et la Suisse.

²¹ « L'avantage d'un pays est affaire de différences, non de similitudes » (p. 602).

genèse des avantages concurrentiels ; elle en amplifie les facteurs d'enrichissement et de préservation. Alors que l'État a un rôle important à jouer dans l'enrichissement de l'industrie, celui des pouvoirs publics au niveau local ou régional est au moins autant déterminant » (Porter, 1993 : 601).

Il souligne par ailleurs l'une des caractéristiques de l'économie suisse avec des entreprises dont les activités à forte valeur ajoutée développent leurs capacités d'innovation et attirent du personnel très qualifié. La sophistication de ces activités garantit des salaires élevés, et permet de compenser une monnaie forte. Ainsi, le pays a pu développer ses avantages concurrentiels au fil de l'internationalisation de ses productions (Porter, 1993 : 342). Il met aussi en évidence la proximité entre les entreprises et les structures de formation qui permet depuis plusieurs décennies de développer l'innovation (Porter, 1993 : 572). Mais le passage d'un concept économique s'appliquant à des entreprises à un concept politique, territorialisé, n'est pas unanimement partagé. Pour Paul Krugman, la compétitivité est une « dangereuse obsession » (Krugman, 1994 : 28) ! Pour l'économiste, prix Nobel d'économie en 2008 pour ses travaux sur les économies d'échelle, un territoire ne se bat pas comme une entreprise pour acquérir des parts de marché, ce qui discrédite l'emploi du concept à son égard. Plus largement, le terme même lui paraît infondé et dangereux pour trois raisons :

« d'abord, ce thème pourrait porter le gouvernement à augmenter ses dépenses pour supposément accroître la compétitivité des Etats-Unis. Ensuite, il pourrait conduire au protectionnisme et à des guerres commerciales. Enfin, il pourrait mener à conduire de mauvaises politiques publiques » (Krugman, 1994 : 41, ma traduction).

Il lui préfère la « productivité » de laquelle dépend selon lui presque entièrement la capacité d'un Etat à améliorer le niveau de vie de sa population.

Pour autant, cet impératif a connu un véritable succès en devenant un objectif politique pour les territoires. Il est clairement affirmé dans le *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire* (SDEC) de 1999 qui doit assurer « une compétitivité plus équilibrée du territoire européen » (SDEC, 1999 : 15). Il est aussi repris un an plus tard dans la *Stratégie de Lisbonne* qui met en avant l'innovation et la connaissance comme facteurs de compétitivité et de cohésion sociale de l'Union européenne. L'influence de Michael Porter sur le thème de la compétitivité et son lien

à l'échelle nationale est particulièrement forte puisque c'est à cette échelle que sont menées la plupart des recherches actuelles²².

Peu de géographes se sont intéressés à ce thème en dépit de nombreuses études sur la mondialisation. Les rares qui l'ont fait ont étudié cette dynamique à nouveau à l'échelle nationale. C'est le cas de Gilles Ardinat dont la thèse soutenue en 2011 propose une *Géographie de la compétitivité* (Ardinat, 2011). Travaillant sur le concept de « compétitivité territoriale » - il étudie la manière dont chaque pays se positionne dans la compétition économique mondiale -, il observe que le changement de paradigme introduit par la mondialisation pousse les territoires désormais en concurrence à rivaliser dans de nombreux secteurs tels que l'éducation, la législation, les infrastructures ou encore la fiscalité. Il souligne que « ce sont bel et bien les territoires qui sont dorénavant en concurrence dans le marché des localisations des activités économiques » (Ardinat, 2011 : 20). La thèse d'Antoine Grandclément, soutenue en 2012, propose justement d'étudier les pôles de compétitivité en France pour analyser cette problématique à deux échelles. A l'échelle nationale, il présente la stratégie d'innovation mise en place par le gouvernement français, tandis qu'il en observe les impacts spatiaux à l'échelle régionale, mettant en évidence les réseaux d'innovation qui se tissent ou se recomposent rapidement (Grandclément, 2012).

De nombreuses définitions de la compétitivité existent, ce qui nous permet de souligner quelques points pour affiner notre propre définition appliquée à un territoire. C'est un concept qui ne se réduit pas à la mesure d'un résultat économique, mais qui invite à étudier les politiques publiques mises en place en faveur des entreprises pour soutenir la création de valeur. La compétitivité renvoie aussi au niveau de vie d'une population, à la cohésion sociale, à la qualité de vie d'un territoire, et ne se résume pas simplement à la productivité et aux profits ; elle englobe les différents services offerts à cette population comme la santé ou encore l'éducation. La qualification est sans doute l'un des facteurs les plus importants de la compétitivité, dans la mesure où elle permet de créer des biens ou des services à forte valeur ajoutée, mais aussi d'innover. La compétitivité dépend aussi du contexte politique, d'un état stable et démocratique, proactif en matière économique, qui prend en compte les

²² Porter a même fondé en 2001 un Institut pour la Stratégie et la Compétitivité, au sein d'Harvard. Comme l'indique son site Internet, celui-ci étudie « la compétition et ses implications pour les stratégies des entreprises ; la compétitivité des nations, des régions et des villes ; et les solutions à apporter aux problèmes sociaux » (<http://www.isc.hbs.edu/>).

besoins sociaux de sa population. Enfin, la compétitivité est aussi la capacité d'un territoire à développer l'activité économique, soit en la stimulant au niveau local, soit en l'attirant de l'étranger par des mesures incitatives. L'attractivité est aussi liée au paysage, aux aménités naturelles (site d'une ville, parcs, etc.) et peut être renforcée par des campagnes de marketing urbain (Kotler, 2002). L'objectif de la compétitivité est celui d'un développement durable avec une croissance économique qui profite à tous. Ainsi, nous pouvons définir la compétitivité comme l'ensemble des conditions-cadres mises en place par un gouvernement sur un territoire donné pour assurer son attractivité, la performance économique de ses entreprises, et la prospérité de sa population.

2.3. Transition et métropolisation dans les villes post-socialistes

2.3.1. De la ville socialiste...

Les villes d'Europe centre-orientale ont connu une trajectoire différente des autres villes européennes dans la deuxième moitié du XXe siècle sous le régime communiste²³. La recherche s'est d'ailleurs demandée ce qu'était une ville socialiste à cette époque et si celle-ci était « fondamentalement différente des villes des sociétés capitalistes » (Hamilton, 1979 : 3, ma traduction ; Szelényi, 1996). Dans *The Socialist City*, plusieurs études de cas viennent montrer que c'est effectivement le cas pour plusieurs raisons : par leur développement dirigé par l'Etat central²⁴, que ce soit dans l'aménagement du territoire, l'occupation des sols, ou encore les activités à créer ou à renforcer, voire dans certains cas par l'organisation de mouvements de populations, et par la croissance urbaine. La théorie urbaine socialiste a travaillé sur les petites unités urbaines, que ce soit les « villes agricoles », ou les « micro-quartiers », sur l' « optimum de population », sans parvenir à l'atteindre face aux migrations vers les grands centres urbains²⁵. L'urbanisation socialiste était aussi orientée par 2 principes : l'égalitarisme et

²³ Par Europe centre-orientale, on désigne l'entité géographique qui résulte du partage territorial suivant la Seconde Guerre mondiale et composée de l'Albanie, la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la République démocratique allemande, la Roumanie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie.

²⁴ Par opposition, la ville occidentale laisse le marché agir librement, garantit la propriété individuelle, permet la plus-value immobilière et se caractérise aussi par l'importance de l'échelon décisionnel local.

²⁵ En dépit de mesures contraignantes prises par les autorités (pas de nouvelles implantations industrielles à Moscou, Leningrad, ou encore Budapest, par exemple), les villes socialistes ont poursuivi leur croissance car « les mécanismes liant l'industrie à la croissance urbaine étaient trop forts » (Hamilton, 2005 : 28).

l'aménagement planifié (Enyedi, 1996 : 109). Théoriquement, chaque individu avait droit à la même superficie qu'un autre pour se loger, devait avoir accès dans les mêmes conditions aux services publics, tandis que les habitations étaient socialement mixtes.

Le *micro-raïon* (micro-région ou quartier) était la structure de base associant logements et services devant influencer les relations sociales communautaires (Coudroy de Lille, 2009). L'habitant de ce quartier devait trouver à proximité de son logement tous les lieux de sociabilité et services nécessaires (crèches, bibliothèques, restaurants, commerces, etc). Ces quartiers de 5 à 15 000 habitants pouvaient même, une fois agrégés, former de véritables villes de plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Ce modèle de développement urbain visait, par son uniformité et son caractère proportionnel (tant de services pour tant d'habitants), à garantir l'égalité prônée entre les individus (Smith, 1996 : 75). L'objectif des pays socialistes à l'économie planifiée était en effet « d'établir des relations harmonieuses et de minimiser les inégalités sociales pour créer un « homme nouveau » (Hamilton, 2005 : 26). Au niveau du bâti, les unités d'habitations de 5 étages préfabriquées dans les années 1960 ou les tours des années 1970 font partie des modes d'habiter caractéristiques des villes socialistes, créant une certaine uniformité du bâti à tel point « qu'il serait plus aisé au premier regard de dire quand ces immeubles ont été construits que de déterminer dans quel pays ils l'ont été » (Hamilton, 1979 : 15, ma traduction). L'attribution de ces logements dépendait non pas de la possibilité des occupants à payer un loyer, mais de leurs besoins²⁶. Le caractère normé de l'urbanisation socialiste a néanmoins fait l'objet de discussions, Enyedi mettant par exemple en avant le poids des contextes sociaux locaux qui pouvaient parfois peser sur la réalisation *stricto sensu* des plans prévus. Pour le chercheur, « l'importance de l'aménagement a été exagérée comme facteur-clé de l'urbanisation socialiste » (Enyedi, 1996 : 104). Pour lui, les mesures prises en aménagement ne venaient que « corriger » certains processus urbains développés de manière spontanée.

²⁶ Certaines catégories d'individus pouvaient cependant être « privilégiées » comme les artistes, les hauts fonctionnaires ou encore les militaires d'élite. A Moscou, par exemple, ils pouvaient accéder à des biens et à des services de santé qui leur étaient réservés (Smith, 1996 : 80). Pour Enyedi, « les conditions de vie des différents individus enregistraient des différences significatives entre les régions et à l'intérieur même des villes » (Enyedi, 1996 : 110).

Le fonctionnement de l'économie socialiste était aussi relativement fermé²⁷, autocentré, ce qui a considérablement limité toute possibilité de rayonnement pour les villes concernées :

« Les relations économiques, culturelles et toutes autres sortes de relations qui dépassaient les frontières nationales étaient réglées par des accords internationaux. Dès lors, les villes étaient elles-mêmes centrées sur leurs espaces nationaux respectifs et leur aire d'influence ne s'est jamais étendue au-delà des frontières de leurs pays. Les villes d'Europe centrale s'inscrivaient dans une hiérarchie organisée au sein de leurs pays respectifs et n'ont ainsi jamais participé à la compétition entre villes européennes qui a conduit ailleurs à la formation de divers systèmes urbains spécialisés à différents niveaux. » (Enyedi, 1998 : 15, ma traduction).

Enfin, le lien entre urbanisation et industrialisation était fort, cette dernière étant facteur de croissance ou de déclin des villes. L'attractivité des villes se mesurait donc à l'importance de leur fonction industrielle, et non au statut qu'elles avaient avant la Seconde Guerre mondiale. Le ralentissement de l'activité dans les années 1970 et son déclin dans les années 1980 a alors mis en évidence le contraste de développement Est/Ouest (Enyedi, 1996 : 116).

2.3.2. ...A la ville post-socialiste

La chute du régime socialiste en 1989 s'est accompagnée de bouleversements institutionnels, socio-économiques et spatiaux majeurs et radicaux, plus ou moins rapides selon les pays. Certains changements sont cependant intervenus avant cette date comme en Hongrie où les finances et le logement ont été gérés au niveau local respectivement à partir de 1986 et de 1988, par exemple (Tosics, 2005). La recherche étudie dès lors la ville « postsocialiste » qui est analysée à l'aune de nouveaux concepts qui montrent les contrastes et les différentes temporalités de la transition visible dans les métropoles selon les Etats où elles se trouvent (Andrusz, 1996). La « transition » qui désigne cette période postsocialiste va entraîner des mutations spatiales dans les capitales qui cherchent désormais à s'affirmer comme des métropoles. Des lors, comment s'effectue ce rattrapage et comment définir une métropole postsocialiste ?

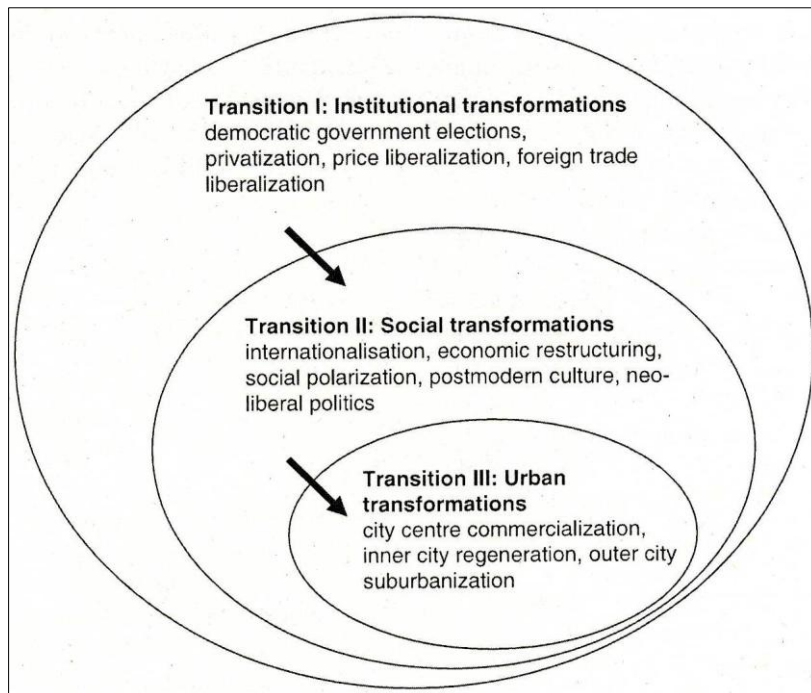
²⁷ Les migrants ne pouvaient aussi venir que de l'intérieur même du pays.

Les chercheurs distinguent des « forces internes », c'est-à-dire des acteurs des pays nouvellement indépendants, ou venant d'ailleurs (propriétaires fonciers, entreprises, institutions financières...), dont l'objectif est de mettre en œuvre un développement post-socialiste (Tosics, 2005) et des forces externes. Ces dernières (mondialisation, européanisation) n'ont pas forcément de lien direct avec la chute du régime socialiste (Hamilton, 2005).

Vingt ans après la chute du régime socialiste, ces villes connaissent toujours d'importantes transformations et des stades de développement contrastés. La transition est l'adaptation des structures nationales et donc urbaines à l'économie de marché et à la démocratie (les gouvernements des villes sont désormais élus, dès 1990). La transition, c'est le passage d'une économie dirigée à une économie de marché (capitalisme), et du totalitarisme à la démocratie. Pour Ludek Sykora et Stefan Bouzarovski, trois aspects caractérisent la transition postcommuniste (Figure 7) :

« les transformations institutionnelles qui ont créé un cadre social général pour la transition ; les transformations sociales, économiques, culturelles et des pratiques politiques dans la vie quotidienne des gens, dans le fonctionnement des sociétés, des institutions ont aussi restructuré la société ; et enfin les dynamiques de transformations et de changement urbain. » (Sykora et Bouzarovski, 2011 : 3, ma traduction).

Figure 7 : Les trois aspects de la transition postsocialiste



Source : Ludek Sykora et Stefan Bouzarovski (2011 : 4).

On peut ajouter que la connectivité de ces métropoles et l'intensité des échanges qui en résultent et qui les relie au reste du monde est un important facteur d'accélération des processus susmentionnés. L'augmentation des investissements directs étrangers (IDE) est d'ailleurs un marqueur fort de la transition, les pays postsocialistes, et tout particulièrement leurs métropoles²⁸, étant désormais de nouveaux marchés à conquérir pour les sociétés occidentales (Hamilton, 2005). Ces investissements ont eu un impact sur la morphologie de la ville : de nouveaux quartiers d'affaires sont apparus, au centre des métropoles (opérations de renouvellement urbain ou de conquête d'espaces délaissés) ou en périphérie, bien reliés aux infrastructures de transports (centralités périphériques). Pour Enyedi,

« la transformation de l'environnement bâti a été déterminée par trois changements fonctionnels : l'expansion des surfaces commerciales, la transformation des zones industrielles, et la mutation de l'habitat. » (Enyedi, 1998 : 29, ma traduction).

²⁸ Depuis 1993, Prague a concentré 52,3% des IDE en République tchèque, d'après Sarka Spoutilova, chargée de projets chez CzechInvest.

Les parcs d'activités qui affichent les enseignes des sociétés internationales locataires comprennent souvent des centres commerciaux, financés et gérés par les groupes leaders d'immobilier commercial d'Europe occidentale, dans lesquels s'implantent les marques internationales (plusieurs centaines de boutiques). Ils se sont développés avec l'essor d'une classe moyenne avide de consommer « à l'occidentale » et représentent « la modernité » (Sykora, 2007). Pour attirer les consommateurs, ces centres commerciaux sont aussi conçus comme des centres de loisirs proposant des animations, et proposent souvent un service de bus depuis la station de métro la plus proche quand celle-ci n'arrive pas directement au cœur du centre. L'installation des sociétés multinationales dans ces parcs d'activités où elles disposent des moyens techniques les plus récents entraîne aussi la venue de salariés expatriés à hauts revenus. Après les politiques socialistes restrictives à l'égard de l'immigration – exception faite des « pays-frères » ou d'étudiants –, la découverte d'une immigration parfois venue de loin, socialement et géographiquement très diverse, est aussi l'une des caractéristiques de la transition (Graslin, 2008). Cette transition s'accompagne d'une augmentation des salaires qui n'est cependant pas générale : des disparités régionales existent (ils sont plus élevés dans les métropoles) tandis que des héritages de l'époque socialistes subsistent pour certaines catégories de métiers qui restent mal payés (cas des enseignants, par exemple).

La transition est donc une longue transformation des secteurs politiques, économiques, culturels et sociaux au cours de laquelle les métropoles qui jouissent de nouvelles prérogatives s'affirment comme de nouveaux acteurs face à un Etat qui réduit son interventionnisme. Celles-ci vont presque toutes se doter d'un plan stratégique qui définit leurs objectifs de développement en matière économique, sociale, culturelle, spatiale, environnementale, ou encore en termes de relations internationales. Les services métropolitains doivent conformer leurs projets aux priorités de ce document de référence régulièrement mis à jour. Pour autant, « les planificateurs de la ville n'étaient absolument pas prêts à affronter tous les changements qui survinrent en moins d'une décennie, à comprendre la nature des transformations urbaines et leurs impacts », ce qui a pu conduire à des erreurs d'appréciation et à des opérations discutables (Stanilov, 2007 : 416, ma traduction). Ainsi, les éléments les plus importants du changement sont :

- « - libéralisation du système d'organisation du réseau urbain, conduisant à davantage de disparités sociales ;

- transformation de l'économie urbaine ;
- élection de gouvernements locaux ;
- évolution du marché de l'immobilier ;
- transformation de la société urbaine ;
- transformation de l'environnement bâti ;
- établissement de relations internationales, participation des villes à la compétition internationale. » (Enyedi, 1998 : 16, ma traduction) ;

Par ailleurs, la transition va également concerner les structures de propriété : le processus de « restitution » vise à restituer leurs biens aux propriétaires antérieurs au régime socialiste (cas de la République tchèque ; à Prague, les immeubles ont été complètement privatisés). La privatisation des logements a pris 2 formes : la restitution (le bien est rendu à son propriétaire avant la nationalisation) et la vente (à celui qui occupe le logement au moment de la privatisation). La première forme a été particulièrement utilisée en République tchèque et en Slovénie, beaucoup moins dans d'autres pays (Pologne, Slovaquie), voire pas du tout comme en Hongrie. Les différences sont importantes : si tous les Etats d'Europe centre-orientale ont entamé le processus, ce dernier varie considérablement d'un pays à l'autre en termes de procédure (rapidité, étendue des restitutions et des compensations, par exemple). Deux pays soulignent ce phénomène : en effet, si en ex-Allemagne de l'Est, la restitution est quasiment terminée, en Pologne où le sujet a pourtant fait l'objet de nombreux débats politiques et juridiques, peu d'avancées significatives ont été enregistrées :

« en Allemagne de l'Est, la restitution a été définie légalement dès 1990 par la Loi sur la propriété [...] tandis qu'en Pologne, la restitution dépend encore de décisions rendues par la Cour administrative. » (Glock et alii., 2007 : 194, ma traduction).

Le marché du logement devenu libre va aussi créer de nouvelles formes de bâti : l'unité d'habitation est abandonnée au profit d'immeubles résidentiels de meilleure qualité ; les résidences de standing se développent sous la forme de créations qui privilégient les meilleurs emplacements vacants, ou de réhabilitations dans le centre historique. Cela a produit des dynamiques de gentryfication et de ségrégation socio-spatiale (Enyedi, 2008 ; Sykora, 2005).

Il n'existe donc pas de modèle de la ville postsocialiste mais plusieurs trajectoires différentes allant des villes encore en transition jusqu'à des métropoles dont on pourrait dire qu'elles l'ont achevée et atteint, à de nombreux égards (aménagement du territoire, économie, fonctionnement des réseaux, attractivité, marketing urbain, etc.), les standards ouest européens²⁹. Cette variété de situations amène à s'interroger sur la place de Prague dans ce processus et sur la position qu'elle occupe par rapport aux autres métropoles en Europe.

²⁹ Ce concept de « transition » est d'ailleurs moins utilisé aujourd'hui, d'abord en raison du développement des pays auxquels on l'appliquait, mais aussi parce que parler de transition implique que l'on connaisse le résultat de celle-ci. Or, ce résultat a fait – et fait encore pour certains Etats – l'objet de nombreuses hypothèses :

« Quel modèle ou quels modèles alternatifs remplaceront le modèle de développement urbain socialiste, et dans quelle mesure ceux-ci seront différents de ceux qui orientaient le développement des villes occidentales en Europe et en Amérique du Nord il y a 2 ou 3 décennies? En d'autres termes, les villes post-socialistes suivront-elles une route toute tracée en devenant des villes capitalistes organisées selon les principes de l'économie de marché [...] ou bien d'autres modèles sont-ils possibles? » (Tosics, 2005 : 45, ma traduction).

Chapitre 3.

Comment comparer les métropoles ?

1. Comparer l'incomparable?

Pourquoi comparer, comment comparer, qu'est-ce que comparer ? Plusieurs questions se posent lorsque l'on choisit d'étudier deux objets. Si en comparant, on pense d'abord à analyser ce qui est semblable (« comme », « tels que »), à chercher des points communs, à mettre en parallèle, les champs ouverts par une étude comparative s'avèrent en revanche plus grands et peut-être plus intéressants si celle-ci s'attache à dégager aussi des différences. Nombreuses sont les disciplines à s'engager dans cette démarche, comme le droit, les sciences politiques, l'histoire ou les Lettres (littérature comparée), par exemple. En anthropologie, la comparaison est au cœur de la méthode de recherche comme le montrent les récits de voyages (Vigour, 2005). Dans *L'histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil* (1578), Jean de Léry rapporte son expérience auprès des indiens Topinamboux en comparant leur vie à celle des Français afin que le public se représente l'altérité. L'étude comparative se révèle en effet plus explicative que la monographie dont le risque est souvent de rester dans la description, la singularité. Cette position a même fait l'objet de débats animés en histoire au début du XXe siècle entre Charles Seignobos et François Simiand, ce dernier reprochant à « l'histoire historisante » de ne pas être scientifique. Cette vision est partagée par le plaidoyer de Marc Bloch « pour qui la comparaison a deux fonctions importantes : rechercher et comprendre les aspects spécifiques et généraux de chaque phénomène, mais aussi aider à comprendre les causes et les origines des phénomènes » (Green, 1990 : 1336). Il défend une comparaison fondée sur des entités présentant des similitudes qu'il appelle des « sociétés synchrones » (Bloch, 1928).

Cette perspective ne sera pourtant pas suivie d'effets et ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale, et surtout à partir des années 1970 que la comparaison est à nouveau utilisée par les chercheurs, tant historiens que géographes, pour mieux saisir les distinctions, les ressemblances et les influences entre leurs objets d'étude. C'est cet objectif que poursuit, par exemple, Philippe Gervais-Lambony en 1994 dans *De Lomé à Harrare, le fait citoyen en Afrique* où il confronte ainsi les dynamiques et la situation de deux capitales, l'une, francophone, en Afrique de l'Ouest, et l'autre, anglophone, en Afrique australe. D'autres chercheurs choisissent de comparer des territoires non pas de manière exhaustive et systématique, mais en se servant de certains espaces pour appuyer ou infirmer certaines observations faites sur un cas

précis. C'est ce que fait Antoine Fleury dans sa thèse sur les espaces publics à Paris, Berlin et Istanbul : selon lui,

« il s'agissait non plus de comparer ces trois villes, mais de construire une démarche qui s'inscrive au croisement de ces trois cas, en partant du cas parisien que j'envisageais dès lors dans un aller-retour constant avec les deux autres villes. Les cas de Berlin et d'Istanbul ne devaient donc intervenir que pour relativiser, nuancer et remettre en perspective les interprétations tirées du cas parisien, pour mieux comprendre les mécanismes de production d'un espace public sur un plan plus général dans les métropoles européennes » (Fleury, 2008 : 9).

Mais alors que de nombreuses disciplines des sciences sociales ont adopté la démarche comparative, la géographie est restée en retrait. L'usage de la comparaison, dans la recherche urbaine en particulier, a été longtemps limité par l'affirmation selon laquelle des villes différentes ne pouvaient être comparées. Un article de Jennifer Robinson est particulièrement significatif à cet égard (Robinson, 2011). Elle relie cela d'abord à « l'expérience de modernité » qui a longtemps prévalu : les chercheurs, comme ceux appartenant à l'école de Chicago, s'attachaient alors à dégager des généralités sur la ville moderne aux pratiques et attitudes universelles, et s'intéressaient peu aux villes qui sortaient de cette catégorie. Le mouvement du développement s'est ensuite inscrit dans cette théorie de la modernité, ne permettant pas l'essor d'une théorie spécifique sur la ville du Sud, et donc pas de comparaison entre le Nord et le Sud. Cela a conduit à ignorer la méthode comparative pendant des décennies en géographie urbaine. Ce n'est que récemment, notamment avec l'essor de la mondialisation, que la tendance à la comparaison s'est amplifiée. Jennifer Robinson plaide d'ailleurs en ce sens :

« J'affirme que généraliser et construire une démarche comparative dans les études urbaines dépend tout d'abord de lutter contre l'affirmation selon laquelle sont incomparables les expériences urbaines qui relèvent de contextes différents, et ensuite de l'élaboration d'une méthodologie qui puisse prendre un compte cette diversité d'expériences dans le monde des villes. » (Robinson, 2011 : 4, ma traduction)

En poussant à l'analyse de convergences ou de divergences et des modalités d'insertion des villes dans cette dynamique, la mondialisation a en effet contribué à mettre en regard différents territoires, en allant contre le « dogme » établissant

l'incomparabilité de territoires aux structures politiques, aux performances économiques et aux caractéristiques culturelles différentes, telles que les villes occidentales et les villes post-socialistes. Dans son article, Jennifer Robinson distingue trois approches comparatives. « L'individualisation », tout d'abord, consiste en l'étude détaillée d'un cas précis qui est comparé de manière implicite ou explicite à un autre afin de confirmer les observations faites. « L'inclusion », ensuite, analyse une ou plusieurs villes à l'aune de processus systémiques comme la mondialisation, par exemple. L'un des points faibles de cette approche est qu'elle

« réintroduit a priori les divisions et des hiérarchies dans le monde des villes, ce qui pourrait freiner des ambitions comparatives plus larges. » (Robinson, 2011 : 7, ma traduction).

Enfin, une autre pratique de recherche comparative analyse les variations entre des cas différents ou alors assez proches en utilisant une méthode qualitative ; notre thèse recourt à cette dernière pratique. En étudiant les trajectoires de deux métropoles intermédiaires en Europe – une à l'Est, l'autre à l'Ouest –, la comparaison entend montrer dans quelle mesure la métropolisation est diverse, dépendant fortement des contextes nationaux et régionaux. Choisir deux territoires différents doit aussi permettre à notre travail de mettre en lumière la diversité des approches en matière de gouvernance en Europe et de montrer comment ces deux territoires apportent des réponses différentes à l'impératif de compétitivité.

D'après le *Dictionnaire Larousse*, comparer revêt deux significations : il s'agit d'abord de « mettre en parallèle des choses pour faire apparaître les similitudes ou les différences » ; et ensuite « d'établir entre des choses un lien, un rapport d'égalité, les rapprocher par la pensée, le jugement, l'appréciation, les placer au même rang, sur le même plan ». En géographie, c'est généralement cette dernière acception qui guide les recherches en tentant de construire des typologies à différentes échelles (régions, villes, quartiers, etc.), ou de formuler des modèles (celui de la ville américaine, de la ville africaine, etc.). Cette démarche comparative permet une généralisation qui s'appuie sur des éléments partagés entre différents objets tels que l'histoire, le niveau de développement, ou la localisation. Même lorsque sont étudiées des évolutions, des dynamiques de déclin ou de développement, l'analyse s'effectue souvent à partir du même territoire. Dès lors, lorsque deux objets sont différents, ils sont généralement taxés « d'incomparables » ! Dans cette optique, comparer deux objets différents

suscite parfois l'étonnement. Dans ce travail, c'est en effet surtout le premier sens qui est retenu.

Confronter deux métropoles intermédiaires va mettre en évidence des caractéristiques communes liées à l'intermédiarité : position intermédiaire dans la hiérarchie urbaine mondiale liée à des fonctions décisionnelles incomplètes, à une population moyenne, situation d'interface (pôle du multilatéralisme, agglomération transfrontalière, « porte d'entrée » en Europe centrale), ou de changement de modèle de développement (ville post-socialiste). Mais leur histoire a influencé deux trajectoires différentes avec des développements et des fonctions bien spécifiques. Dès lors, l'objet de ce travail est plutôt de confronter deux trajectoires qui associent actions politiques et temporalités. En effet, la trajectoire d'une métropole renvoie à son évolution en lien avec les stratégies des acteurs qui président à la métropolisation. Si ces trajectoires sont orientées par des dynamiques supranationales fortes comme la mondialisation qui implique un impératif de compétitivité, elles sont aussi fortement influencées par les contextes locaux, les visions et les jeux d'acteurs. Pour nous, comparer consiste ainsi à relever des points communs et des différences en fonction de critères spécifiques qui sont ici l'intermédiarité et la trajectoire, tout en tenant compte du contexte national et de la dimension historique des métropoles. Concrètement, la comparaison mettra en évidence l'impact de la mondialisation sur les deux territoires, l'influence historique avec des événements-clés qui ont affecté le développement urbain, et le poids des décisions politiques qui l'orientent. Comparer des terrains qui n'ont a priori rien de commun n'est pas nouveau (Vigour, 2005) : cette pratique est même encouragée et décrite comme la seule manière possible d'élargir les perspectives de recherches. Il faut « comparer l'incomparable » lance Marcel Detienne, taçant au passage les tenants d'une comparaison terme à terme (Detienne, 2009). Il milite pour une comparaison interdisciplinaire pour mieux comprendre l'objet étudié à l'aide d'outils différents et de compétences multiples, dans un intérêt heuristique. Et d'ailleurs, ce comparatisme permet aussi « de saisir, s'il y a lieu, les interférences et les résonances entre ensembles présumés distincts » (Valensi, 2002 : 30). La démarche comparative apparaît finalement inhérente à la recherche scientifique en sciences sociales où elle

« doit venir compenser l'absence de procédures d'expérimentation. Entendue ainsi, elle permet, dans le cadre d'une procédure déductive, de vérifier la pertinence d'explications ou de théories antérieures. Mais la comparaison peut être également

utilisée de manière inductive, l'étude parallèle d'un certain nombre de cas permettant de fournir une explication générale à des phénomènes qui s'observent dans des espaces différents » (Julien, 2004 : 194).

Différents classements permettent d'orienter la réflexion scientifique et sont à l'origine de démarches comparatives.

2. Classer les métropoles: une activité relativement récente

2.1. La mise en réseau des métropoles : les premiers classements internationaux

Dans son hypothèse sur la ville mondiale en 1980, John Friedman esquisse une hiérarchie métropolitaine mondiale qui fait la part belle aux villes américaines. Le classement commandé par la DATAR et dirigé par Roger Brunet (Brunet, 1997) en 1989 constitue la première hiérarchie métropolitaine européenne fondée sur une méthode scientifique qui s'appuie sur des indicateurs. L'étude porte sur 165 villes et cherche à identifier les cités dont on peut estimer qu'elles ont une « taille européenne », et les situer dans l'ensemble des villes d'Europe. Elle a eu un assez fort impact dans le milieu scolaire et universitaire en illustrant la concentration et la puissance des fonctions métropolitaines sur la dorsale européenne, et en popularisant l'image de la « banane bleue ». En 2003, une nouvelle hiérarchie intitulée *Les villes européennes : analyse comparative* – toujours commandée par la DATAR - est établie par la Maison de la géographie à Montpellier, sous la direction de Céline Rozenblat et Patricia Cicille (Rozenblat, 2003). Elle classe 180 villes de plus de 200 000 habitants et caractérise ce qui fait l'originalité de chacune des plus grandes agglomérations européennes. Elle permet d'identifier les niveaux de rayonnement des agglomérations et la spécialisation de leur insertion dans les réseaux européens. Par rapport à Roger Brunet qui se basait sur un certain nombre de critères qualitatifs à défaut de quantification fiable, sur une excellente connaissance du terrain et la consultation d'experts, Céline Rozenblat utilise de manière systématique des critères quantitatifs (Rozenblat et alii., 2012).

A l'heure actuelle, les recherches les plus importantes sur les hiérarchies urbaines sont menées par le GaWC (Global and World Cities study group), de l'université de Loughborough, au Royaume-Uni. La méthode consiste à évaluer la présence à travers le monde de firmes leaders dans quatre secteurs d'activité : la

comptabilité, la publicité, la finance et les services juridiques. Les métropoles obtiennent des scores selon qu'elles accueillent ou pas ces firmes, puis sont classées dans trois catégories : les villes mondiales alpha dominées par Londres et New York, les villes mondiales bêta, et les villes mondiales gamma (Figure 8).

Figure 8 : L'inventaire des villes mondiales par le GaWC

Villes mondiales Alpha (villes mondiales aux services complets)
Alpha++ : Londres, New York Alpha+ : Hong Kong, Paris, Singapour, Tokyo, Sydney, Milan, Shanghai, Beijing Alpha : Madrid, Moscou, Séoul, Toronto, Bruxelles, Buenos Aires, Bombay, Kual Lumpur, Chaicago Alpha- : Varsovie, Sao Paulo, Zurich, Amsterdam, Mexico, Jakarta, Dublin, Bangkok, Taipei, Istanbul, Rome, Lisbonne, Francfort, Stockholm, Prague , Vienne, Budapest, Athènes, Caracas, Los Angeles, Auckland, Santiago
Villes mondiales beta (villes mondiales majeures)
Beta+ : Washington, Melbourne, Johannesburg, Atlanta, Barcelone, San Francisco, Manille, Bogota, Tel Aviv, New Delhi, Dubai, Bucarest Beta : Oslo, Berlin, Helsinki, Genève , Copenhague, Riyad, Hambourg, Le Caire, Luxembourg, Bangalore, Dallas, Koweït, Boston Beta - : Munich, Jeddah, Miami, Lima, Kiev, Houston, Guangzhou, Beyrouth, Karachi, Düsseldorf, Sofia, Montevideo, Nicosie, Rio de Janeiro, Hô-Chi-Minh-Ville
Villes mondiales gamma (villes mondiales mineures)
Gamma + : Montréal, Nairobi, Bratislava, Panama, Chennai, Brisbane, Casablanca, Denver, Quito, Stuttgart, Vancouver, Zagreb, Manama, Guatemala, Le Cap, San José, Minneapolis, Saint-Domingue, Seattle Gamma : Ljubljana, Shenzhen, Perth, Calcutta, Guadalajara, Anvers, Philadelphie, Rotterdam, Amman, Portland, Lagos Gamma- : Détroit, Manchester, Wellington, Riga, Guayaquil, Edimbourg, Porto, San Salvador, Saint-Pétersbourg, Tallinn, Port-Louis, San Diego, Islamabad, Birmingham, Doha, Calgary, Almaty, Columbus

Source : <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2008t.html>, 2008.

Depuis 2002, l'Union Européenne finance des recherches sur le développement territorial et l'aménagement à travers son programme ESPON (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion)³⁰. Un budget de 47 millions d'euros permet de constituer une base de données comparables sur le territoire européen, de mener des analyses et d'élaborer différents scénarios pour renforcer sa cohésion. Lancé en 2003, l'Urban Audit permet aussi de comparer 300 villes européennes pour lesquelles sont collectés près de 200 indicateurs. Des pays hors-UE

³⁰ Le programme ESPON 2013 a été adopté par la Commission européenne le 7 décembre 2007 et est financé à 75% par le FEDER, et à 25% par les 31 pays membres du programme : les 27 pays de l'Union européenne et l'Islande, le Lichtenstein, la Norvège et la Suisse.

comme la Norvège, la Turquie et la Suisse y participent. Les travaux menés sur les villes mettent en évidence leurs forces et leurs faiblesses et constituent un outil d'aide à la décision pour les leaders politiques, mais aussi un cadre de référence pour les scientifiques.

Depuis les années 1990, de nombreux cabinets privés de conseils aux entreprises se sont également lancés dans la production de classements métropolitains. Ce sont des classements thématiques publiés chaque année.

2.2. Les classements récents : pour qui ? pourquoi ?

L'objectif des auteurs diffère selon leur statut. Les classements métropolitains publiés par des auteurs scientifiques sont les résultats de leurs recherches. C'est un travail rigoureux qui s'étend souvent sur plusieurs années durant lesquelles sont confrontées différentes sources. Une méthode scientifique de classement des villes est élaborée. Le but est de fournir à la communauté scientifique une base solide à partir de laquelle peuvent être menées d'autres recherches. A cette fonction d'information et de diffusion de savoir, qui peut aussi intéresser le grand public, s'ajoute une fonction de diagnostic. Ces classements peuvent être des commandes émanant des pouvoirs publics d'échelon national ou supranational qui souhaitent évaluer les caractéristiques du réseau urbain qui s'étend sur leur territoire. Ces pouvoirs publics s'adressent à des scientifiques qui leur fournissent une expertise.

Les cabinets privés tels Mercer, PricewaterhouseCoopers ou ECA publient des classements métropolitains thématiques réactualisés chaque année (Figure 9). Ces auteurs privés ont une fonction de conseils auprès des entreprises qui font appel à leurs services et qui ont une exigence de performance financière et de maîtrise des risques. Ils leur fournissent un accompagnement stratégique ; les classements métropolitains représentent des recommandations de lieux d'investissements. Leur fonction première est donc économique : les métropoles sont classées selon leur attractivité. Il s'agit d'indiquer aux clients les lieux où pourra être réalisé le maximum de profits. Cet objectif est surtout le fait des cabinets d'audit. A celui-ci peut s'ajouter un objectif qualitatif qui est surtout poursuivi par les cabinets de ressources humaines : il s'agit alors de classer les métropoles selon leur attractivité en tant que lieux de vie pour les cadres employés. La multiplication des classements métropolitains explique aussi leur utilisation par les pouvoirs publics qui sont prompts à mettre en avant le

classement le plus favorable à leur cité. Les classements métropolitains sont donc utilisés à des fins de communication par les acteurs métropolitains, en interne et en externe.

Figure 9 : Les principaux classements métropolitains

Classement	Auteur	Thème	Echelle	Public visé	Rang de Genève et de Prague
<i>European Cities Monitor</i>	Cushman & Wakefield	Les meilleures villes européennes où investir (depuis 1990)	Européenne	Avant tout des entreprises (direction de la prospective). Classement repris dans la presse.	Genève : 11 ^e en 2011 Prague : 25 ^e en 2011
Méthode: Enquête menée auprès de 500 entreprises parmi les 15 000 plus grandes compagnies européennes (sélection d'un échantillon représentatif d'industries, d'entreprises de vente et distribution, services). Enquête menée auprès des dirigeants ou des cadres en charge de la prospective.					
<i>Cost of living survey</i>	Mercer	Les villes les plus chères du monde	Mondiale	Entreprises (direction des ressources humaines) Classement repris dans la presse (autorisation de reproduction pour le top 10)	Genève : 5 ^e en 2012 Prague : n'apparaît pas dans les 50 villes les plus chères
Méthode: Relevé des prix (bas-moyens-hauts) de 200 biens et services (logement, éducation, dépenses de voyages d'affaires, alimentation, transports, loisirs...) mené dans 290 pays par des employés de Mercer.					
<i>Quality of living survey</i>	Mercer	Les villes où il fait bon vivre	Mondiale	Entreprises (direction des ressources humaines). Classement repris dans la presse (autorisation de reproduction pour le top 10)	Genève : 8 ^e en 2011 Prague : n'apparaît pas dans les 50 premières villes

Méthode:
 Evaluation dans 380 villes de 10 catégories-clés et 39 critères :
 -environnement social et politique
 -santé
 -transport et services publics
 -biens de consommation

 -environnement économique

 -Education
 -Loisirs
 -Logement
 -Environnement socio-culturel
 -Environnement naturel

<i>Liveability ranking</i>	<i>The Economist (The Economist Intelligence Unit)</i>	Les villes les plus agréables à vivre	Mondiale	Entreprises (direction des ressources humaines) : aide à la décision Classement repris dans la presse, notamment dans <i>The Economist</i>	Données payantes
----------------------------	--	---------------------------------------	----------	---	------------------

Méthode:
 Conditions de vie étudiées dans 140 villes du monde d'après 5 catégories et 30 facteurs qualitatifs et quantitatifs, d'après des données collectées par plus de 700 contributeurs :
 -stabilité
 -santé
 -culture et environnement
 -éducation
 -infrastructure

<i>A roster of world cities</i>	GaWC (Global and World Cities Group, université de Loughborough)	Inventaire des villes mondiales	Mondiale	Universitaire (structurer la réflexion scientifique)	Genève et Prague : villes mondiales de taille gamma
---------------------------------	--	---------------------------------	----------	--	---

Méthode:
 Inventaire des métropoles intermédiaires, partant du constat que le haut de la hiérarchie métropolitaine mondiale fait consensus. Volonté de considérer la « capacité globale » des villes. S'appuie sur la présence dans les métropoles d'entreprises de comptabilité (« Big six »), publicité (50 plus grands groupes), banque/finance (10 banques), services juridiques (30 société de loi anglaise, 100 sociétés de loi américaine). 1 score est attribué à chaque ville en fonction de son importance dans chaque catégorie (3 pour un centre de 1er ordre, 2 pour un centre majeur, 1 pour un centre mineur). Cela permet de mesurer la « mondialité » d'une ville en fonction de son score final (de 1 à 12).

 D'où 55 villes mondiales et 3 niveaux différents : 10 villes mondiales « alpha », 10 villes mondiales « beta », et 35 villes mondiales « gamma », largement concentrées en Amérique du Nord, en Europe occidentale et en Asie pacifique.
 Reprend donc l'argument de Sassen selon lequel ce sont les services avancés aux entreprises qui distinguent la formation d'une ville mondiale aujourd'hui.

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, janvier 2010, mise à jour en juillet 2012.

Depuis cinquante ans, la métropole a été le sujet d'études variées en géographie urbaine ; les recherches ont permis de mieux la définir comme objet scientifique. Le concept de métropolisation s'est imposé plus récemment, à partir des années 1980, en lien avec la mondialisation ; la métropolisation est ainsi analysée comme la traduction urbaine de ce phénomène global. Mon travail s'inscrit donc dans la théorie de la métropolisation. Il cherche à comprendre les modalités d'insertion de deux métropoles intermédiaires aux histoires et aux contextes très différents dans la mondialisation. Leur métropolisation respective reflète ces éléments avec d'un côté une ville où l'on cherche à « rattraper le temps perdu » (Prague) en lançant de grands travaux structurants et marquants, et de l'autre une ville où une certaine peur de la croissance freine la menée de grands projets pourtant essentiels. La comparaison des trajectoires de deux métropoles intermédiaires vient compléter une littérature très centrée sur les échelons urbains supérieurs et apporter un regard Est-Ouest qui met en évidence les stratégies et les modes de gouvernance spécifiques qui président à la métropolisation à Genève et à Prague.

DEUXIEME PARTIE

MISE EN CONTEXTE DE LA METROPOLISATION EN EUROPE

Cette partie présente la métropolisation en Europe. La formation et la morphologie des villes du continent présentent des similitudes : les villes européennes s'organisent autour d'un centre-ville et s'étalent en périphérie au fil du temps. Le réseau urbain européen est constitué d'un semis dense de villes moyennes, relativement proches les unes des autres. Pour autant, cela signifie-t-il qu'un modèle de ville européenne peut être dégagé ? L'histoire du continent a entraîné des trajectoires urbaines différentes, ce qui amène à apporter une réponse très nuancée à la question. Les villes post-socialistes isolées pendant un demi-siècle mettent ainsi en évidence un décrochage par rapport aux dynamiques métropolitaines observées à l'Ouest du continent, effet renforcé par la politique d'affaiblissement volontaire des échelons urbains supérieurs menée par le régime communiste. Elles connaissent aujourd'hui une dynamique de rattrapage empreinte d'eupéanisation dans la mesure où elles bénéficient de la politique régionale de l'Union européenne. Mais là encore, des contrastes subsistent entre des métropoles qui achèvent leur transition et s'affirment comme de nouveaux pôles d'attractivité en Europe, s'insèrent dans la mondialisation, et d'autres dont le développement métropolitain prendra encore plusieurs années. Ce qui caractérise les métropoles, c'est leur capacité et leur pouvoir de concentration, en particulier des populations : Genève et Prague sont deux villes qui connaissent une croissance démographique régulière. Alors que les populations des capitales d'Europe centre-orientale diminuent depuis une trentaine d'années, Prague constitue une exception et enregistre une reprise démographique depuis 10 ans. Genève et Prague doivent beaucoup à leur histoire qui a orienté leurs trajectoires et expliquent pour une part leur réussite actuelle. Leurs leaders politiques valorisent cet héritage en menant des stratégies pour renforcer la compétitivité de leur territoire dont l'aménagement dépend du contexte national, du mode de gouvernance et repose sur des documents-cadres qui vont être présentés.

Chapitre 4.

La métropolisation européenne dans son contexte géographique et politique

Dans ce chapitre, c'est la métropolisation qui est présentée dans son contexte géographique et politique en Europe. Le réseau urbain européen est surtout constitué de villes petites et moyennes, est marqué par une mégalopole qui va du Royaume-Uni à l'Italie en passant par les Pays-Bas, et est dominé par deux villes mondiales, Paris et Londres. Si l'histoire européenne permet de distinguer de nombreux points communs entre les villes du continent comme l'organisation concentrique autour d'un centre ancien, il convient néanmoins d'adopter une vision nuancée de la ville européenne tant les contextes politiques nationaux, et donc les trajectoires des villes, ont pu varier dans le temps comme le montre le cas de l'Europe centre-orientale. Aujourd'hui, l'intégration européenne et l'insertion dans la mondialisation de ces territoires conduit à un rattrapage plus ou moins rapide selon les pays. Mais le point commun de l'ensemble des métropoles européennes, c'est leur situation d'intermédialité : en effet, surtout peuplées d'un à deux millions d'habitants, elles se trouvent dans une position intermédiaire dans la hiérarchie urbaine mondiale. Enfin, ce chapitre questionne les différentes acceptions de l'intermédialité et met en évidence les différentes stratégies menées par ces métropoles pour assurer leur développement et leur rayonnement.

1. Un réseau urbain dense et complexe

L'Europe est un continent urbain : 72,9% de la population vit en effet en milieu urbain en 2011 selon l'ONU (United Nations, 2012 : 11). L'Europe se caractérise par l'ancienneté de son urbanisation qui dessine un réseau dense et complexe. Si différents systèmes nationaux ont pu influencer sur le développement des villes, la ville européenne est néanmoins une ville concentrique, structurée autour d'un centre historique où l'on trouve les lieux de pouvoir, qui ajoute aux quartiers anciens de nouvelles périphéries. La ville européenne valorise aussi souvent un site (qui peut être défensif) et une situation en étant localisée sur des axes d'échanges (littoral ou grandes voies de communication) : la ville de Lyon est significative à cet égard puisque Lugdunum fut fondée en 43 avant Jésus-Christ sur une colline qui domine la vallée du Rhône et le Val de Saône. Le centre de la ville européenne présente des densités élevées tandis que la périphérie apparaît souvent plus étalée avec un tissu urbain moins continu. Pendant longtemps, les populations urbaines européennes se concentraient dans l'actuel centre-ville entouré de remparts. L'ancienneté de l'urbanisation en Europe explique la morphologie agglomérée, compacte des villes

européennes, en opposition avec les villes américaines dont le développement plus récent a été orienté depuis un siècle par l'automobile. La révolution industrielle au XIXe siècle et le besoin de vastes espaces pour les ateliers qui en découle va entraîner la démolition des murailles et la conquête de faubourgs qui vont être intégrés à la ville. Dans la deuxième moitié du XXe siècle, c'est la périurbanisation qui caractérise le développement urbain : la ville européenne s'étend et prend une forme pavillonnaire. Le centre ancien regroupe toujours les activités et l'immobilier de prestige mais de nouvelles centralités émergent en périphérie. Cette attractivité de l'hypercentre est générale en Europe et s'explique par la qualité de son urbanisme et de son architecture, mais aussi par sa concentration commerciale qui rend ce quartier de la ville particulièrement animé. La relative stabilité dans le temps de la ville européenne fait que l'on trouve au centre-ville des points d'intérêt historique, des monuments remarquables comme la cathédrale, l'hôtel de ville, des hôtels particuliers qui sont les témoins de plusieurs siècles de développement (principalement du Moyen Âge au XIXe siècle).

Le réseau urbain européen, assez dense, se présente comme un réseau de petites et moyennes villes proches les unes des autres : « en moyenne 13 km seulement séparent une ville européenne de sa voisine, tandis que cette distance est de 48 km aux États-Unis » (Cattan, 1999 : 24). Cette densité urbaine s'explique par l'ancienneté de l'urbanisation qui remonte principalement à l'Antiquité et au Moyen Âge, à une époque où les mobilités sont largement réduites par rapport au potentiel du train ou de l'automobile qui accompagnent l'avènement de la ville américaine. Ainsi, « l'Europe se caractérise par l'importance relative des villes (au sens d'agglomérations) de 100 000 à un ou 2 millions d'habitants » (Bagnasco et alii., 1997 : 21). Saisir l'évolution démographiques des villes européennes n'est pas forcément aisé dans la mesure où les périmètres urbains différents d'un pays à l'autre rendent difficile la comparaison. Pour pallier ces diverses nomenclatures, une base commune a été choisie, celle de l'agglomération qui correspond à un ensemble bâti où l'écart entre les bâtiments est inférieur à 200 mètres. La base GEOPOLIS a été ainsi spécifiquement construite pour rendre compte du phénomène urbain européen dans la mesure où

« au contraire de la majorité des bases de données existantes, qui ne s'intéressent qu'à l'échelon supérieur de la hiérarchie urbaine : 50 000 (Rand McNally), 100 000 (ONU ; USDC, K. Davis, EUROPOLIS), voire davantage (World Urbanization Prospects), le seuil minimum de taille de 10 000 habitants retenu dans la base de données GEOPOLIS est

suffisamment bas pour couvrir le fait urbain de manière satisfaisante. Or, l'une des caractéristiques majeures du fait urbain en Europe tient à son réseau extrêmement dense de petites et moyennes agglomérations » (Moriconi-Ebrard, 1996 : 197).

Pour autant, l'organisation de l'urbanisation européenne présente une certaine diversité avec deux villes mondiales, Paris et Londres qui comptent respectivement 10,5 (agglomération parisienne) et 7,5 millions (Grand Londres) d'habitants, et des densités de villes plus importantes au niveau de la mégalopole qui s'étend du Royaume-Uni à l'Italie en passant par les Pays-Bas et la Ruhr. Les capitales d'Europe centre-orientale apparaissent comme des villes relativement peu peuplées, ne dépassant pas 2 millions d'habitants : la plus peuplée, Budapest concentre 1,7 million de personnes, suivie de près par Varsovie et Bucarest. Mais si les villes européennes présentent d'indéniables ressemblances liées à l'ancienneté de l'urbanisation du continent, à des cycles de développement proches et est relative stabilité des structures urbaines au fil du temps, on ne peut cependant pas conclure à l'existence d'un modèle de ville européenne. Il convient plutôt d'adopter une vision nuancée sur les villes européennes dont les trajectoires ont pu être divergentes comme le montre le cas des villes post-socialistes qui s'insèrent désormais dans les réseaux européens et mondiaux.

2. Les capitales « post-socialistes » deviennent des métropoles européennes

2.1. L'influence de l'Union européenne

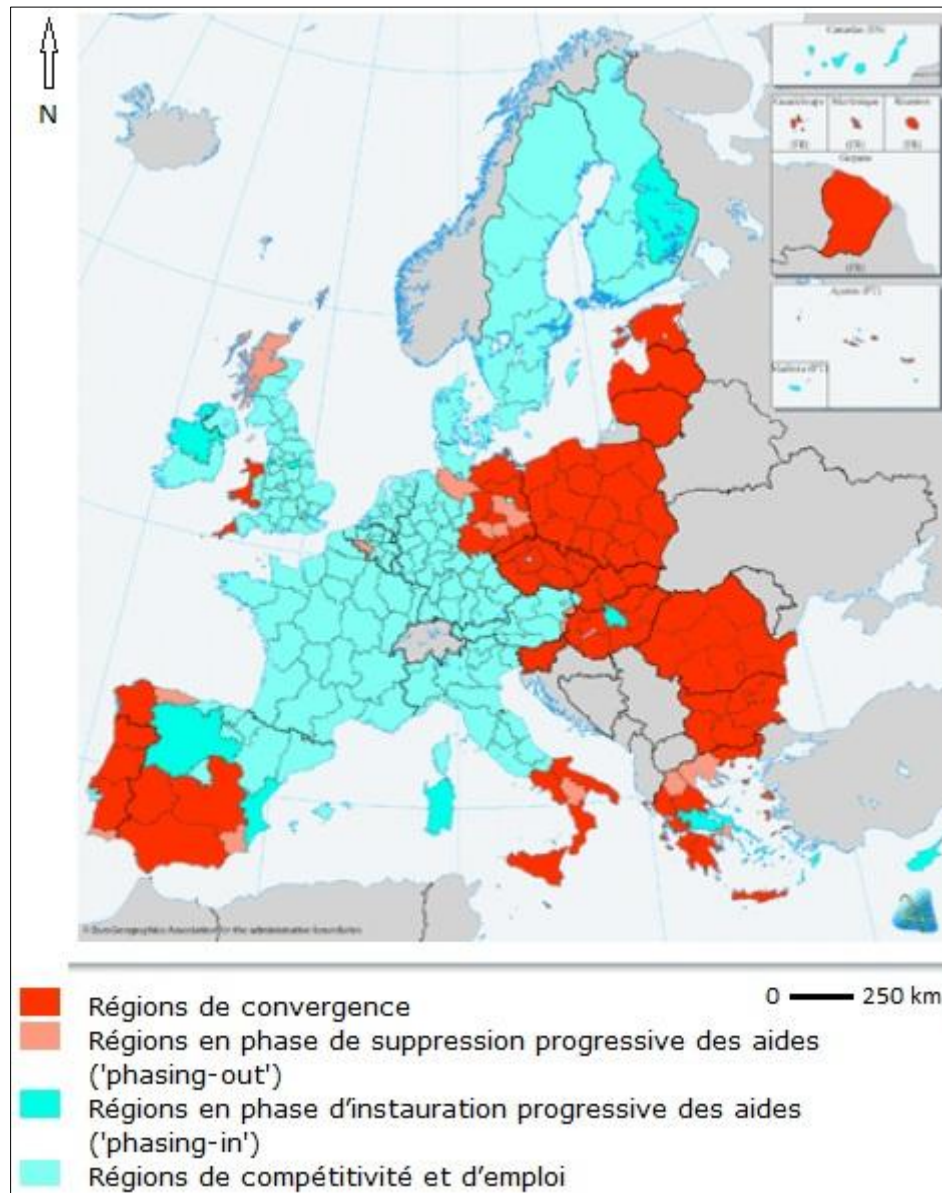
Ces villes post-socialistes sont en effet influencées par la mondialisation, mais aussi par l'Union européenne. A l'instar des autres pays intégrés dans l'Union européenne en 2004, la République tchèque illustre ainsi l'«européanisation» de ces nouveaux territoires.

« L'européanisation consiste en des processus de construction, de diffusion et d'institutionnalisation de règles formelles et informelles, de procédures, de paradigmes, de styles, de « manières de faire » et de croyances et normes partagés. Ils sont d'abord définis dans les politiques de l'Union européenne et ensuite adoptés dans

les discours, les institutions et les politiques publiques nationales et infranationales »
(Radaelli, 2004 : 3, ma traduction).

Parmi ces processus figurent les réformes territoriales qui dessinent ou créent de nouveaux maillages NUTS 2 et NUTS 3 : ils permettent une meilleure connaissance de l'espace européen (via Eurostat, par exemple) et sont aussi une base pour recevoir les aides européennes. Ces réformes sont autant une dynamique interne aux Etats dans un contexte de refonte de l'appareil politique (retour à des cadres de référence volontairement cassés par le régime socialiste), qu'externe dans un contexte d'intégration et de gestion des fonds structurels (Rey, Coudroy de Lille, Boulineau, 2004). Les métropoles post-socialistes bénéficient de la politique régionale de l'Union européenne qui est une politique d'investissement cherchant à réduire les déséquilibres économiques, sociaux et territoriaux que connaissent les Etats-membres. Au niveau de l'Europe centre-orientale, c'est donc une politique de solidarité envers des régions qui accusent un certain retard de développement lié à la période communiste ; elle comprend aussi des mesures stimulant la compétitivité (politique de cohésion et politique de compétitivité). On observe d'ailleurs que toutes les régions des anciens pays communistes figurent dans l'objectif « convergence » (Figure 10), exceptions faites des régions de Prague (Praha, 235 millions EUR), Budapest (Közép-Magyarország, 1,5 milliard EUR), Bratislava (Bratislavský, 95 millions EUR) et de Berlin qui sont inscrites dans l'objectif « compétitivité régionale et emploi » (source : DG politique régionale). Cette carte montre que les capitales ont souvent justifié la création d'un niveau NUTS reprenant leur périmètre ; elle met aussi en évidence le fait que la politique régionale prend acte de leur rôle dans la compétitivité des territoires.

Figure 10 : Les régions européennes éligibles aux objectifs « convergence » et « compétitivité européenne et emploi »



Source : ec.europa.eu, 2007.

Cette politique a trois objectifs : un objectif économique (stimuler la croissance, améliorer la compétitivité, développer les infrastructures), un objectif social (augmenter le niveau de vie, renforcer la formation), et un objectif environnemental (améliorer la qualité de vie et promouvoir le développement durable). Au cours de la période actuelle qui s'étend de 2007 à 2013, le budget investi dans la politique régionale par l'Union européenne se monte à 350 milliards d'euros (source : DG Politique régionale) (Figure 11).

Figure 11 : Les objectifs de la politique régionale ou politique de cohésion de l'Union européenne pour la période 2007-2013

Objectifs	Fonds et instruments structurels			Budget
Convergence	FEDER	FSE	Fonds de cohésion	283 Mds EUR
Compétitivité régionale et emploi	FEDER	FSE		55 Mds EUR
Coopération territoriale européenne	FEDER			9 Mds EUR

Source : d'après les données de l'Union européenne³¹.

Ces investissements doivent renforcer la cohésion économique, sociale, et territoriale de l'Union, conformément au traité de Lisbonne et à la stratégie de croissance Europe 2020. Les métropoles sont concernées par ces aides européennes qui viennent financer leurs projets. Les leaders métropolitains peuvent également s'appuyer sur différents programmes urbains européens : ils peuvent ainsi échanger leurs pratiques et expériences dans le cadre du programme URBACT II (créé en 2002) avec d'autres professionnels qui travaillent sur la ville (chercheurs, ONG, associations, etc). Ces rencontres entre professionnels de politiques urbaines sont l'occasion de rechercher des solutions pragmatiques aux problèmes des villes des nouveaux pays membres de l'Union européenne. Via des conférences, des workshops ou des visites thématiques, le programme INTERREG IVC (2007) soutient quant à lui la coopération entre les autorités locales et régionales partout en Europe en mettant l'accent sur l'innovation, l'économie de la connaissance et la prévention des risques. ESPON (the European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) met en place une plateforme scientifique sur le thème du développement territorial, tandis qu'INTERACT (« Animation, Cooperation and Transfer », 2003) fournit l'expertise nécessaire à la concrétisation des programmes (European Commission, 2010).

³¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/funding/index_fr.cfm

La République tchèque bénéficie de la politique régionale de l'Union européenne via les fonds FEDER (Fond européen de développement régional) et FSE (Fond social européen). Au total, ce sont 26 programmes opérationnels (26,7 milliards d'euros) qui concernent le pays pour la période 2007-2013 (source : DG politique régionale et www.strukturalni-fondy.cz) :

- 7 programmes opérationnels régionaux pour la cohésion des régions (NUTS 2) pour un investissement de 4,6 milliards d'euros.
- 8 programmes thématiques pour lesquels sont engagés 21 milliards d'euros.
- 9 programmes de coopération territoriale européenne (régions transfrontalières).
- **2 programmes de 343,4 millions d'euros concernent Prague** (Figure 13) dans les domaines de la **compétitivité** et de l'**adaptabilité** (Prague City Hall, 2007).

Le programme de compétitivité de Prague (Operační program Praha – Konkurenceschopnost OPPK), doté de **235 millions d'euros** (0,9% de l'ensemble des fonds alloués par l'Union européenne), est financé par le FEDER (Prague City Hall, 2007). Ses axes principaux sont les transports, les TIC (technologies de l'information et de la communication), l'environnement, la promotion de l'innovation et de l'économie de la connaissance.

1/ Le développement des transports et des TIC (87 millions d'euros, 37,2% du programme OPPK) vise à :

- densifier et allonger les lignes de transports en commun (Figure 12), améliorer les connexions entre les différents modes de transports (parcs-relais), améliorer l'accessibilité des personnes handicapées, construire des pistes cyclables (Exemple : installation d'un ascenseur à la station de métro Chodov où il n'y a qu'un escalier fixe et une plate-forme mobile pour 1,3 million d'euros).

Figure 12 : Plaque indiquant un projet de transport financé par l'Union européenne dans le cadre du programme OPPK : l'arrêt de tramway Radlická à Prague inauguré en novembre 2008



Cl. Photo. : Jean-Baptiste Delaugerre, mars 2010.

- assurer le développement et la disponibilité des TIC : renforcer les capacités de connexion internet de tous les immeubles municipaux, des logements, des entreprises, promouvoir les e-services.

2/ L'axe environnemental (59 millions d'euros, 25% du programme OPPK) doit permettre d'assurer la sauvegarde et l'utilisation durable de l'énergie et des ressources naturelles, d'éliminer les vieilles friches industrielles, de réhabiliter des parcs, des cours d'eau, ou encore de construire des murs antibruit.

3/ L'axe « Innovation et entrepreneuriat » (82 millions d'euros, 35% du programme OPPK) tend à développer le potentiel d'innovation de Prague en mettant en place des partenariats public/privé, en promouvant un environnement favorable aux affaires, et en assurant le développement des PME. Cet axe veut :

- soutenir le développement des infrastructures d'innovation (parcs scientifiques, incubateurs, centres d'innovation), créer des liens entre les structures de recherche, entre l'entreprise et l'université, créer un centre de conseil et d'information pour l'innovation et le transfert de technologie.

- développer les capacités d'innovation des sociétés existantes, stimuler de nouvelles formes de coopération d'entreprises, favoriser les associations d'entreprises.
- développer les PME par des subventions directes.

4/ Un dernier axe concerne l'assistance technique (7 millions d'euros) qui finance les suivis de projets et les salaires du personnel impliqué dans la gestion du programme.

Le Programme opérationnel « adaptabilité de Prague » (Operační program Praha – Adaptabilita OPPA) est un programme financé par le FSE (fonds social européen) destiné à soutenir les projets d'investissement relatifs à l'éducation, l'intégration sociale, l'emploi et le développement des ressources humaines en recherche et développement. Il est doté de 108,4 millions d'euros (0,41% de l'ensemble des fonds européens pour la République tchèque). Ce programme définit 4 axes prioritaires :

1/ Soutenir le développement de l'économie de la connaissance (41,4 millions d'euros, 38% du programme OPPA) en améliorant la formation des enseignants, en assurant le déploiement de systèmes d'éducation des adultes dans les entreprises et industries.

2/ Soutenir l'entrée sur le marché du travail (31,6 millions d'euros, 29,2% du programme OPPA) en améliorant la situation des personnes socialement défavorisées sur le marché du travail, en agissant en faveur de la formation continue des travailleurs, en prenant des mesures pour assurer l'égalité des hommes et des femmes dans le marché du travail, en œuvrant à un environnement de travail plus favorable à la vie de famille.

3/ Moderniser la formation (31,6 millions d'euros) : traiter de l'innovation dans les programmes éducatifs, mettre l'accent sur le développement des compétences-clés (informatique, langues étrangères), développer la coopération entre les écoles, les universités et les instituts de recherche et développement.

4/ Assistance technique.

Figure 13 : Les fonds alloués par l'UE à Prague pour les programmes Compétitivité et Adaptabilité (2007-2013)

Programme	Axe d'intervention	Fonds européen	Montant alloué par l'UE (EUR)
Compétitivité	Transports et TIC	FEDER	87'364'263
	Environnement	FEDER	58'734'001
	Innovation et entrepreneuriat	FEDER	82'227'602
	Assistance technique	FEDER	6'610'139
Total Compétitivité			234'936'005

Adaptabilité	Economie de la connaissance	FSE	41'420'073
	Entrée sur le marché du travail	FSE	31'610'056
	Modernisation de la formation	FSE	31'610'056
	Assistance technique	FSE	3'745'057
Total Adaptabilité			108'385'242
Total général			343'321'247

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013 ; source : Prague City Hall, 2007³².

Avec l'adhésion des pays d'Europe centre-orientale à l'Union européenne à partir de 2004, les métropoles post-socialistes bénéficient de la politique régionale de l'Union qui transforme leurs structures économiques, sociales et territoriales en menant des investissements ciblés à travers des programmes de compétitivité et d'innovation. Ces mutations qui sont l'effet de l'eupéanisation sont également liées à la mondialisation. Ainsi,

³² http://www.prahafondy.eu/userfiles/File/OPPK-Dokumenty/OPPK_5%5B4%5D.0b-EN-final.pdf, p. 137 ; http://www.prahafondy.eu/userfiles/File/OPPA%20dokumenty/OPPA_EN_final.pdf, p. 120.

« la part de la variable européenne dans ces processus doit cependant être relativisée. Plus que l'intégration européenne, c'est avant tout l'ouverture à l'économie de marché qui a profondément affecté la structure productive, et au-delà, l'ensemble des dynamiques territoriales, des nouveaux pays européens » (Montabone, 2011 : 57).

2.2. L'insertion dans la mondialisation

Les pays d'Europe centre-orientale sont en effet passés soudainement d'un régime d'économie dirigée à celui de l'économie de marché, du totalitarisme à la démocratie. Ces pays sont alors devenus de nouveaux marchés à conquérir pour les firmes transnationales. Dans ce cadre, les métropoles sont les lieux privilégiés d'implantation des activités en raison de leurs externalités positives : connexion, infrastructures, densité de services, ou encore main-d'œuvre qualifiée. Dans le contexte de la transition post-socialiste, il faut souligner le poids déterminant du secteur privé qui a rapidement transformé le paysage urbain des métropoles :

« Dès que les compagnies internationales déterminèrent que l'Europe de l'Est était un terrain fertile pour les graines du consumérisme, elles mirent tout en œuvre pour se faire connaître en investissant les espaces les plus visibles du domaine public – les publicités télévisées en prime time, les places principales et les angles de rue de chaque grande ville. Les panneaux publicitaires de Sony, McDonald's, et Shell remplacèrent les slogans communistes omniprésents sur les toits des immeuble » (Stanilov, 2007 : 275, ma traduction).

Mais ces investissements privés qui marquent la ville et sont les indicateurs les plus visibles des Investissements Directs Etrangers (IDE) ont souvent été facilités par des pouvoirs publics volontaristes, conscients de la compétition à laquelle ils participent : les métropoles sont désormais des têtes de pont des investissements directs étrangers. Les bourses, même si elles restent modestes à l'échelle européenne, participent au financement des activités. Leur capitalisation met en évidence la hiérarchie des métropoles des pays d'Europe centre-orientales (Figure 14). Varsovie

s'affirme en effet comme la première place financière d'Europe centrale³³, devançant largement Vienne dont la capitalisation est presque deux fois inférieure. La privatisation de grandes entreprises polonaises sous le gouvernement libéral de Donald Tusk et leur introduction en bourse, comme celle du géant de l'assurance PZU (Powszechny Zakład Ubezpieczeń) en 2010, par exemple, ou encore la mise en place d'un système de prévoyance privé pour la retraite (les fonds de pension génèrent 20% des transactions) ont permis à la place de Varsovie d'affirmer sa suprématie sur les autres bourses de la région. A titre de comparaison, la capitalisation de la bourse de Prague est quatre fois moindre que celle de la capitale polonaise !

Figure 14 : La capitalisation des différentes bourses en Europe à la fin du mois de septembre 2012

Bourse	Capitalisation à la fin du mois (millions d'euros)
NYSE Euronext	2 038 404
Deutsche Börse	1 046 316,49
SIX Swiss Exchange	891 323,93
BME (Spanish Exchanges)	743 591,15
NASDAQ OMX Nordic	737 242,38
Istanbul Stock Exchange	203 900,97
Oslo Børs	191 196,06
Warsaw Stock Exchange	124 270,86
Irish Stock Exchange	83 167,22
CEESEG - Vienna	71 681,89
Luxembourg Stock Exchange	50 351,14
CEESEG - Prague	30 341,32
Athens Exchange	25 015,89
CEESEG - Budapest	16 751,32
Bucharest Stock Exchange	11 252,59
Bulgarian Stock Exchange	4 761,49
CEESEG - Ljubljana	4 626,68
Bratislava Stock Exchange	4 067,20
Malta Stock Exchange	2 691,82
Cyprus Stock Exchange	1 496,57
TOTAL	6 282 450,96

Source : Federation of European securities exchanges.

La première marque dans l'espace urbain de l'insertion dans la mondialisation des métropoles post-socialistes est le développement de l'immobilier de bureau lié à la tertiarisation des économies et l'implantation des multinationales (Enyedi,

³³ La bourse de Varsovie s'est installée dès 1991 dans l'ancien siège du parti communiste ! Elle a été la première en Europe centrale à être privatisée, en 2010.

1998 :29). Ces deux éléments ont entraîné une forte demande de bureaux modernes qui a été un puissant facteur de transformations urbaines, d'abord en centre-ville avec la réhabilitation d'immeubles, la construction de nouveaux bâtiments, puis en périphérie avec de nouveaux parcs d'activités (Sykora, 2007). Les premiers stocks mis sur le marché sont souvent des immeubles déjà existants transformés selon les standards occidentaux de nouvelles constructions offrant de grandes surfaces afin de pallier le manque de bureaux alors disponibles. Pour les clients, l'offre reste néanmoins assez réduite et sans grande diversité. C'est en effet surtout à la fin des années 1990 que l'offre s'étoffe avec des espaces modulables, la prise en compte de demandes spécifiques, en lien avec une concurrence accrue dans l'immobilier de bureau. Si la localisation en centre-ville reste toujours prestigieuse et attire ainsi les investisseurs, c'est aussi à cette période que se développent des opérations de grande ampleur lancées par des promoteurs qui commencent à avoir l'expérience suffisante. C'est par exemple le cas à Bucarest avec l'Opera Business Center (Figure 15) livré en janvier 2001 par le promoteur tchèque Portland Trust créé en 1997 et racheté deux ans plus tard par la compagnie américaine Apollo Real Estate advisers (désormais Area property partners). Cet immeuble de bureaux de classe A de 12 500 m² qui domine la rivière Dambovita et l'opéra de Bucarest accueille ING, PricewaterhouseCoopers, GlaxoSmithKline ou encore USAID.

Figure 15 : L'Opera Business Center livré en 2001 : un immeuble de bureaux de classe A à Bucarest, Splaiul Independentei



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, septembre 2011.

Les années 2000 voient aussi se développer de nouvelles centralités en périphérie qui peuvent être soit des parcs d'activité créés ex nihilo, soit des friches industrielles reconverties en bureaux. Ces centres d'affaires connectés au réseau de transport offrent un aménagement et une architecture plus audacieux. Une autre tendance de développement dans l'immobilier de bureau est la verticalisation : le choix des tours répond à la fois à la volonté de répondre rapidement à une forte demande, mais aussi à une question d'image en important en Europe centre-orientale le modèle du centre d'affaires américain. L'exemple de Varsovie est à cet égard significatif : le palais de la culture a été littéralement entouré de gratte-ciels, de sorte que cet héritage communiste disparaît quasiment derrière la nouvelle skyline de la ville (Coudroy de Lille, 2008).

En parallèle à l'essor de l'immobilier de bureaux, les métropoles post-socialistes font l'objet de vastes projets commerciaux : avec l'essor d'une classe moyenne, de nouveaux marchés s'ouvrent pour les grands groupes internationaux, promoteurs de centres commerciaux ou chaînes de magasins qui les investissent

(Tosics, 2005 : 64). Centres commerciaux et centres d'affaires peuvent d'ailleurs partager la même localisation facilement accessible. Ces centres commerciaux regroupent en moyenne une centaine de boutiques de marques majoritairement internationales. Ils sont construits sur le modèle occidental (passages avec verrières, mêmes marques d'un centre à l'autre, association du prêt-à-porter, de l'esthétique, du high-tech, de la restauration avec parfois un cinéma), souvent par des promoteurs d'Europe de l'Ouest, leaders dans le secteur de la promotion et de l'investissement de grands centres commerciaux. Certains centres commerciaux existaient cependant sous l'ère communiste et ont alors fait l'objet de transformations après 1990 comme c'est le cas du centre commercial Unirea Shopping Center (Figure 16) – dont le nom en anglais est en lui-même évocateur d'une certaine modernité – construit en 1976 à Bucarest, place Unirii, qui atteint presque 100 000 m² de surface et 1 000 places de parking. L'extérieur du bâtiment ressemble à n'importe quel autre centre ailleurs en Europe en affichant en grosses lettres les marques présentes à l'intérieur. Sur la photo, le contexte de transition est cependant visible à travers l'enchevêtrement des fils électriques qui pendent le long d'un poteau, et la façade du bâtiment situé en face, encombrée de panneaux publicitaires géants et d'unités d'air conditionné disparates, symboles du « booming, business-oriented Bucharest » (Ioan, 2007 : 310).

Figure 16 : Unirea Shopping Center, le plus grand centre commercial de Roumanie à Bucarest, Pasajul Uniri



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, septembre 2011.

Les marques de luxe investissent par ailleurs les adresses de prestige de l'hypercentre (Plac Trzech Krzyży à Varsovie, Pařížská à Prague, Andrassy út à Budapest, par exemple). Les boutiques ont tendance à s'étendre en fonction du développement économique du pays en investissant les étages supérieurs de l'immeuble où elles se situent ou en déménageant sur la même avenue dans des locaux plus vastes. Les boutiques aux vitrines flamboyantes contrastent parfois avec un bâti environnant encore marqué par un contexte de transition avec un réseau électrique qui n'est pas enterré, tendant une multitude de câbles au-dessus de la rue (Figure 17).

Figure 17 : La transition et ses contrastes : la boutique Emporio Armani à Bucarest, Calea Victoriei



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, septembre 2011.

L'amélioration des connexions participe également à l'insertion des métropoles post-socialistes dans la mondialisation. Les aéroports ont vu leur nombre de voyageurs fortement progresser (Figure 18) : ils ont connu un essor significatif, voyant souvent leur fréquentation doubler en l'espace d'une dizaine d'années (cas de Budapest, Bucarest ou Prague, par exemple, entre 2002 et 2011). Le réseau ferroviaire (Figure 19) a pour sa part plutôt eu tendance à stagner ou à se réduire (tableaux). Les connexions continentales sont privilégiées et valorisées : dans tous les pays, le réseau autoroutier progresse, doublant (République tchèque, Slovaquie), triplant (Roumanie, Pologne) voire quintuplant (Hongrie) sa longueur totale de voies en vingt ans ; pour autant, ces évolutions cachent mal un réseau encore très peu développé comme le montrent des densités de réseaux autoroutiers extrêmement basses (Figure 20), en particulier en Pologne et en Roumanie (respectivement 0,003 km/km² et 0,001 en 2010 contre 0,02 en France ou 0,05 en Suisse). D'ailleurs, plusieurs métropoles souffrent d'une mauvaise connexion autoroutière : une seule autoroute relie ainsi Varsovie à l'Ouest (Berlin-Poznan-Varsovie), le seul lien autoroutier de Bucarest avec l'international se fait à l'Est

en direction de la Mer Noire, tandis que le réseau autoroutier qui dessert Sofia n'a qu'une faible portée nationale.

Figure 18 : L'évolution du nombre de passagers de quelques aéroports d'Europe centre-orientale entre 2002 et 2011

Aéroports/Années	1997	2002	2005	2008	2011
BRATISLAVA/IVANKA	:	368 203	1 326 493	2 218 545	1 585 064
BUCURESTI/OTOPENI	:	:	2 977 147	5 063 983	5 049 443
BUDAPEST/FERIHEGY	3 550 000	4 502 272	7 949 620	8 429 082	8 884 837
LJUBLJANA JOZE PUCNIK	:	:	1 254 062	1 676 821	1 359 646
PRAHA/VACLAV HAVEL	4 080 000	6 298 368	10 746 314	12 621 073	11 788 629
SOFIA	:	1 214 198	1 874 000	3 226 576	3 469 633
WARSAWA/OKECIE	3 620 000	:	7 071 881	9 460 606	9 337 456
ZAGREB/PLESO	:	1 203 436	1 551 519	2 192 453	2 319 098

Conception et réalisation : J.-B. Delaunoy, août 2012 ; d'après Hamilton I. (2004) pour 1997, et les données d'Eurostat et des aéroports pour les autres années, 2012.

Figure 19 : L'évolution du réseau ferroviaire de quelques pays d'Europe centre-orientale entre 1990 et 2010, en km

Pays/Années	1990	1995	2000	2005	2010	Superficie du pays (km ²)	Densité du réseau ferroviaire (km/km ²)
Bulgarie	6 604	6 507	6 518	6 025	5 831	111 000	0,05
Croatie	2 444	2 726	4 060	4 104	4 102	56 500	0,07
Hongrie	13 230	13 074	12 739	12 735	:	93 000	0,14
Pologne	49 784	46 378	41 960	38 920	37 840	312 685	0,12
République tchèque	:	16 884	16 494	16 156	15 666	78 870	0,2
Roumanie	22 179	22 356	22 363	21 228	20 482	237 500	0,09
Slovaquie	3 660	3 665	3 662	3 658	3 622	48 850	0,07
Slovénie	:	2 196	2 162	2 192,8	187,12	20 270	0,11

Conception et réalisation : J.-B. Delaunoy, août 2012 ; d'après les données d'Eurostat, 2012.

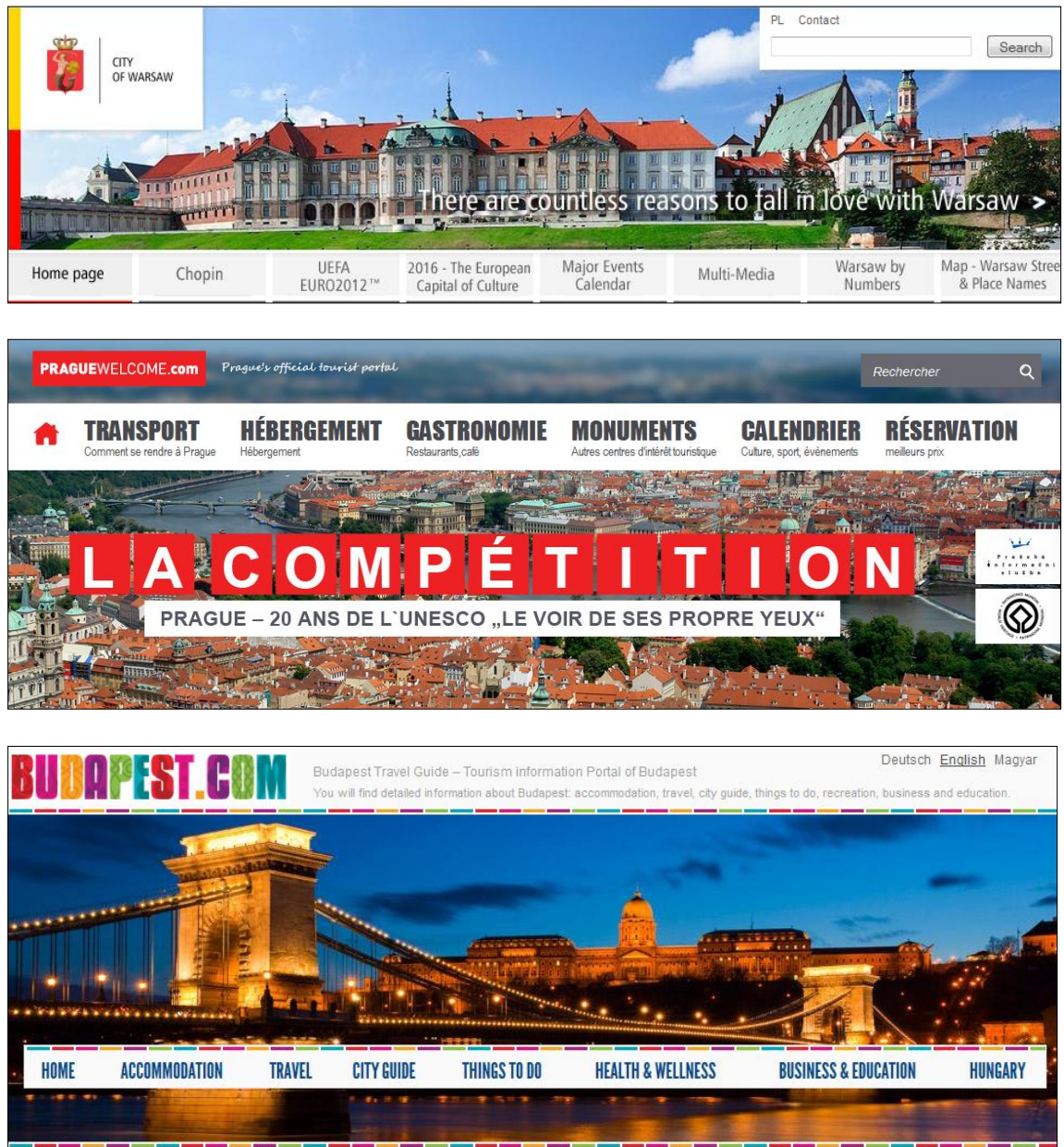
Figure 20 : L'évolution du réseau autoroutier de quelques pays d'Europe centre-orientale entre 1990 et 2010, en km

Pays/Années	1990	1995	2000	2005	2010	Variation 1990-2010	Superficie du pays	Densité du réseau autoroutier (km/km ²)
Bulgarie	273	:	324	331	437	x1,6	111 000 km ²	0,004
Croatie	291	302	411	792	1 126	x3,9	56 500 km ²	0,02
Hongrie	267	335	448	636	1 273	x4,8	93 000 km ²	0,01
Pologne	257	246	358	552	857	x3,3	312 685 km ²	0,003
République tchèque	357	414	499,4	564	734	x2	78 870 km ²	0,009
Roumanie	113	113	113	228	332	x2,9	237 500 km ²	0,001
Slovaquie	192	198	295,7	327,5	415,7	x2,17	48 850 km ²	0,009
Slovénie	228	293	427	569	771	x3,4	20 270 km ²	0,04

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, août 2012 ; d'après les données d'Eurostat, 2012.

Enfin, l'insertion dans la mondialisation est aussi culturelle : les métropoles d'Europe centre-orientale cherchent à valoriser leur patrimoine et à se départir ainsi de l'image souvent négative attachée aux villes d'Europe centre-orientale. Alors que la période socialiste a exploré une architecture monumentale, valorisant le régime par des réalisations grandioses abondamment décorées (réalisme socialiste, style apparu officiellement en 1933 à l'occasion du concours lancé pour le Palais des Soviets à Moscou), mais a également produit en masse des logements uniformes à l'architecture monotone à partir de 1955 (Kopp, 1985 ; Aman, 1992), les métropoles post-socialistes cherchent désormais à se présenter comme des villes au passé glorieux ne se résumant pas à l'époque communiste (Figure 21). Elles mettent en avant leur héritage historique qui devient un facteur d'attractivité comme le montrent leurs sites internet. Sous l'effet du marketing urbain, même Varsovie, qui a pourtant été détruite pendant la Seconde Guerre mondiale et dont le centre ancien a été reconstruit, se présente comme une métropole culturelle : la ville de Chopin est une ville sportive (Euro 2012) qui a candidaté au titre de capitale européenne de la culture 2016 (c'est Wrocław également en Pologne qui l'a obtenu) d'après le site internet de la ville. Prague est fière de célébrer en 2012 son statut de ville classée depuis 20 ans par l'UNESCO sur la liste du patrimoine mondial, tandis que Budapest met en avant le pont de chaînes terminé en 1849 et le château de Buda, le château des rois de Hongrie, qui domine la ville.

Figure 21 : Des métropoles culturelles à l'histoire riche : captures d'écran des pages d'accueil des sites internet de Varsovie, Prague et Budapest (août 2012).



Enfin, l'organisation d'événements, d'expositions permettent aux métropoles post-socialistes de se faire connaître comme destinations en mettant en avant leurs capacités d'organisation et leur statut de villes de culture à visiter. L'Euro 2012 de football a ainsi montré que Varsovie et Kiev étaient en mesure d'assurer la gestion d'un événement sportif majeur à l'échelle européenne. A Prague, l'opéra attire les touristes étrangers de passage. Budapest est également réputé pour la qualité de ses programmations culturelles (Figure 22) : le musée des Beaux-Arts alterne expositions classiques à succès (De Degas à Picasso : les chefs-d'œuvre du musée Pouchkine en

Figure 22 : « De Degas à Picasso » : l'exposition des chefs-d'œuvre impressionnistes et abstraits du musée Pouchkine au musée des Beaux-Arts de Budapest, Dózsa György út



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2010.

2010, ou Brueghel durant l'été 2012) et présentations d'artistes ou de mouvements moins connus (le phénomène Erker de Saint-Gall en 2012, par exemple).

En 25 ans, de nombreuses mutations ont affecté les Etats postsocialistes, et plus particulièrement leurs métropoles, qui ont intégré l'Union européenne et participent aux flux de la mondialisation. La métropolisation et ses effets de concentration de population, de richesses, a mis fin à une posture socialiste anti-métropolitaine : le régime communiste privilégiait en effet les échelons urbains inférieurs, de sorte que les grandes villes avaient une

influence réduite. Aujourd'hui, le contexte est marqué par une forte concurrence en Europe centre-orientale: les différentes métropoles sont désormais rivales pour tirer profit au mieux de la mondialisation. Les différents équipements dont elles se dotent pour améliorer leur accessibilité, pour renforcer leur développement économique et attirer les investisseurs étrangers le montrent bien. Dans cette compétition, les défis à relever sont encore nombreux et il est difficile de désigner des « gagnants » et des « perdants » de la transition (Hamilton, 2005 : 472). Ces villes proposent ainsi des prix de location de bureaux de classe A sensiblement identiques, de EUR 288/m²/an pour Varsovie, à 252 pour Prague, ou encore 234 pour Budapest et 222 pour Bucarest, au deuxième trimestre 2013³⁴. Vienne affiche des loyers plus élevés de EUR 324/m²/an³⁵. Chaque métropole affirme et renforce un secteur précis : Varsovie est devenue la place financière d'Europe centre-orientale où des entreprises de pays voisins viennent lancer leur introduction en bourse, tandis que Vienne est le pôle culturel de la région.

³⁴ Source : /pulse/, *The Jones Lang LaSalle Office Property Clock – Q2 2013*.

³⁵ Source : EHL, *Office Market Report Vienna, Autumn 2013*.

Prague se développe face à ces deux métropoles : si la concurrence financière de la capitale polonaise apparaît difficile à affronter, elle a les atouts nécessaires (richesse du patrimoine, nombre de nuitées identique...) pour rivaliser avec Vienne en matière culturelle. Budapest reste pour l'instant moins attractive que ces trois villes aux yeux des investisseurs. Pour autant, les grandes villes d'Europe centre-orientale s'affirment aujourd'hui davantage comme des métropoles que des capitales et cherchent à renforcer leurs spécialités qui les font connaître à l'international.

3. Métropolisation intermédiaire

La grande majorité des métropoles européennes sont des métropoles intermédiaires au sens hiérarchique du terme. Ce sont des villes qui possèdent des fonctions décisionnelles incomplètes par rapport au sommet de la hiérarchie qu'occupent les villes mondiales. Pour assurer leur croissance, ces métropoles intermédiaires misent alors sur des spécialités-clés qui leur permettent de se singulariser par rapport aux autres, et de rayonner à l'échelle européenne ou mondiale, dans un contexte de forte concurrence entre métropoles. L'intermédiation permet aussi de mieux envisager le cas des villes dont la trajectoire bascule soudainement : ce deuxième sens éclaire particulièrement la situation des métropoles post-socialistes qui évoluent dans un contexte de transition. Un troisième sens de l'intermédiation renvoie à une position spatiale, celle d'une ville qui étend son influence sur deux territoires : c'est le cas des villes frontalières dont le bassin d'emploi dépasse souvent largement les simples limites communales pour s'étendre sur toute une région animée par des flux transfrontaliers. Enfin, la quatrième acception consiste à voir dans la métropole intermédiaire un agent de mise en relation, un lieu de rencontre où s'échangent des idées : les villes internationales qui sont des pôles diplomatiques (comme Genève ou Bruxelles, par exemple) ou les villes de congrès importants peuvent ainsi relever de l'intermédiation. Quelles que soient les acceptions envisagées qui peuvent d'ailleurs se superposer, on observe que l'impératif de compétitivité auquel sont soumises les métropoles intermédiaires les amène à développer et renforcer des spécialités fortes qui les font rayonner à l'international. Les opérations d'ampleur qu'elles entreprennent en matière d'aménagement urbain visent à légitimer leur position métropolitaine qu'elles cherchent en outre à appuyer par différents outils de marketing urbain.

3.1. La spécialisation pour exister

Les villes mondiales ont développé des fonctions de commandement complètes qui font d'elles des pôles décisionnels incontournables à l'échelle mondiale. Dans le cas des métropoles intermédiaires, quelques spécialités-clés vont assurer leur rayonnement (Antier, 2005). La spécialisation permet aussi la singularisation : la reconnaissance internationale passe par l'originalité ou la différenciation fonctionnelle afin d'être reconnue comme une métropole de référence, donc une métropole qui compte. Les acteurs métropolitains cherchent à renforcer ces atouts plutôt que viser une trop grande diversification. Ces spécialités sont liées à l'histoire ou à des décisions marquantes : Prague tire profit de son patrimoine exceptionnel, classé par l'UNESCO depuis 1992, pour s'affirmer comme une métropole culturelle et une destination touristique majeure en Europe, tandis que Francfort a vu son statut de place financière renforcée par la décision de la banque centrale européenne (BCE) de s'installer dans la ville. Aujourd'hui ce sont près de 500 établissements bancaires que regroupe la troisième place financière européenne (13e au niveau mondial d'après le Global Financial Index de mars 2012). L'origine de ces spécialités fonctionnelles tient donc aussi à l'intervention décisive d'acteurs économiques et politiques qui peuvent agir ensemble pour assurer la réussite et la prospérité de la métropole. A Lyon, l'association de Charles Mérieux, grand industriel lyonnais, avec Raymond Barre, député de la quatrième circonscription, premier ministre et maire de Lyon, a conduit à la formation du technopôle de Gerland qui est devenu un centre de référence mondial en matière de diagnostic, de vaccin et d'infectiologie. Ainsi, une spécialisation économique peut être un héritage conforté par la mise en place d'une stratégie. Dès lors, ces spécialités font des métropoles intermédiaires des nœuds récepteurs et émetteurs de flux financiers, humains, de connaissances, des pôles tertiaires qui attirent et se développent, ce qui pose des défis en termes d'aménagement urbain.

3.2. L'aménagement urbain : l'enjeu du dynamisme

Aménager l'espace est une condition de la métropolisation. La réalisation de grands projets, d'équipements structurants est le signe du dynamisme de la prospérité de la métropole qui s'affirme. Améliorer le système viaire et les transports en commun pour favoriser les mobilités et donc l'économie, développer des parcs d'activités, lancer de grands projets de logements, construire des équipements de prestige

concourent à la métropolisation. L'aménagement de la métropole a pour objectif de valoriser les conditions-cadres qui assurent son attractivité. Il est l'expression du volontarisme des élus et reflète la vision qu'ils ont de la métropole qu'ils gèrent. Le projet Stuttgart 21 vise, par exemple, à transformer le cul-de-sac que constitue actuellement la gare de la capitale du Bade-Wurtemberg en un nœud ferroviaire sur la magistrale européenne, une ligne ferroviaire à grande vitesse devant relier Paris à Budapest en 2020. Si le projet fait l'objet de contestation de la part de mouvements écologistes, il a finalement été accepté par la population du Land lors d'un référendum le 27 novembre 2011. À l'échelle régionale, une nouvelle ligne comprenant plusieurs tunnels sera créée en direction d'Ulm, au sud-est. Par ailleurs, les grands équipements sportifs, culturels, administratifs marquent l'espace urbain et les esprits. Ils sont des facteurs d'attractivité et sont souvent le fruit du travail de grands architectes internationaux. Les infrastructures sportives, les stades tout particulièrement, sont le reflet de la capacité de la métropole à attirer et organiser des grands événements et permettent des retombées évidentes en termes d'image. Le risque pour les métropoles intermédiaires est de les voir sous-utilisées après l'événement, avec toutes les conséquences financières induites si l'exploitation du site n'est pas optimale. C'est le cas du stade de Genève, inauguré en 2003, où joue le Servette Football Club qui évolue en Super League en 2012 (1^{ère} division) : outre la faiblesse du nombre de spectateurs à chaque rencontre, le stade n'a accueilli que trois matchs de l'Euro 2008 et quelques concerts, de sorte que la Fondation propriétaire du stade a échappé de peu à la faillite, grâce au soutien de l'Etat.

Aménager l'espace doit aussi permettre d'attirer des investissements, et en particulier des investissements directs étrangers, créateurs d'emplois. Les quartiers d'affaires et leur architecture ultramoderne sont l'expression de la puissance économique de la métropole, de sa réussite. Les centres d'affaires se dédoublent souvent. A la concentration des bureaux dans les centres-villes qui s'explique par la recherche d'une adresse de prestige, souvent au détriment de l'habitat, répond l'aménagement de nouveaux quartiers d'affaires, marqués par la verticalité, dans ou en périphérie de la ville en fonction des opportunités foncières. Celui de Varsovie s'est développé en plein centre-ville, autour du palais de la culture, legs de l'époque socialiste : les tours de bureaux investissent désormais les moindres interstices demeurant entre les immeubles d'habitations (Coudroy de Lille, 2007). Le développement tertiaire peut aussi s'orienter vers un polycentrisme maillé : il prend

alors la forme de parcs d'activités situés en périphérie et très facilement accessibles par les transports en commun ou les autoroutes.

3.3. L'image et les discours : la communication pour exister

Soumises à un impératif de compétitivité et évoluant dans un contexte de forte concurrence, les métropoles cherchent à valoriser leur image et à séduire les investisseurs. Divers outils de marketing urbain (discours, sites internet, vidéos, brochures, panneaux, etc) sont mobilisés pour atteindre cet objectif (Rosemberg, 2000). Pour les acteurs métropolitains, la communication se fait à plusieurs échelles qui peuvent se superposer : elle sert à la fois à accompagner le lancement de projets d'envergure en les faisant connaître à la population, en l'associant, mais aussi à souligner le dynamisme du territoire à l'international. Les discours des élus font connaître leurs intentions pour la métropole, la vision qu'ils portent et l'image qu'ils cherchent à imposer. Le discours-programme qu'ils prononcent lors de leur prise de fonction précise les évolutions qu'ils souhaitent apporter à l'espace métropolitain, mais n'est pas forcément toujours suivi d'effets... Ces élus s'appuient sur leur service de promotion économique, sur la presse pour relayer leur action politique, en faisant ainsi connaître leurs projets et leurs positions.

Le recours aux nouvelles technologies, et à internet en particulier, permet de toucher un public large et de donner une certaine interactivité à la communication métropolitaine. Des sites internet dédiés mettent en scène les projets à travers des images de synthèse, des cartes qui sont autant d'outils utilisés à la fois pour séduire et pour convaincre sur les potentialités de la ville. Ils sont appuyés par des panneaux géants qui sensibilisent la population sur le site des mutations futures. Les slogans sont l'outil le plus récent du marketing urbain et certaines métropoles ont même créé leur propre logo (Figure 23)! Ce sont des instruments qui cherchent à renforcer leur visibilité internationale. Ces « marques » fédèrent autour d'elles les institutions qui œuvrent pour le développement économique (mairies, chambres de commerce, organisations patronales, offices du tourisme, universités...) et se révèlent donc être surtout des stratégies de promotion (Houllier-Guibert, 2012). Lyon a lancé « ONLY LYON » en 2007, sous la forme d'une anagramme français-anglais, accompagné d'un lion en mouvement, symbole de dynamisme. Amsterdam a ajouté « I » à son nom et, tout comme Lyon, dispose son slogan en grandes lettres dans des endroits stratégiques et photogéniques de la ville pour que les habitants et les visiteurs soient aussi les

vecteurs de son image. Genève est pour sa part « Un monde en soi » depuis mars 2010 « dans le but de développer sa notoriété, dynamiser son image auprès du public et fédérer les acteurs qui contribuent au développement et à la promotion de la destination »³⁷. Le slogan insiste sur le caractère international de la métropole et reprend graphiquement le symbole le plus connu de Genève, son jet d'eau.

Figure 23 : Se faire connaître par des slogans et des logos : la nouvelle communication des métropoles intermédiaires, ici Lyon, Amsterdam et Genève

ONLY LYON 

I amsterdam.

GENÈVE
UN MONDE EN SOI[®]

Sources : <http://www.onlylyon.org>, <http://www.iamsterdam.com>, et <http://www.geneve-unmondeensoi.ch>

³⁷ <http://www.geneve-unmondeensoi.ch>

Chapitre 5.

Genève et Prague, métropoles en Europe

Dans ce chapitre, Genève et Prague sont présentées en tant que métropoles en Europe. Si la population n'est pas une condition suffisante pour faire d'une ville une métropole, il faut cependant préciser leurs dynamiques démographiques : en effet, ces deux métropoles connaissent une croissance démographique qui est l'expression d'une certaine attractivité et d'un dynamisme économique, mais qui est aussi un défi en termes d'aménagement urbain. Dans l'évolution des métropoles, l'héritage historique doit aussi être pris en compte dans la mesure où il explique leur trajectoire actuelle. Prague, ville plusieurs fois capitale, doit à ses souverains un patrimoine exceptionnel qui fait sa renommée dans le monde entier et lui assure un statut de métropole culturelle de premier ordre. Les différents monuments politiques et religieux reflètent l'influence exercée par cette ville de pouvoir. De son côté, Genève a affirmé son rôle d'accueil, son esprit d'ouverture sur le monde au fil des siècles : des milliers de protestants se sont installés dans cette cité du refuge pour fuir les persécutions dont ils étaient l'objet et développer des activités dont l'expertise est encore reconnue aujourd'hui (finance notamment), tandis que la Croix-Rouge et l'ONU (organisation des Nations unies) forment désormais, avec des centaines d'O.N.G. (organisations non gouvernementales), un pôle diplomatique et humanitaire majeur. Enfin, ce chapitre définit les périmètres d'action des leaders métropolitains à Genève et à Prague afin de mieux analyser ensuite les enjeux des deux territoires.

1. Mise en contexte géographique

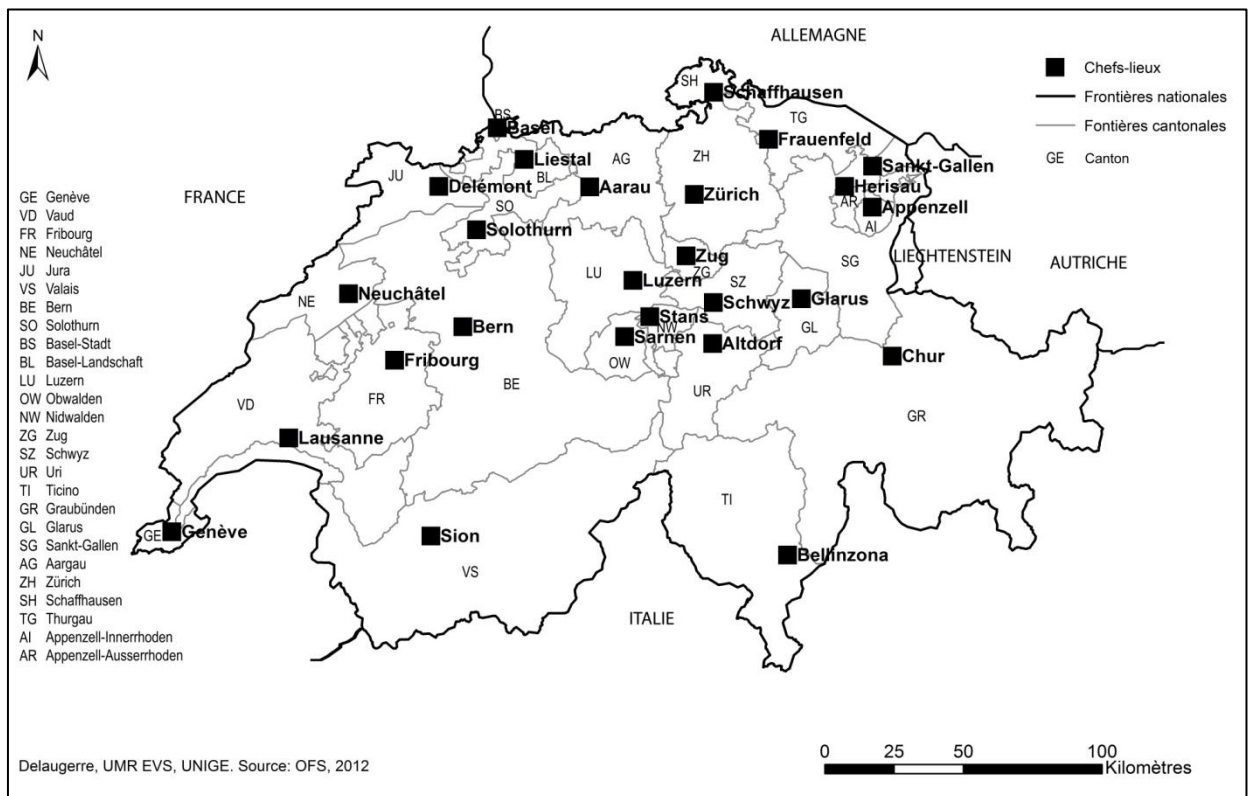
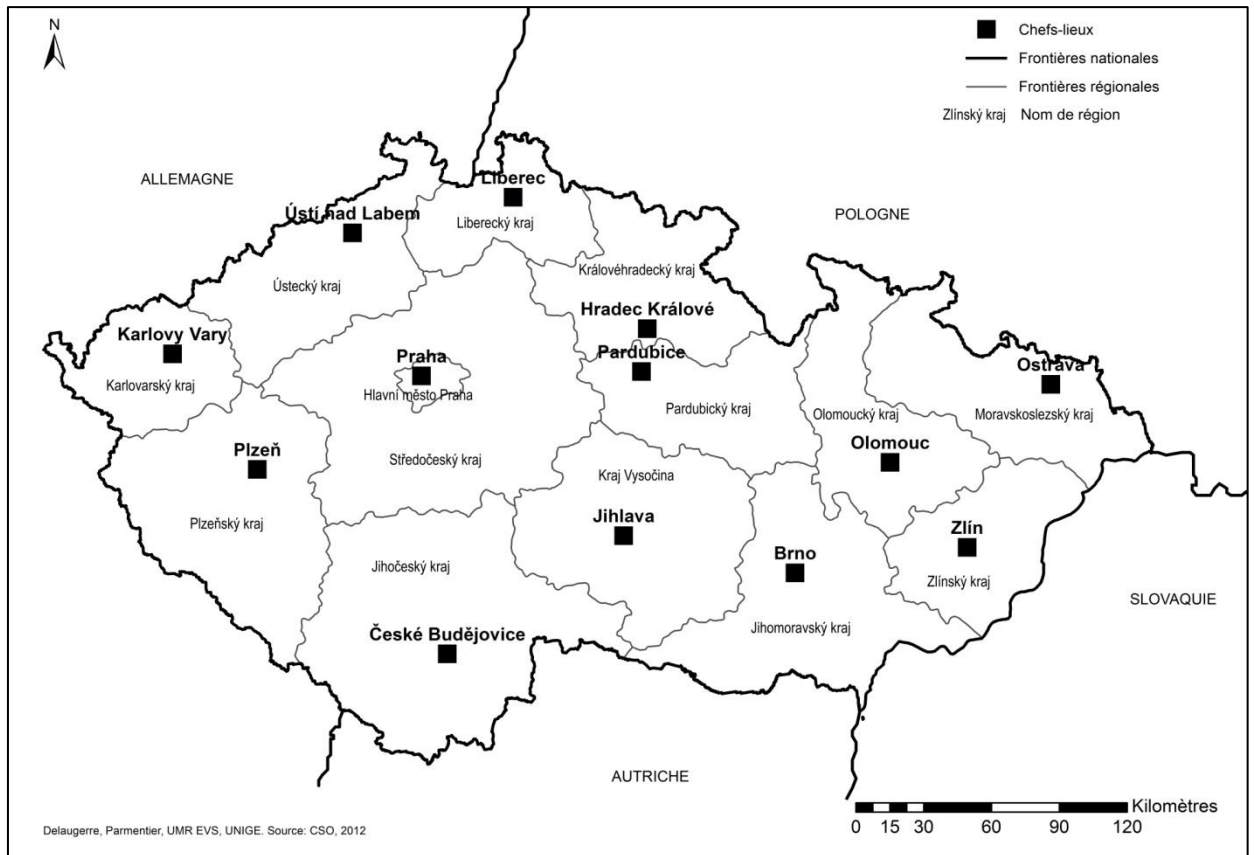
1.1. Deux pays relativement petits à l'échelle européenne

La Suisse (41 280 km² et 8 millions d'habitants), Etat fédéral formé de 26 cantons, et la République tchèque (78 870 km² et 10,5 millions d'habitants), divisée en 14 régions depuis le 1^{er} janvier 2000, sont deux pays relativement petits à l'échelle européenne (Figure 24). Assez logiquement, aucun de ces deux pays ne compte de très grande ville. La population des plus grandes agglomérations se situe autour du million d'habitants : Prague compte 1,2 million d'habitants, Zurich 1 million et Genève 900 000. Les réseaux urbains des deux pays se caractérisent donc surtout par de petites

et moyennes agglomérations³⁸. Prague domine nettement le réseau urbain tchèque en étant 3 fois plus peuplée que Brno, la deuxième ville du pays ; en Suisse, le réseau urbain qui s'organise sur le Plateau, c'est-à-dire l'espace situé entre le Jura et les Alpes, et à la tête duquel se trouve Zurich, apparaît plus équilibré autour de villes moyennes (Figure 25).

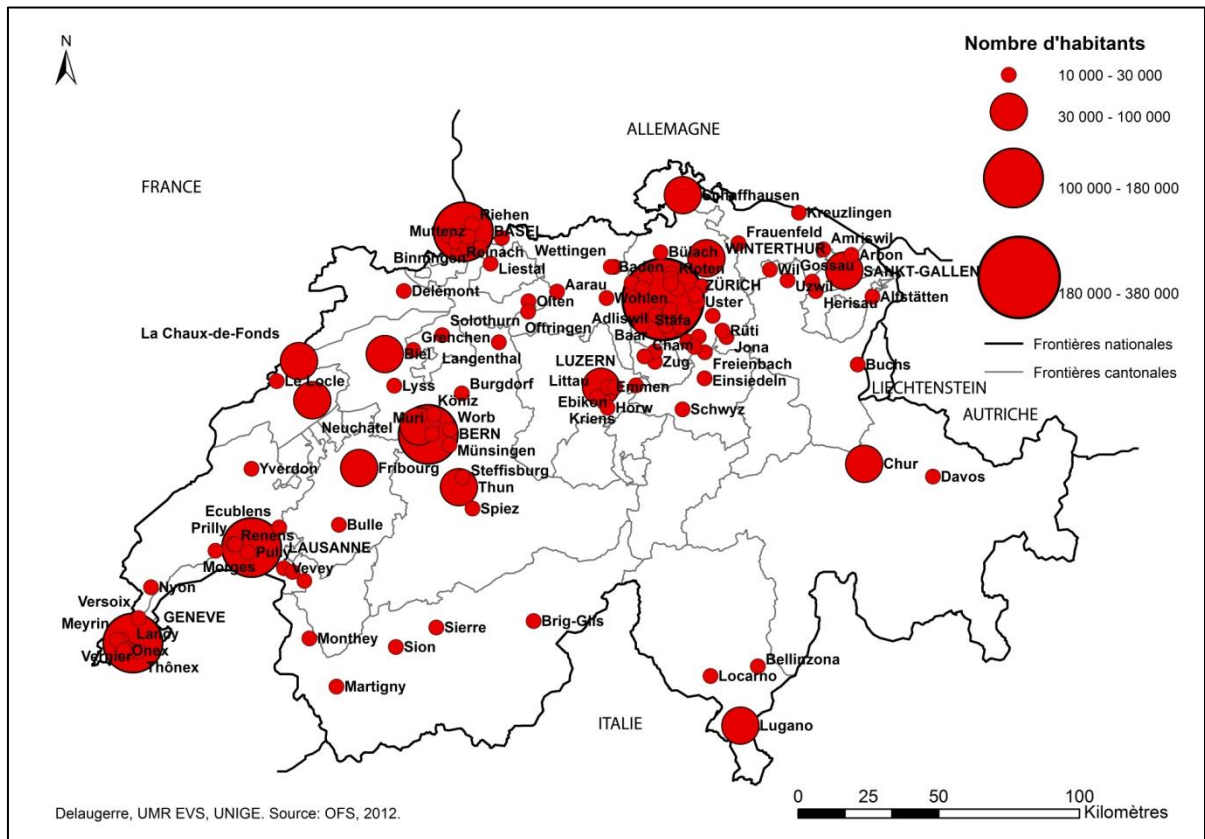
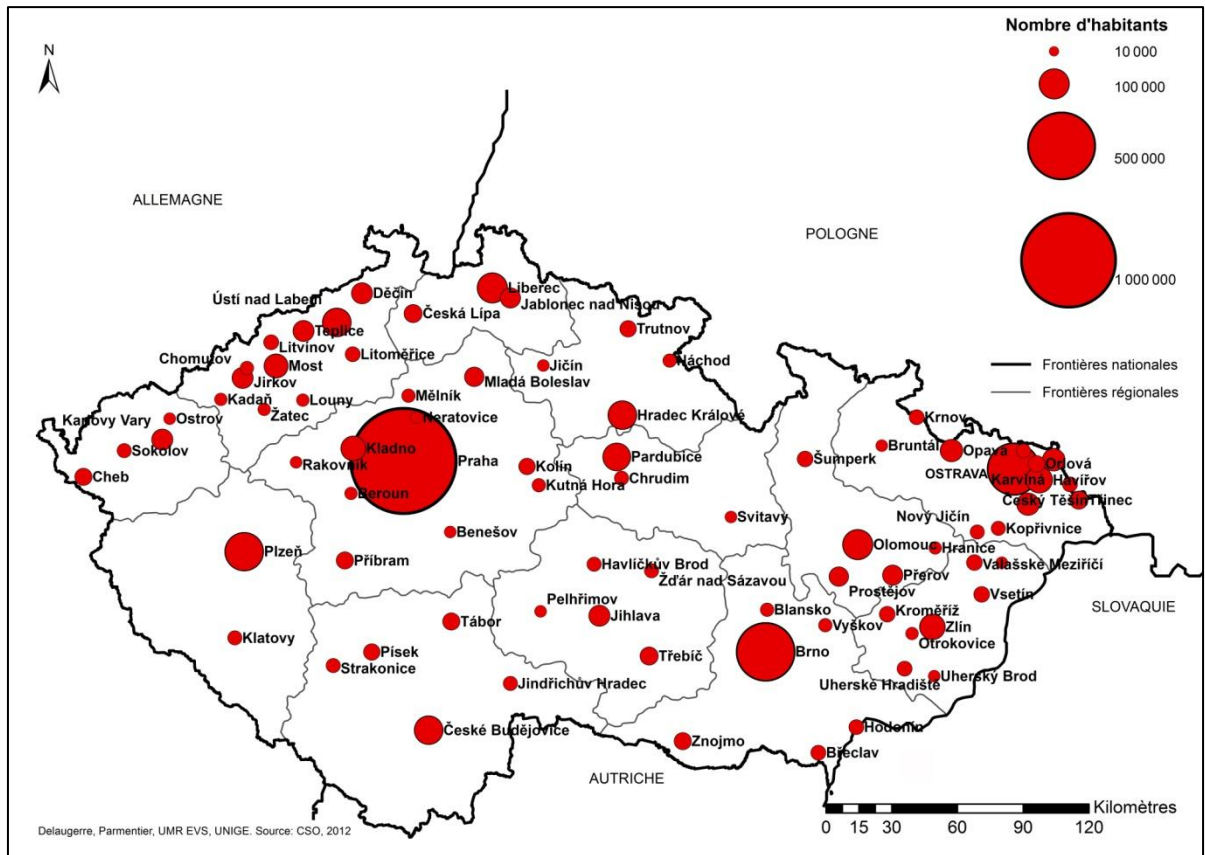
³⁸ En Suisse, une ville est une commune de plus de 10 000 habitants ; une agglomération est un ensemble de communes de plus de 20 000 habitants au bâti continu. Le projet fédéral Agglosuisse élabore actuellement une nouvelle définition qui sera présentée en 2014.

Figure 24 : Les divisions administratives tchèques et les cantons suisses



Conception et réalisation : J.-B. Delaunay, 2013 ; source : Czech Statistical Office et OFS, 2012.

Figure 25 : Les réseaux urbains en République tchèque et en Suisse



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013 ; source : Czech Statistical Office et OFS, 2012.

Figure 26 : Les dix plus grandes communes de Suisse et de République tchèque

Villes suisses	Nombre d'habitants (fin 2011)	Villes tchèques	Nombre d'habitants (fin 2011)
Zurich	376 990	Praha	1 241 664
Genève	188 234	Brno	378 965
Bâle	164 516	Ostrava	299 622
Lausanne	129 383	Plzeň	167 302
Berne	125 681	Liberec	102 005
Winterthour	103 075	Olomouc	99 529
Lucerne	78 093	Ústí nad Labem	94 258
St. Gall	73 505	České Budějovice	93 620
Lugano	55 151	Hradec Králové	93 490
Bienne	51 635	Pardubice	89 552

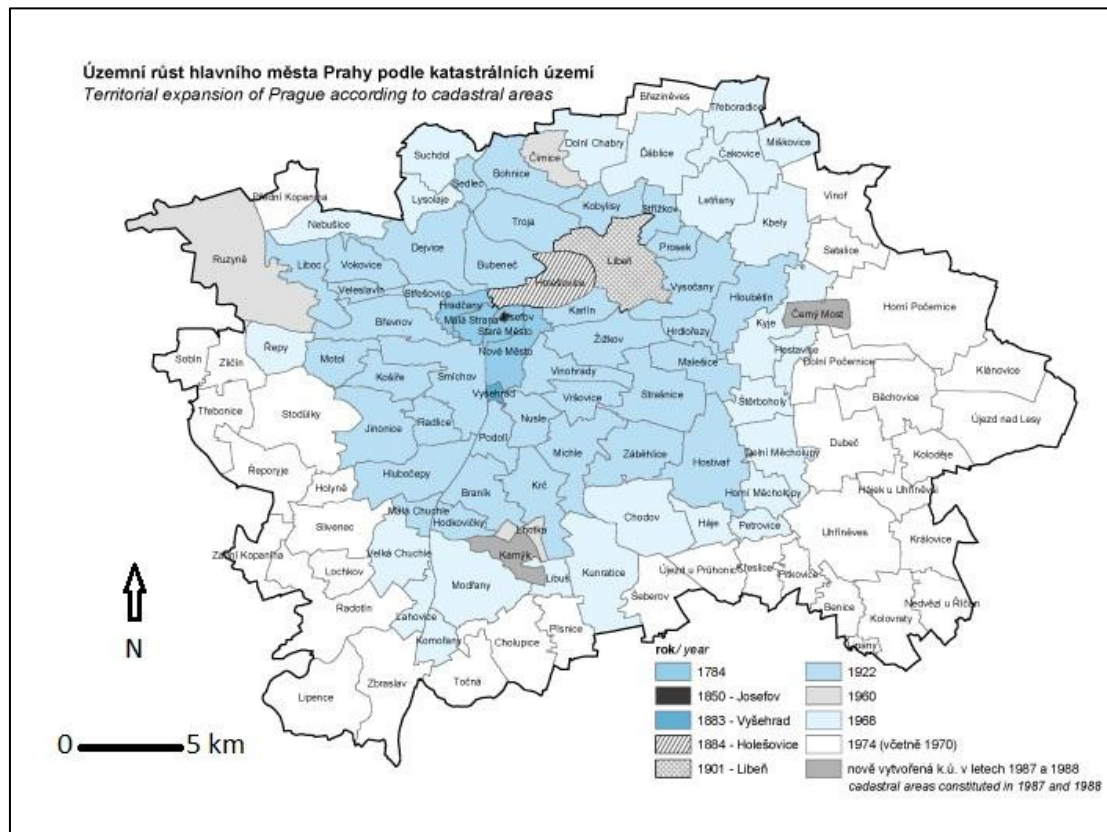
Sources : Office Fédéral de la Statistique et Office tchèque de la statistique, 2012

1.2. La population de Prague augmente à nouveau depuis 10 ans

Prague est LA métropole de la République tchèque : elle concentre 12 % de la population et est la seule ville tchèque à dépasser le million d'habitants. Prague qui s'étend sur 496 km² (0,6 % du territoire tchèque) présente des contrastes de peuplement : ainsi, le quartier le plus peuplé concentre 128 000 habitants (Prague 4), le moins peuplé 250 (Nedvězí). On observe aussi des différences assez classiques entre les quartiers centraux densément peuplés comme Prague 2 où l'on enregistre la plus forte densité de population (11 755 habitants/km²) et la périphérie comme Královice qui a la plus faible densité de Prague (64 habitants/km²). Au niveau administratif, Prague est divisée depuis 2001 en 22 quartiers et en 57 districts urbains autonomes qui élisent leurs représentants. Ces quartiers présentent une forte hétérogénéité avec des espaces très urbains, des espaces pavillonnaires et même des espaces que l'on pourrait qualifier de ruraux. Comme pour de nombreuses autres villes, Prague s'est agrandie au fil des siècles, à partir de la deuxième moitié du neuvième siècle quand fut construit le château de Prague et que les villages alentour lui firent allégeance. Mais c'est sous le règne de Joseph II, en 1784 que quatre villes indépendantes (Staré Město, la vieille ville, Malá Strana, le petit côté, Nové Město, la nouvelle ville, et Hradčany, la colline du château) furent regroupées. Quatre autres faubourgs les rejoignent dans la deuxième moitié du XIXe siècle : Josefov en 1850, Vyšehrad en 1883, Holešovice-Bubny en 1884 et Libeň en 1901. Au début du XXe siècle, Prague s'étend donc sur 4 % du territoire actuel. C'est la loi du Grand Prague du 6 février 1920 qui va

considérablement augmenter la superficie de la ville puisque ce sont 39 villes voisines qui s'agrègent à Prague. De nouvelles extensions territoriales ont lieu en 1960, en 1968, en 1970 et une dernière en 1974 en incorporant des villes de la région voisine Středočeský (Figure 27).

Figure 27 : 1784-1974 : les différentes étapes de l'expansion de Prague



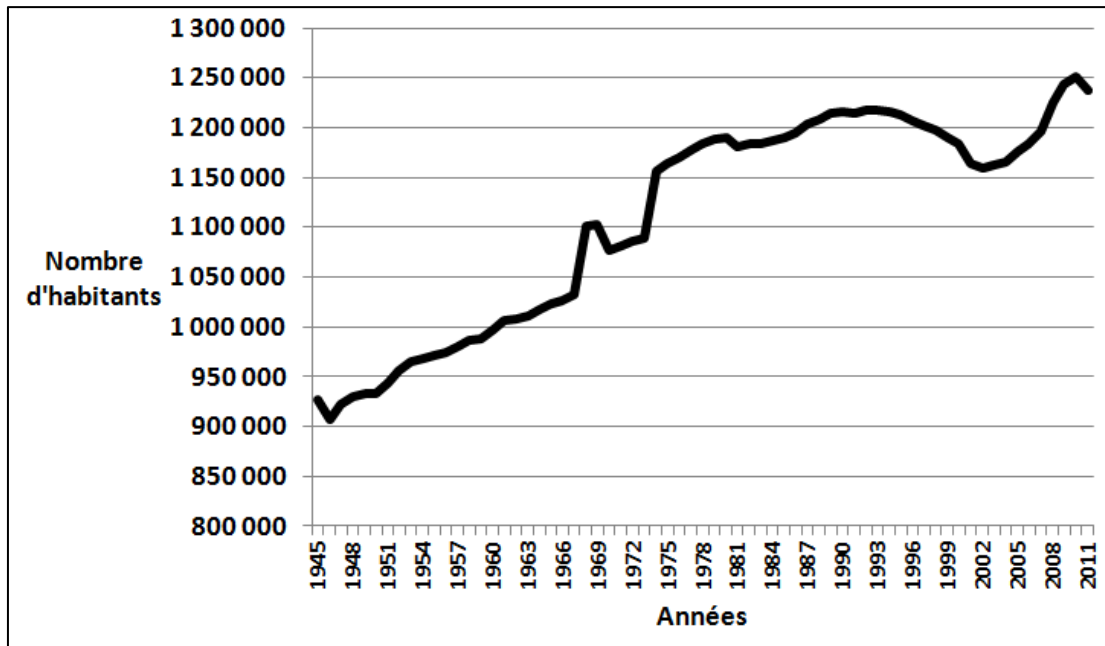
Source : Office tchèque de la statistique, 2012.

Ces différents ajouts expliquent la progression de la population de Prague qui est cependant irrégulière en fonction des événements (Printemps de Prague en 1968, par exemple). La population diminue après la chute du régime socialiste, avant d'augmenter à nouveau à partir de 2002 (Figure 28), plus fortement même à partir de 2006 où l'on enregistre un solde naturel positif³⁹. Les projections prévoient un vieillissement de la population lié à l'augmentation de l'espérance de vie (75,95 ans pour les hommes, 80,94 ans pour les femmes au 31 décembre 2010), et une baisse

³⁹ Cette singularité dans la trajectoire démographique de Prague se retrouve dans d'autres grandes villes des pays d'Europe centre-orientale.

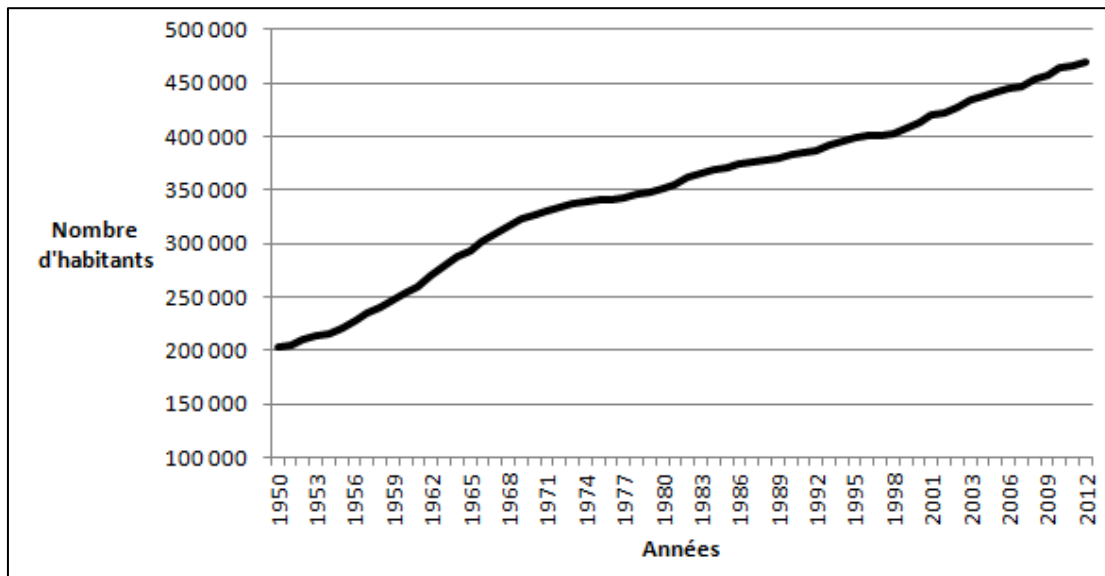
démographique qui pourrait être compensée par des migrations internes et par l'immigration qui a cependant chuté de près de 30% entre 2008 et 2010 (33 461 immigrés se sont installés à Prague en 2010, venant en majorité de pays proches). A l'instar des métropoles occidentales, Prague devra relever le défi du vieillissement de la population alors que le taux de dépendance augmente déjà, résultat de l'augmentation des classes « 0-14 ans » et des plus de 65 ans tandis que la classe des actifs, elle, reste stable entre 2008 et 2010 : le taux de dépendance passe ainsi de 38,9% en 2008 à 41,25% en 2010 d'après nos calculs effectués à partir des statistiques tchèques.

Figure 28 : L'évolution de la population de Prague entre 1945 et 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre ; source : Czech Statistical Office, août 2012.

Figure 29 : L'évolution de la population du canton de Genève entre 1950 et 2012



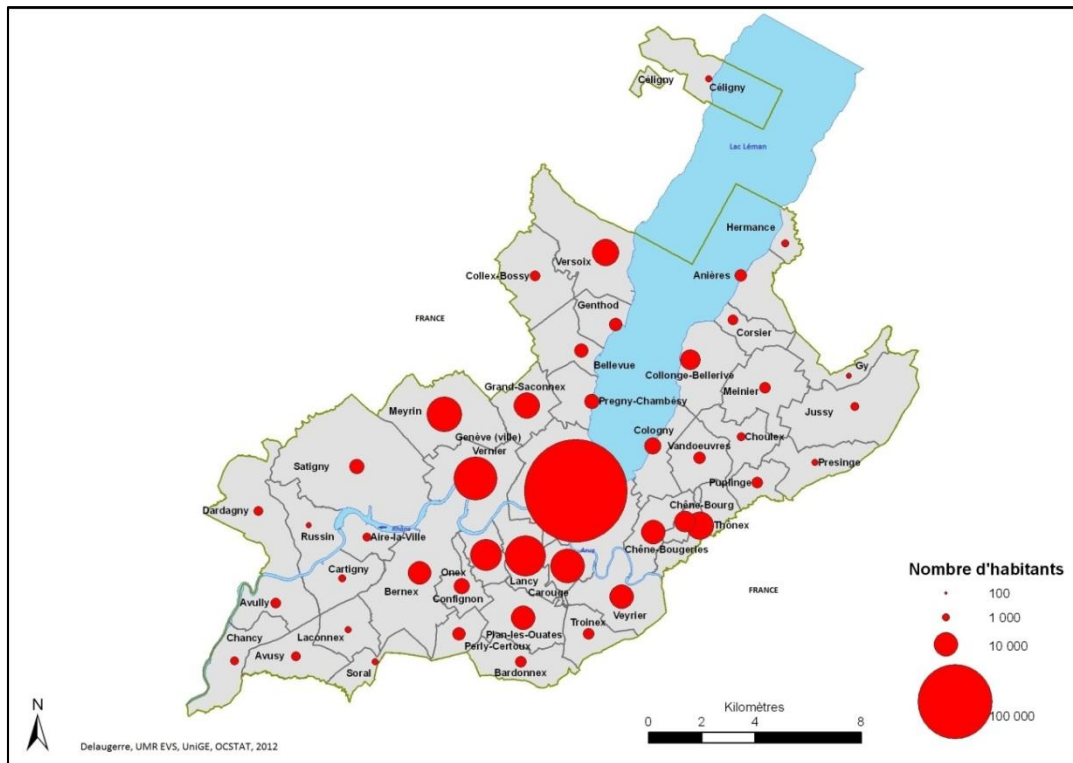
Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre ; source : OCSTAT, 2013.

1.3. 1 million d'habitants pour l'espace transfrontalier genevois en 2018 ?

En 2018, l'espace transfrontalier genevois regroupera un million d'habitants selon l'Observatoire statistique transfrontalier qui est formé par l'OCSTAT et l'INSEE. Cet espace dépasse le périmètre du Grand Genève puisqu'il associe aux cantons de Genève et de Vaud la zone d'emploi du Genevois français (les zones d'emploi ont été

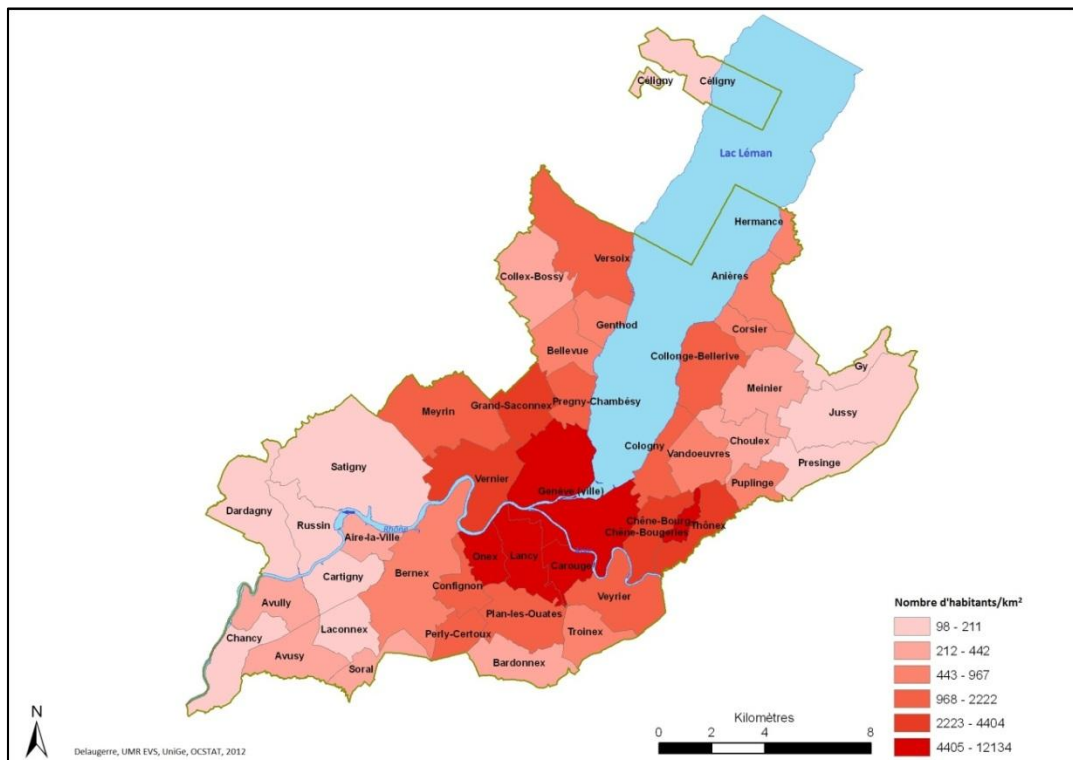
créées en 2010 en France) (Observatoire statistique transfrontalier, 2012). Dans le cœur de l'agglomération, le canton de Genève, la population a augmenté de 9% en 10 ans, passant de 427 700 individus en 2002 à 466 919 en 2011. Cela représente en moyenne 4 475 habitants de plus chaque année. Genève est par ailleurs la deuxième ville de Suisse derrière Zurich. Tout comme à Prague, on observe de fortes disparités de peuplement entre les communes très peuplées du centre (Genève compte 191 964 habitants fin 2011) et les villages situés en périphérie (Russin et Gy comptent respectivement 482 et 483 habitants) (Figure 30). Les douze villes du canton (plus de 10 000 habitants) concentrent 82% de la population, soit 383 700 personnes. Parmi ces villes, le poids de la ville de Genève est écrasant puisque ce sont 41% des habitants du canton qui y résident (191 800). La deuxième ville du canton, Vernier, est ainsi près de six fois moins peuplée avec 33 800 habitants (7% de la population totale du canton) ; suivent trois autres villes de plus de 20 000 habitants (Lancy, Meyrin et Carouge), les autres villes ne dépassant que de peu les 10 000 habitants, exception faite d'Onex (17 650 habitants). La prochaine commune à accéder au statut de ville – c'est-à-dire à dépasser le seuil des 10 000 habitants – sera Bernex, désormais desservie par le tram, où sont engagés des projets de développement immobilier (Projet Stratégique de Développement de Bernex Nord qui prévoit 5 700 nouveaux logements à horizon 2030, par exemple). La carte des densités de population met en évidence un schéma classique de type centre-périphérie avec des communes suburbaines relativement peu denses (Figure 31) .En un an, entre 2010 et 2011, la plus forte progression démographique est enregistrée dans la ville de Vernier qui gagne 510 habitants, suivie de Genève (+388) et Meyrin (+373) pour les plus fortes augmentations, alors que 14 communes perdent des habitants.

Figure 30 : La population par commune dans le canton de Genève (octobre 2012)



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT).

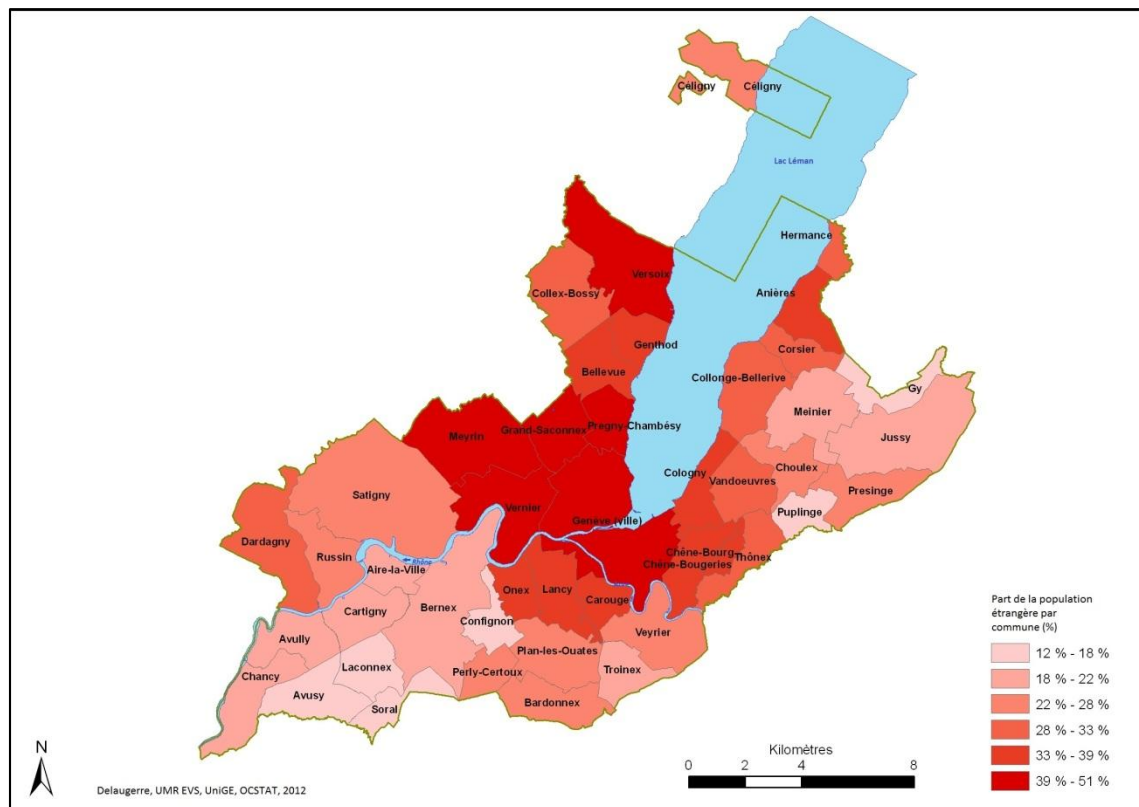
Figure 31 : Densités de population dans les communes du canton de Genève (octobre 2012)



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT).

Une des principales caractéristiques de Genève est la part des étrangers qui représentent un peu moins de 40% de la population totale. Sur les 185 000 étrangers, les plus nombreux sont les Portugais (34 000 individus, soit 18,4% des étrangers), suivis des Français (25 200, 13,7%), des Italiens (20 300, 11%) et des Espagnols (13 500, 7%). Près des trois-quarts des étrangers sont originaires d'Europe (64% de l'Union européenne à 27 membres), le solde se distribuant de manière quasiment égale entre l'Amérique, l'Afrique et l'Asie. La progression de la population genevoise qui s'expliquait en 2010 en grande partie (72%) par un solde migratoire largement positif (+4 546 individus en 2010) et un solde naturel vigoureux (1 745 individus) a connu un bouleversement en 2011. Genève jouit d'une forte attractivité économique dont l'augmentation démographique, et tout particulièrement le solde migratoire positif, est l'une des conséquences. Lorsque la conjoncture est moins bonne, ce solde migratoire qui met en évidence ces mouvements diminue : en 2011, il y a ainsi eu 24 961 arrivées (- 10,0 % par rapport à 2010) et 23 794 départs (+ 2,6 %). En vingt ans, cet indicateur a toujours été positif, exceptions faites de 1996 (-2 personnes) et 1997 (-783), années qui marquent la fin d'une période de stagnation économique (à prix constants, le niveau du PIB est presque inchangé entre 1990 et 1996). Après 2000, les ralentissements conjoncturels (crise de 2008 par exemple) n'ont eu que peu d'impact sur le solde migratoire qui est resté excédentaire, contrairement à ce que l'on pouvait observer dans les années septante et nonante. En 2011, le solde migratoire reste positif (+1 167 individus), mais c'est le solde naturel qui explique en grande partie (61%) la progression de la population (+2 999 habitants). Il s'établit à 1 832 individus, ce qui est élevé par rapport aux précédentes années. La population étrangère se concentre au centre du canton, dans les villes et dans les communes qui bordent le lac ; la campagne apparaît moins concernée par le phénomène (Figure 32).

Figure 32 : La part des étrangers dans la population des communes genevoises (octobre 2012)



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT).

Les autorités fédérales (Office Fédéral de la Statistique, OFS) et cantonales (Office Cantonal de la Statistique, OCSTAT) ont élaboré différents scénarios d'évolution démographique pour Genève. Le premier scénario prévoit une augmentation de 40% de la population cantonale jusqu'en 2035 (année où s'arrête l'analyse), soit environ 640 000 habitants. Le deuxième scénario réduit cette augmentation à 20%, soit environ 550 000 habitants, tandis que le troisième et assez improbable scénario, prévoit une baisse de population de 4%. Le deuxième scénario est sans doute le plus vraisemblable même s'il faut garder à l'esprit que ces projections peuvent être perturbées par la conjoncture économique, par des facteurs politiques locaux (blocages en matière de logements) ou internationaux. Mais si la croissance économique du canton se poursuit, la croissance démographique qui l'accompagnera devrait alors établir la population entre 550 000 et 600 000 Genevois en 2035. Une autre tendance concerne le vieillissement de la population. Cette évolution est déjà mise en évidence par l'augmentation du taux de dépendance des personnes âgées par rapport aux personnes actives. En 10 ans, celui-ci a progressé de presque 5 points, passant de 20,8 à 25%. De toutes les classes d'âges, la population âgée de plus de 65

ans est d'ailleurs celle qui augmente le plus (20,4%). Elle s'accroîtra encore dans les années à venir tandis que la proportion des jeunes devrait diminuer. La dépendance des personnes âgées par rapport aux individus en âge de travailler (classe des 20-64 ans) progressera donc, passant de 25% aujourd'hui à environ 35% en 2035. Dans ce domaine, le défi du canton pour les prochaines années consiste donc à accompagner le vieillissement de la population en proposant des hébergements et des services adaptés et en veillant à la qualité de la prise en charge, qu'elle soit en structure spécialisée ou à domicile.

L'un des points communs entre Genève et Prague est leur attractivité comme lieux de travail qui dépasse largement leurs limites administratives. Leur performance économique qui se lit dans des taux de chômage très bas en comparaison avec les régions environnantes (3,8% à Prague au 31 décembre 2010 et 4,7% en juillet 2012 à Genève) entraîne une dynamique pendulaire importante : 126 600 personnes (fin 2010) extérieures à la région viennent travailler chaque jour à Prague, principalement de la Bohême centrale (Středočeský) qui entoure la région de Prague (100 000 individus) par effet de proximité, tandis que 63 373 frontaliers font de même à Genève (frontaliers actifs, fin 2011). En journée, les usagers de la ville sont ainsi beaucoup plus nombreux que la seule population enregistrée statistiquement : à Prague, c'est plus de 1,5 million de personnes qui fréquente la ville quotidiennement comme habitants, travailleurs, ou visiteurs.

2. Un passé historique qui compte

Les spécialités, le rayonnement et l'image de Genève et de Prague aujourd'hui sont liés à l'histoire des deux villes et aux impulsions données par leurs autorités.

2.1. Prague, une ville plusieurs fois capitale

Prague a toujours été une ville de pouvoir : elle a été fondée en même temps qu'une forteresse à la fin du IXe siècle par la dynastie slave ducale puis royale (1085) des Premyslides à Hradčany. Avec le développement économique et politique des XIe et XIIe siècle, cette forteresse est ensuite consolidée en 1135 : un palais de style roman démoli ultérieurement est construit pour le souverain. Assez classiquement, une cité se développe au pied du château au bord de la rivière Vltava dans l'actuel Malá Strana.

Mais le peuplement et des activités commerciales s'étendent sur la rive droite à partir de la fin du XI^e siècle lorsque le prince Vratislav II établit sa résidence à Vysehrad, plus au sud. C'est donc pour relier les deux rives qu'est construit un premier pont au XII^e siècle, remplacé deux siècles après par l'actuel pont Charles. En 1198, la dynastie des Premyslides devient héréditaire ;

« désormais, le pays un statut clairement défini de fief d'empire : il est placé sous la suzeraineté de l'empereur, mais bénéficie d'une position privilégiée. Le royaume de Bohême prenait ainsi place parmi les grands Etats de l'Europe médiévale » (Michel, 1998 : 40).

Plusieurs aménagements sont entrepris pour protéger la ville comme la construction de remparts au milieu du XIII^e siècle (actuelles avenues Národní třída et Na Příkopě, cette dernière signifiant d'ailleurs « sur les douves »). Une partie des constructions gothiques de cette période furent détruites par les incendies (1291, 1316), de sorte que les édifices historiques à Prague sont majoritairement de styles gothique flamboyant (Notre-Dame du Týn, place de la Vieille Ville, construite à partir de 1380, par exemple) et postérieurs. La dynastie des Luxembourg qui succède aux Premyslides en 1310 marque avec elle l'avènement de Prague comme capitale impériale. Ce changement d'échelle entraîne d'importantes mutations dans la ville sous Charles IV (1316-1378) qui construit un nouveau château et une nouvelle cathédrale à Hradčany.

C'est avec ce souverain que Prague prend la dimension d'une grande ville avec des opérations d'urbanisme de grande ampleur : Charles IV prend en effet la décision d'aménager une Nouvelle Ville (Nové Město) à côté de la Vieille Ville (Staré Město), jalonnée de vastes places (les actuelles places Venceslas et Charles). Il ordonne également la construction d'un nouveau pont en 1357 pour remplacer l'ancien emporté par une inondation : c'est l'actuel pont Charles, long de 500 mètres, qui met en évidence l'avancée technique du moment en étant désormais l'un des plus anciens ponts d'Europe (Figure 33). Sa décoration sera poursuivie à l'époque baroque où seront ajoutées des statues de saints.

Figure 33 : Le pont Charles, qui relie les deux rives de la Vltava à Prague, construit au milieu du XIVe siècle sur l'ordre de Charles IV : l'un des plus anciens ponts d'Europe



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2009.

Prague devient aussi une métropole culturelle avec la création par le même souverain d'une université en 1348 qui comprend quatre facultés (lettres, droit, théologie et médecine). C'est d'ailleurs aujourd'hui l'une des plus anciennes d'Europe. Prague est déjà à l'époque un centre intellectuel de premier ordre qui attire 3 000 étudiants dans la deuxième moitié du XIVe siècle et qui produit des textes en latin, en tchèque ou encore en allemand. Les nombreux monastères de la ville participent d'ailleurs à cet essor de la connaissance et font de la théologie une discipline très renommée de l'université. Prague est un pôle de pouvoir religieux en étant le siège d'un évêché important qui édifiera d'ailleurs trois cathédrales : d'abord une rotonde construite par saint Venceslas, duc de Bohême et désormais saint patron de République tchèque (début du Xe siècle) et dédiée à saint Guy, puis une cathédrale romane (deuxième moitié du XIe siècle) remplacée par une cathédrale gothique commencée au XIVe siècle – Prague devient en même temps un archevêché – et terminée au XXe avec l'élévation des flèches de la façade. Ce poids religieux explique la densité d'églises et de monastères à Prague surnommée pour cette raison « la ville aux cent tours ». Pendant tout son règne, Charles IV a contribué au développement, au rayonnement et à la prospérité de Prague : nombreux sont ses legs qui subsistent encore aujourd'hui en étant même des emblèmes de la ville comme le Pont Charles (1357).

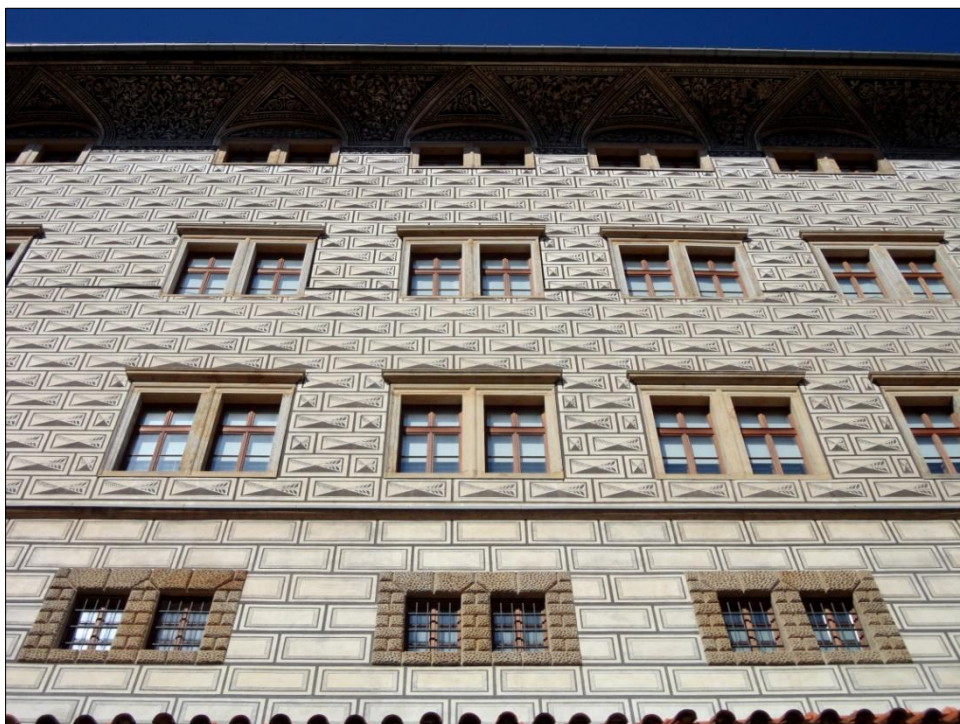
Ce XIV^e siècle particulièrement brillant pour la Bohême et pour Prague s'achève par une crise politique et religieuse avec la révolution hussite. Comme dans toute l'Europe, les vagues de peste du tournant du XIV^e et du XV^e siècle marquèrent un temps d'arrêt dans la croissance de Prague dont le seul monument remarquable de l'époque est l'horloge astronomique (1410) située sur la place de la Vieille Ville. Le début du XV^e siècle voit aussi la progression des thèses réformistes défendues par Jean Hus qui prêche à la chapelle de Bethléem depuis 1402 ; il défend le refus du commerce des indulgences au concile de Constance (1414) où il est arrêté et brûlé vif. Ses idées sont reprises à Prague, en particulier la communion sous les deux espèces. Les tensions entre hussites et partisans des prêtres catholiques culminent en 1419 lorsque les premiers défenestrent des conseillers municipaux de Nové Město favorables aux seconds. Plusieurs bâtiments gothiques de la ville sont détruits à cette époque, parmi lesquels de nombreux couvents et églises qui sont dévastés. Le XV^e siècle est donc surtout un siècle de déclin pour Prague (pertes démographiques sévères) en dépit des tentatives de concorde menées par le roi Georges de Podiebrad (1420-1471) qui agrandit l'hôtel de ville. Mais une nouvelle crise politico-religieuse survient en 1483 au terme de laquelle les utraquistes renforcent leurs positions politiques. Alors que le palais royal se trouve rive droite, ces troubles incitent à réhabiliter le château de Hradčany, sur la rive gauche, dans un style gothique flamboyant et Renaissance (Figure 34). A partir de 1526, Prague entre dans une sphère d'influence plus large, celle du Saint-Empire romain germanique et des Habsbourg. Son poids humaniste se renforce avec notamment l'arrivée des Jésuites qui construisent un collège en 1556. C'est surtout la rive gauche et Hradčany qui fait l'objet de transformations au XVI^e siècle : de nombreux palais sont construits proches du château dans un style italien qui a notamment recours à la technique du sgraffite (dessin gravé sur le mortier) en façade (palais Schwarzenberg, par exemple) (Figure 35).

Figure 34 : La salle Vladislav du château de Prague construite à la fin du XVe siècle : un mélange de style gothique tardif et d'art Renaissance



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2010.

Figure 35 : Le palais Schwarzenberg à Hradčany (1567) construit par la famille des Lobkowitz à côté du château de Prague



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Figure 36 : La rue Husova en Vieille-Ville, avec le palais Clam-Gallas (à gauche) construit entre 1713 et 1719



Cl. photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2007.

Tous ces monuments montrent l'effervescence culturelle, artistique et scientifique qui traverse les siècles à Prague, encouragée par les souverains comme Rodolphe II (1552-1612) qui collectionne les tableaux des plus grands peintres de l'époque, se passionne pour les mécanismes et attire à la Cour les plus grands savants comme les astronomes Tycho Brahe et Johannes Kepler qui cherchent à mieux comprendre l'organisation de l'univers. Le début du XVIIe siècle est marqué par la reprise des luttes entre catholiques et protestants : la troisième défenestration de Prague (celle des gouverneurs représentant Ferdinand II) conduit l'empereur à affronter et à triompher des troupes protestantes à Bílá hora (« la montagne blanche »). Prague est ensuite pillée par l'armée. La ville fait l'objet d'une reconquête

catholique dont le collège jésuite du Clementinum reconstruit en 1622 est l'illustration, tout comme les nombreuses églises baroques à l'objectif édifiant. Les membres de la noblesse édifient aussi des palais qui se concentrent à Malá Strana. Le palais Wallenstein construit à partir de 1623 par le général de l'armée impériale Albert de Wallenstein est un symbole de ce florilège baroque en s'étendant sur près de 350 mètres de long ; il est aujourd'hui le siège du Sénat tchèque. Au XVIIIe siècle, c'est toute la ville qui devient baroque (Figure 36) en remaniant même les anciens bâtiments : cette Prague est celle que 5 millions de visiteurs admirent chaque année. L'église saint Nicolas de Malá Strana, construite au XVIIIe siècle, en est l'exemple religieux le plus abouti en proposant un style flamboyant et monumental (Figure 37).

Figure 37 : L'église saint Nicolas de Malá Strana (XVIIIe siècle) : l'une des plus belles églises baroques en Europe



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Prague est un centre culturel majeur à l'époque baroque, tant au niveau de l'architecture, de l'art des jardins, de la peinture ou de la sculpture avec des artistes virtuoses comme Matthias Braun qui réalise, par exemple, des groupes de statues pour le pont Charles ou encore les deux atlantes qui encadrent de manière majestueuse et prestigieuse l'entrée du palais Clam-Gallas construit de 1713 à 1719. Ignaz Franz Platzer réalise pour sa part les deux géants en lutte qui font partie des travaux commandés par Marie-Thérèse et menés dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle pour agrandir le château

de Prague (Figure 38). Ce dernier va devenir un bâtiment imposant, dominant la Cité depuis la colline.

Figure 38 : Le pont Charles et le Château de Prague



Cl. photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2009.

Au XIXe siècle, la ville se dote de voies de transport structurantes : la voirie est améliorée, la gare centrale (hlavní nádraží) est construite en 1840, desservie par le long viaduc urbain de Karlín. En 1870 est inauguré un pont suspendu entre la vieille Ville et le quartier industriel d'Holešovice. L'industrie textile et l'industrie des machines prennent leur essor et occupent de vastes espaces (Smíchov, par exemple) qui feront l'objet de mutations spatiales et fonctionnelles à la fin du XXe siècle. Mais la grande transformation urbaine du XIXe siècle est l'« assainissement » du quartier de Josefov qui fut quasiment détruit dans son intégralité à partir de 1896. Prague reste un pôle culturel comme le montrent la construction du Théâtre national (Národní divadlo) inauguré en 1881, les nombreuses réalisations de l'Art Sécession comme la Maison municipale et sa décoration luxueuse (Obecní dům, inaugurée en 1912), puis la création des studios de cinéma Barrandov dans l'entre-deux-guerres. Avec la fin de la première guerre mondiale, Prague qui s'affranchit désormais de l'influence de Vienne, devient la capitale de la Tchécoslovaquie. Les palais de Malá Strana sont transformés en ambassades comme le palais Buquoy qui devient l'ambassade de France. A partir de 1939 avec le régime nazi puis après 1948 et le « Coup de Prague » par lequel les communistes s'emparent du pouvoir, Prague connaît deux totalitarismes qui perturbent sa trajectoire jusqu'en 1989. Le Protectorat de Bohême-Moravie est intégré politiquement et économiquement au Reich, tandis que le bilinguisme est imposé dans l'administration du pays. Toutes les résistances furent écrasées jusqu'au 5 mai 1945 où est proclamée à Prague la restauration de la Tchécoslovaquie. En 1948, les communistes remportent largement les élections législatives, ouvrant la voie à l'intégration de la Tchécoslovaquie au bloc soviétique. Dès 1948, l'administration fait

l'objet de purges de grande ampleur : 200 000 personnes membres des autres partis politiques que le parti communiste sont chassées de leur poste. Pendant 20 ans, le régime communiste se consolide jusqu'à l'arrivée du président Dubček qui introduit le « socialisme à visage humain ». Le « printemps de Prague » (janvier-août 1968) se clôt par l'invasion de Prague par les troupes du Pacte de Varsovie et la mise en place d'une « normalisation ». La suppression de la liberté d'expression qui accompagne celle-ci entraîne l'immolation place Wenceslas de l'étudiant Jan Palach (1948-1969) dont les obsèques rassembleront une foule silencieuse considérable. Moins de dix ans après ces événements, en janvier 1977, la *Charte 77*, texte fondateur de la dissidence tchécoslovaque est rendue publique. Elle regroupe 242 signataires – des artistes comme Václav Havel, des intellectuels comme le philosophe Jan Patočka, ou des hommes politiques comme Jiří Hájek, désignés comme porte-paroles – qui critiquent le régime, l'accusant de ne pas respecter les droits de l'homme les libertés d'expression, de conscience, ou encore de circuler (Rupnik, 2007). Elle se définit comme

« une communauté libre, informelle et ouverte d'hommes de conviction, de religions, de professions différentes, réunies par la volonté de s'engager à titre individuel et collectif pour le respect des droits de l'homme et du citoyen dans notre pays et partout dans le monde » (*Le Manifeste de la Charte 77*, 1^{er} janvier 1977).

La chute du mur de Berlin le 9 novembre 1989 va entraîner la « révolution de velours » : de nombreuses manifestations ont lieu à Prague entraînant la chute du régime et l'élection de l'opposant Václav Havel comme président de la république tchécoslovaque le 29 décembre 1989.

« Ainsi furent posées les pierres angulaires d'un système politique pluraliste et d'une refonte radicale du cadre juridique, économique et social. La première phase de ce processus fut parachevée l'été 1990 lors des premières élections – enfin libres après des décennies – de la représentation parlementaire à l'Assemblée et aux Conseils nationaux tchèque et slovaque » (Urban, 1996 : 130).

2.2. Genève, le refuge protestant

Genève est un pôle religieux : au Moyen Âge, l'évêque de Genève dirige la vie religieuse de son diocèse, mais c'est aussi un seigneur dont le pouvoir s'étend sur un territoire assez grand qui va du Léman au lac du Bourget jusqu'aux cluses du Jura. Cette prééminence de l'évêque, devant l'empereur du Saint Empire dans lequel Genève se situe, s'affirme avec l'accord de Seyssel (1124) qui règle le conflit l'opposant au comte de Genève : ce dernier doit lui rendre les biens conquis au tournant des XI^e et XII^e siècles et reconnaître ses pouvoirs politiques économiques et judiciaires sur Genève. Cette situation est confirmée un siècle plus tard par le traité de Desingy (1219), le comte de Genève se reconnaissant comme le vassal de l'évêque. Les XIII^e et XIV^e siècles marquent la montée des tensions entre deux Maisons : celle des comtes de Genève et celle des comtes de Savoie. Les comtes de Genève vont subir d'importantes pertes financières et territoriales et voir l'ensemble de leur comté acheté en 1401 par le comte de Savoie Amédée VIII. Genève se retrouve alors encerclé par les possessions savoyardes, et même dirigé par le comte de Savoie qui a pris possession du château de l'Île en 1287 et gère les péages du pont. Le traité d'Asti (1290) consacre l'influence du comte de Savoie à Genève puisqu'il conserve le château même s'il doit rendre la gestion du péage à l'évêque. Cette mainmise de la maison de Savoie sur la ville de Genève durera jusqu'au XVI^e siècle.

Mais le Moyen-Âge marque aussi le début de la prospérité commerciale de Genève qui, outre ses marchés locaux, va organiser à l'occasion des fêtes religieuses des foires qui attirent les marchands des pays voisins. Le développement économique explique l'expansion démographique de la ville qui s'étale, conquiert des faubourgs comme celui de saint Gervais, et agrandit ses remparts. Face à l'évêque et au comte de Savoie, un troisième acteur va progressivement s'affirmer, la commune, reconnue par les *Franchises* (1387) de l'évêque Adhémar Fabri qui définissent les compétences respectives de l'évêque et de la commune (Guichonnet, 1986). Un Conseil général va désormais élire chaque année quatre syndics qui représentent la commune. Genève connaît un « âge d'or » dans la première moitié du XV^e siècle où la prospérité est tirée par le succès des foires – et des taxes qu'elles génèrent pour l'évêché et la commune – qui met en évidence une influence qui dépasse les limites régionales. Le poids des marchands, négociants et banquiers italiens dans le commerce à Genève le montre bien : la place financière s'affirme à cette époque en même temps que les opérations de change et de crédit dans lesquelles les Médicis prennent une part très importante.

Conséquence de ce développement, la population double dans la première moitié du XVe siècle pour atteindre 12 000 habitants en 1450 et la ville s'étend (Figure 39 et Figure 40).

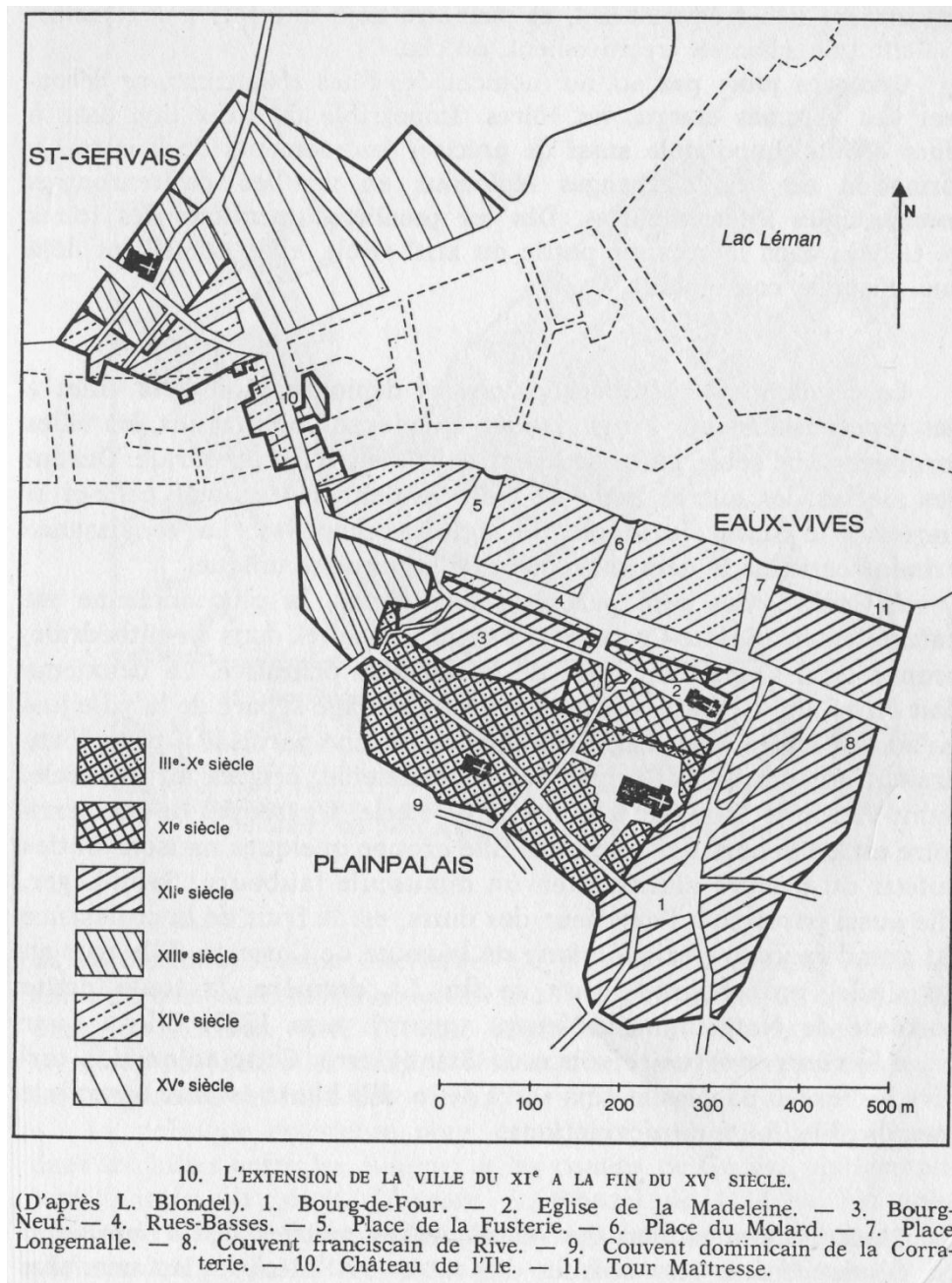
Figure 39 : Les populations de Genève et de Prague entre 1000 et 1850

Années	1000	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1750	1800	1850
Population de Genève	1 000	:	4 000	8 000	12 000	16 000	18 000	23 000	25 000	45 000
Population de Prague	10 000	10 000	30 000	95 000	70 000	100 000	48 000	59 000	76 000	118 000

Source : Bairoch (1988 : 67 et 68).

Ce XVe siècle est aussi la confirmation du poids de la Maison de Savoie qui contrôle l'évêché à partir du moment où, devenu le pape Félix V, Amédée VIII prendra possession de Genève en 1444. Cette « dynastie épiscopale savoyarde » à la tête de Genève durera jusqu'à la Réforme. La deuxième moitié du XVe siècle est marquée par un certain déclin des foires de Genève directement concurrencées par les foires de Lyon privilégiées par le roi de France Louis XI ; Genève garde un certain dynamisme grâce aux marchands allemands et suisses. Mais elle est aussi l'occasion de s'allier aux Confédérés après que ceux-ci (Berne, Fribourg, Soleure) ont menacé de raser Genève ! Un traité est donc signé en 1477 entre les parties : il s'agit du premier rapprochement entre la cité du bout du lac et la Suisse, même s'il faudra attendre encore plus de trois siècles pour que Genève rejoigne la Confédération. Plusieurs changements interviennent dans la vie de la cité au XVIe siècle qui consacre la fin du pouvoir épiscopal à Genève qui devient une république qui bat monnaie et se choisit une devise, toujours d'actualité, «Post tenebras lux» (1542); « [ce siècle] marque l'avènement d'une nouvelle ère dans l'histoire de Genève : celle de la république protestante, consécutivement à la double émancipation politique et religieuse de la seigneurie épiscopale » (Dufour, 2010 : 43).

Figure 40 : L'extension urbaine de Genève du XIe à la fin du XVe siècle



Source : Blondel, Guichonnet (1974 : 81).

En effet, la population genevoise adopte avant l'arrivée de Calvin les idées réformées de Berne ; la messe est suspendue en 1535, entraînant le départ de ceux qui sont restés catholiques. C'est à cette époque qu'arrive Jean Calvin, qui effectue d'abord un court séjour entre 1536 et 1538, avant de s'installer définitivement à partir de 1541. Pendant près d'un quart de siècle, il va marquer la ville de son empreinte dans plusieurs domaines : religieux avec les *Ordonnances ecclésiastiques* qui définissent la pratique de la foi (1541), politique avec les *Ordonnances sur les offices*

et les officiers (1543) qui organisent la vie politique à Genève, moral en appliquant une discipline stricte selon les *Ordonnances somptuaires* (1558) qui règlent la vie des Genevois qui doivent mener une vie sobre, et juridique avec les *Edits civils* (1568) qui fixent le droit et ses procédures. Enfin, en créant en 1559 le Collège et l'Académie dirigée par le théologien Théodore de Bèze, Calvin donne à Genève une influence prépondérante dans la formation des pasteurs et donc dans la diffusion des idées réformées, faisant de la ville une « Rome protestante ».

Au milieu du XVI^e siècle, Genève fait face au « refuge protestant français » – un second suivra après 1685 et la révocation de l'*Edit de Nantes* par Louis XIV – et voit sa population augmenter de plus de 10 000 habitants entre 1550 et 1560, et dépasser les 20 000 habitants (Fournier-Marcigny, 1942). Cet afflux va avoir un impact social et économique sur Genève en apportant une revitalisation de la cité où se développent sous l'effet des arrivants et de leur savoir-faire de nouvelles industries comme l'édition, l'orfèvrerie, la dorure, l'indienne, l'horlogerie, la draperie et la soierie (Fournier-Marcigny, 1942). Ces deux dernières activités sont les secteurs économiques majeurs de Genève à l'époque et leurs productions régies par des normes de qualité sont exportées dans toute l'Europe. Mais ces activités textiles qui révèlent le dynamisme et l'esprit d'invention des marchands et des artisans commencent à décliner entre 1615 et 1625 « [en raison de] coûts salariaux trop élevés, des prélèvements de plus en plus lourds de l'Etat, des matières premières de mauvaise qualité ou trop coûteuses, et l'incapacité des maîtrises de s'adapter aux nouvelles modes et aux conditions du marché » (Mottu-Weber, 1987 : 448). L'industrie à Genève connaît d'ailleurs des phases avec une période faste pour le textile entre 1550 et le milieu du XVII^e siècle, activité à laquelle succède ensuite la Fabrique, c'est-à-dire l'orfèvrerie et l'horlogerie dont le développement sera très rapide. L'indienne prendra, elle, son essor au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles. Au niveau politique, l'attaque ratée de l'Escalade menée dans la nuit du 11 au 12 décembre 1602 par le duc de Savoie contre Genève le conduit à signer l'accord de saint Julien (1603) qui garantit l'indépendance de la ville.

Mais ce qui caractérise l'économie genevoise et se révèle toujours très actuel, c'est, comme l'écrit Jean-François Bergier,

« d'avoir été contrainte à se dépasser. C'est-à-dire à offrir loin à la ronde quelques produits et services très spécialisés, très haut de gamme, très solides et sûrs dans le long terme ; des produits et services sans rapport avec un marché intérieur insignifiant,

et donc rentables à la seule échelle d'un marché européen, voire, au XVIIIe siècle, mondial... » (Piuz et Mottu-Weber, 1990 : VIII).

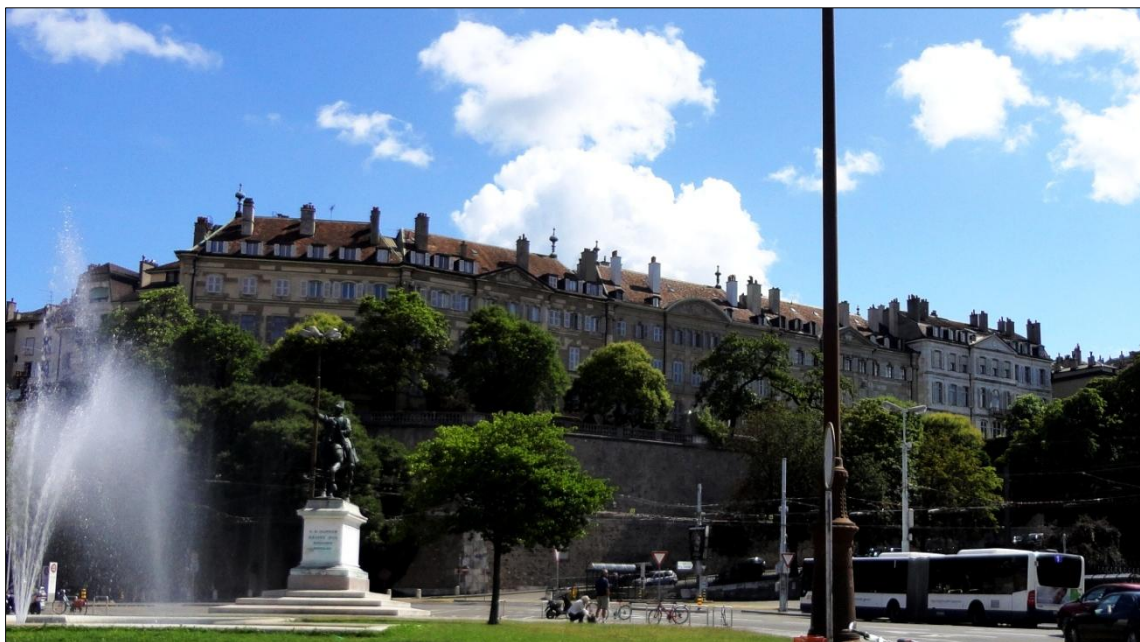
Toutes ces activités impliquent des capitaux, ce qui fait de Genève une place où l'argent circule, se change. Le marchand-fabricant devient donc aussi un banquier pour faciliter les transactions, en octroyant des prêts, en transférant des fonds par exemple. Cela sera purement l'affaire des banquiers au XVIIIe siècle qui financent le développement du commerce et la croissance des échanges et les besoins d'argent de l'Etat français pour mener ses guerres. Les rendements de la finance permettent aux familles patriciennes d'édifier de belles villas à la campagne et des hôtels particuliers en ville (rue des Granges, par exemple) (Figure 41 et Figure 42).

Figure 41 : Vue de Genève au XVIIIe siècle



Source : gravure faite à Lyon par Daudet (Spon, 1730 : 471).

Figure 42 : Les hôtels particuliers de la rue des Granges, depuis la place Neuve : symboles de l'essor économique de Genève au XVIIIe siècle



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, juillet 2012.

Genève devient ainsi un pôle financier international dont l'un des siens, Necker, est même nommé ministre des finances de Louis XVI ! Pour autant, le XVIIIe siècle s'achève sur une crise liée à un manque d'innovation de la manufacture genevoise et à une dépendance sans doute trop forte à l'égard du Trésor français. Au siècle des Lumières, Genève s'affirme comme un centre culturel, point de départ d'une tradition scientifique qui perdure encore aujourd'hui. L'Académie est le centre de cette « cité savante » qui excelle en philosophie (Jean-Robert Chouet), en théologie

(Jean-Alphonse Turrettini), en mathématiques (Jean-Louis Calandrini, Gabriel Cramer), ou encore en sciences naturelles (Horace-Bénédict de Saussure). Après 15 ans d'annexion par la France, Genève retrouve son indépendance et devient un canton suisse en entrant dans la Confédération. Le XIXe siècle est marqué par un esprit d'ouverture symbolisé par la destruction des fortifications au milieu du siècle et par l'empreinte du radical James Fazy (1794-1878) pour qui il faut « être sans cesse en avant ». C'est aussi une ouverture internationale avec la création du comité international de la Croix-Rouge (CICR) en 1863, ou encore la signature de la *Convention de Genève* en 1864 : Genève devient ainsi un pôle de promotion de la paix dans le monde qui sera considérablement étoffé au siècle suivant. Au niveau économique, l'horlogerie et la finance (banques privées) se renforcent, tandis que les industries chimiques (colorants, arômes et parfums) et mécaniques font leur apparition au milieu du siècle. Tous ces éléments vont déterminer l'évolution de Genève au XXe et au XXIe siècle.

Figure 43 : Chronologies historiques de Genève et de Prague

Chronologie historique de Genève

- 3 000 av. J.-C. : premières traces de populations à Genève
- 58 av. J.-C. : Jules César bloque les Helvètes en détruisant le pont sur le Rhône
- 1160 : Lancement de la construction de la cathédrale Saint-Pierre
- 1477 : Traité de combourgeoisie (alliance) signé entre Genève, Berne et Fribourg
- 1536 : Adoption de la Réforme et arrivée de Calvin dans la ville
- 1541 : Calvin rentre de Strasbourg à Genève
- 1550 : Premier refuge protestant
- 1559 : Fondation de l'Académie par Jean Calvin
- 1602 : Nuit de l'Escalade, défaite de l'attaque du duc de Savoie contre Genève (du 11 au 12 décembre)
- 1603 : Traité de Saint-Julien qui reconnaît l'indépendance de la République de Genève
- 1685 : Deuxième refuge protestant
- 1798 : Genève est annexée à la France
- 1815 : Genève intègre la Confédération suisse
- 1847 : Constitution genevoise et gouvernement de James Fazy
- 1850 : Destruction des fortifications (sur trente ans)
- 1863 : Henri Dunant fonde la Croix-Rouge à Genève
- 1891 : Le jet d'eau est inauguré
- 1919 : Le siège de la Société des Nations s'implante à Genève
- 1946 : Le deuxième siège de l'ONU est installé à Genève, à l'instar de plusieurs institutions internationales ensuite
- 2012 : Adoption d'une nouvelle Constitution

Chronologie historique de Prague

- 870 : Fondation de la ville de Prague
- 1085 : la dynastie royale des Premyslides en fait sa capitale.
- 1310 : la dynastie des Luxembourg fait de Prague une capitale impériale
- 1347 : Charles IV décide d'étendre la ville en créant la Nouvelle Ville (Nové Město)
- 1348 : Le souverain fonde aussi l'Université Charles, la première en Europe centrale
- 1355 : Prague devient la capitale du Saint-Empire romain germanique
- 1357 : Construction du Pont Charles
- 1419 : Première défenestration de Prague (conflit qui oppose les hussites aux catholiques)
- 1583 : Rodolphe II fait à nouveau de Prague la capitale du Saint-Empire romain germanique
- 1618 : Deuxième défenestration de Prague qui déclenche la guerre de Trente ans
- 1784 : Réunion des quartiers centraux de Prague pour former la ville de Prague
- 1848 : soulèvements populaires, Printemps des peuples
- 1884 : la municipalité entreprend de réguler la Vltava et de détruire le ghetto juif de Josefov
- 1918 : Prague devient la capitale de la Tchécoslovaquie devenue indépendante
- 1948 : Coup de Prague opéré par Klement Gottwald qui instaure le communisme
- 1968 : Printemps de Prague suivi de l'invasion des troupes du Pacte de Varsovie
- 1969 : L'étudiant Jan Palach s'immole par le feu contre cette invasion
- 1989 : Révolution de velours et fin du régime socialiste
- 1992 : Prague est classée sur la liste du Patrimoine mondiale par l'UNESCO
- 1993 : Prague, capitale de la République tchèque après l'indépendance de la Slovaquie
- 2011 : Mort de l'ancien président Václav Havel. L'aéroport de Prague prend son nom en 2012

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012.

Préciser l'histoire de Prague et de Genève, présenter les personnages qui ont présidé à leur destinée est indispensable pour mieux comprendre leur trajectoire actuelle. Ces deux métropoles ont été façonnées d'une certaine façon au cours des siècles passés. Plusieurs fois capitale, Prague a été un centre politique et culturel majeur rayonnant à l'échelle de l'Empire et à l'échelle européenne ; Genève, qui n'a eu de cesse de rechercher son indépendance, a porté haut les idées de la réforme faisant d'elle un refuge pour les protestants majoritairement français qui vont transformer ses structures sociales et économiques. Leurs spécialités qui font aujourd'hui leur renommée et leur prospérité à l'international peuvent être liées à cet héritage historique.

La mise en contexte géographique et historique permet de mieux envisager les enjeux auxquels ces deux territoires sont confrontés. Genève et Prague sont, comme toutes les métropoles intermédiaires, soumises à un impératif de compétitivité particulièrement fort qui implique des stratégies territoriales spécifiques. Dès lors, qu'est-ce qu'une stratégie territoriale et qu'est-ce que la gouvernance ? Dans quel contexte politique évoluent Genève et Prague ? Quelles sont leurs institutions métropolitaines ? Répondre à ces questions va mettre en évidence dans un troisième chapitre les singularités de la métropolisation en Europe qui dépend beaucoup des contextes nationaux.

Chapitre 6.

Quelles stratégies territoriales pour les métropoles européennes ?

Les métropoles intermédiaires européennes évoluent dans un contexte de forte concurrence qui amène leurs leaders à mettre en place des stratégies pour renforcer la compétitivité de leur territoire. Ces stratégies économiques et spatiales sont mises en valeur par la communication qui fait connaître aux habitants et aux investisseurs les potentialités de la ville et l'action volontariste des élus. Les priorités du développement métropolitain sont inscrites dans des documents-cadres qui orientent le jeu des différents acteurs publics et privés. Le nouveau modèle de développement multipolaire de la métropole se caractérise par l'émergence de centralités périphériques bien reliées au réseau de transports, permettant ainsi une meilleure gestion des flux et des activités. Pour autant, ce schéma dépend de la situation des métropoles comme le montre le cas de Genève où le différentiel salarial entre la France et la Suisse rend son application compliquée à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Dans ces conditions, la gouvernance des métropoles s'avère déterminante pour leur développement, que ce soit dans un cadre centralisé à Prague, ou dans un cadre transfrontalier à Genève. Ce chapitre souligne enfin l'influence du contexte politique national sur la métropolisation, un élément encore peu étudié par la recherche alors que la trajectoire des métropoles lui est grandement liée.

1. Du gouvernement à la gouvernance métropolitaine

1.1. Les stratégies métropolitaines, vecteurs de développement et de rayonnement

La métropolisation est le résultat de plusieurs stratégies menées par les élus qui cherchent à renforcer leur territoire dans différents domaines et à lui permettre d'être non seulement concurrentiel par rapport aux autres, mais aussi agréable à vivre pour ses habitants. Ces stratégies sont intérieures en ayant un impact direct sur l'évolution de l'espace métropolitain et/ou extérieures lorsqu'elles s'adressent à un public dont les autorités cherchent à susciter l'intérêt pour leur territoire.

Les stratégies que nous qualifions d'intérieures les plus visibles sont celles qui relèvent de l'aménagement urbain dans la mesure où elles entraînent des mutations spatiales et fonctionnelles. Elles sont orientées par des documents de planification (plans directeurs, plans stratégiques) conçus par des agences de développement qui suivent aussi leur mise en application sur le terrain. Elles fournissent aussi aux conseillers municipaux les expertises nécessaires à la prise de décisions. L'objectif est

d'organiser le territoire afin d'en assurer la cohérence et d'en réduire les déséquilibres, principalement selon les principes du polycentrisme maillé en Europe (Antier, 2005). Leur application cherche à éviter la concentration des activités au centre-ville et donc sa congestion. Des centralités périphériques sont créées, reliées au centre et entre elles par des infrastructures de communication : ces espaces tertiaires regroupent le plus souvent des centres d'affaires et des centres commerciaux qui tirent parti d'une bonne localisation facilement accessible. Ces stratégies d'aménagement métropolitain visent la réalisation de grands projets, que ce soit des équipements culturels ou sportifs ou des grands quartiers à travailler et à vivre (Delaugerre, 2006). Les opérations de renouvellement urbain sont aussi l'une des expressions de ces stratégies qui peuvent s'appuyer sur des échanges d'expériences, d'expertises : des opérations menées avec succès dans une autre métropole peuvent être adaptées par les autorités à leur propre territoire (*benchmarking*)⁴⁰. Ces grands projets concernent aussi les infrastructures structurantes qui assurent la connexion de la métropole (autoroutes, gare, aéroport international).

Ensuite, les stratégies de mobilité visent à assurer la fluidité des circulations et la complémentarité des modes de transport. La construction d'infrastructures routières, le développement d'un réseau de transports en commun et de piste cyclables vont dans ce sens. La construction de routes de contournement (périphériques, rocade) détourne le trafic de transit du centre-ville afin d'éviter sa congestion (Mérenne, 2008). On assiste souvent à une concurrence entre les différents modes suivant l'espace disponible, en particulier lorsque le système viaire est étroit.). Améliorer la qualité du déplacement en transports en commun est l'enjeu qui se pose aux autorités pour attirer des populations non captives (les usagers de l'automobile ou du scooter). La stratégie à mener pour les opérateurs de transports est de renforcer l'aisance de leur service : en effet, pour être attractifs, les transports en communs doivent être fréquents, ponctuels, rapides, confortables, sûrs et accessibles tant en termes d'orientation, d'accès à bord, que de tarifs (Tillous, 2009). Par ailleurs, des stratégies environnementales valorisent un site agréable à vivre. Elles luttent contre la pollution sonore (mise en place de revêtements phono absorbants, de fenêtres isolantes), les rejets de CO₂ (sensibilisation de la population aux économies d'énergie),

⁴⁰ Le parangonnage urbain est le fait pour une ville de s'inspirer de la gestion, de l'organisation d'une autre ville (projets urbains, gestion des réseaux, services à la population...).

mais s'assurent aussi de la qualité des espaces publics (propreté, par exemple) et des espaces verts (Benton-Short et Rennie Short, 2008). D'ailleurs,

« Le végétal devient un élément central des compositions urbaines et des opérations d'urbanisme réalisées dans un souci de viabilité et d'habitabilité. Il apporte attractivité et qualité au cadre de vie. Il participe à la diversité urbaine et au vivre ensemble » (Da Cunha, 2009 : 8).

D'autres stratégies sont menées par les autorités locales et nationales comme le soutien à la formation ou la mise en place d'une fiscalité avantageuse. En Suisse, l'arrêté Bonny pris en 1995 destiné aux régions en difficulté économique permet ainsi des allègements fiscaux (impôt communal et cantonal à Genève) pour les entreprises. Ce dispositif a permis d'attirer de nombreuses multinationales.

Des stratégies extérieures sont aussi les vecteurs du développement et du rayonnement de la métropole. Elles visent à attirer les investisseurs en leur faisant connaître les potentialités de la métropole. La promotion économique est assurée par un service spécialisé qui démarché des entreprises ou répond à leurs sollicitations. L'objectif est de leur fournir des informations économiques sur le territoire et de les convaincre de s'y installer. La densité de services aux entreprises, la présence de clusters et la fiscalité sont des éléments déterminants pour le choix d'implantation (Sénécal et Bherer, 2009). Les services de promotion économique peuvent opérer par sélectivité en choisissant certains types d'activités plus particulièrement porteuses pour le développement de la métropole, pour renforcer un cluster ou en créer un nouveau. Cette stratégie économique repose sur l'offre d'avantages particuliers pour l'entreprise visée : cela peut être la mise à disposition de terrains, un accès facilité à l'immobilier de bureaux, ou encore des allègements fiscaux.

Par ailleurs, des stratégies de mise en réseau, de connexion sont menées afin de rendre la métropole facilement accessible : la construction et l'amélioration d'infrastructures de transports (aéroports en premier lieu) vont dans ce sens. La participation à des réseaux de villes pour échanger des idées et des expériences permet aussi aux décideurs d'élargir la vision qu'ils ont des territoires métropolitains. Enfin, des stratégies de communication s'efforcent de faire connaître ces potentialités et surtout de véhiculer une bonne image de la métropole. Différents supports de marketing urbain sont utilisés : des publicités dans différents médias, la participation à

des salons internationaux, la tenue de pages web interactives. Les métropoles recourent aussi à des slogans et des logos pour se faire connaître (*branding*) et se vendent auprès des investisseurs comme des marques afin d'accroître leur visibilité et leur rayonnement (Rosemberg, 2000).

Toutes ces stratégies menées par les leaders métropolitains, qu'elles soient économiques, spatiales ou de communication reflètent la vision et l'ambition qu'ils ont pour leur territoire qu'ils cherchent à développer et à faire rayonner, au profit de la population.

1.2. Quelle gouvernance pour les métropoles ?

Les villes se dotent de structures de gouvernance qui est définie « comme un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts propres discutés et définis collectivement » (Bagnasco et alii., 1997 : 38). Étudier la gouvernance urbaine permet de mieux comprendre les processus d'associations ou d'oppositions entre les différents acteurs de la ville qui président à la métropolisation. Cela permet donc de mieux saisir les logiques du développement métropolitain dans les villes analysées. Étudier la gouvernance amène à s'interroger sur le jeu des acteurs politiques, économiques, associatifs, sur les intérêts de ces derniers qui expliquent leur vision de la métropole et les stratégies qu'ils portent. Quel est le poids respectif de chacun des acteurs au niveau de la métropole ? Quel rôle joue le contexte politique dans leur influence ? Alors que le terme de gouvernance est à l'origine assez normatif, la réponse à ces questions met en évidence une certaine hétérogénéité des modes de gouvernance urbaine en Europe, entre des pays où les gouvernements urbains sont quasiment tout-puissants (cas de Prague) et d'autres où de nombreux contre-pouvoirs les contraignent systématiquement à la négociation pour pouvoir mener des projets (cas de Genève). Dès lors, l'analyse des deux métropoles montre-t-elle plutôt une diversité des contextes territoriaux et politiques, ou met-elle en évidence une « modèle » de gouvernance métropolitaine ?

Par ailleurs, les métropoles échangent leurs expériences et pratiques dans le cadre de réseaux de villes qui permettent d'établir des partenariats, des collaborations avec plusieurs champs d'application. Le plus important en Europe est celui des Eurocités – dont font partie Genève et Prague – qui a été fondé en 1986 par les maires de six grandes villes (Barcelone, Birmingham, Francfort, Lyon, Milan et Rotterdam). Il

regroupe plus de 140 villes de plus de 30 pays européens qui se réunissent autour de trois thèmes : l'environnement afin de promouvoir une croissance durable, l'économie pour développer l'emploi et l'innovation dans des villes attractives, l'inclusion qui vise à lutter contre les déséquilibres sociaux. Ces métropoles se retrouvent chaque année lors d'une grande conférence où les maires se rencontrent (à Nantes en novembre 2012) et où sont exposées les démarches entreprises pour renforcer ces trois priorités et dégager des expertises. Ce réseau montre la volonté des leaders métropolitains européens non seulement d'offrir à leurs habitants de bonnes conditions de vie, mais aussi de s'affirmer, de se positionner à l'échelle mondiale comme des territoires attractifs. Ainsi, le réseau renforce la capacité des métropoles à être des pôles économiques performants en Europe, avec une ouverture sur le monde. La gouvernance des métropoles européennes se joue à différents niveaux : à l'échelle locale, les gouvernements métropolitains doivent souvent compter avec les leaders économiques et associatifs, même si cela dépend beaucoup du contexte politique national ; à l'échelle supra locale, la mise en réseau permet de nouer des partenariats et d'échanger des expertises afin de renforcer la compétitivité et l'attractivité des territoires. La gouvernance métropolitaine est aussi sous l'influence d'un autre acteur : l'Etat.

2. Quels contextes politiques et institutionnels en Suisse et en République tchèque?

2.1. Pouvoir fédéral/pouvoir centralisé

Les contextes politiques suisse et tchèque sont très différents et influent donc de manière distincte sur la menée des projets métropolitains à Genève et à Prague. La Suisse est une Confédération, c'est-à-dire un pays qui s'est constituée par alliance de cantons, à partir de celle nouée par les cantons d'Uri, Schwyz et Unterwald en 1291. La Confédération est compétente dans les domaines qui lui sont attribués dans la *Constitution fédérale* (1848) telles que la défense nationale et la sécurité du pays, la législation à portée nationale, les douanes ou encore les Affaires étrangères. Les 26 cantons jouissent donc d'une certaine autonomie ; par rapport à de nombreux autres pays dans le monde, leur souveraineté est très large dans de nombreux domaines (éducation, santé, fiscalité, etc). On retrouve au niveau cantonal les mêmes organes

décisionnels qu'au niveau fédéral avec un Conseil d'Etat de 7 membres à Genève, élus au suffrage universel direct (Figure 44), un Parlement (le Grand Conseil) et des tribunaux. La Confédération assure un rôle de coordination des différents projets portés par les cantons, de planification, de financement des programmes, tandis que les cantons se chargent de leur exécution et de l'application des lois fédérales (Chancellerie fédérale, 2011).

Figure 44 : La composition du Conseil d'Etat genevois en 2012

Noms	Fonction	Parti politique
Pierre-François Unger (président du Conseil d'Etat de décembre 2011 à décembre 2012)	Chargé du département des affaires régionales, de l'économie et de la santé (DARES)	Parti démocrate-chrétien
Charles Beer	Chargé du département de l'instruction publique, de la culture et du sport (DIP)	Parti socialiste
David Hiler	Chargé du département des finances (DF)	Les Verts
François Longchamp	Chargé du département de l'urbanisme (DU)	Parti libéral-radical
Isabel Rochat	Chargée du département de la solidarité et de l'emploi (DSE)	Parti libéral-radical
Michèle Künzler	Chargée du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME)	Les Verts
Pierre Maudet	Chargé du département de la sécurité (DS)	Parti libéral-radical

Source : Etat de Genève, août 2012.

Le pouvoir tchèque est désormais pour sa part une démocratie parlementaire centralisée, régie par la Constitution de 1993 qui est le résultat de la partition de la Tchécoslovaquie en deux nouveaux pays, la République tchèque et la Slovaquie, ces deux territoires formant une fédération entre 1969 et 1992. Le premier ministre est le principal dirigeant du pays tandis que le président, élu pour 5 ans à la majorité absolue par les députés et les sénateurs, a peu de pouvoirs (il nomme cependant le premier ministre et avalise les choix de ce dernier pour les ministres). Le pouvoir législatif est détenu par le parlement qui se compose de la chambre des députés (200 élus) dont le

choix se fait au suffrage universel direct et à la proportionnelle, et du Sénat (81 membres élus au suffrage universel direct). Enfin, la Cour suprême assure le pouvoir judiciaire. Prague est pour sa part dirigée de manière autonome par l'assemblée municipale qui peut compter entre 55 et 70 membres (63 actuellement) élus à la proportionnelle, et eux-mêmes électeurs du maire (Bohuslav Svoboda, élu le 30 novembre 2010, et membre du parti de droite conservatrice ODS, le parti démocratique civique), et donc par le conseil municipal qui compte 11 membres de droite (Figure 45).

Figure 45 : Le conseil municipal de la Ville de Prague en 2012

Noms	Fonction	Parti politique
Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc.	Maire de Prague	ODS (centre-droit)
Josef Nosek	Député maire de Prague	ODS
Mgr. Ivan Kabický	Député maire de Prague	ODS
RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.	Député maire de Prague	TOP 09 (centre-droit)
Ing. Pavel Richter	Député maire de Prague	TOP 09
Aleksandra Udženija	Conseiller municipal	ODS
Radek Lohynský	Conseiller municipal	ODS
Ing. Václav Novotný	Conseiller municipal	TOP 09
Mgr. Lukáš Manhart	Conseiller municipal	TOP 09
JUDr. Helena Chudomelová	Conseiller municipal	TOP 09
Ing. Eva Vorlíčková	Conseiller municipal	TOP 09

Source : Mairie de Prague, août 2012.

2.2. Démocratie directe/prémisses de démocratie participative

La démocratie directe se caractérise par la souveraineté du peuple qui est amené à exercer fréquemment son droit de vote. La Constitution fédérale confère au peuple le plus haut pouvoir de décision. Au niveau fédéral, le peuple élit ainsi ses

représentants : les 246 députés de l'Assemblée fédérale (le parlement) sont élus selon un scrutin direct, que ce soit pour le Conseil national qui représente la population ou le Conseil des Etats qui représente les cantons. Les 7 Conseillers fédéraux qui dirigent la politique suisse sont élus par l'Assemblée fédérale après chaque renouvellement du Conseil national. Le pouvoir judiciaire est exercé par le Tribunal fédéral. En outre, la démocratie directe entraîne la tenue de votations populaires sur différents objets quatre fois par an en général. Ces votations permettent à la population de s'exprimer directement sur différents sujets d'ampleur nationale : une votation est organisée suite au dépôt d'une initiative populaire (si 100 000 signatures sont recueillies en 18 mois) ou d'une demande de référendum obligatoire (quand cela concerne la Constitution ou l'adhésion à des organisations supranationales) ou facultatif (relatif à des lois, à des arrêtés du Parlement, ou des accords internationaux).

Ainsi, le peuple fait valoir ses intérêts, montre ses exigences et est un contre-pouvoir qui incite les différents groupes politiques à travailler avec un esprit de concorde (Figure 46). Cela vaut également au niveau cantonal et communal où des référendums et des initiatives peuvent également être menés, sur des projets d'aménagement, par exemple. « *Acceptez-vous la délibération du conseil municipal de la commune de Chêne-Bougeries, du 13 avril 2011 donnant un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier No. 29736-511 situé au chemin de Challendin sur le territoire de la commune de Chêne-Bougeries ?* » était, par exemple, la question posée le 27 novembre 2011 aux habitants de Chêne-Bougeries (GE) qui devaient se prononcer sur un projet de nouveaux logements. Le 15 mai 2011, les habitants du canton ont répondu favorablement à la question « *Acceptez-vous la loi modifiant les limites de zones sur le territoire des communes de Plan-les-Ouates et de Confignon (création de zones diverses) aux lieux-dits "Les Cherpines" et "Les Charrotons", du 24 septembre 2010 (10523) ?* » donnant le feu vert à la création d'environ 2 000 nouveaux logements dans ce secteur très bien desservi. Des lois peuvent également être modifiées lors des votations. Ce schéma de participation populaire à la vie politique est très caractéristique de la Suisse et en même temps assez spécifique. C'est même un « ciment » de l'unité nationale qui permet de vivre ensemble, de se comprendre au-delà des différences linguistiques marquées par les 4 langues nationales (français, allemand, italien et romanche) (Windisch, 2007).

A Prague en effet, les décisions se prennent au niveau de la mairie sans que la population puisse exercer sur elles une influence déterminante. La ville communique cependant bien sur ses projets de développement au moyen d'un marketing urbain

efficace et utilise les principes de la démocratie participative pour impliquer la population dans les mutations spatiales de la métropole. La tenue de réunions publiques d'information au cours desquelles les élus présentent leur vision et répondent aux questions du public est assez récente, impulsée par des associations (Club du Vieux Prague, Prague Watch) qui sont d'ailleurs largement représentées lors de ces rencontres. Ces lobbies profitent de ces occasions pour présenter leur position, débattre avec les élus, et faire connaître leur action.

Figure 46 : La différence de pouvoir des habitants dans les processus décisionnels de la métropole en République tchèque et en Suisse

PRAGUE	GENEVE
<p>Démocratie représentative : élection seulement des membres de l'assemblée municipale.</p> <p>Démocratie participative : les habitants sont informés des projets de développement et sont invités à des réunions publiques d'information.</p> <p>Pas de possibilité de rejeter un projet par le vote (le pouvoir décisionnel est entre les mains du maire de Prague).</p> <p>Le poids des associations locales se renforce mais leur influence est limitée.</p>	<p>Démocratie directe : la population élit ses représentants au suffrage universel direct et peut voter sur des projets de développement ou des lois.</p> <p>Les partis politiques doivent travailler avec un sens du compromis pour éviter de voir des projets rejetés par le peuple si une votation est organisée.</p> <p>De nombreux lobbies liés aux partis politiques agissent pour défendre les intérêts de ces partis et influencer le vote.</p> <p>Les habitants peuvent s'opposer localement à certains projets d'aménagement en faisant valoir leurs droits jusqu'au Tribunal fédéral.</p>

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, août 2012.

3. Territoires et institutions métropolitaines à Genève et à Prague

3.1. Villes et métropoles : définition et périmètre des métropoles genevoise et pragoise

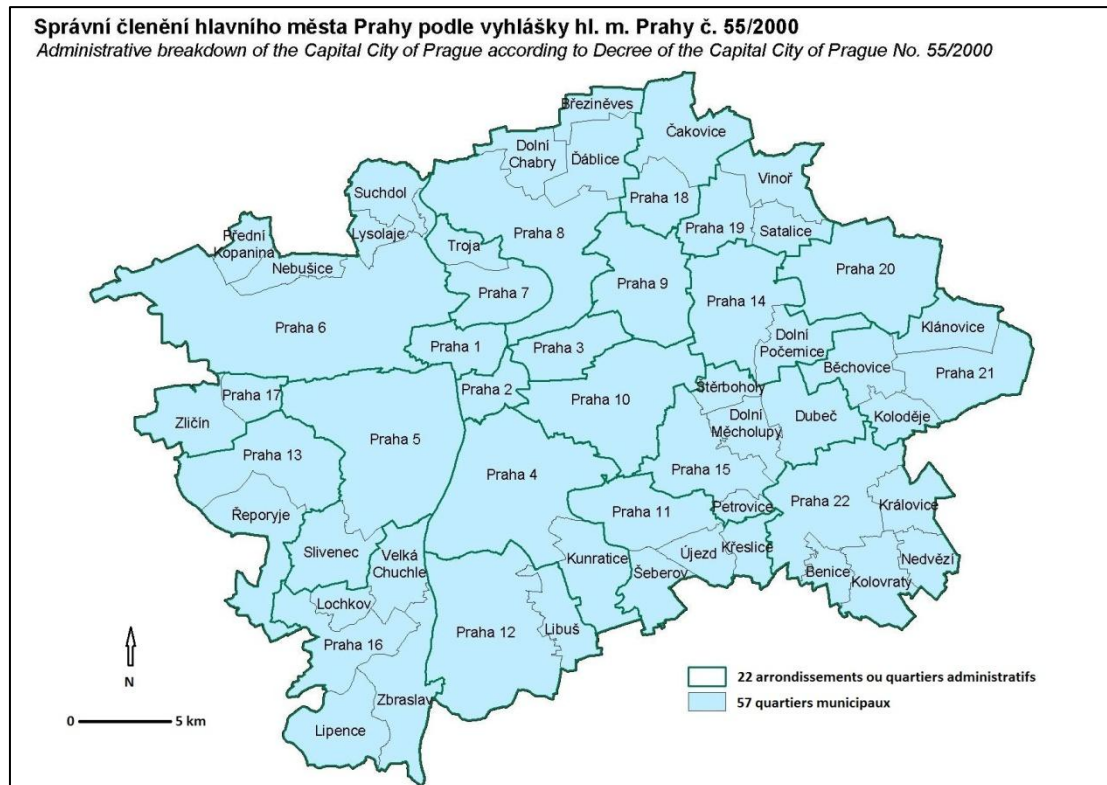
Les stratégies des différents acteurs métropolitains à Genève et à Prague s'inscrivent dans des périmètres d'action déterminés. A Prague, il s'agit du périmètre de la Ville de Prague (496 km²) qui est également l'une des quatorze régions tchèques. Prague n'a en effet pas défini d'aire métropolitaine. A Genève, deux échelons sont pertinents : celui du canton (282,5 km²) et celui de l'agglomération franco-valdo-genevoise, c'est-à-dire le Grand Genève (2 000 km²).

Prague est en effet une ville mais aussi une région, donc une unité statistique NUTS II et NUTS III dans l'Union européenne. Prague est gouvernée de manière autonome par l'assemblée municipale à la tête de laquelle siège le maire. Elle est divisée en 22 arrondissements (*správní obvody*)⁴² et en 57 quartiers municipaux (*městské části*), districts autonomes⁴³ (Figure 47) qui élisent leurs propres autorités et qui sont assez hétérogènes en termes de superficies, densités de population, de bâti ou encore de conditions socio-économiques (Louda, 1994). En matière d'aménagement, les décisions de l'assemblée municipale sont prises conformément au *Plan stratégique de Prague* qui s'applique au périmètre de la Ville de Prague : c'est un document conceptuel définissant les objectifs et les priorités qui s'imposent en termes de développement urbain pour une période de 15 à 20 ans (Prague City Hall, 2008). Ce plan a été approuvé le 25 mai 2000 par l'assemblée municipale et mis à jour le 11 décembre 2008. Sa conception et son application relèvent de l'Autorité de développement de Prague qui propose aux élus des projets pour la ville et les mettent en œuvre s'ils sont acceptés. L'autorité de développement de Prague est une structure publique qui dépend de la Ville de Prague, formée de plusieurs départements (département de l'aménagement urbain, département de l'économie, etc.) composés d'ingénieurs et de techniciens : c'est donc le bras opérationnel de la Ville de Prague.

⁴² Depuis 2001.

⁴³ Depuis 1992.

Figure 47 : Le territoire urbain de Prague avec ses 22 quartiers

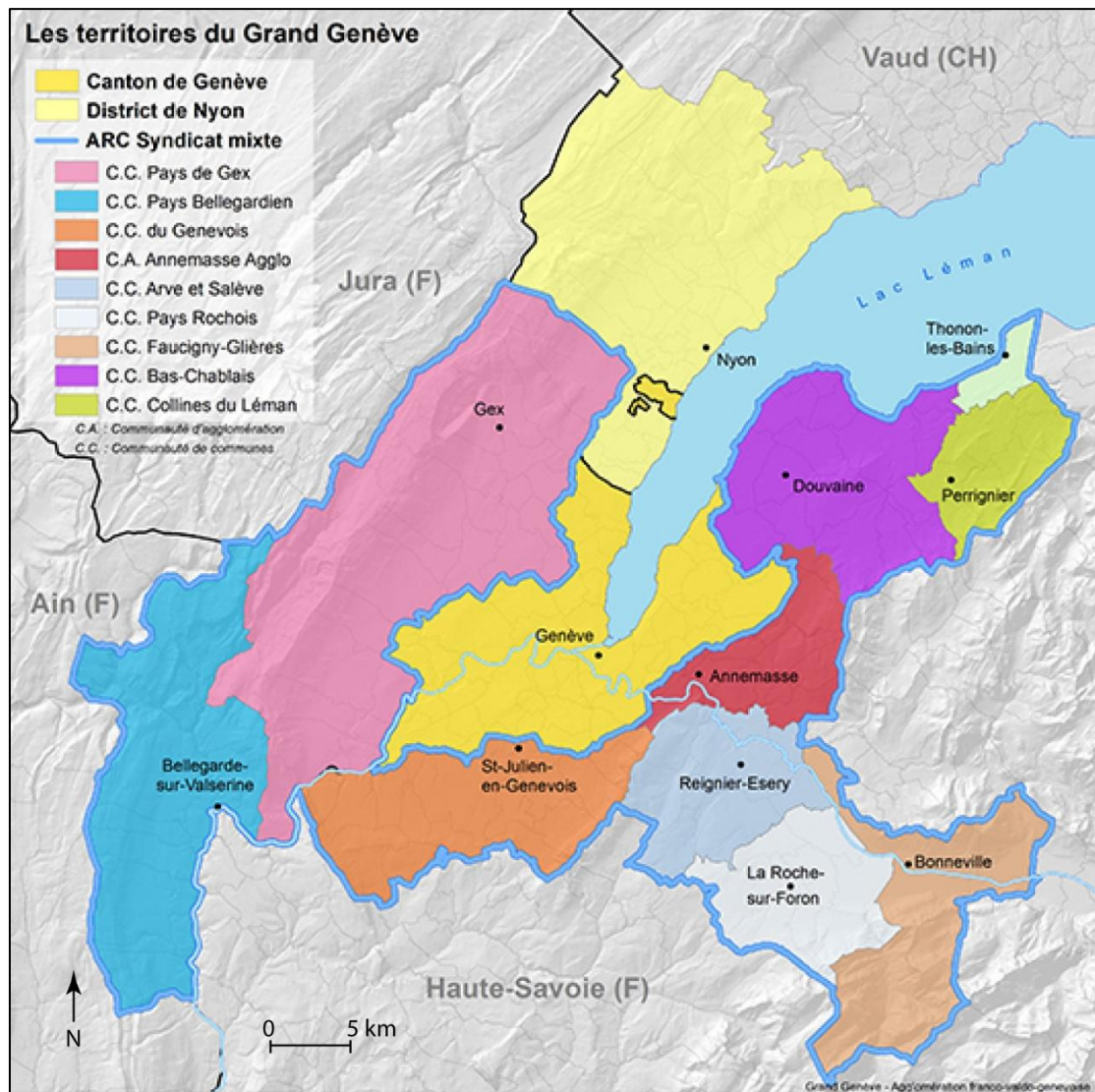


Source : Ville de Prague, 2012.

La métropole genevoise renvoie à deux maillages différents : le canton et le Grand Genève (Figure 48). Le canton est composé de 45 communes à la tête desquelles se trouvent des conseillers municipaux, ou des conseillers administratifs s'il s'agit de villes, c'est-à-dire de communes dépassant 10 000 habitants. Il est gouverné par sept conseillers d'État en charge de différents dicastères, tandis que le pouvoir législatif relève du Grand conseil (le parlement). Ce sont les différents départements du Canton qui mettent en œuvre les décisions prises par les conseillers d'État. La Confédération est un autre acteur qui intervient au niveau de la métropole dans le domaine de l'aménagement du territoire en octroyant des fonds d'agglomération. La politique d'agglomération de la Confédération a poussé les élus locaux, genevois français, à réfléchir à un projet d'agglomération transfrontalière afin de bénéficier de ces fonds qui financent souvent plus de la moitié des projets d'infrastructures du canton et de France voisine. Par la situation d'enclave suisse en territoire français de Genève, et par les nombreux flux transfrontaliers quotidiens (plus de 550 000 passages à la douane chaque jour), adopter une vision d'agglomération est apparu plus pertinent pour réduire les déséquilibres qui touchent Genève et la partie frontalière française. Un premier projet a été élaboré autour d'une Charte d'agglomération signée le 5

décembre 2007 (CRFG, 2007) ; l'agglomération – ou Grand Genève – s'étend sur deux Etats : la Suisse avec le canton de Genève et le district de Nyon dans le canton de Vaud, et la France avec les communes frontalières des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. En tout, le Grand Genève compte 212 communes et plus de 900 000 habitants. C'est un territoire qui évolue dans la mesure où les communes frontalières sont libres de l'intégrer ou pas, et de le quitter si elles le souhaitent. Au Nord du Pays de Gex, par exemple, la commune de Vesancy est restée jusqu'en 2013 en-dehors de la communauté de communes du Pays de Gex et ne faisait pas partie du Grand Genève, les élus ayant jusqu'alors choisi de ne pas entrer en matière sur le sujet. Un deuxième projet a été signé le 28 juin 2012 et envoyé à la Confédération (CRFG, 2012) : il fait du Grand Genève un territoire d'actions menées autour 9 thématiques (formation, social, santé, culture, économie, agriculture, logement, environnement, mobilité).

Figure 48 : Le périmètre du Grand Genève, agglomération franco-valdo-genevoise



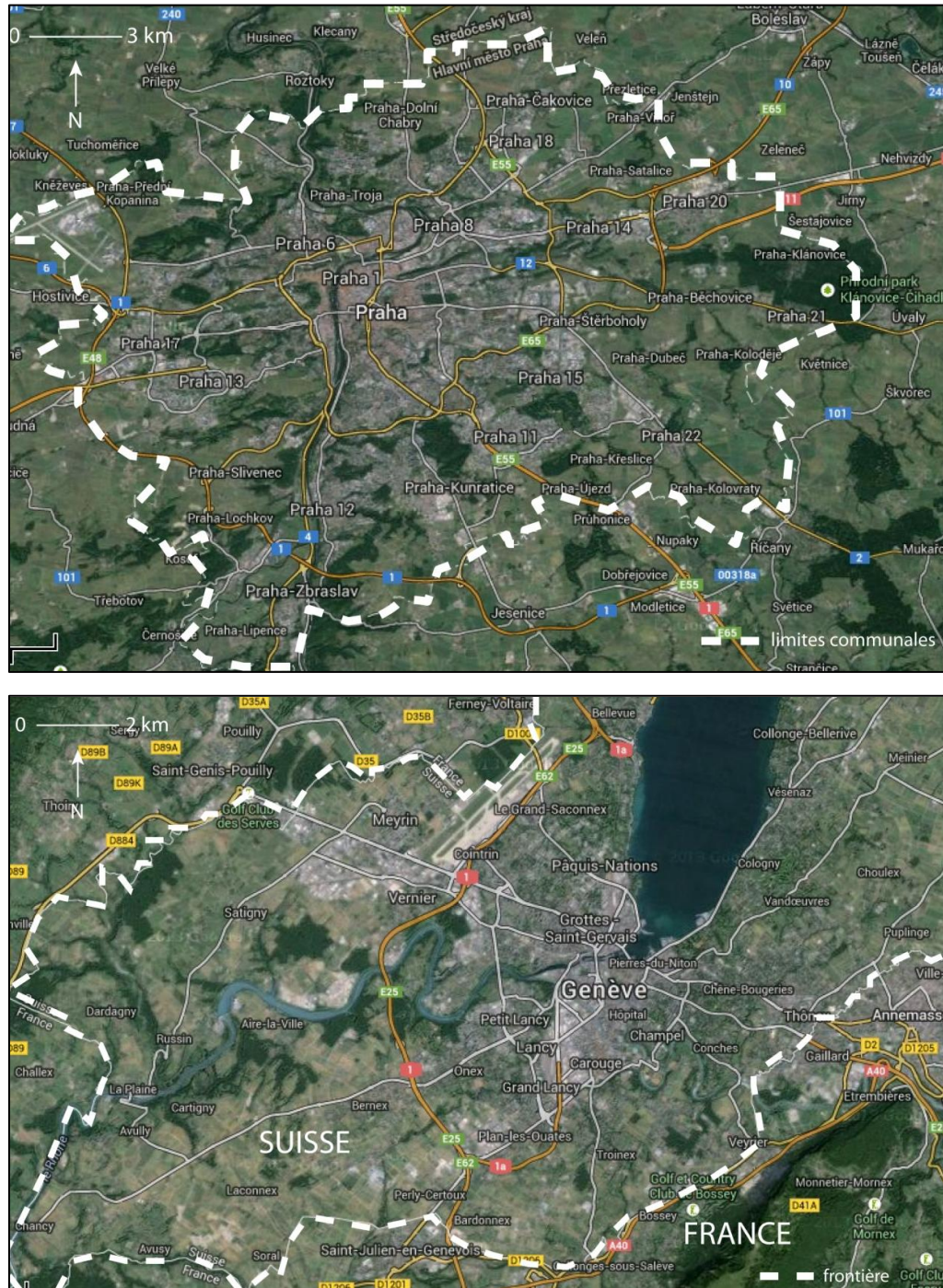
Source : www.grand-geneve.org, 2013.

La situation des deux métropoles est très différente : en termes d'urbanisation, tout d'abord, puisque Prague se développe de manière continue et le Grand Genève de manière discontinue (Figure 49). La capitale tchèque s'étend classiquement de manière concentrique, majoritairement à l'Est de la Vltava, l'Ouest présentant davantage de contraintes de relief. Dans le Grand Genève, l'urbanisation est discontinue : le Canton est dense au centre avec la Ville de Genève ; puis l'urbanisation est plus lâche avec la zone villas⁴⁴, et la zone agricole qui forme une « ceinture verte » le long de la frontière. L'urbanisation dans l'espace frontalier français est marquée par

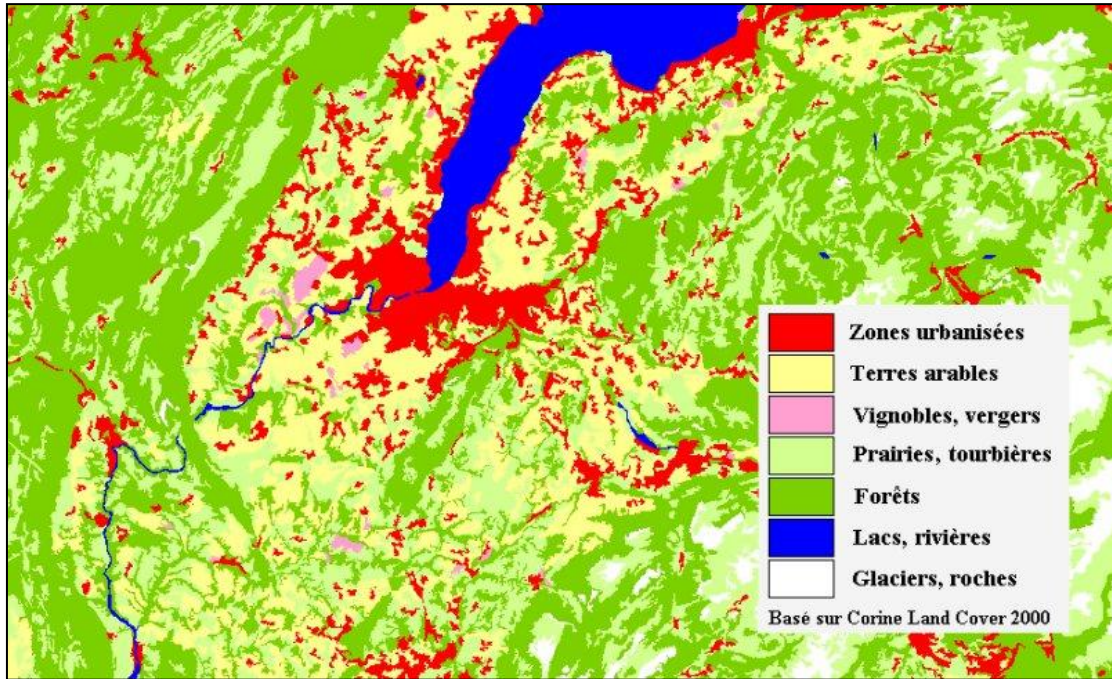
⁴⁴ 10% de la population du Canton vit dans la zone villas qui représente 50% de l'espace total.

des pôles urbains qui concentrent la population, comme Annemasse à l'Est de Genève, mais aussi par des formes de mitage avec des espaces pavillonnaires. La quatrième carte ci-dessous, à l'échelle du Grand Genève, montre bien l'importance des espaces naturels et agricoles et la discontinuité de l'habitat.

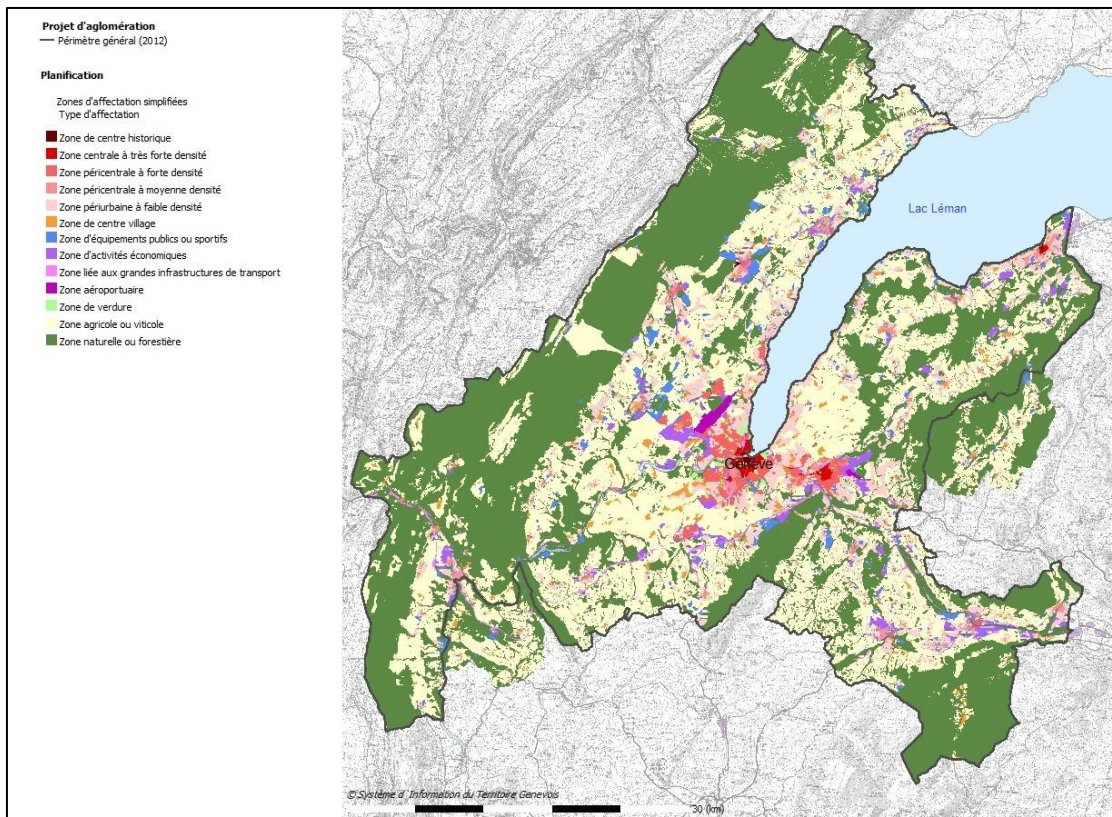
Figure 49 : L'urbanisation à Prague, à Genève, et dans le Grand Genève



Source : imagerie ©2013 DigitalGlobe, GEODIS Brno, GeoContent, GeoEye, Données cartographique ©2013 Google.



Source : Wikipedia Commons, 2008.



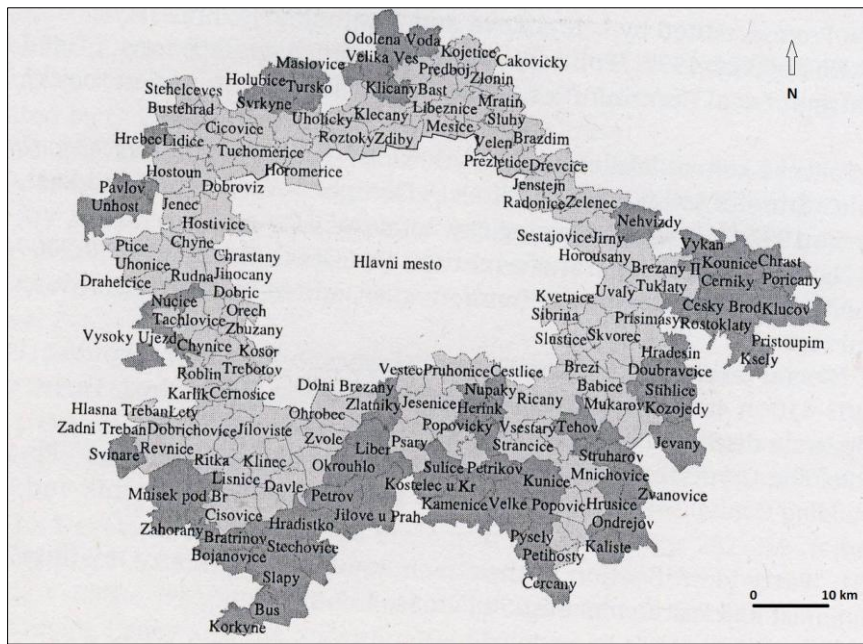
Source : Système d'Information du Territoire Genevois (SITG), 2013.

D'autres différences apparaissent dans l'aménagement des deux territoires. Prague est au centre de la Bohême et se développe selon un schéma polycentrique reliant le centre-ville à des centralités périphériques. Genève est à l'extrémité occidentale de la Suisse un canton prospère qui s'est longtemps développé selon un modèle centre-périphérie porteur de déséquilibres que les élus suisses et français tentent de corriger en envisageant désormais le développement du territoire métropolitain à l'échelle d'une agglomération. Par ailleurs, les deux villes se distinguent aussi dans leur manière d'appréhender leur territoire métropolitain. Prague se positionne comme métropole mais n'a pas créé de périmètre à cette échelle, c'est-à-dire un territoire qui prenne en compte l'urbanisation qui se poursuit au-delà des limites de la Ville de Prague (Hlavní město), et les flux de pendulaires dont les motivations peuvent être variées, du travail aux loisirs, en passant par les études (Novák, Sýkora, 2007).

Pour autant, cette dernière regroupe presque 90% de la population de l'aire métropolitaine définie par les chercheurs en fonction de la densité des espaces suburbains et de leurs liens avec la ville-centre (Kostecký et Čermák, 2007 : 25) (

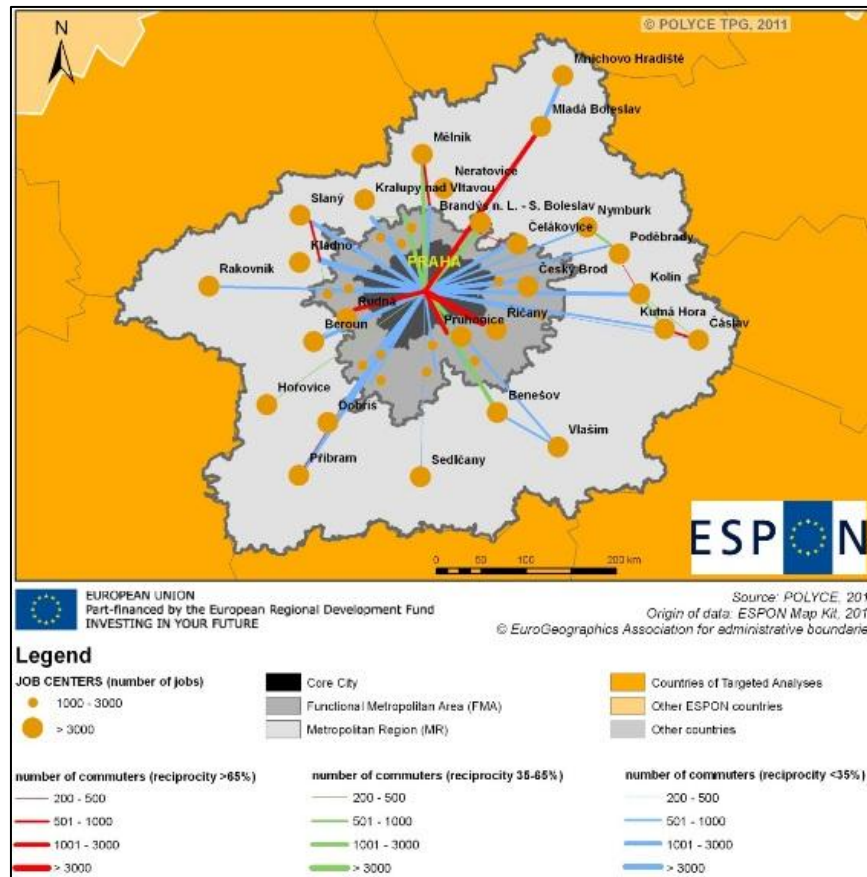
Figure 50). Selon Kostecký et Čermák, l'aire métropolitaine regroupait en 2001 une population de 1 343 179 habitants, soit 15% de plus que la Ville de Prague. On peut s'interroger sur les opportunités de coopération existant entre Prague et la région de Bohême centrale qui l'entoure. Si les deux territoires ont bien prévu de développer des synergies, ces priorités ne sont pas systématiquement mises en pratique. C'est en matière de transports que la coopération est la plus avancée à travers la mise en place d'un réseau de billetterie commun, tandis que l'aménagement du territoire ne fait pas l'objet de discussions suivies de la part des autorités des deux régions (Espon, 2012 : 14). Dans le rapport *POLYCE* consacré à la métropolisation et au développement polycentrique en Europe centrale, Ludek Sýkora identifie trois périmètres constitués par la ville-centre, l'aire métropolitaine fonctionnelle et la région métropolitaine (Espon, 2012 : 39). L'intensité des flux de pendulaires met en évidence un effet de proximité, et souligne l'attractivité de Prague comme pôle d'emplois, même s'il existe aussi des flux sortant de Prague – certes moindres – en direction d'autres villes comme Mladá Boleslav au nord-est de la capitale où se trouve le siège social de Škoda, par exemple (Figure 51).

Figure 50 : Le territoire métropolitain de Prague, selon Kostelecký



Source : Kostelecký et Čermák, 2004 : 52.

Figure 51 : Les flux de pendulaires dans la région métropolitaine de Prague, d'après Sýkora

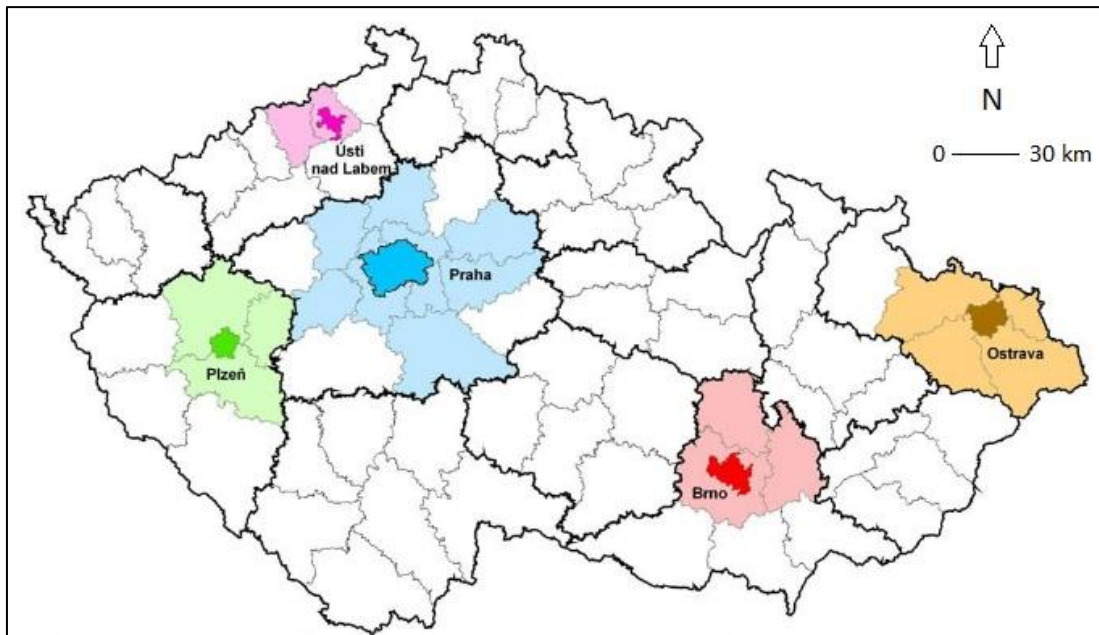


Source : Espo, POLYCE, 2012 : 39.

Par ailleurs, une ambition comparative de contextes nationaux différents a amené Eurostat à délimiter le périmètre des LUZ ou Larger Urban Zones (aires urbaines élargies) dans le cadre de *l'Audit urbain* en 2004. Il offre un cadre de réflexion aux chercheurs travaillant sur les villes en Europe (Espon, 2013). Il constitue aussi un outil d'aide à la décision et inspire les politiques publiques, à l'échelon européen, national et local. L'aire élargie de Prague comprend des territoires de la région de Bohême centrale et comprend en 2004 1 964 750 habitants (Figure 52), tandis que celle de Genève (496 664 habitants) correspond à l'agglomération définie par la Confédération à la suite du recensement de la population en 2000 (Figure 53). L'étude consacrée par la Datar aux métropoles européennes (Rozenblat et alii., 2012) s'intéresse pour sa part aux aires urbaines fonctionnelles (AUF)⁴⁵ et dénombre 1,79 habitants pour l'AUF de Prague (2006), tandis que l'AUF de Genève en comprend 807 909 (Sohn et Reitel, 2012 : 9). Ce périmètre a depuis évolué pour devenir transfrontalier et prendre le nom de « Grand Genève » (920 000 habitants).

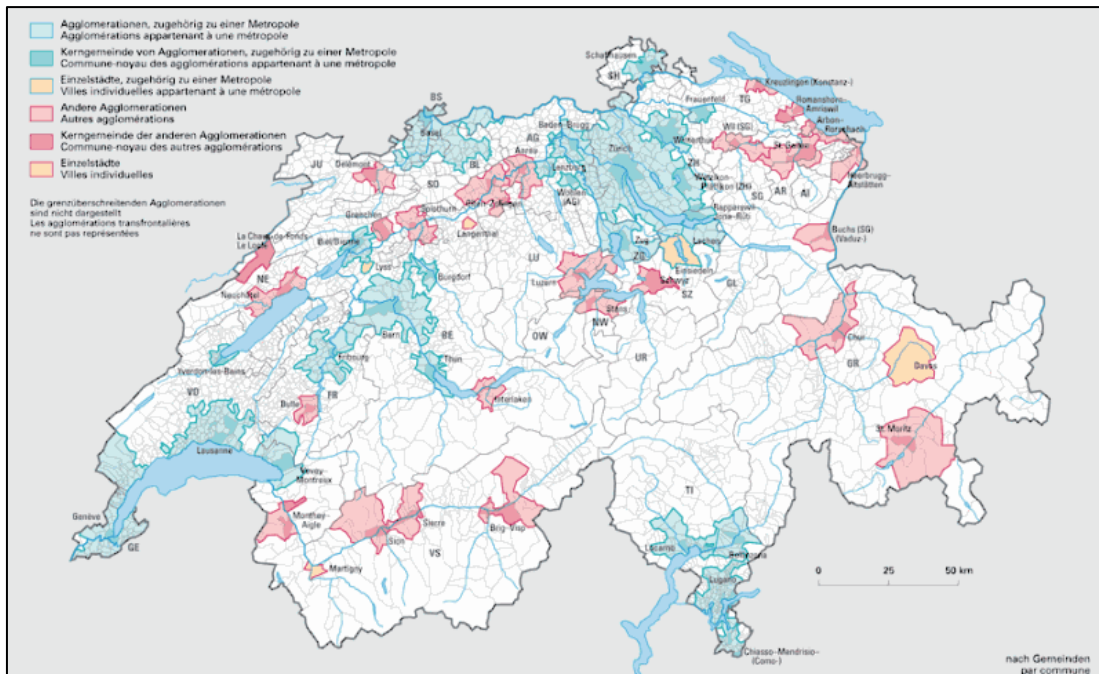
⁴⁵ « Définies dans le cadre de programmes ORATE, les aires urbaines fonctionnelles (AUF) correspondent aux bassins d'emploi d'une ou plusieurs villes. Une aire urbaine fonctionnelle est un ensemble d'unités administratives locales (niveau territorial LAU2), d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'une Aire Urbaine Morphologique (AUM) principale et d'une couronne périurbaine dont au moins 10 % de la population résidente active travaille dans l'AUM principale. » (Rozenblat et alii., 2012 : 9).

Figure 52 : Zones urbaines élargies en République tchèque



Source : Office tchèque de la Statistique, *Urban Audit*, 2005 ; ESPON, 2013 : 32.

Figure 53 : Agglomérations, villes individuelles et métropoles de la Suisse, en 2000



Source : *Recensement fédéral de la population* – Office Fédéral de la Statistique (OFS), Swisstopo, 2003.

3.2. Quelles institutions pour gouverner la métropole ?

3.2.1. ARC, CRFG, GLCT : la gouvernance du Grand Genève

Plusieurs structures et plusieurs sigles existent, mais que recouvrent-ils exactement et quel est leur pouvoir de décision? La plus ancienne instance officielle de coopération transfrontalière est le **Comité Régional Franco-Genevois (CRFG)**. Sa création remonte à 1973 et la prise de conscience du développement du travail frontalier : c'est à ce moment qu'est signé l'accord sur la compensation financière entre la Suisse et la France. Un comité va alors être mis en place pour suivre les dossiers de coopération transfrontalière au niveau genevois. Celui-ci deviendra le CRFG le 17 juin 1974 et s'efforcera de pallier le manque juridique nécessaire à la création de véritables projets transfrontaliers. Le CRFG est un instrument qui permet aux élus suisses et français de se rencontrer, d'échanger des propositions et de construire des projets⁴⁶. Son fonctionnement est d'ailleurs toujours bipartite à l'image de son comité présidé par le préfet de la région Rhône-Alpes, Jean-François Carencio, et le Conseiller d'Etat genevois Pierre-François Unger (Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé)⁴⁷. Huit commissions thématiques animent le comité dont une est directement consacrée au projet d'agglomération franco-valdo-genevois depuis 2006. Au niveau local, les interlocuteurs suisses sont les Conseillers d'Etat genevois et vaudois, et l'**Association Régionale de Coopération (ARC)** du côté français. L'ARC regroupe principalement les Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) français situés à la frontière franco-genevoise, c'est-à-dire les communautés de communes, et s'intéresse aux enjeux d'aménagement du territoire et au développement du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. Dans ce cadre, l'ARC et le CRFG œuvrent pour promouvoir l'emploi du côté français en créant des conditions attractives pour les investisseurs dans des parcs d'activités, au Rectangle d'Or (Ferney-Voltaire), à la Porte Sud de Genève (Archamps-Saint-Julien-en-Genevois) ou encore à Etoile Annemasse où sera implantée la gare du CEVA⁴⁸.

L'intégration institutionnelle transfrontalière a connu une avancée importante avec la mise en place en décembre 2011 d'un **Groupement Local de Coopération**

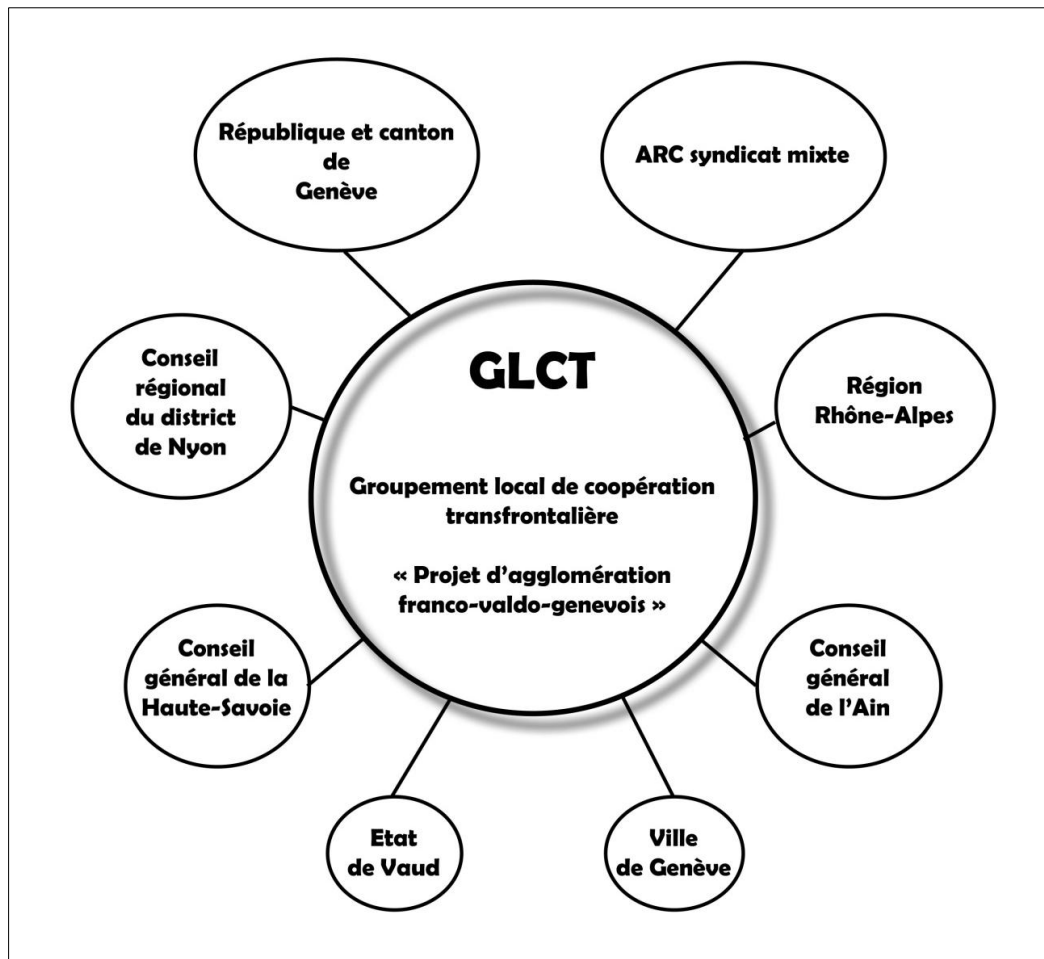
⁴⁶ Entretien avec Robert Borrel, Président d'Annemasse Agglo, en 2009.

⁴⁷ En fonction en 2012.

⁴⁸ Entretien avec Bernard Gaud, Président de la Communauté de Communes du Genevois, en 2010.

Transfrontalière (GLCT) (Figure 54) dont les formes juridiques de gouvernance évolueront vers un Groupement Européen de Coopération (GEC) dès que celui-ci, créé en 2009, entrera en vigueur pour la France et la Suisse. Il s'agit d'une personne morale de droit public qui permet une coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux (Accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996). Ce GLCT, dénommé « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » avec son siège à Genève, répartit ses voix de manière égale entre les représentants français et suisses. L'assemblée, qui se réunit au minimum trois fois par année et qui est présidée par un membre du Conseil d'Etat genevois, comprend des représentants du canton de Genève (7 voix), de l'Etat de Vaud (1), du district de Nyon (3), de la Ville de Genève (1), de la région Rhône-Alpes (3), des conseils généraux de l'Ain (2) et de la Haute-Savoie (2) et de l'ARC (5). Cela devrait permettre de gérer des services et des équipements publics en commun et mieux coordonner les décisions de part et d'autre de la frontière. Enfin, en mai 2012, le projet d'agglomération s'est vu attribuer une nouvelle dénomination, celle de « Grand Genève ». Ce sont les habitants eux-mêmes qui ont été appelés à choisir un nom en votant du 24 mars au 1er mai 2012, celui-ci devenant officiel le 3 mai. Mais seulement 5 000 d'entre eux, c'est-à-dire 0,5 % de la population totale de l'agglomération, se sont prononcés sur le site Internet mis en place pour l'opération (www.choisirnotrenom.com) à partir de trois possibilités que le comité de pilotage du projet d'agglomération avait retenues (« GenevAgglo », « Le Genevois » et « Le Grand Genève »). 2 033 ont voté en Haute-Savoie, 1 746 se sont exprimés du canton de Genève, 730 de l'Ain, 322 du canton de Vaud, et 200 d'ailleurs. D'autres étapes sont d'ailleurs prévues pour renforcer l'intégration transfrontalière comme la création d'un GECT (Groupement européen de coopération transfrontalière) pour remplacer le GLCT et insuffler plus de coopération entre communes notamment, ou encore la participation plus active de la population par la mise en place d'un forum transfrontalier pour la société civile.

Figure 54 : Le GLCT, nouvel organe de gouvernance de l'agglomération franco-valdo-genevoise



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, février 2012.

3.2.2. La Ville de Prague et l'Autorité de développement de Prague

La gouvernance de la Ville de Prague se joue à trois niveaux : l'Autorité de développement de la ville de Prague agit au niveau technique, en amont et en aval des décisions politiques, les conseillers municipaux et le maire sont l'échelon exécutif au niveau duquel sont décidés les projets urbains qui sont validés par l'échelon législatif représenté par l'assemblée municipale. L'autorité de développement de Prague a été fondée en 1994 par la Ville de Prague pour élaborer les outils d'aménagement du territoire, et mener ce dernier. Les différents départements préparent ainsi le plan stratégique de la ville, l'actualisent, et veillent au respect des priorités qu'il énonce. Il en va de même pour le plan d'occupation des sols et les principes de développement de la métropole. En outre, c'est de l'autorité de développement dont dépend la gestion du système d'information géographique de Prague, c'est-à-dire

l'administration de toutes les données géo référencées du plan digital de Prague. Par ailleurs, elle assure un rôle de coordination avec le secteur privé dans la planification de l'espace urbain, et une fonction de communication en présentant le résultat de ses activités à l'échelle locale, nationale et internationale⁴⁹.

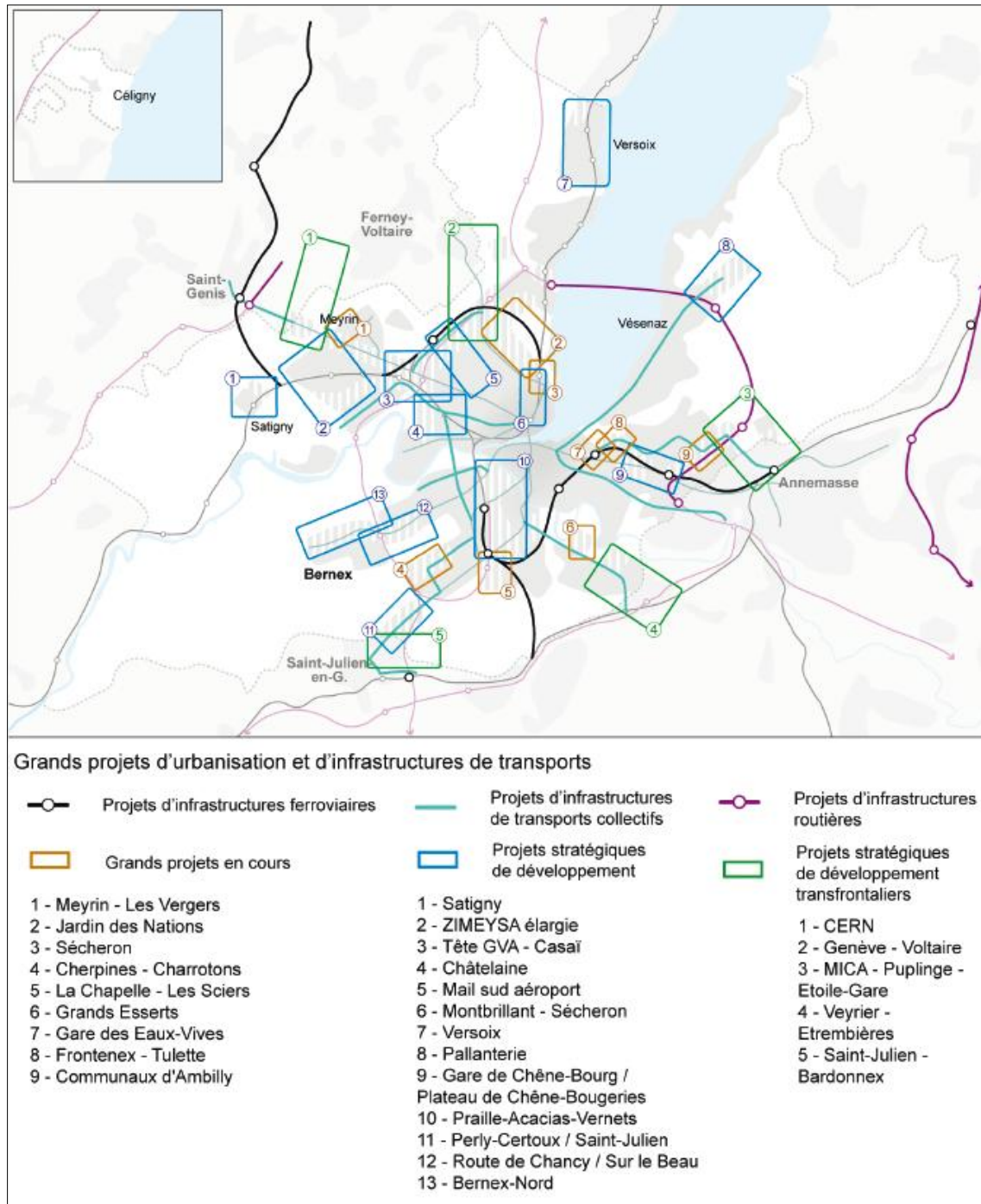
3.3. Les documents-cadres de la métropolisation

A Genève et à Prague, la métropolisation est orientée par des documents-cadres. À Genève, le *Plan directeur cantonal « Genève 2030 »* définit les priorités d'aménagement du canton entre 2015 et 2030 (Figure 55) ; le projet du Département de l'urbanisme a été soumis à consultation des communes fin 2011 dont les critiques et recommandations vont permettre l'adoption d'un plan définitif en 2013. Le plan directeur cantonal contient le concept cantonal de l'aménagement, c'est-à-dire les orientations stratégiques et les objectifs en la matière, et le schéma directeur cantonal qui définit les périmètres où les chantiers sont à lancer. Le schéma directeur cantonal comprend ainsi des fiches de mesures concernant l'urbanisation, la mobilité, l'espace rural, ou les risques, mais aussi des fiches de projets relatives aux 18 projets stratégiques de développement (PSD) du canton qui concernent à la fois les activités et les logements. Ce plan est ensuite décliné à différentes échelles avec les plans directeurs communaux qui donnent une vision du futur développement de chaque commune, les plans directeurs de quartier qui précisent les intentions du canton et de la ville concernée et fixent des règles aux acteurs de la construction qui est définie par le plan localisé de quartier qui est un plan d'affectation du sol qui indique l'emprise des bâtiments, les accès, les stationnements, etc. (règlement de la construction). Une fois adoptée, ces plans engagent les autorités en ayant force obligatoire. Les 3 priorités du futur plan directeur cantonal sont la construction de 50 000 logements jusqu'en 2030 afin de résoudre la crise que connaît le canton dans ce domaine, le développement durable et la collaboration transfrontalière. Cette dernière est d'ailleurs orientée par la *Charte d'agglomération* qui a été signée le 28 juin 2012 (une première avait été paraphée le 5 décembre 2007) : ce document stratégique engage les parties françaises et suisses dans la concrétisation d'une agglomération

⁴⁹ Entretien avec Milan Turba, Directeur du Département de l'aménagement stratégique de l'Autorité de Développement de la Ville de Prague, mars 2012.

transfrontalière. Elle établit un diagnostic en relevant les défis à relever et précise les priorités qui doivent conduire l'action des élus pour dessiner un territoire plus équilibré (Grand Genève, 2012).

Figure 55 : Les grands projets d'urbanisation et d'infrastructures de transports, Projet du plan directeur cantonal « Genève 2030 »



Source : Etat de Genève, 2012.

A Prague, c'est le *Plan stratégique* qui préside aux orientations de la métropole pour renforcer ses relations avec l'Europe, pour améliorer sa compétitivité, offrir à sa population une bonne qualité de vie, des infrastructures performantes, et en assurant son développement selon un schéma polycentrique. Ce document dont la mise à jour a été validée par l'assemblée municipale en décembre 2008 « présente au public [selon le maire de l'époque Pavel Bém] une vision claire du futur développement de Prague et fixe les objectifs stratégiques à long terme » (Prague City Hall, 2008 : 5, ma traduction).

« Il propose donc des objectifs, des politiques et des programmes pour une période allant de 15 à 20 ans et constitue un cadre stratégique pour les autorités des districts pour élaborer leurs propres programmes locaux de développement. C'est aussi une référence dans la communication avec l'État et l'Union européenne, notamment pour recevoir des fonds structurels. Ce document a été pensé dès le début des années 1990 en réunissant des gouvernements locaux, des experts, des membres du secteur privé, et des citoyens. »

indique Markéta Doležalová, cadre au Département de l'aménagement stratégique de l'Autorité de Développement de la Ville de Prague.

Un premier concept a été discuté et approuvé par le conseil municipal le 21 juillet 1998, complété en 1999 par des priorités stratégiques et des programmes spécifiques, et définitivement adopté par l'assemblée municipale le 25 mai 2000 (résolution No. 19/03), et mis à jour le 22 décembre 2008 (résolution No. 22/42).

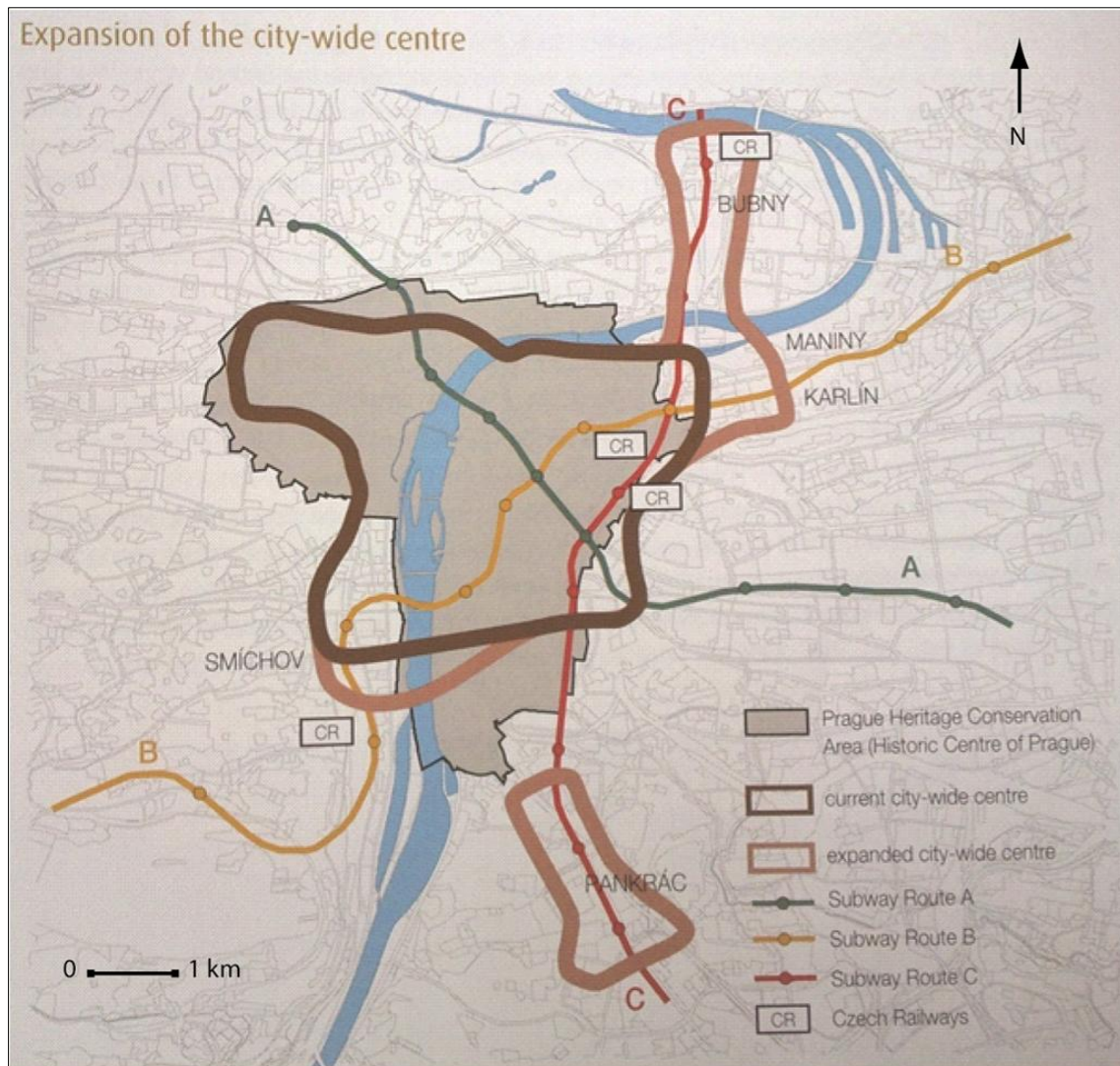
« Il établit un diagnostic du territoire selon la méthode d'analyse SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) et définit ensuite les priorités à suivre en fonction de ce bilan. Les mesures décidées sont programmées dans le *Programme pour la mise en œuvre du Plan stratégique de Prague*, actuellement pour la période 2009-2015. »

ajoute Markéta Doležalová⁵¹.

⁵¹ Entretien avec Markéta Doležalová, cadre du Département de l'aménagement stratégique de l'Autorité de Développement de la Ville de Prague, 2008.

Pour chaque thématique, des objectifs et des actions à mener sont fixés et chiffrés. Dans le domaine des infrastructures, par exemple, la première tâche à réaliser est l'extension de la ligne de métro A à partir de Dejvická : il s'agit de construire et mettre en opération la section Dejvická-Motol dont le chantier s'étalera jusqu'en 2014 pour un coût de 18,7 milliards de couronnes (EUR 760 millions, CHF 910 millions) (City Development Authority Prague, 2009 : 48). Le développement mené est de type polycentrique : la ville est ainsi entourée de quartiers d'affaires qui sont pour la plupart au cœur de quartiers à vivre afin d'éviter qu'ils soient denses en journée et désertés la nuit. Le prochain quartier concerné par cette stratégie est Holešovice, au Nord de Prague, qui est un ancien quartier industriel en cours de mutation fonctionnelle où se sont déjà installés quelques parcs d'activités et où ont été construits de nouveaux immeubles au bord de la Vltava (Figure 56).

Figure 56 : Les périmètres des nouvelles centralités à Prague



Source : *Plan Stratégique de Prague*, URM, 2008.

Le *plan stratégique* et les *Principes de développement territorial de la Ville de Prague*, adoptés le 17 décembre 2009 par l'assemblée municipale (résolution No. 32/59), servent de bases à l'élaboration du *plan d'occupation des sols* qui met en œuvre ces principes. Ce dernier, élaboré par l'autorité de développement de Prague (Département de l'aménagement stratégique), a été approuvé par l'assemblée municipale le 9 septembre 1999 (résolution No. 10/05). Suite à la promulgation d'une nouvelle loi sur les constructions en 2007, l'assemblée municipale a décidé le 31 mai 2007 d'adopter un nouveau plan d'occupation des sols. Ce document a ensuite été mis en discussion pendant deux ans au niveau des districts et présenté au public. A l'instar de nombreuses autres métropoles post-socialistes, Prague s'est ainsi dotée d'un plan stratégique de développement qui est une vision de l'avenir de la ville encadrant

l'action des élus et des investisseurs. 20 ans après la chute du régime communiste, la ville est ainsi devenue une métropole polycentrique dont les projets de développement se poursuivent.

Comme les structures de gouvernance, les documents qui encadrent la métropolisation sont multiples et évolutifs. Dans ce chapitre, nous nous sommes surtout intéressés aux documents d'aménagement du territoire car ce sont eux qui orientent les dynamiques métropolitaines qui sont ancrées dans l'espace. Pour autant, d'autres pourraient également faire l'objet d'une étude, en particulier certaines sources juridiques comme celles qui permettent aux « sociétés auxiliaires » à Genève de bénéficier d'un impôt sur les bénéfices très avantageux (autour de 12%, contre environ 33% en France), mesure juridique évidemment facteur d'attractivité du canton (cf. sociétés de négoce de matières premières, par exemple). Tous ces documents-cadres visent à renforcer la compétitivité des métropoles dans un contexte de forte concurrence à l'échelle nationale (entre Genève et Zurich, par exemple) et supranationale (entre Prague et les autres capitales d'Europe centre-orientale, ou entre Genève et les autres places financières de la planète, par exemple). Avant d'analyser les défis qu'affrontent les deux métropoles que nous étudions, la métropolisation en pratique, cette deuxième partie aura permis de préciser les contextes géographiques, historiques, et politiques dans lesquelles évoluent Genève et Prague, de préciser les conditions de leur métropolisation en confrontant leurs modes de gouvernance respectifs et les documents-cadres qui orientent leur développement.

TROISIEME PARTIE
DEUX METROPOLES INTERMEDIAIRES AU DEFI DE LEUR
DEVELOPPEMENT

Genève et Prague sont deux métropoles en construction. Cette troisième partie présente et étudie donc la trajectoire de ces deux métropoles intermédiaires au défi de leur développement. Elle est le résultat de plusieurs années de réflexion théorique, de travail de terrain (observation directe et rencontres avec les leaders métropolitains), et d'analyse statistique. Genève et Prague sont deux métropoles intermédiaires et ont donc des fonctions décisionnelles incomplètes par rapport aux villes mondiales ; pour autant, leurs spécialités font leur renommée à l'international, assurent leur rayonnement et leur prospérité. Dès lors, quelles sont ces spécialités et comment évoluent-elles dans le temps? Cette partie montre différentes modalités d'insertion dans la mondialisation de deux métropoles intermédiaires qui jouent sur des spécialités différentes à plusieurs échelles. Mais une position n'est jamais acquise pour une métropole : elle s'inscrit dans un contexte de forte concurrence entre métropoles et d'oppositions locales à la métropolisation qui sont des défis auxquels ses leaders doivent apporter des réponses stratégiques afin d'assurer sa croissance.

Chapitre 7.

Des lieux de concentration économique

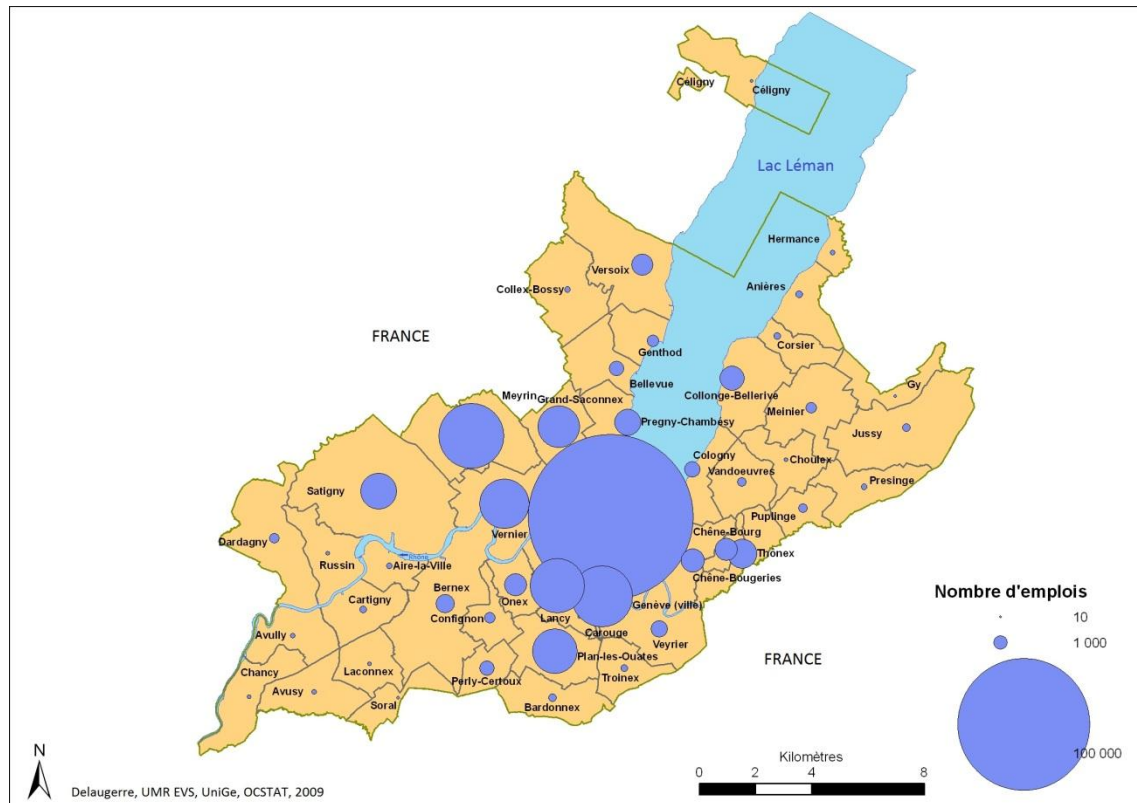
Genève et Prague sont deux pôles économiques : leurs spécialités respectives font de ces métropoles intermédiaires des territoires prospères et attractifs. Ce chapitre présente leurs caractéristiques, leur importance et leurs perspectives d'évolution dans un contexte de crise qui incite à la prudence. Leur taux de chômage inférieur à 5 % (4,7% à Munich en 2010, met en évidence de remarquables performances économiques pour des villes qui ont su miser sur des secteurs-clés facteurs de développement. Ces secteurs requièrent des profils très qualifiés qui sont donc très bien rémunérés. Le pouvoir d'attraction de ces bassins d'emplois dépasse les limites métropolitaines et entraîne un phénomène pendulaire lié à l'offre de travail et à un différentiel salarial entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Pour garantir les emplois et la réussite de leur ville, les leaders métropolitains doivent offrir aux employeurs et aux investisseurs des conditions cadres qui permettent de mener des affaires dans le meilleur climat possible. La fiscalité, la flexibilité du marché du travail, la formation de la main-d'œuvre, la stabilité politique et la sécurité, la qualité des services, l'accessibilité et les infrastructures de communication, l'offre de logements et de bureaux, le cadre de vie sont autant d'éléments décisifs pour attirer et maintenir les entreprises qui doivent certes verser des salaires plus élevés dans les métropoles que dans le reste du pays, mais qui y réalisent aussi des économies d'échelle.

1. Quelles spécialités à Genève et à Prague?

1.1. Deux métropoles tertiaires

Genève et Prague sont deux métropoles tertiaires : ce secteur occupe en effet plus des trois-quarts des actifs (82% à Prague, 85% à Genève). Comme de nombreuses autres métropoles de taille intermédiaire comparable, Genève a une économie assez spécialisée (Figure 61). Les emplois se concentrent dans les villes du canton, et en particulier en Ville de Genève où se trouve un emploi sur 2 (52,2% en 2009) (Figure 57).

Figure 57 : Les emplois par commune dans le canton de Genève (2009)



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT).

Des secteurs-clés assurent sa prospérité et permettent au canton de rayonner à l'international. Genève est ainsi réputée pour cinq spécialités : la diplomatie internationale (25 000 emplois), la finance avec la branche bancaire (20 000 emplois) et celle du négoce de matières premières (8 000 emplois), l'horlogerie (8 000 emplois), les arômes et parfums (3 000 emplois). Ce sont des secteurs qui concentrent de nombreux emplois et qui contribuent largement au PIB genevois. Les activités financières et assurances participent à hauteur de 20% du PIB cantonal, tandis que le commerce de gros et de détail – qui comprend les activités de négoce et les activités de gestion d'entreprise menées par les multinationales dont le siège administratif est à Genève – contribue pour sa part à hauteur de 16% (Figure 58). L'imposition des personnes morales met également en évidence le poids de ces activités dans le tissu économique local : trois branches concentrent d'ailleurs près de 60% de cet impôt : les services financiers (26%), le commerce de gros (18%) et l'horlogerie (14%) (Administration fiscale cantonale et OCSTAT, 2011 : 1). Le poids du secteur bancaire s'explique par le nombre d'établissements présents à Genève : 70 sièges de banque sont ainsi reconnus par la commission fédérale des banques (110 à Zurich).

Figure 58 : Le poids des services financiers, du commerce de gros et de l'horlogerie à Genève

IMPÔT CANTONAL ET COMMUNAL SUR LE BÉNÉFICE ET LE CAPITAL, IMPÔT IMMOBILIER COMPLÉMENTAIRE ET IMPÔT COURANT, SELON LA BRANCHE ÉCONOMIQUE, EN 2008 (1)			
MONTANTS ANNUELS EN MILLION DE FRANCS			CANTON DE GENÈVE
	Impôt cantonal et communal sur le bénéfice et le capital	Impôt immobilier complémentaire	Impôt courant (2)
Total	1 341,9	53,9	1 390,4
Secteur primaire (agriculture, sylviculture et pêche)	0,2	0,0	0,2
Secteur secondaire	267,5	3,6	271,0
Industries extractives	0,2	0,0	0,3
Industries manufacturières	247,8	2,4	250,0
<i>dont</i> Industrie chimique	23,2	0,5	23,8
Produits informatiques, électroniques et optiques	203,7	1,5	205,1
<i>dont</i> Horlogerie	196,3	1,4	197,7
Autres branches du secteur secondaire	19,5	1,2	20,7
Secteur tertiaire	1 074,2	50,2	1 119,3
Commerce, entretien et réparation d'automobiles	299,4	3,5	302,3
<i>dont</i> Commerce de gros	243,6	1,4	244,5
Activités financières, assurances	422,5	12,5	432,6
<i>dont</i> Services financiers	355,6	4,7	358,7
Autres branches du secteur tertiaire	352,3	34,2	384,4

(1) Personnes morales non taxables non comprises. Classification des branches selon la Nomenclature générale des activités économiques 2008 (NOGA 2008).

(2) Impôt cantonal et communal auquel s'ajoute l'impôt immobilier complémentaire, déduction faite des imputations forfaitaires.

Source : Direction générale de l'administration fiscale cantonale / OCSTAT

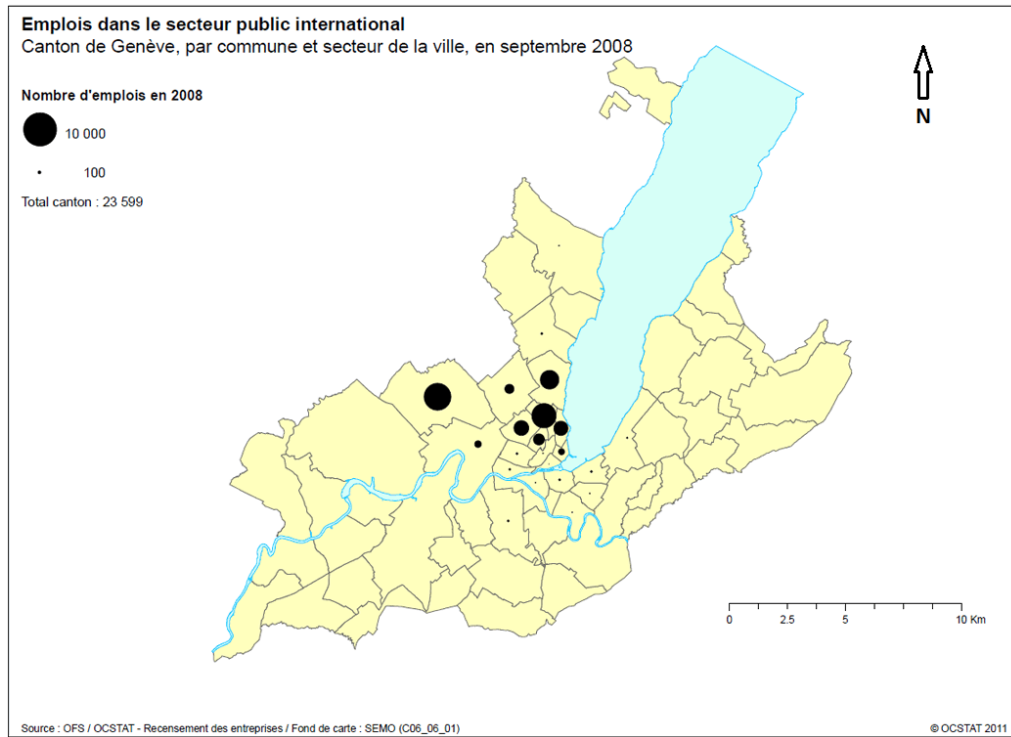
Source : Administration fiscale cantonale et OCSTAT (2011 : 1).

Genève est reconnue pour la qualité de ces secteurs à l'international : des sociétés réputées valorisent cette image positive. Des leaders mondiaux pilotent en effet leurs activités depuis le bout du lac, tels Firmenich et Givaudan pour la chimie, ou Rolex pour l'horlogerie (4 000 employés aux Vernets et à Plan-les-Ouates principalement), par exemple. Ces 2 secteurs représentent en valeurs à eux seuls près de 60% des exportations du canton en 2011 (10 milliards de francs d'après l'Administration fédérale des douanes). Toujours en valeur, l'ensemble des exportations est partagé de manière assez équilibrée entre l'Union européenne (43%) et l'Asie (39%), suivies des Etats-Unis (10%). Ces spécialités se sont étoffées et diversifiées au fil du temps : l'horlogerie est un secteur ancien (Vacheron Constantin a été fondée en 1755 à Genève), tout comme la gestion de fortune (Lombard Odier et Pictet&Cie existent respectivement depuis 1796 et 1805, par exemple). Cette dernière est à la fois le fait de banques privées (spécialisées dans la gestion de fortune comme Pictet & Cie, Lombard Odier & Cie, ou encore Mirabaud, ou plus diversifiées comme l'UBS, ou le Credit Suisse, par exemple), mais aussi l'activité quotidienne de nombreux gérants indépendants qui sont souvent d'anciens cadres de banques privées ayant atteint une masse sous gestion suffisante pour monter leur propre entreprise financière tout en continuant à domicilier les comptes des clients dans les banques. Mais d'autres branches se sont développées plus récemment tel que le négoce

international de matières premières après la Seconde Guerre mondiale. Cette dernière activité est sans doute la moins visible à Genève alors que pourtant, plus d'un tiers du pétrole mondial y est négocié. Cela s'explique par l'absence de concentration des sociétés de négoce dans un quartier spécifique et par des noms qui ne sont pas très évocateurs pour un public non averti comme MSC (Mediterranean Shipping Company) qui est le deuxième armateur de porte-conteneurs au monde et qui a inauguré son nouveau siège au cœur du quartier avant tout résidentiel de Champel en 2011, ou Cargill (Commodity trading) également à Champel. Ce secteur compte à la fois des sociétés de shipping (affrètement de navires) et de Commodity trading (négoce de matières premières) qui travaillent en relation avec les grands établissements bancaires de la place pour financer leurs opérations, mais aussi avec des compagnies d'assurances et des sociétés de certification comme la Société Générale de Surveillance (SGS), leader mondial en matière de contrôle et de certification qui s'est installé à Genève il y a près d'un siècle.

Les autres spécialités de Genève apparaissent plus concentrées spatialement : le « quartier des institutions internationales » est clairement délimité sur la rive droite autour du siège historique du palais des nations, mais aussi à Meyrin avec le CERN (Centre européen de recherche nucléaire) (Figure 59), le « quartier des banques » est indiqué clairement sur les panneaux de signalisation entre le boulevard Georges-Favon et les rues basses, lié à des adresses de prestige au centre-ville, tandis que le nom de la zone industrielle de Plan-les-Ouates est parfois détourné en « Plan-les-Watches » tant ce quartier concentre de manufactures horlogères (Rolex, Vacheron Constantin, Harry Winston, Piaget, Patek Philippe, Frédérique Constant, etc). Cette concentration n'empêche pourtant pas quelques desserments : Pictet & Cie a ainsi installé son siège principal aux Acacias, au cœur de l'actuel projet PAV (Praille-Acacias-Vernets), non loin de Rolex dont le siège mondial se trouve aux Vernets (Figure 60), tandis que Lombard Odier & Cie s'est étendue au Petit-Lancy (avenue des Morgines).

Figure 59 : Les emplois liés aux organisations internationales à Genève



Source : OFS/OCSTAT, 2008.

Figure 60 : Le siège mondial de la manufacture horlogère Rolex aux Vernets, à Genève

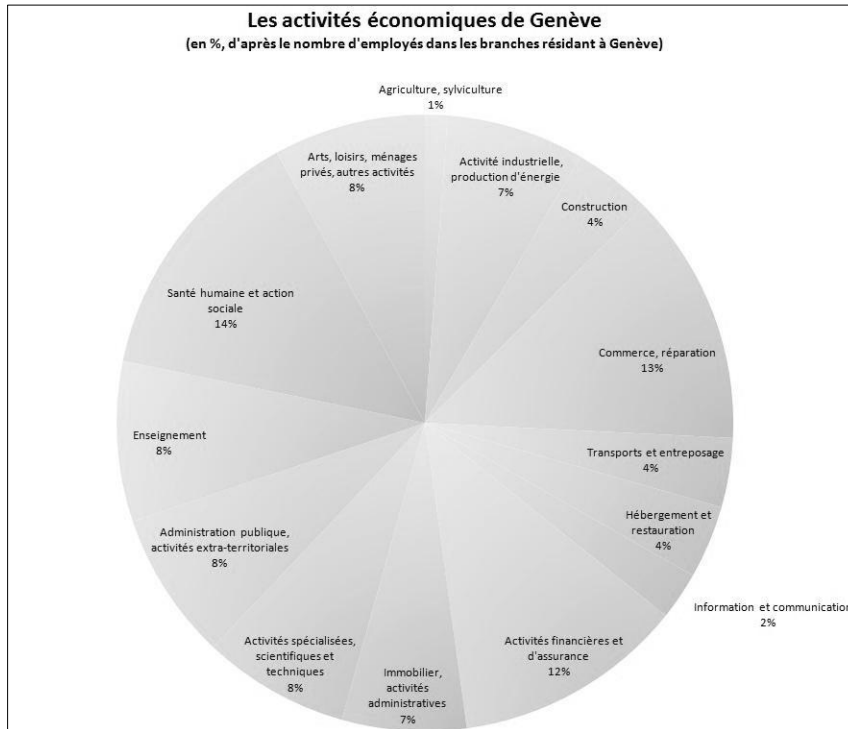


Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mai 2011.

En comparaison avec Genève, l'économie de Prague apparaît plus diversifiée et plus orientée vers l'Europe. Prague est le pôle économique de la République tchèque en générant environ 25% du PIB du pays. Certains secteurs sont même prépondérants : au niveau national, près de 70% de la valeur ajoutée de la finance et des assurances est enregistrée à Prague selon l'Office de la statistique tchèque. Pour autant, le rayonnement de ces établissements est avant tout national (Česká spořitelna, Komerční banka, ou encore Československá Obchodní Banka, ČSOB, par exemple) ; ces banques sont dépendantes de structures étrangères puisque la Société générale détient la majorité du capital de la Komerční banka, ou que la Česká spořitelna est la propriété de Erste Group Bank (Autriche). En outre, le secteur de la finance et des assurances ne représente que 5% des emplois (34 000 personnes en 2011). Depuis la chute du régime communiste, la structure économique de Prague s'est transformée : la part du secteur tertiaire a progressé, passant de 65 % des actifs en 1990 à 82 % en 2012, tandis que dans le même temps, la part des actifs employés dans l'industrie est passée de 25 % à 18 %. Ces derniers travaillent dans l'industrie pharmaceutique, l'imprimerie, l'industrie alimentaire, l'industrie des transports, les technologies informatiques ou électriques, et dans l'industrie cinématographique (studios Barrandov). En valeurs, les machines et équipements de transports représentent à eux seuls près de la moitié des exportations (Siemens produit à Prague du matériel ferroviaire comme la locomotive Vectron, par exemple). Dans les services, c'est le commerce de gros et de détail et les activités techniques et scientifiques qui concentrent le plus d'emplois. Par ailleurs, le tourisme représente une activité économique importante à Prague qui a vu le nombre de ses visiteurs exploser (plus de 5 millions de touristes en 2011). Le nombre d'emplois générés par la dynamique touristique est estimé à 30 000⁵².

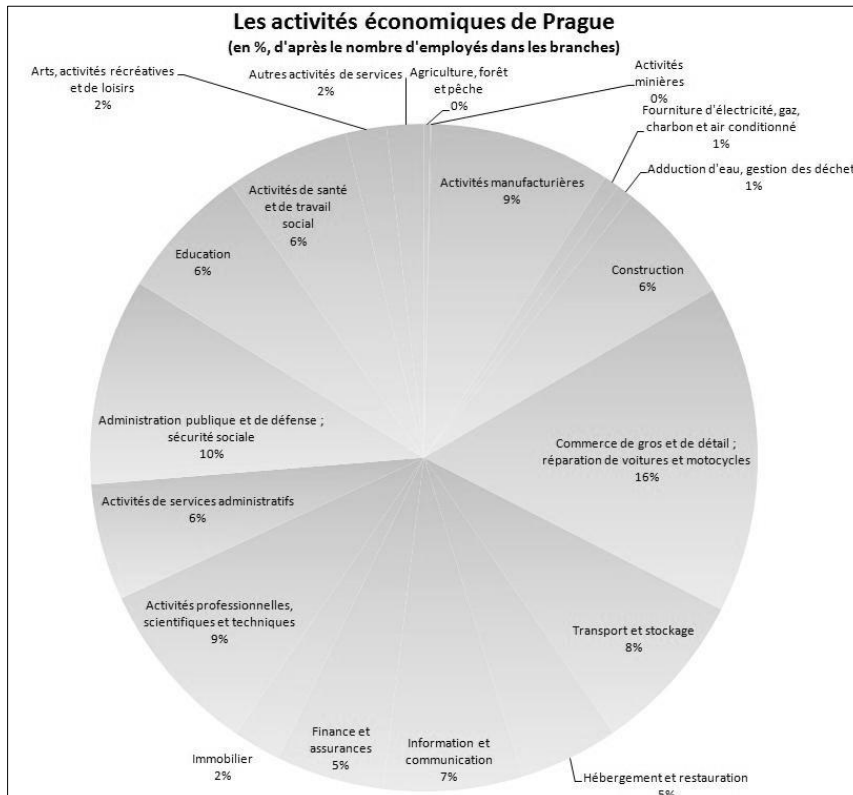
⁵² Entretien avec Jaroslava Nováková, Directrice du Centre d'information touristique de Prague, 30 mars 2012.

Figure 61 : L'économie de Genève par branches d'activités, d'après le nombre d'employés résidant dans le canton



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, août 2012 ; d'après les données de l'OCSTAT, 2011.

Figure 62 : L'économie de Prague par branches d'activités, d'après le nombre d'employés



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, août 2012 ; d'après les données de l'Office tchèque de la statistique, fin 2009.

Figure 63 : Les exportations de Prague, par nature et principales destinations

2010	Nature des exportations de Prague
121'695	Exportations en valeur (CZK mil.)
4'189	Alimentation et animaux
2'239	Boissons et tabac
8'502	Huiles
19'929	Carburants
77	Cires
10'815	Produits chimiques
6'577	Produits manufacturés
57'880	Machines et équipements de transport
11'393	Divers produits manufacturés
	Ventilation des exportations de la Ville de Prague (%)
100.0	Exportations, total
3.4	Alimentation et animaux
1.8	Boissons et tabac
7.0	Huiles
16.4	Carburants
0.1	Cires
8.9	Produits chimiques
5.4	Produits manufacturés
47.6	Machines et équipements de transport
9.4	Divers produits manufacturés

2010	Destinations des exportations de Prague
121'695	Exportations en valeur (CZK mil.)
105'479	UE27
41'079	Allemagne
4'571	France
3'037	Italie
7'476	Autriche
10'853	Pologne
22'230	Slovaquie
	Exportations (en %)
100.0	Exportations, total
86.7	UE27
33.7	Allemagne
3.8	France
2.5	Italie
6.1	Autriche
8.9	Pologne
18.3	Slovaquie

Source : Office tchèque de la statistique, 2012.

Figure 64 : Les exportations de Genève, par nature et principales destinations

Genève : nature des exportations	2010	2011	%
Total (en milliers de francs)	15'554'889	17'272'082	100%
<i>Nature des marchandises</i>			
Produits de l'agriculture, sylviculture et pêche	56'256	84'863	0%
Produits énergétiques	70'381	78'678	0%
Textiles, habillement, chaussures	25'860	29'030	0%
Papier, produits des arts graphiques	48'387	46'140	0%
Cuirs, caoutchouc, matières plastiques	46'485	42'625	0%
Produits des industries chimiques et connexes	2'721'961	2'882'339	17%
Matières chimiques de base, plastiques non moulés	579'025	548'415	3%
Produits finis	2'142'935	2'333'924	14%
Pierres et terres	15'225	14'333	0%
Métaux	141'667	145'159	1%
Machines, appareils, électronique	648'206	593'041	3%
<i>dont</i> Machines industrielles	133'347	117'169	1%
<i>dont</i> Industrie électrique et électronique	423'140	391'978	2%
Véhicules	120'525	245'590	1%
Instruments de précision, horlogerie, bijouterie	9'677'895	11'299'037	65%
Instruments de précision	177'727	160'444	1%
Horlogerie	5'996'395	7'150'412	41%
Bijouterie et articles d'usage en métaux précieux	3'503'774	3'988'181	23%
Autres produits divers	65'711	64'261	0%
Métaux précieux et pierres gemmes (1)	1'617'526	1'470'218	9%
Objets d'art et antiquités	298'804	276'768	2%
Total sans métaux précieux, pierres gemmes, objets d'art et antiquités	13'638'559	15'525'095	

Destinations des exportations de Genève			
Totaux annuels, en milliers de francs			
	2010	2011	%
Europe	7'045'244	7'856'498	45%
Union européenne à 27 pays	6'682'474	7'465'335	43%
Union européenne à 25 pays	6'657'651	7'437'168	43%
Union européenne à 15 pays	6'388'409	7'248'296	42%
Allemagne	1'048'564	1'062'633	6%
Autriche	92'688	139'158	1%
Belgique	230'826	193'655	1%
Espagne	283'413	292'904	2%
France	2'137'327	1'982'050	11%
Italie	1'168'672	1'800'014	10%
Pays-Bas	123'462	141'950	1%
Royaume-Uni	1'030'024	1'373'728	8%
Dix nouveaux pays membres (1)	269'242	188'871	1%
Pologne	84'259	94'905	1%
Autres pays d'Europe	362'770	391'163	2%
Fédération de Russie	163'652	185'653	1%
Turquie	125'216	124'254	1%
Amérique	2'331'004	2'403'935	14%
Brésil	69'062	95'127	1%
Etats-Unis d'Amérique	1'743'595	1'798'726	10%
Mexique	113'974	107'736	1%
Autres pays	306'868	305'577	2%
Afrique	194'262	202'237	1%
Asie	5'904'838	6'719'832	39%
Arabie saoudite	253'291	304'535	2%
Bahreïn	131'498	101'572	1%
Chine	396'580	476'798	3%
Corée (Sud)	85'786	110'606	1%
Emirats arabes unis	564'015	549'373	3%
Hong Kong	2'073'359	2'421'878	14%
Inde	114'291	141'123	1%
Qatar	165'889	186'808	1%
Océanie	79'542	89'579	1%
Total	15'554'889	17'272'082	100%

Sources : d'après les données de l'Administration fédérale des douanes - Statistique du commerce extérieur / Office cantonal de la statistique, 2012.

Figure 65 : Le siège de Microsoft en République tchèque, à Prague Pankrác, BB Centrum



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Un des phénomènes qui accompagne la tertiarisation de l'économie pragoise est l'arrivée des multinationales qui installent dans la capitale leurs sièges sociaux nationaux ; les sociétés informatiques, par exemple, bénéficient sur place d'une main-d'œuvre qualifiée et de bureaux bien équipés. Sony et IBM se sont installés à Chodov, tandis que Microsoft, HP ou encore 3M ont opté pour BB Centrum à Pankrác, « The Choice of Multinationals », où ils bénéficient de bureaux modernes, spacieux, bien équipés et bien connectés aux réseaux de transport (le périphérique longe le quartier) et de

télécommunication (Figure 65).

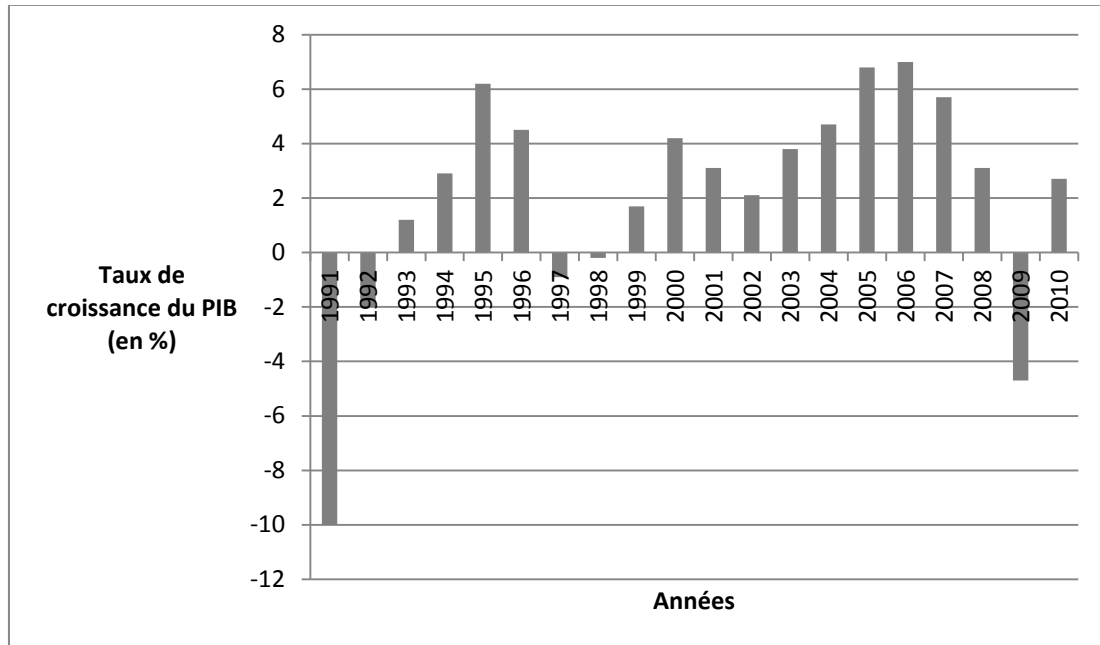
1.2. Une conjoncture qui reste globalement favorable

1.2.1. Les indicateurs soulignent les performances économiques de la République tchèque et de Prague

Après la chute du régime communiste en 1989, la République tchèque a connu un développement économique chaotique. Les années de récession sévère (-10% en 1991) qui suivent la révolution de velours sont suivies par 4 années de croissance (1993 à 1996) (Figure 66). Mais toutes ces années sont aussi marquées par des taux d'inflation très élevés, entre 20 (1993) et 10% (1998). Le taux de chômage augmente aussi de plus de 4 points entre 1996 (3,9%) et 1999 (8,7%). Ces difficultés économiques sont caractéristiques de la période de transition qui est l'adaptation des structures nationales à l'économie de marché et à la démocratie. Cette époque a été marquée par l'augmentation des Investissements Directs Etrangers (IDE), particulièrement après l'an 2000 (Figure 67). Selon la Banque Nationale Tchèque et Czech Invest, Prague a

capté plus de la moitié de ces IDE (51,3%) pour un montant total de 45 milliards d'euros entre 1993 et 2009⁵³. Les années 2000 marquent la consolidation de la croissance économique en République tchèque.

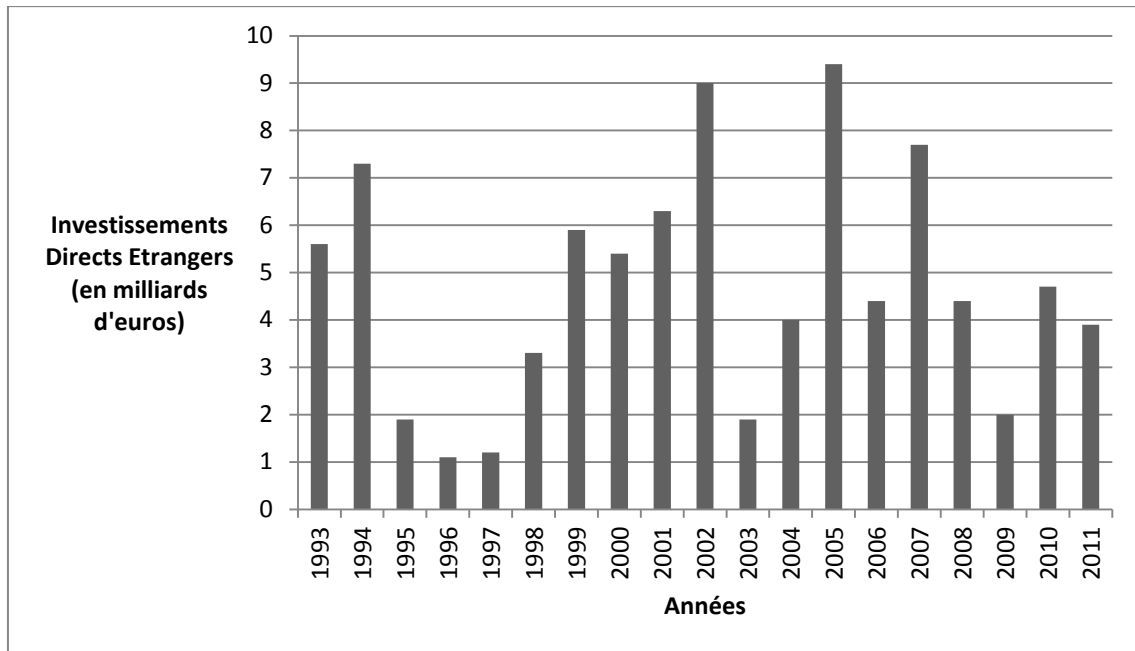
Figure 66 : Le taux de croissance du PIB tchèque entre 1991 et 2010



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; source: Office tchèque de la statistique, 2012.

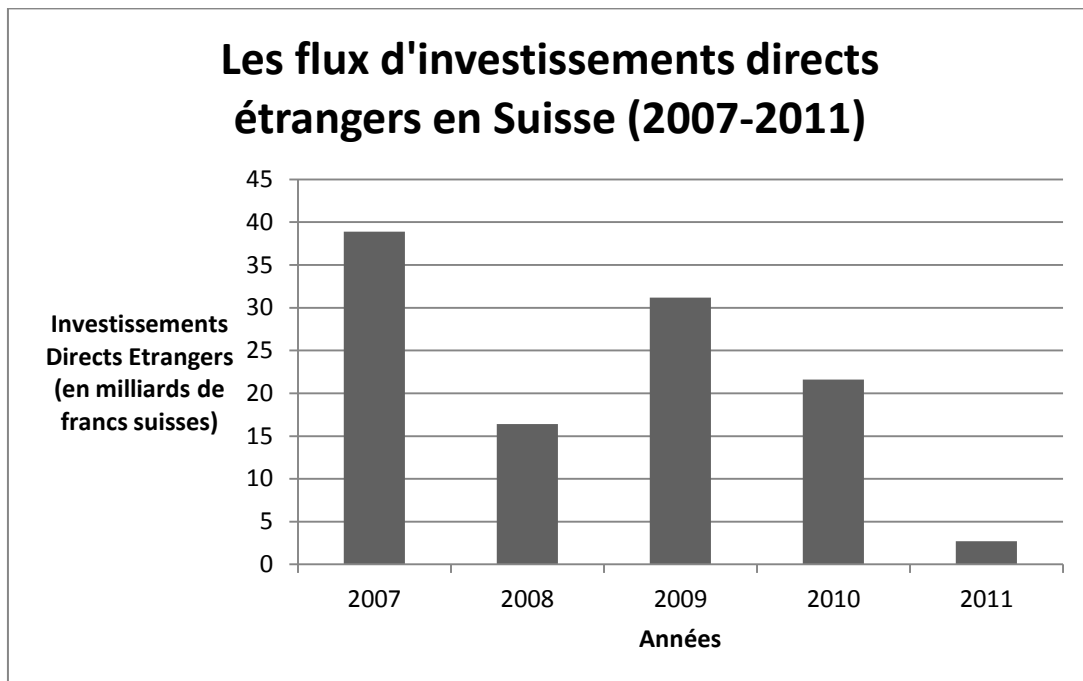
⁵³ Entretien avec Sarka Spoutilova, cadre chez CzechInvest, 2008.

Figure 67 : Les flux d'IDE en République tchèque de 1993 à 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; source: Banque Nationale Tchèque, 2012.

Figure 68 : Les flux d'IDE en Suisse de 2007 à 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; source : Banque Nationale Suisse, 2012.

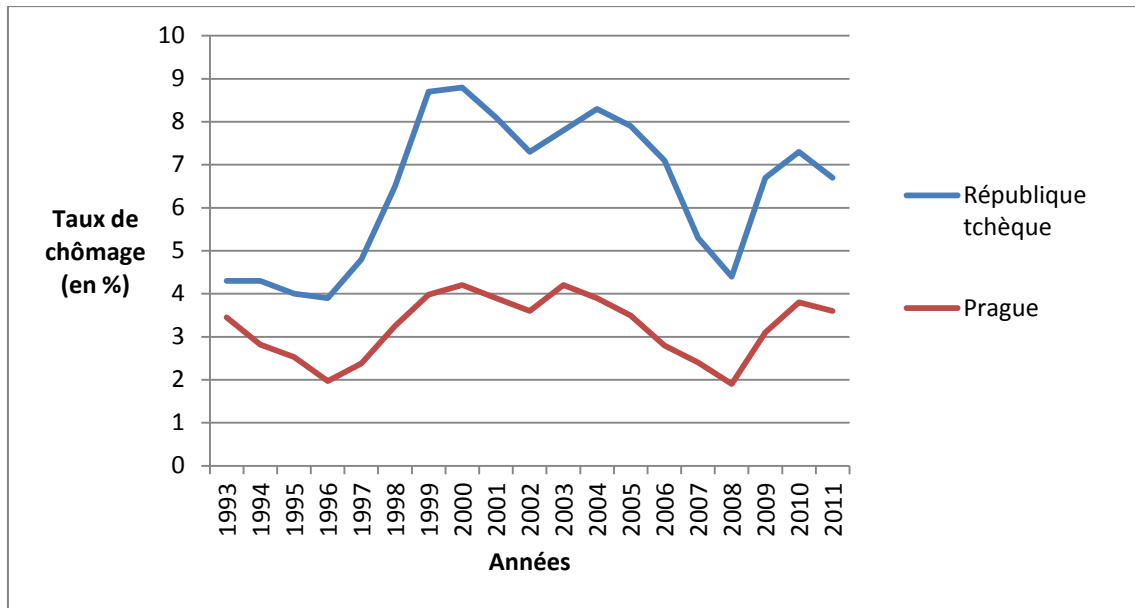
Le gouvernement tchèque a été proactif pour attirer ces investissements. Une agence de promotion économique, CzechInvest, a été créée par le ministère de l'industrie et du commerce dès 1992 pour développer les affaires dans le pays. Elle

fournit divers services aux entreprises intéressées à s'installer en République tchèque (informations, visites de sites d'installation potentielle, mise en relation avec des partenaires locaux). En parallèle, les salaires ont connu une forte progression en augmentant de 30% en dix ans. Des disparités régionales existent cependant ; le salaire mensuel brut moyen à Prague est ainsi supérieur de près de 30% à la moyenne nationale (33 546 CZK, 1 340EUR ou 1 600 CHF à Prague en 2011, 25 645 CZK, 1025EUR ou 1 230 CHF en République tchèque). La différence est même beaucoup plus significative (55%) avec le revenu mensuel brut moyen le plus bas dans la région Karlovarsky.

Au niveau national, les taux de croissance supérieurs à 6% ont été enregistrés entre 2005 et 2007, tandis que l'inflation a été maintenue sous les 3% entre 2001 et 2010, exception faite de 2008 (6,3%). Prague est vraiment le pôle économique tchèque qui concentre les investissements et l'emploi. Le taux de chômage de la capitale (3,6% en 2011) était ainsi inférieur de plus de 3 points au taux national (6,7%), ce qui souligne une bonne résistance de l'économie pragoise au contexte difficile que connaît l'Europe (Figure 69 et Figure 70)⁵⁴. Le nombre de véhicules de sociétés qui a doublé entre 2004 et 2010, passant de 64 000 à 118 000, est un indicateur parmi d'autres qui met aussi bien en évidence le développement économique qu'a connu la métropole.

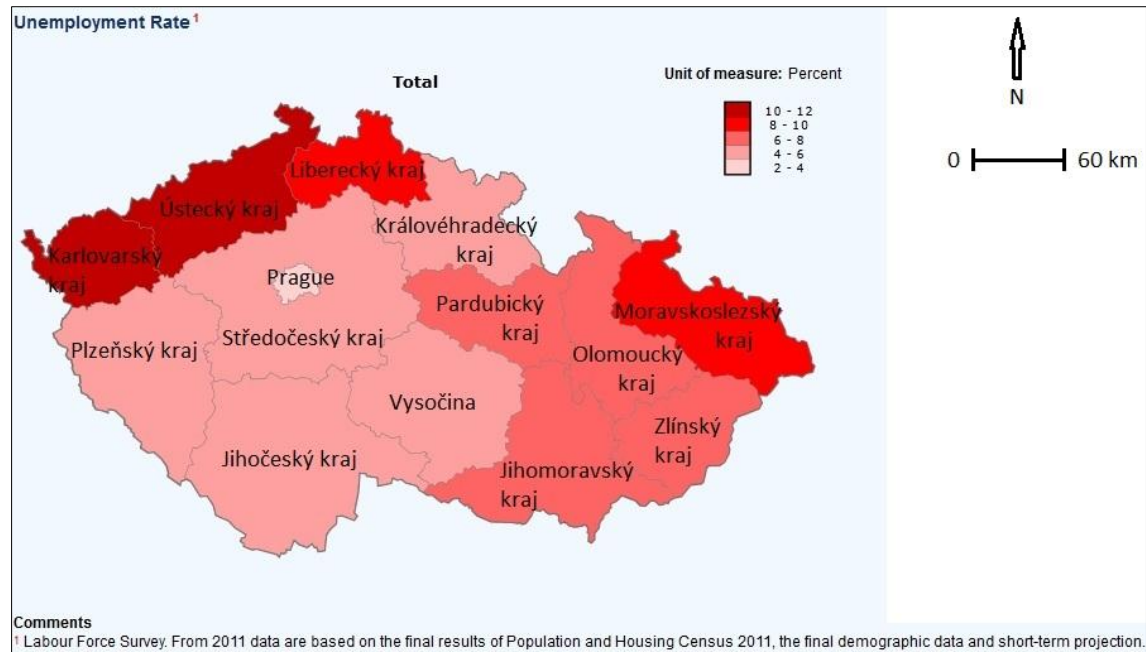
⁵⁴ Entretien avec Jakub Pechlát, Directeur du Département d'analyse économique et de prospective, Autorité de Développement de la Ville de Prague, 2 avril 2012.

Figure 69 : Les taux de chômage à Prague et en République tchèque



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre ; source : CSO, 2012.

Figure 70 : Les taux de chômage régionaux en République tchèque en 2011



Source : Office tchèque de la statistique, 2012.

1.2.2. A Genève, la conjoncture est teintée d'incertitudes

A Genève, la conjoncture incite à la prudence tant la métropole est sensible aux variations conjoncturelles mondiales. L'accord sur la libre-circulation des

personnes, entré en vigueur en 2004, a ainsi dopé la croissance et fait baisser le chômage jusqu'à fin 2008. Mais la crise mondiale 2008-2009 l'a fait bondir à plus de 7% (mars 2010). Depuis cette date, l'écart entre le taux de chômage national (2,7% en juillet 2012) et le taux de chômage cantonal n'a cessé de se réduire pour atteindre 4,7% en août 2012 ! La crise actuelle de la zone euro épargne pour l'instant l'industrie genevoise, notamment l'horlogerie. C'est en effet dans le secteur secondaire que la vitalité est la plus marquée par rapport au reste du pays puisque le nombre total d'emplois a augmenté de 4,3% dans ce secteur (+1% en Suisse) en 2011. Dans le secteur tertiaire, on enregistre une progression de 2,4% (+1,2% en Suisse). Au total, ce sont 282 500 emplois que compte le canton, répartis surtout entre le secteur secondaire (42 100) et le secteur tertiaire (240 400, chiffre qui ne comprend pas les fonctionnaires internationaux et les services domestiques). Le dynamisme de Genève profite à toute la région lémanique où la croissance de l'emploi reste très forte (+2,2%). L'emploi progresse plus légèrement dans le reste du pays (+0,7% à Zürich), stagne au Tessin et recule en Suisse centrale (-1%).

Malgré ces bons chiffres, le taux de chômage genevois reste supérieur au taux national – mais l'écart se resserre – principalement en raison d'une économie dont les profils recherchés sont très spécialisés et d'un chômage de longue durée important. Ce dernier est un vrai handicap dans le retour à l'emploi : en effet, plus longue est la durée du chômage, plus minces sont les chances de retrouver un travail (Flückiger, 2012). Ainsi, la durée moyenne du chômage est de 295 jours à Genève, contre 197 en Suisse. Les personnes au chômage depuis plus d'un an représentent un quart de l'effectif total des chômeurs⁵⁵. C'est aussi une explication de l'écart avec d'autres cantons. Le grand défi que doivent désormais relever Genève et la Suisse concerne la place financière qui voit le secret bancaire s'éroder pour les non-résidents. Le plus grand risque pour l'emploi réside dans l'échange automatique d'informations que cherche actuellement à éviter la Confédération en proposant des accords fiscaux prônant un impôt libératoire à la source pour les avoirs étrangers gérés en Suisse (accords « Rubik »), ce qui permet au moins de garantir l'anonymat des clients. Cela pourrait être une mesure pour renforcer la compétitivité de Genève qui a été un peu

⁵⁵ Contrairement à tous les autres cantons suisses, Genève et le canton de Vaud conservent dans leurs statistiques les chômeurs en fin de droit au bénéfice de l'aide sociale. Cela représente 1 500 cas. Entretien avec Bernard Favre, Secrétaire général adjoint du Département de la Solidarité et de l'Emploi en 2012.

secouée en passant de la 8^e place financière mondiale en mars 2010 à la 14^e place en mars 2012, pour remonter à la 9^e place en septembre 2012 selon le *Global Financial Centres Index* publié par le groupe Z/Yen.

Dès lors, plusieurs mesures ont été prises pour favoriser l'emploi à Genève. La dernière mesure prise par l'Etat en matière d'emploi a animé la fin d'année 2011 : le gouvernement qui avait déjà appelé en mai dernier les entreprises sises à Genève à « assumer une responsabilité sociale », a décidé en décembre de recruter en priorité parmi les chômeurs locaux avant de recruter un ressortissant étranger. Après une expérimentation entre le 1^{er} juillet et fin novembre 2011 au niveau du Petit Etat, cette directive a été élargie au Grand Etat: elle s'adresse donc aux administrations publiques, mais également aux établissements publics autonomes (l'aéroport, l'hôpital, les services industriels, ou encore les transports publics). Une commission – à laquelle les syndicats n'ont pas voulu participer et qui comprend des membres de l'Office Cantonal de la Population, de l'Office Cantonal de l'Inspection et des Relations du Travail et de l'Office Cantonal de l'Emploi – s'assure désormais qu'avant de solliciter un permis de travail pour recruter un employé à l'étranger, l'institution ait d'abord vérifié s'il était possible d'engager, pour ce poste, une personne inscrite au chômage. En prenant ainsi position, l'Etat veut insuffler une dynamique « responsable » et entraîner l'ensemble des employeurs genevois à le suivre. Mais certains y voient une attaque à la libre-circulation – qui n'interdit pourtant pas de favoriser les chômeurs locaux –, d'autres une mesure « populiste » et sans grand effet. Le secrétaire régional d'UNIA, Alessandro Pelizzari, dénonce ainsi « un écran de fumée qui n'aurait concerné qu'une poignée de personnes en 2011, un faux signal qui fait le jeu du MCG dans une perspective essentiellement électoraliste »⁵⁶. « Faux » rétorque le Conseiller d'Etat en charge du département de la solidarité et de l'emploi François Longchamp, « cette directive n'est pas une nouveauté ou une idée prise à d'autres : c'est une règle que j'ai mise en place à mon arrivée au département de l'emploi il y a six ans et un mois! »⁵⁷.

Cette directive n'est en fait qu'une mesure parmi d'autres et n'est pas susceptible d'avoir un impact sensible sur le taux de chômage. Plusieurs lois doivent au contraire fournir des effets plus forts en la matière. L'objectif de la Loi en Matière de

⁵⁶ Entretien avec Alessandro Pelizzari, Secrétaire régional d'UNIA en 2012.

⁵⁷ Entretien avec François Longchamp, Conseiller d'Etat à l'emploi en 2012.

Chômage (LMC, approuvée par le peuple le 16 décembre 2007, et entrée en vigueur le 1^{er} février 2008) était ainsi de réduire la durée moyenne du chômage en balisant le parcours du retour à l'emploi à travers une prise en charge plus rapide et plus ciblée du demandeur d'emploi. Cette loi reprend les dispositifs de lutte contre le chômage instaurés par la loi fédérale sur l'assurance-chômage (LACI) en prévoyant une série de prestations complémentaires fournies par le canton. La restructuration de l'Office Cantonal de l'Emploi (OCE) permet une plus grande efficacité en posant des jalons, en fixant des échéances aux demandeurs d'emploi.

Une autre loi (loi sur l'insertion et l'aide sociale individuelle, LASI, votée par le peuple le 27 novembre 2011, entrée en vigueur le 1^{er} février 2012) crée de nouvelles prestations pour tous les chômeurs en fin de droits à l'aide sociale. Tous les bénéficiaires de l'aide sociale pourront ainsi recourir à l'allocation de retour en emploi mise en place en 1997 pour favoriser, par le biais d'une incitation financière aux entreprises, l'engagement des demandeurs d'emploi en fin de droit. L'Etat paie 50% du salaire brut pendant 12 mois maximum (pour les moins de 55 ans) et 24 mois (pour les 55 ans et plus) du collaborateur engagé par l'entreprise qui assure aussi sa formation. Selon le rapport d'évaluation qui a été rédigé sur les effets de cette loi,

« L'ARE est considérée comme la mesure phare du dispositif cantonal d'un point de vue qualitatif. En effet, grâce à l'ARE, 70% des personnes en ayant bénéficié ont pu réintégrer durablement le marché du travail, alors qu'il s'agissait de personnes n'étant pas parvenues à se réinsérer au cours du délai-cadre d'indemnisation fédérale »⁵⁸.

D'autres mesures ont été prises comme la création d'emplois de solidarité pour les demandeurs d'emploi en fin de droit dont les chances d'insertion sur le marché de l'emploi sont faibles. En octobre 2010, un service employeurs a aussi été créé à l'OCE pour cibler les attentes des employeurs afin de leur proposer des candidatures sélectionnées et former les demandeurs d'emploi en fonction de ces postes.

Par ailleurs, une loi votée en février 2011 (entrée en vigueur en septembre 2012) va offrir des prestations complémentaires aux personnes à bas revenus qui, sans cette loi, gagneraient plus à l'aide sociale qu'en travaillant. Enfin, l'Etat cherche à accélérer la mise en place de mesures de requalification (stages de formation assignés

⁵⁸ Entretien avec Bernard Favre, Secrétaire général adjoint du Département de la Solidarité et de l'Emploi en 2012.

plus vite, au plus tard au neuvième mois) à travers une nouvelle loi cantonale sur le chômage, déposée le 2 mai 2011, approuvée en décembre par la Commission de l'Economie du Grand Conseil, qui sera soumise au plénum en 2012.

« L'objectif de ces mesures est de valoriser l'emploi, de combattre les effets de seuil et donc de faire baisser le chômage »⁵⁹.

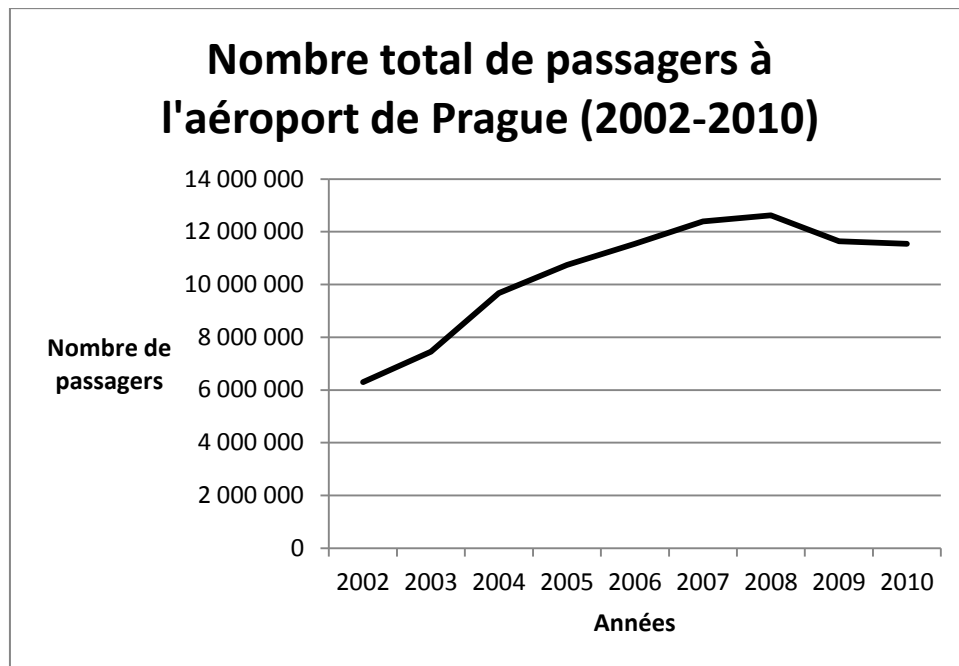
2. Des facteurs attractifs pour les investisseurs

2.1. Des métropoles connectées facilement accessibles

La connexion des métropoles au reste du monde est un élément déterminant pour leurs échanges, pour leur développement et leur rayonnement. Or, Genève et Prague sont deux métropoles intermédiaires bien reliées au reste du continent européen. Prague est particulièrement bien connectée à l'Europe occidentale, proche des autres capitales ; en raison de sa localisation centrale en Europe, Prague est en effet à moins de 2h30 de vol de n'importe quelle capitale européenne. Paris et Londres sont à 2 heures de vol, Berlin à 1heure, par exemple. 50 compagnies aériennes relient directement l'aéroport de Prague à 130 destinations dans le monde. L'aéroport Václav Havel accueille ainsi plus de 11 millions de passagers par an, un trafic qui a doublé depuis 2002 (Figure 71).

⁵⁹ Entretien avec François Longchamp, Conseiller d'Etat à l'emploi en 2012.

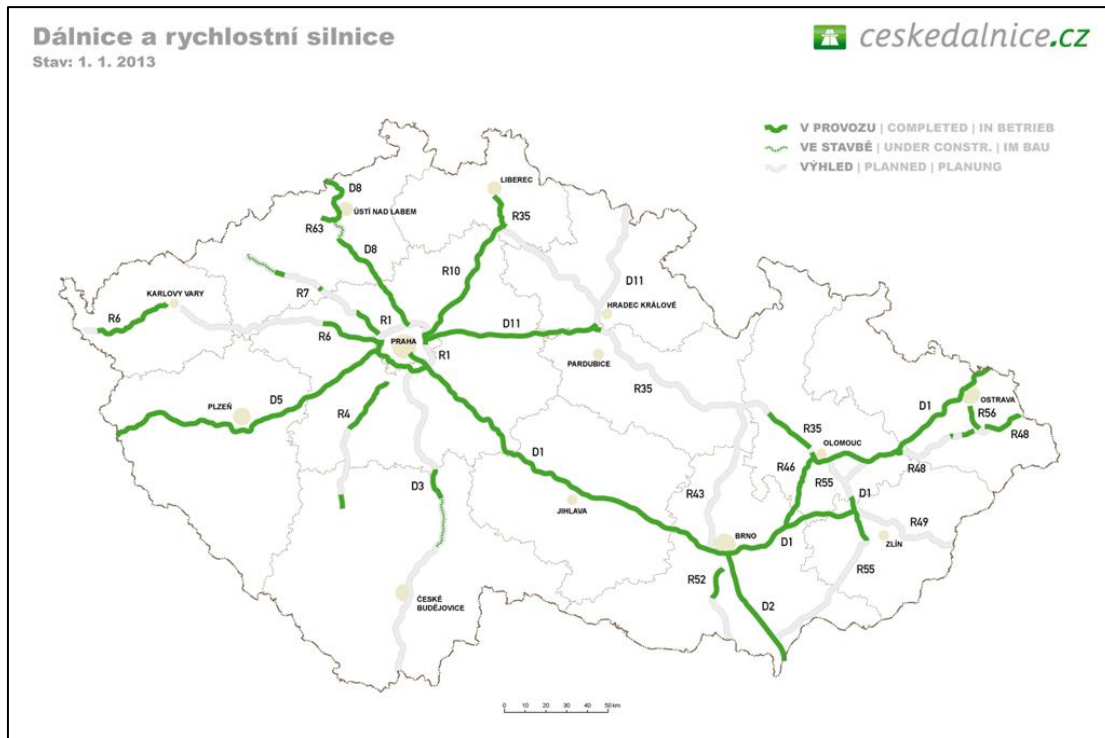
Figure 71 : L'évolution du trafic passagers à l'aéroport Václav Havel de Prague



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; d'après les données de l'Office tchèque de la statistique, 2011.

Pour accueillir les visiteurs, un second terminal a été inauguré en 2006 (Figure 73), mais le tarmac n'a pas changé depuis les années 1960. Un projet de deuxième piste est en cours pour augmenter la capacité d'accueil des appareils et améliorer les rotations en faisant décoller les avions sur une piste et en les faisant atterrir sur l'autre. Par ailleurs, le réseau autoroutier est en cours de développement : 1 050 km de voies rapides existent déjà et permettent de relier Prague à l'Allemagne ou Prague à Brno, la deuxième ville tchèque. Mais le réseau doit être complété au Sud en direction de České Budějovice et à l'Est vers Olomouc et la Pologne (Figure 72). Enfin, Prague est au cœur d'un réseau ferroviaire dense et est donc particulièrement accessible par le train.

Figure 72 : Le réseau autoroutier tchèque en 2013



Source : Ministère tchèque des transports, 2013.

Figure 73 : Le terminal 2 de l'aéroport Václav Havel de Prague, inauguré en 2006

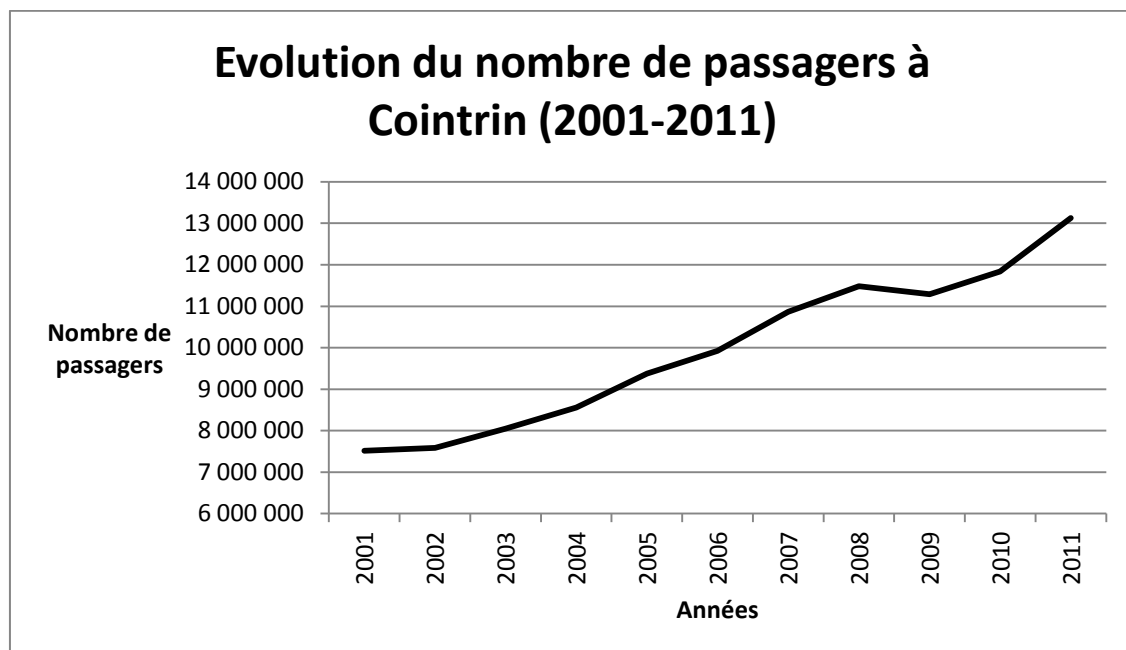


Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Genève est pour sa part la porte d'entrée occidentale de la Suisse, reliée au réseau autoroutier français (autoroute blanche) et suisse (A1, axe est-ouest du pays

Genève-Zurich-Saint-Gall). Ce n'est pas un grand nœud ferroviaire mais c'est là encore un nœud des échanges entre la Suisse et la France (la gare de Cornavin accueille les TGV de la SNCF) en raison de sa situation d'interface. Mais la grande infrastructure de transport est l'aéroport de Cointrin dont la croissance est continue : ce sont en effet plus de onze millions de passagers qui ont été enregistrés en 2011, une hausse de plus de 20% en cinq ans, et surtout de plus de 10% en un an! Malgré son statut d'aéroport urbain qui ne permet pas de vols entre minuit et 6 heures du matin, cela le situe parmi les trente aéroports les plus fréquentés d'Europe, au coude-à-coude avec l'aéroport de Prague et ses cinq millions de touristes annuels. Ici, la fréquentation est liée au statut de place d'affaires – c'est aussi le deuxième aéroport d'aviation d'affaires en Europe derrière Paris mais devant Rome – et de pôle diplomatique de Genève. A cela s'ajoute, dans une moindre mesure, le tourisme de loisirs (tourisme local et national, porte d'entrée vers les stations de ski). L'augmentation du nombre de passagers est en outre favorisée par la forte présence d'Easyjet qui représente un tiers du trafic. Ce dernier devrait encore augmenter dans les années à venir puisque Swiss a annoncé en août 2012 vouloir développer ses offres à partir de Genève en testant des offres low-cost (Figure 74).

Figure 74 : L'évolution du trafic passagers à l'aéroport de Genève-Cointrin



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; d'après les données de l'OCSTAT, 2012.

Des travaux en cours devraient permettre d'absorber cette croissance : l'aéroport a déjà vu sa surface augmenter de 40% entre 2007 et 2010. Le terminal 1 a été agrandi et rénové (projet T1+), ce qui a permis d'améliorer la fluidité des passagers (mutualisation des contrôles de sécurité sur un seul point, par exemple). Alors que de nouvelles compagnies ont choisi de voler à partir de Genève (Emirates, par exemple), l'AIG projette d'accroître ses capacités en réaménageant son aile Est pour accueillir de gros porteurs. Un bâtiment de 40 000 m² sera construit entre 2012 et 2015 pour faire stationner jusqu'à dix appareils pour un investissement total d'environ CHF 300 millions. N'avoir qu'une seule piste n'est ainsi pas un handicap en soi si l'on améliore l'accueil des passagers, si l'on augmente les places disponibles pour les avions, et si les taux de remplissage des appareils et leurs rotations sont optimisés ! L'AIG est connecté avec une centaine d'autres aéroports dans le monde, en liaison directe, ce qui assure à la région une très bonne connectivité. Cette infrastructure est d'ailleurs la première infrastructure de transport transfrontalière avec un secteur suisse et un secteur français. Ses clients régionaux se répartissent à parts à peu près égales entre la France voisine, le canton de Genève et le canton de Vaud (entre un quart et un tiers chacun), tandis que 15% viennent du reste de la Suisse. L'aéroport est en outre une porte d'entrée des importations et un débouché important des productions de la région : 46 000 tonnes de fret ont ainsi été traitées à Cointrin en 2011. C'est enfin un pôle d'emploi qui regroupe plus de 8 000 collaborateurs travaillant pour 150 sociétés différentes.

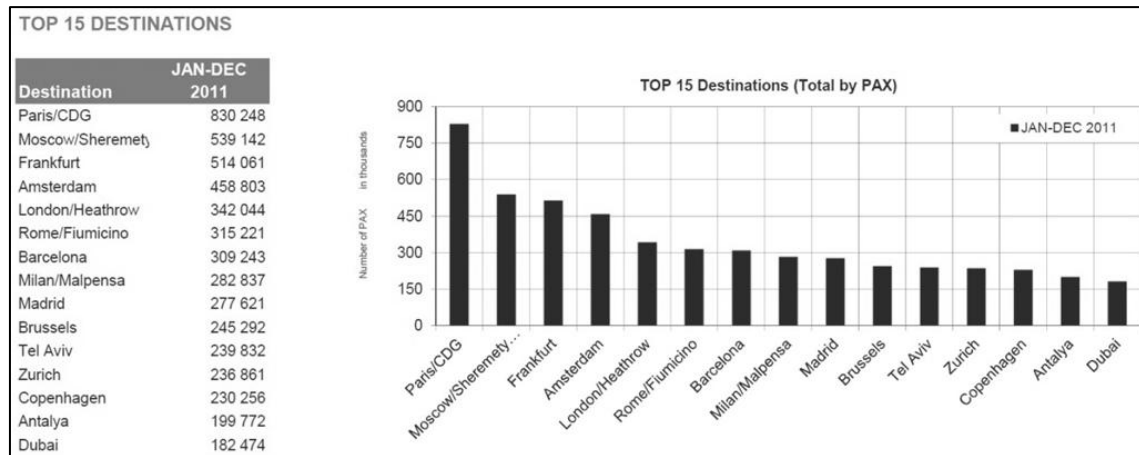
La connexion des métropoles moyennes par leur réseau de communication est un indicateur de leur rayonnement. Ainsi, lorsque nous consultons les destinations, si Genève confirme son statut de capitale internationale (Figure 75), Prague apparaît comme une métropole européenne, bien reliée aux autres capitales d'Europe (Figure 76). Les deux aéroports ont cependant une fréquentation comparable et figurent aux 28^e (Genève) et 30^e (Prague) rangs européens (Figure 77).

Figure 75 : Carte des destinations depuis l'aéroport de Genève



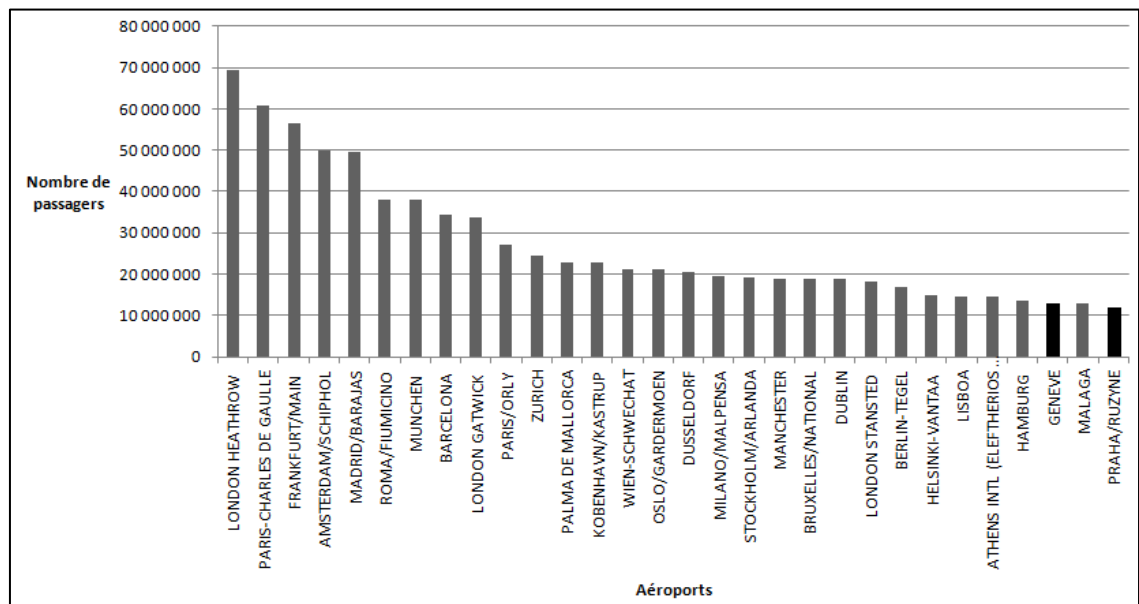
Source : Genève aéroport, novembre 2012.

Figure 76 : Les 15 premières destinations depuis l'aéroport de Prague en 2011



Source : Aéroport de Prague, 2012.

Figure 77 : Les trente premiers aéroports européens en 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 (source : données Eurostat, 2012).

2.2. Des conditions-cadres garanties par les autorités

Au-delà de l'accessibilité, de la connectivité des métropoles, c'est un ensemble de conditions-cadres et d'avantages qui fondent leur attractivité garante de leur prospérité et garantie par les leaders métropolitains. Certaines sont communes à toutes les métropoles tandis que d'autres sont plus spécifiques et liées au contexte national. Les autorités de Prague vantent ainsi la très bonne qualification de la main-d'œuvre, mettent en avant une densité de services de haute qualité, de bonnes infrastructures ainsi qu'une offre de bureaux suffisante et diverse. Ces conditions sont

en réalité assez courantes pour une métropole et font d'ailleurs partie intégrante de la communication des services de promotion. Pour autant, replacées dans un contexte de transition postsocialiste, en Europe centre-orientale, elles révèlent un rattrapage rapide et une ville qui a atteint les standards ouest européens, ce qui est évidemment un facteur d'attractivité pour les investisseurs étrangers à la recherche d'une métropole à partir de laquelle ils pourront mener leurs affaires dans cette Europe qui se développe. Ce rattrapage a été facilité et orchestré par les autorités : à l'échelle nationale, l'Etat crée en 1992 CzechInvest pour attirer les investisseurs, tandis que la Ville de Prague fonde en 1994 l'Autorité de développement de la Ville de Prague pour gérer l'aménagement urbain. En outre, Prague offre l'image très positive d'une ville historique au patrimoine à nul autre pareil tout en étant une métropole dynamique, moderne. Le développement de la ville est d'ailleurs une condition-cadre à Prague qui révèle le volontarisme des élus souhaitant faire de leur territoire une métropole qui compte en Europe et cherchent donc à offrir les meilleures conditions de vie et de travail aux usagers de la ville⁶⁰. Ce développement se fait selon un schéma polycentrique qui a vu l'émergence de nombreuses centralités périphériques. Pour les autorités,

« cette offre continue de bureaux a été une surprise et, même si le taux d'occupation baisse, cela reste un facteur d'attractivité pour des investisseurs à la recherche de bureaux « ready to use ». C'est d'autant plus étonnant que nous n'avons pas mis en place d'office de promotion économique, mais laissons plutôt agir les investisseurs privés. Cela s'explique cependant par la qualification de la main-d'œuvre à Prague, des services aux entreprises de haut niveau, des infrastructures efficaces et une bonne accessibilité, et une offre diversifiée de bureaux »

indique Jakub Pechlat, Directeur de la Section d'analyse économique et de prospective de l'Autorité de Développement de la Ville de Prague⁶¹.

La gamme de l'immobilier de bureaux à Prague est en effet assez large pour intéresser différents types d'entreprises, de la multinationale qui veut y installer son

⁶⁰ Entretien avec Marketa Pirklova, Directrice des relations bilatérales, Département de la culture, des relations internationales et du tourisme, Ville de Prague, 27/04/2012.

⁶¹ Entretien avec Jakub Pechlat, Directeur de la Section d'analyse économique et de prospective, Autorité de Développement de la Ville de Prague, 02/04/2012.

siège social national ou européen (à Pankrác, au BB Centrum, dans des immeubles ultramodernes de plusieurs étages, par exemple) à la petite société qui a besoin de moins d'espace et de moins de services (à Karlín, au Futurama Business Park, par exemple, où les immeubles ne dépassent pas 3 étages). Enfin, les autorités s'appliquent à garantir la fluidité des circulations en menant de grands travaux d'infrastructures de transports comme le prolongement de la ligne A du métro en direction de l'aéroport, ou l'achèvement du périphérique (tunnel Blanka) et de l'autoroute de contournement de Prague. En parallèle, l'agence gouvernementale CzechInvest fournit un support aux investisseurs et les renseigne sur les opportunités à saisir. Mais en raison de sa bonne situation économique, Prague n'est pas concernée par les aides fiscales entrées en vigueur le 12 juillet 2012 (loi 72/2000) qui proposent, sous conditions, pour toutes les autres régions du pays des aides financières de l'Etat tchèque allant jusqu'à 40% des fonds investis et une suppression de l'impôt sur les sociétés pouvant se prolonger jusqu'à 10 ans en cas d'investissement stratégique dans l'industrie, les centres technologiques ou les centres de services.

A l'instar d'autres cantons suisses, Genève offre des conditions-cadres particulièrement attractives pour les entreprises et notamment les sociétés étrangères. La stabilité politique d'un pays qui défend et encourage la liberté d'entreprendre est un cadre général propice aux affaires. Mais l'un des critères déterminants dans la sélection d'un site pour la majorité des entreprises est la fiscalité qui est plutôt modérée en Suisse, tant pour les entreprises que pour les personnes physiques. Cela fait un demi-siècle que les cantons pratiquent des régimes fiscaux favorables aux sociétés étrangères qui réalisent leurs opérations à l'étranger. Cette politique a été renforcée suite à la crise horlogère des années 1970 par l'arrêté Bonny qui accorde aux « sociétés auxiliaires » des avantages fiscaux négociés secrètement entre l'administration fiscale cantonale et l'entreprise en question. Ces avantages consistent en une taxation d'environ 12%, contre 30% pour les sociétés locales à Genève (8% d'imposition fédérale et 22% d'impôts communaux et cantonaux). Sous pression de l'Union européenne, cette différence de traitement entre sociétés étrangères et locales devrait disparaître : Genève devrait ainsi adopter un taux d'imposition unique pour toutes les sociétés sises dans le canton situé entre 12 et 15%. Par ailleurs, les entreprises bénéficient de la forte présence des banques à Genève pour financer leurs activités grâce à un marché du crédit qui offre des taux particulièrement bas, et plus généralement d'une densité de services (informatiques, par exemple) qui permettent de réaliser des économies d'échelle. Elles profitent en outre d'un marché du travail

particulièrement flexible où le partenariat social (Etat, syndicat, patronat) garantit de bonnes conditions de travail. Si les coûts salariaux sont élevés⁶², le personnel est cependant très bien formé et travaille beaucoup, en moyenne 40 heures par semaine (BCGE et alii., 2009).

Les sociétés profitent également d'un climat des affaires internationales dans une ville cosmopolite où l'anglais est très bien compris et où il existe de nombreuses écoles privées internationales qui accueillent notamment les enfants des fonctionnaires internationaux et des expatriés. La formation est en effet un secteur d'excellence à Genève, du primaire au secondaire où les classes ne comptent pas plus de 20 élèves jusqu'à l'université qui attire les meilleurs professeurs francophones qui se voient attribuer les moyens nécessaires pour réaliser des cours et des recherches de haut niveau. Mais le manque de logements à Genève (727 logements vacants au 1er juin 2012, soit un taux de vacance 0,33%), et les difficultés de circulation liées notamment à une stratégie contraignante pour l'automobile menée par la direction générale de la mobilité (Direction générale de la mobilité, 2009) et un manque d'infrastructures routières (traversée de la rade, élargissement de l'autoroute à réaliser) peuvent désormais peser négativement pour le choix de Genève par des investisseurs et pourrait prêter à son développement. Il convient dès lors de trouver très rapidement un consensus autour de ces deux secteurs-clés pour l'avenir de Genève. Car la métropole bénéficie d'un site exceptionnel, d'un cadre de vie très agréable, très vert (il y a un parc dans chaque quartier) : la ville s'organise autour de la rade qui forme un amphithéâtre naturel (Figure 78) et offre depuis la rive droite une succession de pans de paysages remarquables (du lac au quartier des Eaux-vives jusqu'aux Alpes dominées par le Mont-Blanc).

⁶² En 2010, le salaire mensuel brut médian était de 7 238 CHF/6 000EUR pour une semaine de 40 heures dans le canton de Genève dans le secteur privé. A la même période, le salaire mensuel brut moyen à Prague était de 30 842 Kč, soit 1 215 EUR ou 1 470 CHF.

Figure 78 : L'amphithéâtre naturel de Genève autour de la rade, depuis Coligny



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, juin 2012.

3. Des pôles d'emplois nationaux et internationaux

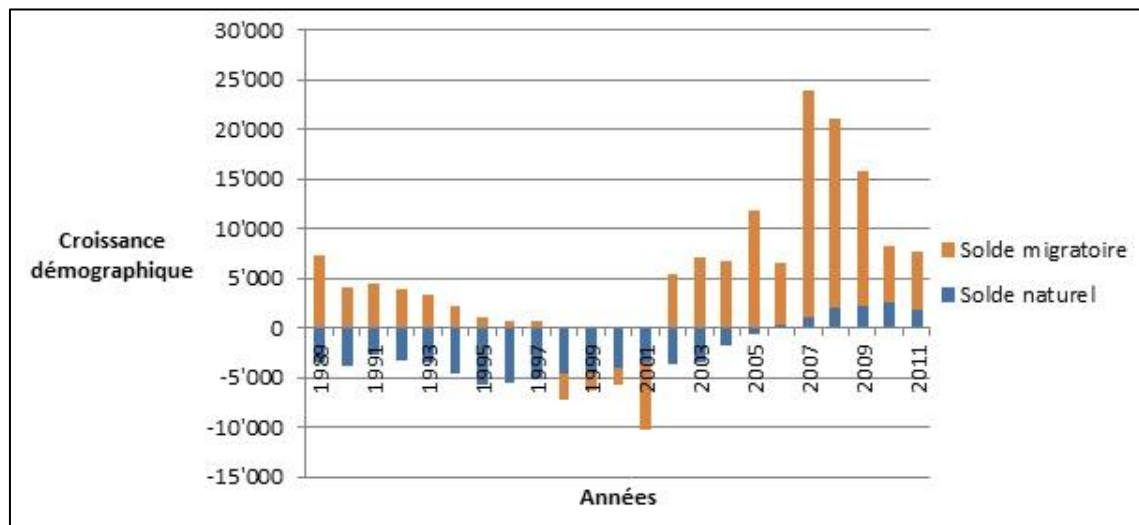
Genève et Prague sont deux pôles d'emplois importants à l'échelle régionale, nationale, et même internationale. Cette attractivité se reflète dans leur caractère cosmopolite : l'ouverture de Prague a amené la population à découvrir une immigration parfois venue de loin, alors que l'immigration à Genève est ancienne (il y avait déjà près de 40% d'étrangers au début du XXe siècle dans le canton).

3.1. Prague, le pôle d'emplois tchèque

La présence des étrangers à Prague n'est pourtant pas une nouveauté dans la mesure où jusqu'à l'époque communiste et son expulsion du territoire tchécoslovaque, la communauté allemande occupait une place importante au niveau politique, culturel et économique dans la ville. Il en allait de même pour la communauté juive jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Le régime socialiste marque donc une parenthèse dans le caractère plurinational de la capitale. Avec l'ouverture du pays et la période de transition qui s'en est suivie, l'immigration reprend en lien avec la mondialisation et la facilité des échanges. Il s'agit principalement d'une immigration économique (la catégorie d'âge des 15-64 ans, c'est-à-dire la population en âge de travailler, représente 84% du nombre total d'immigrés en 2010) qui nourrit l'espoir d'un avenir meilleur à Prague. C'est donc un phénomène très sensible à la conjoncture

économique et il n'est pas étonnant de voir le nombre d'immigrés se réduire depuis 2008, passant de 47 194 à 33 461 individus en 2010, soit une baisse de près de 30% en trois ans. Au total, les étrangers vivants à Prague représentent 12% de la population totale, c'est-à-dire 148 447 individus au 31 décembre 2010. Ils tirent aussi la croissance démographique même si le solde naturel est redevenu positif depuis 2006 (Figure 79).

Figure 79 : L'évolution démographique à Prague selon le solde migratoire et le solde naturel entre 1989 et 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'Office tchèque de la statistique).

Il s'agit d'une immigration de proximité puisqu'un tiers des étrangers est ukrainien (49 180), suivi par les Russes (18 703), les Slovaques (17 570), les Vietnamiens (10 706), et les Polonais (1 955) (Figure 80). Les étrangers se concentrent dans les quartiers péri-centraux de la métropole : ainsi la moitié vit dans les arrondissements de Prague 4 (26 508), Prague 5 (24 506), et Prague 9 (24 148) où l'on trouve de nombreux paneláky, des grands ensembles construits à l'époque communiste. Prague est donc surtout un pôle d'emplois attractifs à l'échelle de l'Europe centre-orientale, et à l'échelle nationale puisqu'il s'agit de la région la plus prospère et la plus dynamique du pays qui présente un taux de chômage inférieur de 3,5 points au taux national (3,8% contre 7,3% en 2010).

Figure 80 : Les étrangers à Genève et à Prague (15 premières nationalités)

GENEVE		2011	PRAGUE		2010
Pays d'origine	Nombre d'individus		Pays d'origine	Nombre d'individus	
Portugal	34 251		Ukraine	49 180	
France	25 486		Russie	18 703	
Italie	20 302		Slovaquie	17 570	
Espagne	13 563		Vietnam	10 706	
Royaume-Uni	7 518		Chine	4 023	
Allemagne	5 213		Etats-Unis	3 823	
Etats-Unis d'Amérique	4 862		Moldavie	3 072	
Russie	3 477		Royaume-Uni	2 592	
Kosovo	3 473		Allemagne	2 549	
Brésil	3 296		Kazakhstan	2 498	
Turquie	2 202		Bulgarie	2 384	
Inde	2 170		Pologne	1 955	
Belgique	2 124		Biélorussie	1 746	
Maroc	1 884		France	1 459	
Pays-Bas	1 772		Italie	1 312	
Canada	1 662		Ukraine	49 180	
République fédérale de Yougoslavie	1 618		Russie	18 703	
Philippines	1 584		Slovaquie	17 570	
Chine	1 560		Vietnam	10 706	
Tunisie	1 517		Chine	4 023	

Nombre total d'étrangers et part dans la population	185 977, 40%	148 447, 12%
---	-----------------	-----------------

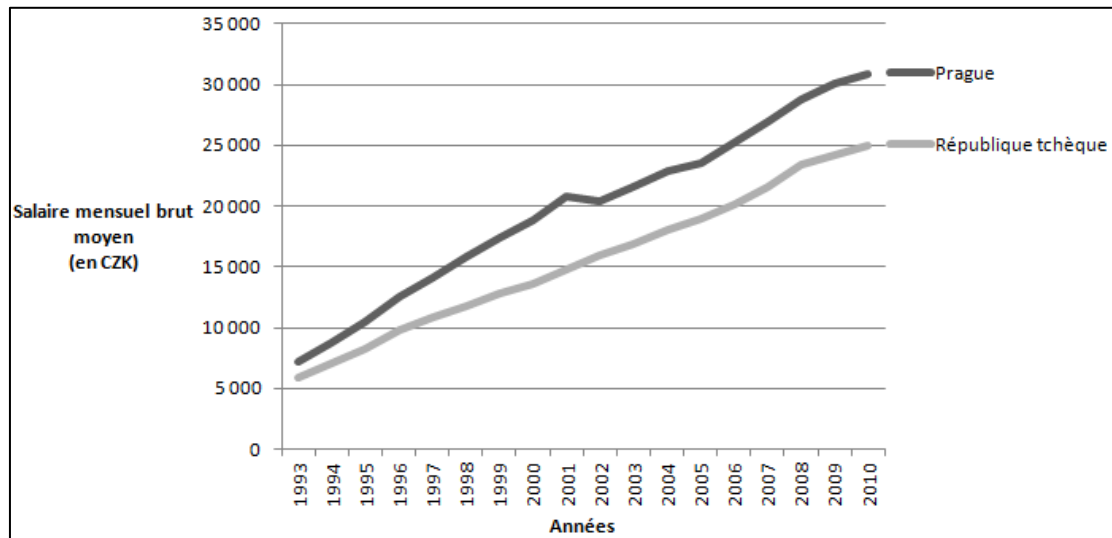
Conception et réalisation : J.-B. Delaunay, septembre 2012 ; sources : OCSTAT et CSO, 2011 et 2010.

La métropole offre 783 000 postes de travail (2010), ce qui est à l'origine d'un phénomène pendulaire surtout avec la région Středočeský (Bohème centrale) qui entoure Prague : 100 900 individus viennent en effet travailler chaque jour à Prague depuis cette région sur un total de 126 600 pendulaires. La force d'attraction de Prague se lit bien dans la dissymétrie des flux entre ces deux régions voisines puisque l'on enregistre seulement 17 500 pendulaires travaillant dans la région de Bohème centrale tout en résidant à Prague. Cela s'explique par un différentiel salarial important (21,4%) en faveur de Prague : selon une étude menée par le ministère du travail et des affaires sociales et par le ministère des finances pour l'année 2010, le salaire mensuel brut médian était ainsi de 28 392 CZK à Prague et de 23 386 CZK⁶³ dans la région de Středočeský (21% de moins) qui se place juste derrière la capitale en termes de rémunération. D'après les chiffres repris par l'Office tchèque de la

⁶³ Respectivement 1 135 et 935 EUR ou 1 360 et 1 120 CHF.

statistique, l'écart se monte même à plus de 40% entre Prague et la région Karlovarský qui offre les salaires les plus bas du pays. Signe du rattrapage économique de la capitale tchèque, le salaire mensuel brut moyen n'a cessé d'augmenter depuis la chute du régime communiste (Figure 81).

Figure 81 : Evolution du salaire mensuel brut moyen à Prague entre 1993 et 2010



NB : les données jusqu'en 2004 relèvent de la classification OKEČ (Odvětvová klasifikace ekonomických činností). A partir de 2005, les données relèvent de la classification CZ-NACE (Klasifikace ekonomických činností).

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, août 2012 ; d'après les données de l'Office tchèque de la statistique, fin 2010.

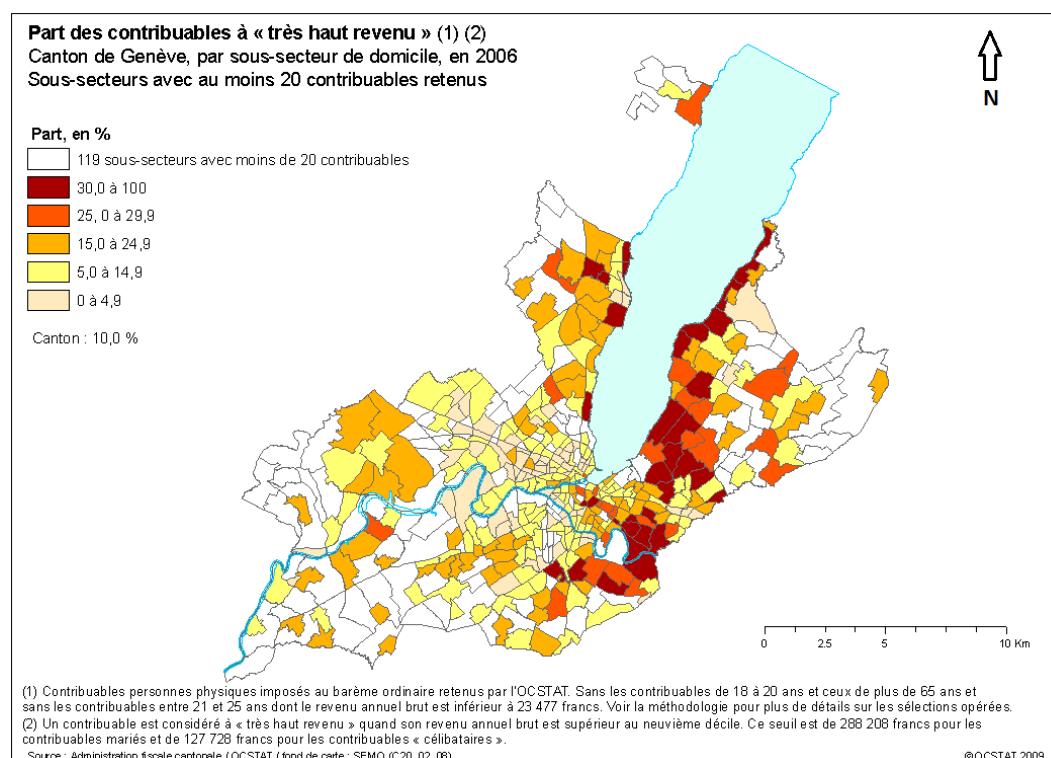
3.2. Genève : un bassin d'emplois transfrontalier

3.2.1. Un canton riche et attractif

Genève est également un pôle d'emplois international comme le montre la proportion d'étrangers dans sa population totale (40%). Les spécialités de cette ville internationale qui requièrent de très hautes qualifications, des salaires parmi les plus élevés au monde et d'excellentes conditions de travail expliquent sa très forte attractivité. En 2010, le salaire mensuel brut médian versé par le secteur privé était de 6 775 CHF pour une semaine de 40 heures dans le canton, ce qui a aussi un effet incitatif pour attirer les meilleurs spécialistes du monde entier. Genève concentre donc une population très aisée en comparaison avec le reste de l'Europe. Les contribuables à très hauts revenus (127 728 CHF de revenu brut annuel pour un

célibataire, ou 288 208 pour un couple)⁶⁴ se concentrent dans les zones villas du canton, en particulier sur la rive gauche du lac, de la commune de Cologny jusqu'à Hermance (Figure 82). Cet « axe de richesse » va jusqu'à Veyrier en passant par Conches qui offrent également de belles aménités naturelles (espaces boisés et « campagnards »), tout comme le sud-ouest du canton (Figure 83).

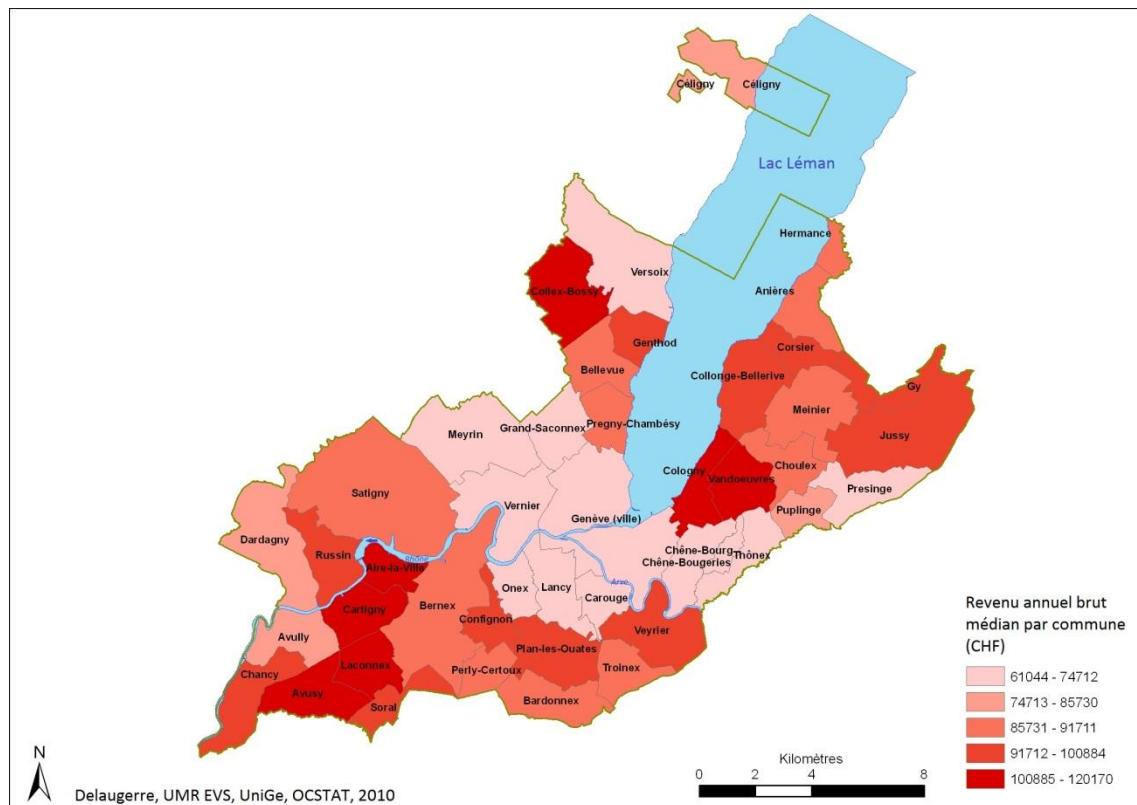
Figure 82 : Part des contribuables à « très haut revenu » à Genève, par sous-secteur de domicile (2006)



Source : OCSTAT, 2009.

⁶⁴ 106 400 EUR et 240 173 EUR respectivement.

Figure 83 : Quelle localisation pour les très hauts revenus à Genève ? (2010)



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT).

Cette prospérité explique que le secteur philanthropique soit particulièrement développé à Genève où la générosité des mécènes marque de son empreinte l'histoire de la ville⁶⁵. Nombreux sont en effet les exemples marquants de legs à Genève, à tel point que l'on peut véritablement parler de coutume locale. Les familles genevoises ont en effet pris l'habitude de donner à la ville des collections d'art, du numéraire, ou encore des terrains. Le mécénat soutient la culture : au XIXe siècle, François Bartholoni (1796-1881), le banquier genevois traceur de lignes ferroviaires dont la célèbre PLM (Paris-Lyon-Marseille), finance le Conservatoire de Musique qui sera inauguré en 1858 à la Place Neuve. Les familles genevoises alimentent aussi continuellement les collections du Musée d'Art et d'Histoire : plus de 80% des collections aujourd'hui détenues par cette institution proviennent de legs ! Le Duc de Brunswick lègue pour sa part sa fortune à la Ville de Genève à sa mort en 1873 avec pour volonté de reposer au bord du lac ; la somme permettra notamment de construire le Grand Théâtre inauguré

⁶⁵ Les Suisses sont parmi les citoyens les plus généreux au monde puisque deux tiers des ménages donnent régulièrement.

en 1879. Les parcs sont aussi pour la plupart des dons et participent à la qualité de vie de Genève : le parc Mon Repos a été donné à la ville par le physicien et chimiste Philippe Plantamour (1816-1898) à sa mort, les parcs La Grange et des Eaux-Vives sont un legs de William Favre (1843-1918), tandis que le parc Bertrand est un don de la veuve du géographe Alfred Bertrand (1856-1924) dans l'entre-deux-guerres. Cette tradition philanthropique marquée par des donations majeures souligne le lien très fort des familles genevoises à leur cité qu'elles contribuent à développer en participant à des aménagements urbains, en valorisant la culture, ou en offrant des aménités naturelles profitables à tous.

Cette coutume est entretenue et développée aujourd'hui, entre autres, par de nombreuses fondations. Le Canton de Genève en concentre en effet 1 080 dont 545 sous surveillance fédérale avec un champ d'action international, et 535 agissant au niveau national ou cantonal⁶⁶. Cette densité s'explique par une législation nationale très favorable (loi zurichoise sur les fondations de 1835, loi fédérale de 1907), mais aussi par l'« effet cluster » engendré par la Genève internationale qui attire environ 200 organisations non gouvernementales (ONG). Ces dernières sont juridiquement des fondations opérationnelles, c'est-à-dire des structures qui recueillent des dons pour les investir ensuite dans des causes particulières. Les fondations donatrices sont pour leur part dotées de financements qu'elles affectent à des projets ou des programmes qui les intéressent et qui sont typiquement complémentaires à l'action de l'Etat.

« Au niveau du canton, ces fondations interviennent sur des thèmes très variés comme la santé, l'éducation, la culture ou l'aménagement. Leur palette d'actions est quasiment infinie ! » explique Claudia Genier, directrice adjointe de SwissFoundations⁶⁷.

Si l'action des fondations reste difficile à évaluer – il n'existe malheureusement pas de statistiques officielles sur le secteur, par exemple –, certaines de leurs réalisations marquent les esprits en étant très visibles dans l'espace urbain comme le

⁶⁶ D'après le *Rapport sur les fondations en Suisse* (2012) publié par le Centre d'Etudes de la Philanthropie en Suisse (CEPS) de l'Université de Bâle, le Centre pour le droit de fondations de l'Université de Zurich et par SwissFoundations qui regroupe un certain nombre de fondations donatrices basées en Suisse.

⁶⁷ Entretien avec Claudia Genier, Directrice adjointe de SwissFoundations, 28 janvier 2013.

Pont Hans-Wilsdorf qui remplace une passerelle construite en 1952 et remaniée en 1958. Inauguré le 30 août 2012 et financé par la Fondation éponyme propriétaire de Rolex, autant active que discrète, il met en évidence le succès des partenariats public/privé (Figure 84).

« Ce type de partenariat est appelé à se développer et constitue une chance pour la ville comme le montre le cas du Musée d'Art et d'Histoire » souligne Sami Kanaan, le Conseiller administratif à la Culture de la Ville de Genève⁶⁸.

Dans ce dernier cas, la Fondation Gandur pour l'Art du mécène Jean-Claude Gandur participe avec la Fondation pour l'agrandissement du Musée aux frais de restauration et d'agrandissement du lieu à hauteur de CHF 40 millions, soit un tiers du budget des travaux ! Si des entreprises créent aussi des fondations, ces dernières restent essentiellement le fait de personnes privées actives à Genève souhaitant investir des fonds au profit de leur environnement duquel ils se sentent solidaires. La Fondation Lombard Odier des Associés de la banque du même nom propose pour sa part un Prix des Voyages Extraordinaires qui entend susciter l'esprit d'aventure de jeunes en dernière année d'enseignement post-obligatoire en finançant trois projets de découverte du monde. Comme l'indique Thierry Lombard, l'un des Associés,

« l'acte philanthropique, libre par nature, traduit un sentiment d'appartenance à une communauté, qu'elle soit locale, nationale ou mondiale, un intérêt pour la bonne marche du monde ».

Ce financement libre d'action permet aussi de développer des projets innovants. Les mécènes, nombreux à Genève, s'engagent désormais de leur vivant en utilisant leur sens des affaires et en associant leur expertise à celle des pouvoirs publics pour préparer le futur.

⁶⁸ Entretien avec Sami Kanaan, Conseiller administratif à la Culture de la Ville de Genève, 8 janvier 2013.

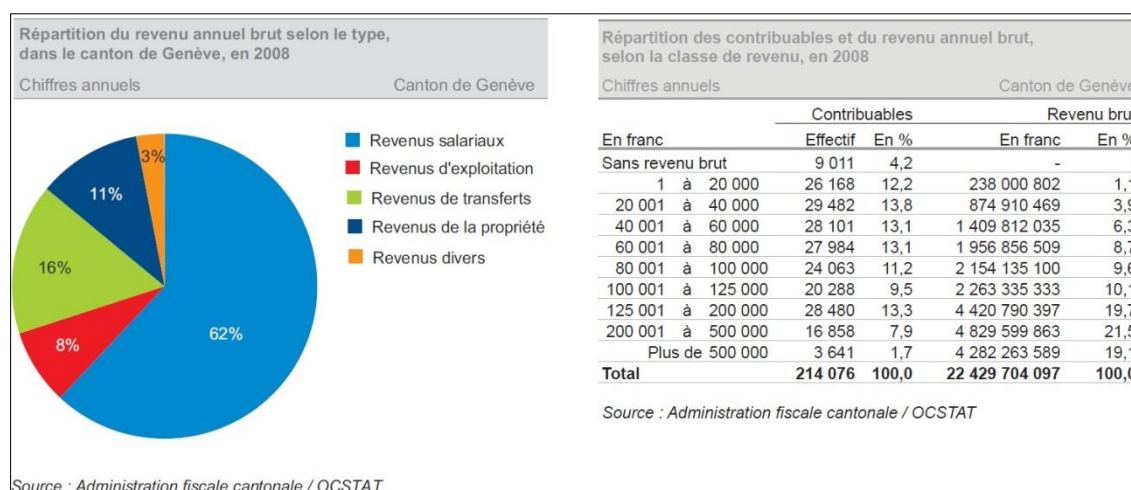
Figure 84 : Le pont Hans-Wilsdorf au-dessus de l'Arve, financé par la fondation éponyme



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, septembre 2012.

La politique fiscale attire également les étrangers fortunés sans activité lucrative en Suisse (environ 700 personnes à Genève) qui sont au bénéfice d'un forfait fiscal, c'est-à-dire imposés sur leurs dépenses courantes en Suisse. L'impôt est d'au moins sept fois la valeur du loyer annuel, avec un seuil de revenu minimal imposable de 400 000 CHF pour l'impôt fédéral direct (les cantons fixent leurs propres seuils qui varient donc selon le lieu de résidence). La présence d'une population à fort pouvoir d'achat explique la densité remarquable pour une ville de cette taille des boutiques de luxe qui s'alignent sur la rue du Rhône (Hermès s'étend par exemple sur 500 m²). La richesse de la métropole se voit clairement dans la rue avec de très nombreuses voitures de luxe : à titre indicatif, une étude dénombrait ainsi pour l'année 2003 1616 Porsche, 415 Ferrari, 156 Rolls-Royce et 118 Bentley (OCSTAT, 2005). Le poids des grandes fortunes à Genève se lit aussi dans la répartition des contribuables puisque moins de 2% d'entre eux représentent près de 20% du revenu annuel brut enregistré dans le canton (Figure 85).

Figure 85 : Répartition du revenu annuel brut dans le canton de Genève en 2008



Source : Administration fiscale cantonale/OCSTAT, *Informations statistiques* n°31, mai 2012.

Les grandes fortunes au bénéfice d'un forfait fiscal représentent une faible part du nombre total d'étrangers (185 977 personnes en 2011) dont les plus nombreux sont les Portugais (34 251), suivis des Français (25 486), des Italiens (20 302), et des Espagnols (13 563). À Genève, l'immigration est donc principalement d'origine européenne⁶⁹ dans la mesure où des contingents existent pour l'obtention de permis de travail pour les nationalités extra européennes⁷⁰. Mais c'est aussi une immigration de travail puisque pour les membres de l'Union européenne, un permis de séjour (permis B) ne s'obtient qu'en présentant à l'Office de la population un certificat de travail envoyé directement aux autorités par l'employeur, ou une preuve de ressources financières suffisantes pour pouvoir vivre sur le territoire suisse, à l'issue des trois mois suivant l'entrée dans le pays durant lesquels il n'est pas nécessaire d'avoir de permis de séjour. Mais ce qui caractérise le plus ce pôle d'emplois qui compte 282 500 postes de travail (fin mars 2012), c'est son attractivité transfrontalière. Le dynamisme du territoire et l'important différentiel salarial entre la Suisse (salaire mensuel brut

⁶⁹ 73% des étrangers vivant à Genève sont d'origine européenne selon les données de l'OCSTAT fin 2011.

⁷⁰ Ces contingents ont toujours existé pour tous les étrangers jusqu'aux accords de libre circulation signés entre la Suisse et l'Union européenne le 21 juin 1999 et entrés en vigueur le 1^{er} juin 2002. A partir de cette date, les citoyens européens obtiennent automatiquement un permis de travail (permis de résidence «B» ou permis frontalier «G») s'ils sont embauchés en Suisse ou prouvent qu'ils ont les ressources financières suffisantes pour y vivre. Des contingents sont néanmoins toujours valables jusqu'au 31 mai 2016 pour les ressortissants bulgares et roumains. Par ailleurs, le Conseil fédéral a décidé en avril 2012 de réintroduire pour un an des contingents pour les citoyens des Etats ayant adhéré à l'Union européenne en 2004.

médian de 7 238 CHF/6 000 EUR par mois pour 40 heures hebdomadaires en 2010) et la France (salaire mensuel brut moyen d'environ 2 700 EUR/3 250 CHF) attirent en effet chaque jour 75 847 frontaliers (titulaires d'un permis G), parmi lesquels 84% sont actifs (63 373 individus en 2011, soit 25% des frontaliers en Suisse). Ceux-ci n'ont cessé d'augmenter sous l'effet conjugué du développement économique du canton et des accords de libre circulation mis en place en 2001 et représentent désormais près de 22% du total des postes de travail à Genève.

3.2.2. Les travailleurs frontaliers à Genève

Pour les autorités suisses, le frontalier désigne « un travailleur étranger qui exerce une activité lucrative en Suisse en vertu d'une autorisation de travail spécifique, tout en conservant son domicile à la périphérie des frontières de la Suisse, quelle que soit sa nationalité » (OCSTAT Genève). Selon cette acception, n'est frontalier que le titulaire d'un permis de travail « G », que l'on peut appréhender grâce aux données de l'Office cantonal de la statistique de Genève (OCSTAT) et de l'Office Fédéral de la Statistique (OFS). Ne sont donc pas considérés comme frontaliers les Suisses et les fonctionnaires internationaux vivant en France et travaillant en Suisse. Le permis de travail frontalier est obtenu automatiquement pour les ressortissants européens-AELE⁷¹ (exceptions faites de la Roumanie et de la Bulgarie) sur présentation d'un contrat de travail par l'employeur à l'Office cantonal de la population. Ce permis est obtenu pour une durée de 5 ans. Sa validité n'est liée ni à la durée du contrat, ni au lieu de travail. En 2011, la Suisse attirait près de 250 000 frontaliers actifs, principalement dans les cantons de Genève (25%), de Bâle (Bâle-ville et Bâle-campagne, 21%) et du Tessin (21%). À Genève, leur part dans l'emploi total et un taux de chômage certes bas mais supérieur à la moyenne nationale créent quelques tensions exploitées par les partis populistes.

Portrait du frontalier

Si les distances ont tendance à s'allonger avec des frontaliers qui viennent de plus en plus loin, la majorité d'entre eux habitent à proximité de la frontière. La Haute-Savoie accueille le plus grand nombre de frontaliers, au sein de ses pôles frontaliers les

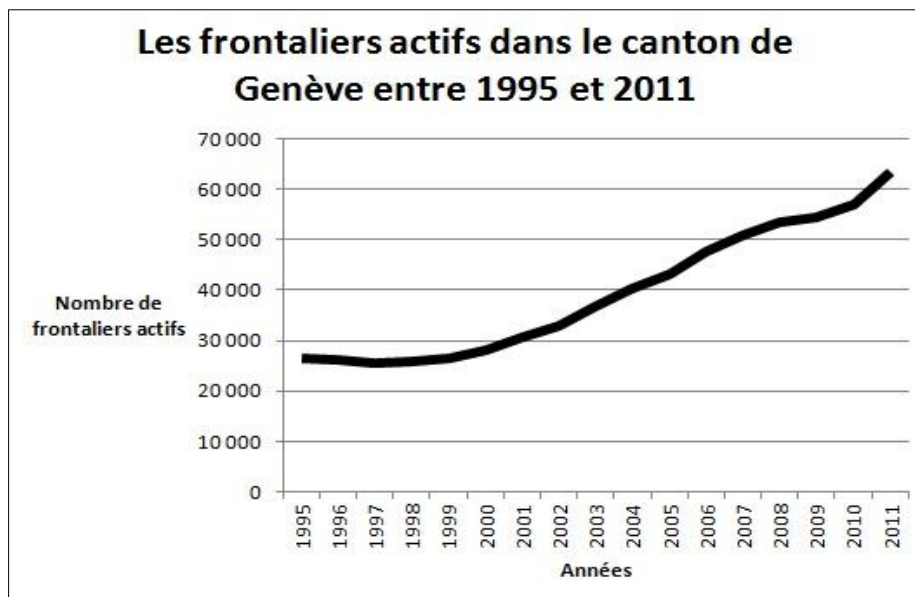
⁷¹ Les non-Européens sont aussi soumis à des contingents.

plus importants comme Annemasse (5 600 frontaliers), Gaillard (2 500), St Julien-en-Genevois (2 500) et Thonon (1 950). L'Ain vient ensuite avec Ferney-Voltaire (1 500 frontaliers) et Gex (1 500), suivis de St Genis-Pouilly (1 150) et Divonne-les-bains (1 000). La Savoie apparaît secondaire avec Annecy (1 450 frontaliers, plus de 2 500 si l'on ajoute Annecy-le-Vieux et Cran-Gevrier), bien reliée à Genève désormais par l'autoroute Liane mise en service le 22 décembre 2008 (40 minutes de trajet). Genève attire par ailleurs de plus en plus loin: Alby-sur-Chéran, entre Aix-les-Bains et Annecy, compte désormais 25 frontaliers ; Oyonnax et Chamonix, à une heure de Genève par l'autoroute, 50 chacune. Or, ces trois communes ne comptaient aucun travailleur frontalier avant 2006. Les Français représentent 92% des frontaliers (69 808 individus en 2011), loin devant les Britanniques (1 287 individus). Parmi les frontaliers, 60% sont des hommes (46 118 en 2011 pour 29 729 femmes). La majorité des frontaliers actifs occupe des emplois subordonnés, la moitié dans la santé humaine et l'action sociale (7 500 individus), le commerce de détail (5 800), la construction (5 200), le commerce de gros (4 900) ou l'hébergement et la restauration (4 800) d'après l'OCSTAT (2011).

Des flux en augmentation

Le phénomène du travail frontalier est relativement récent : en 1949, il n'y avait ainsi que 806 frontaliers enregistrés dans le canton. L'entrée en vigueur des accords bilatéraux signés le 1^{er} juin 2002 entre la Suisse et l'Europe des 15, a entraîné un changement de tendance : alors que les flux se situaient autour de 30 000 frontaliers les années précédentes, ce chiffre n'a cessé de progresser depuis. Ces accords ont en effet ouvert le marché du travail suisse aux ressortissants européens, et vice-versa. En dix ans, le nombre de frontaliers actifs a presque doublé à Genève, passant de 33 211 en 2001 à 63 373 fin 2011 (Figure 86).

Figure 86 : L'évolution des flux de travailleurs frontaliers dans le canton de Genève entre 1995 et 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, août 2012 ; d'après les données de l'OCSTAT, 2012.

« Je t'aime, moi non plus » : un travailleur mal aimé ?

Le frontalier, qui bénéficie donc du coût de la vie inférieur en France et de la force conjoncturelle du franc suisse face à l'euro – +20% en deux ans – est l'objet de représentations négatives chez certains Genevois. Il est vu comme un « envahisseur », un « profiteur qui vient chercher le bon salaire genevois pour aller le dépenser en France ». L'augmentation des flux de frontaliers suscite une inquiétude à Genève. On reproche également au frontalier d'être parfois incivique, de participer à l'augmentation du chômage, d'engorger les routes du canton. Ces représentations sont instrumentalisées et renforcées par les partis populistes dont le Mouvement des Citoyens Genevois (MCG, fondé en 2005) qui mène campagne sur le thème de « frontaliers, assez ! ». Le MCG établit une relation directe entre l'augmentation du nombre de frontaliers et le fort taux de chômage à Genève puisque d'après eux « les frontaliers viennent prendre les emplois des Genevois ». Pourtant, la différence entre le taux de chômage national et le taux de chômage genevois s'explique davantage par la qualification requise par les postes offerts à Genève dans des secteurs très spécialisés (finance, horlogerie ou chimie, par exemple) et par la longue durée du chômage qui ralentit le retour à l'emploi (Flückiger, 2000).

On n'observe en effet aucune corrélation entre l'évolution de la courbe du nombre de frontaliers et l'évolution de la courbe du taux de chômage. En outre, les conditions de travail à Genève sont contrôlées par l'Etat et les partenaires sociaux afin

de prévenir d'éventuels abus de sous-enchère alors que Genève enregistre actuellement le plus bas taux de chômage de la décennie (4,7%). Enfin, une récente étude vient de montrer que les résidents suisses sont privilégiés à l'embauche par rapport aux frontaliers (Flückiger et Ferro-Luzzi, 2012). Les frontaliers peuvent en tout cas s'appuyer sur une association qui les représente, qui défend leurs droits et effectue des actions de lobbying auprès des pouvoirs publics français et suisses (Hamman, 2006). Fondée en 1963 pour permettre aux frontaliers de bénéficier d'une couverture maladie, le Groupement Transfrontalier Européen, dont le siège est à Annemasse, regroupe aujourd'hui 31 000 membres en Suisse romande.

« Nous avons un rôle d'information auprès de ceux qui veulent travailler en Suisse et auprès des frontaliers (prestations sociales, retraite, fiscalité...). Nous assurons aussi une défense collective (lobbying pour améliorer la protection du frontalier) et individuelle (services juridiques, assistance sociale) des frontaliers »,

précise Jean-François Besson, Secrétaire général du GTE.⁷²

Le GTE publie d'ailleurs à destination de ses membres des guides qui reprennent ces questions, ainsi qu'un magazine (*Le Frontalier magazine*). Face aux représentations négatives associées à la figure du frontalier et aux déséquilibres du territoire, les élus français poussent à davantage de coopération de part et d'autre de la frontière et à une meilleure intégration, comme l'exprime Robert Borrel, Vice-Président d'Annemasse Agglo qui montre que chacun profite d'ailleurs de « l'effet-frontière », quel que soit son lieu de résidence :

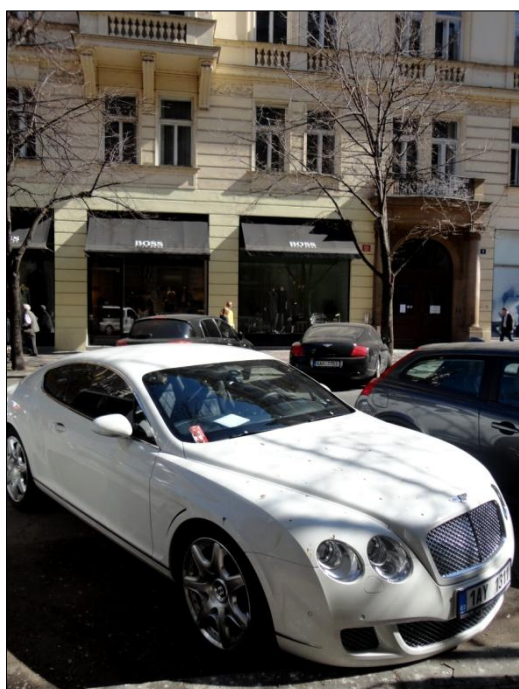
« Nous sommes condamnés à vivre ensemble, à nous entendre et à bâtir quelque chose si l'on ne veut pas créer un immense désordre qui a déjà commencé. En fait, ce territoire où beaucoup d'argent circule vit par effets d'aubaine : il y a l'aubaine des Français qui cherchent un emploi mieux payé, il y a l'aubaine des communes qui touchent les fonds frontaliers, il y a l'aubaine des Suisses qui ne se déclarent pas quand ils habitent en France ou qui viennent faire leurs courses en France, il y a l'aubaine des terrains d'évasion qu'on trouve en France au Salève, par exemple, etc. Aujourd'hui la situation ne peut plus durer, elle est intenable, avec des signes très apparents comme

⁷² Entretien avec Jean-François Besson, Secrétaire général du Groupement Transfrontalier Européen (GTE), 13/09/2010.

la congestion des routes aux heures de pointe, la pollution atmosphérique, les inégalités sociales immenses. Il est donc indispensable de passer à un régime plus organisé qui produise une agglomération transfrontalière cohérente. »⁷³

Ce témoignage traduit aussi le sentiment de dépendance des communes frontalières françaises vis-à-vis de Genève, montre que le Grand Genève se présente plus comme un territoire vécu en fonction d'opportunités économiques ou de loisirs que comme un espace approprié, et souligne les limites d'une agglomération qui se développe selon un schéma de type centre-périphérie, porteur de déséquilibres socio-spatiaux. Cependant, Robert Borrel insiste aussi sur une culture commune marquée par une langue, une histoire partagées, ou encore une volonté de préserver un paysage de qualité qui doivent permettre de surmonter les obstacles à l'aménagement transfrontalier du territoire et au vivre-ensemble au sein du Grand Genève.

Figure 87 : Prague affiche sa réussite économique : Deux Bentley Continental GT garées rue Pařížská



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Prague et Genève sont deux métropoles en croissance économique et démographique. Le secteur du luxe est un bon indicateur de la santé économique des métropoles : à Prague, les signes extérieurs de réussite comme les voitures très haut de gamme se multiplient, et nous avons pu notamment croiser durant notre mois de terrain en 2012 plusieurs Bentley Continental GT (250 000 CHF) et une Ferrari FF (350 000 CHF) (Figure 87). Si l'on voit fréquemment ces voitures dans les rues de Genève, il était jusqu'à présent plus rare de les apercevoir à Prague. Le développement économique de la capitale tchèque et la forte présence de touristes

entraîne également de nouveaux projets sur la rue Pařížská, l'axe du luxe à Prague : Chopard et Rolex ouvrent en 2012, tandis que Louis-Vuitton inaugurera bientôt sa

⁷³ Entretien avec Robert Borrel, Vice-Président d'Annemasse Agglo, 08/02/2013.

deuxième boutique qui s'étendra sur 2000 m². Cet indicateur de métropolisation montre bien les différentes trajectoires économiques des deux métropoles : Genève est l'une des villes qui verse les plus hauts salaires dans le monde, tandis que Prague est en rattrapage rapide et constitue une exception en République tchèque en étant la région la plus prospère du pays.

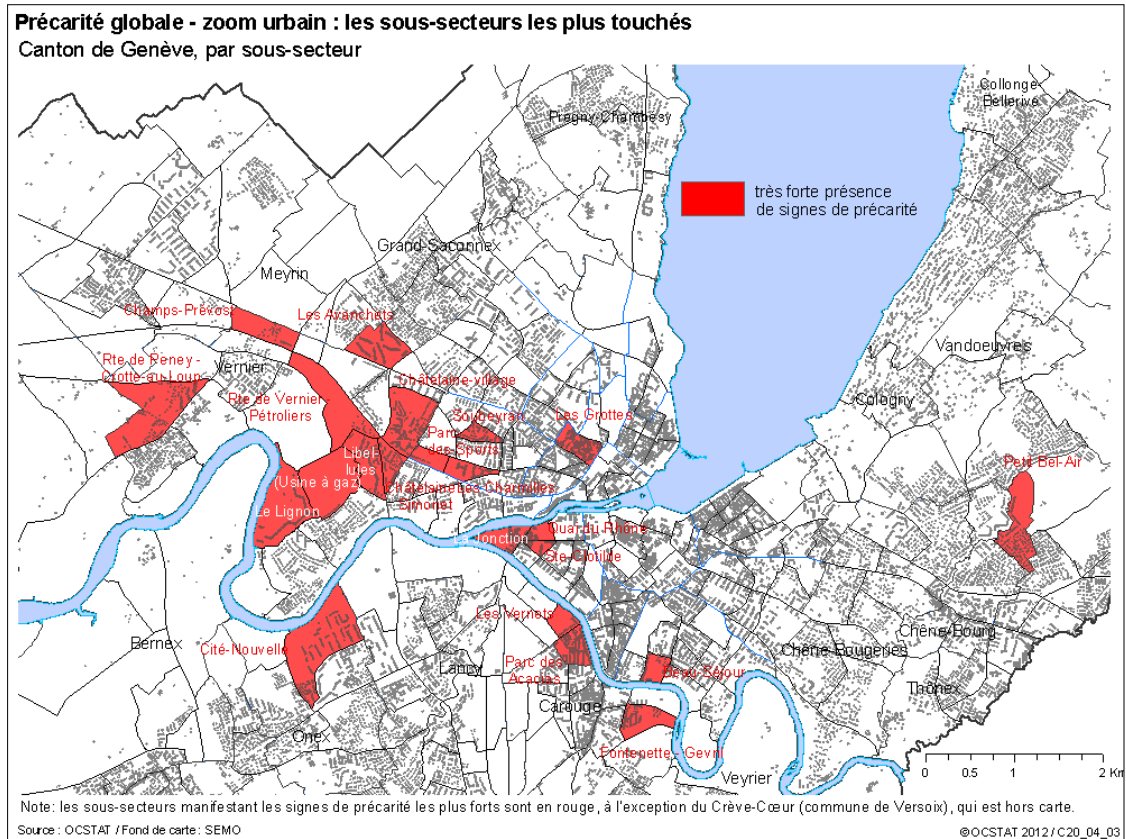
Pour autant, la métropolisation qui se caractérise par une concentration des richesses n'est pas uniquement un phénomène positif de croissance partagé par tous : certains groupes s'élèvent contre cet « effet vitrine » (groupes alternatifs à Genève, par exemple) tandis que la difficulté à trouver du travail et un logement à un loyer abordable suscite des inquiétudes qui s'expriment dans un vote contestataire et populiste (cas du vote pour le Mouvement des Citoyens Genevois). De nombreuses études ont d'ailleurs été menées sur le thème de la précarité à Genève afin de servir d'outils d'aide à la décision pour les autorités dans la mise en place de politiques sociales de cohésion et de réduction des inégalités (CATI-GE, 2011). Les indices de précarité, c'est-à-dire le risque de sombrer dans la pauvreté, sont obtenus en agrégeant les résultats issus de l'étude des salaires, familles, logements et emplois (OCSTAT, 2012) et permettent de mieux cibler les périmètres où agir qui sont surtout des quartiers très peuplés dans les villes du canton (Figure 88). La cohésion sociale est l'un des impératifs des métropoles : des politiques de prestations sociales sont mises en œuvre pour assister les populations fragiles⁷⁴. Des institutions sont chargées de cette politique sociale tel l'Hospice général⁷⁵ à Genève qui compte plus de 20 000 bénéficiaires de l'aide sociale et près de 5 000 bénéficiaires de l'aide aux requérants d'asile. Cette institution d'action sociale a versé 227,8 millions de francs en prestations nettes d'aides accordées en 2011 (Hospice général, 2012). Elle dispose aussi d'un parc immobilier de 89 immeubles (1 371 logements) qu'elle gère selon les principes de mixité sociale. Des centres d'action sociale existent au niveau communal et visent à garantir un minimum vital aux bénéficiaires afin de satisfaire leurs besoins et de favoriser leur intégration. Des initiatives originales peuvent aussi être menées pour lutter contre l'exclusion et la dépendance des personnes âgées telle la construction en 2012 d'un lotissement intergénérationnel à Meinier (GE) : l'objectif est de mélanger personnes âgées et familles afin de renforcer la mixité entre les générations et de

⁷⁴ Contrairement au reste de la Suisse, l'aide sociale dépend du Canton et non des communes à Genève.

⁷⁵ Cette institution existe depuis 1535 pour venir en aide aux plus démunis. D'abord «Hôpital général», elle prend le nom d'«Hospice général» en 1869.

pouvoir se rendre service mutuellement. Ainsi, la cohésion sociale dépasse largement la politique d'aides sociales et englobe toutes les mesures et actions qui favorisent les interactions entre les habitants et leur bien-être.

Figure 88 : Genève, un canton riche qui n'est pas épargné par la précarité



Source : OCSTAT, 2012.

Chapitre 8.

Des centres politiques qui rayonnent à différentes échelles

Prague est une capitale nationale et Genève une ville internationale. Ces deux centres politiques ne rayonnent donc pas à la même échelle. Prague cherche plus à s'affirmer comme une métropole qu'une capitale, alors que sa fonction diplomatique est en revanche un vecteur d'influence puissante pour Genève. Alors qu'à Prague se prennent les décisions politiques pour la République tchèque, c'est à Berne que se prennent les décisions fédérales qui concernent la Suisse. Genève assume un rôle international qui fait connaître son nom dans le monde entier. Deuxième pôle onusien après New York, la ville concentre en effet une vingtaine d'institutions internationales, une centaine de missions diplomatiques, et plusieurs centaines d'organisations non-gouvernementales. Celles-ci œuvrent dans différents domaines (l'économie, la santé, la diplomatie, etc.) à la recherche de solutions pour des problèmes locaux ou globaux. Genève est donc un centre de décisions dont les répercussions sont mondiales, parfois dans des secteurs moins connus comme les brevets qui sont enregistrés par l'organisation mondiale pour la propriété intellectuelle (OMPI), par exemple. En ce sens, il s'agit bien d'une métropole intermédiaire qui met en relation plusieurs parties pour conclure des accords dans un cadre multilatéral. C'est pour poursuivre cet objectif que Genève propose une offre de formation internationale avec les écoles privées qui accueillent les enfants des fonctionnaires internationaux et, au niveau universitaire, avec l'Institut des hautes études internationales et du développement (IHEID). Cette ouverture au monde, ce sens de l'accueil et de l'écoute, de l'« interface » est vraiment « l'esprit de Genève » (De Traz, 1929). Dès lors, la fonction politique des deux métropoles met en évidence leurs ambitions respectives en matière de rayonnement : Prague la valorise moins que les fonctions économiques et culturelles, tandis que Genève est fortement engagée dans sa fonction diplomatique qui fait connaître son nom dans le monde entier.

1. Prague : une capitale nationale

Prague est le centre de la vie politique tchèque : c'est la capitale et la plus grande ville du pays, regroupant 1 241 664 habitants fin 2011. C'est une très ancienne capitale puisqu'elle a été capitale du royaume de Bohême, du Saint Empire romain germanique et de la Tchécoslovaquie. A partir de 1969, alors qu'est créée la Fédération tchécoslovaque, Prague devient à la fois capitale de la Fédération et

capitale de la république socialiste tchèque⁷⁶. Dès la chute du régime communiste, les ambassades se sont installées dans les palais baroques du quartier de Malá Strana. Ce quartier est le pôle décisionnel tchèque puisqu'il concentre les pouvoirs exécutifs et législatifs, tandis que le pouvoir judiciaire est assuré par différentes cours, comme la Cour Suprême (la plus haute juridiction du pays en matière commerciale, civile et pénale) ou la Cour constitutionnelle (qui garantit la conformité des décisions prises dans le pays par rapport à la Constitution de 1993) qui sont toutes les deux à Brno, la deuxième ville tchèque située en Moravie. Le siège du gouvernement se trouve sur les rives de la Vltava à Strakova akademie (Figure 89) : ce bâtiment néo-baroque de 1896 et long de 160 mètres accueille aussi le Bureau du gouvernement qui dirige l'administration nationale. Malá Strana concentre aussi plusieurs ministères (ministère des finances, ministère de l'éducation, de la jeunesse et des sports, ministère de la culture). C'est aussi dans ce quartier que le Parlement débat de l'avenir du pays : la Chambre des députés (200 députés élus pour 4 ans à la proportionnelle), dominée par les partis de droite ODS et TOP 09, occupe principalement le Thunovský palác, tandis que le Sénat (81 sénateurs élus au scrutin majoritaire uninominal à deux tours), où la gauche est majoritaire, siège à proximité, au Valdštejnský palác. Enfin, le Château de Prague (Hradčany) est le siège de la présidence de la république tchèque : c'est là que Vaclav Klaus reçoit ses homologues étrangers quand ils viennent à Prague.

⁷⁶ L'Assemblée nationale de la république socialiste tchécoslovaque a voté le 27 octobre 1968 la loi 143/1968 sur la Fédération tchécoslovaque qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1969. Cette dernière était composée de la République socialiste tchèque et de la République socialiste slovaque.

Figure 89 : Strakova akademie, le siège du gouvernement sur les bords de la Vltava, quartier de Malá Strana, surplombé par la maison du Président



Cl. photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2008.

La capitale tchèque n'est pas un grand pôle de politique internationale : elle n'a accueilli que deux sommets d'envergure mondiale : ainsi, en septembre 2000, le Fonds monétaire international (FMI) a organisé un sommet au palais des congrès. Un an plus tard, en octobre 2001, les chefs d'Etat de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) se sont également réunis à Prague. Si la République tchèque est entrée officiellement dans l'Union européenne le 1^{er} mai 2004, le rayonnement de Prague en matière politique peine à dépasser le cadre strictement national. Ainsi, la ville n'abrite aucun siège d'institution européenne, contrairement à Varsovie qui est depuis 2005 le siège de Frontex, l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures, par exemple. L'enjeu pour les leaders politiques du pays, c'est moins de faire de Prague une capitale qu'une métropole européenne, LA métropole d'Europe centre-orientale.

2. Genève : une capitale internationale

2.1. Un pôle historique du multilatéralisme

Genève n'est pas capitale nationale, mais elle est à l'instar d'autres métropoles dans le monde comme New York ou Paris une capitale internationale. Elle concentre en effet 22 organisations internationales (OI) (Figure 90) regroupées dans le quartier des Nations autour du Palais des Nations qui est l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), sur la rive droite, environ 200 organisations non gouvernementales (ONG), et 160 missions permanentes.

Figure 90 : Les organisations internationales installées à Genève

Organisations internationales relevant des Nations Unies	Bureau international d'éducation/Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science, la culture et la communication (BIE/UNESCO)
	Office des Nations Unies à Genève (ONUG)
	Organisation internationale du travail (OIT)
	Organisation météorologique mondiale (OMM)
	Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI)
	Organisation mondiale de la santé (OMS)
	Union internationale des télécommunications (UIT)
Organisations internationales ne relevant pas des Nations Unies	Agence de coopération et d'information pour le commerce international (ACICI)
	Association européenne de libre-échange (AELE)
	Bureau international des textiles et de l'habillement (BITH)
	Centre consultatif sur la législation de l'OMC (ACWL)
	Centre Sud (CS)
	Comité international de la Croix-Rouge (CICR)
	Cour de conciliation et d'arbitrage au sein de l'OSCE (Cour OSCE)
	Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FISCR)
	Fonds mondial de lutte contre le SIDA, la tuberculose et le paludisme (GFATM)
	Organisation européenne pour la recherche nucléaire (CERN)
	Organisation internationale pour les migrations (OIM)
	Organisation internationale de protection civile (OIPC)
	Organisation mondiale du commerce (OMC)
	Union internationale pour la protection des obtentions végétales (UPOV)
	Union interparlementaire (UIP)

Source : Département fédéral des affaires étrangères.

Ce rôle international trouve son origine avec la création de la Croix-Rouge par Henri Dunant – qui a obtenu le Prix Nobel de la paix en 1901 – en 1863 à Genève.

Cette initiative privée a été lancée pour venir en aide aux blessés de guerre après la bataille de Solferino à laquelle Henri Dunant a assisté. En 1864 est signée la première *Convention de Genève* qui protège le personnel apportant secours aux blessés. Il s'agit d'un traité international très important dans le droit humanitaire puisqu'il définit les règles de protection qui s'appliquent aux blessés, aux prisonniers de guerre et aux civils lors de conflits armés. Le rôle d'arbitre, d'intermédiaire neutre entre grandes puissances de Genève se révèle lorsqu'un tribunal arbitral, réuni dans la ville, condamne en 1872 la Grande-Bretagne à verser aux États-Unis d'Amérique une très lourde indemnité pour avoir manqué à ses obligations internationales de stricte neutralité durant la guerre de Sécession. Cette décision connue sous le nom d'arbitrage de l'Alabama fait alors connaître Genève à l'international comme un lieu de règlement pacifique des conflits. Avec la création de la Société des Nations (SDN) en 1919 qui s'installe au Palais Wilson (siège actuel du Haut commissariat aux droits de l'homme) s'établissent les bases d'une certaine gouvernance mondiale. La fonction internationale de Genève se renforce à partir de cette date avec l'installation de

Figure 91 : L'ONU à Genève



(Cl. photo.: J.-B. Delaugerre, mars 2008).

l'Organisation Internationale du Travail (OIT) en 1920, la création de l'Institut d'études internationales en 1924 (qui devient HEI, puis l'Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement). Le palais des Nations qui accueille toujours les grands sommets internationaux est construit en 1936 (Figure 91). Dès cette époque, Genève s'affirme également dans l'offre d'expertise - et pas seulement comme hôte d'accueil - auprès des institutions internationales. Ce rôle international bénéficie d'une situation centrale en Europe, entre Amérique et Asie, est soutenu par

une réaction rapide des autorités locales qui ouvre l'aéroport de Cointrin dès 1920, et par la mobilisation de la population genevoise qui est mobilisée par le CICR pendant la 1^{ère} Guerre mondiale pour l'aider à rendre ses services.

2.2. Un centre diplomatique ancien qui se renforce après la 2^{nde} Guerre mondiale

Après la Seconde Guerre mondiale, la disparition de la SDN et la création du siège de l'ONU à New York, Genève conserve néanmoins le centre européen et deuxième siège mondial de l'ONU autour duquel se greffent des agences spécialisées tels que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le Haut Commissariat aux Réfugiés (HCR), ou le Haut Commissariat aux Droits de l'Homme (HCDH). Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, Genève devient donc un véritable pôle diplomatique autour duquel viennent graviter quantités d'ONG comme Médecins sans frontières (MSF), l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou encore le Forum économique mondial (WEF) qui va s'agrandir à Cologny.

Ce pôle est constitué de 25 000 fonctionnaires internationaux accueillis et conseillés par le centre d'accueil de la Genève internationale. Créé en 1996 par le canton de Genève et la Confédération helvétique, le CAGI a pour mission d'intégrer les fonctionnaires internationaux et leurs familles. Il leur fournit une assistance pour trouver un logement, des conseils pour découvrir la ville et la Suisse, et répond à leurs questions administratives. Le CAGI conseille également les ONG désireuses de s'installer à Genève et aussi celles qui s'y sont déjà établies. La Confédération et les autorités locales sont très engagées pour soutenir la « Genève internationale » : une fondation, la fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI), a été créée en 1964 pour mettre des bureaux et des centres de conférences (Centre International de Conférences de Genève, à Varembe, par exemple) à disposition des organisations internationales à des tarifs avantageux. Cette fondation est donc à la tête d'un vaste parc immobilier dans le quartier diplomatique qu'elle entretient et développe. L'un de ses projets actuels consiste à réhabiliter et à agrandir l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) : le centre William Rappard est en train d'être modernisé et offrira à la fin du chantier 300 places de travail supplémentaires grâce à un nouveau bâtiment en cours de construction. Enfin, le service des relations extérieures de la ville de Genève entretient le lien entre la Genève internationale et les autorités municipales en organisant, par exemple, des réceptions officielles pour les délégations étrangères.

« Au niveau du canton, un poste de « Délégué aux relations de la Genève internationale » a été créé en 2005 afin de coordonner l'action des différents départements cantonaux – dans les domaines de l'immobilier, des transports, de l'éducation ou de la sécurité – auprès des institutions internationales, ONG et missions diplomatiques. Cette structure est aussi un lien entre les autorités genevoises et les autorités fédérales avec lesquels les OI traitent en premier⁷⁷. Le canton a par ailleurs lancé un site internet multilingue d'informations sur le pôle diplomatique qui le présente et informe un public large sur ses actualités » précise en outre Olivier Coutau, le Délégué à la Genève internationale⁷⁸.

Genève est devenue un forum de la négociation mondiale avec en moyenne 3 000 réunions et conférences par an cherchant à favoriser la mise en réseau par la participation du plus grand nombre possible d'acteurs. Outre des réunions officielles rapides, Genève accueille des conférences internationales comme la conférence francophone sur le SIDA en mars 2012 ou la conférence d'analyse économique globale de l'OMC en juillet. Les pouvoirs publics – Confédération helvétique et canton de Genève – ont la volonté de maintenir une bonne représentativité mondiale à Genève : cela passe par la distribution d'aides financières pour les pays les moins avancés, ou le prêt de bureaux gratuits pour des ONG pendant quelques années. Outre l'image positive pour Genève de ce pôle diplomatique, les organisations internationales sont aussi un atout économique dans la mesure où elles dépensent environ 5 milliards de francs chaque année, dont plus de la moitié correspond aux salaires. Les fonctionnaires internationaux qui sont exemptés d'impôts ont un fort pouvoir d'achat qui bénéficie au commerce genevois. Enfin, en dépit du franc fort qui pénalise les organisations qui doivent payer leur personnel en francs suisses alors que leurs recettes sont en dollars, ce centre diplomatique a plutôt tendance à se développer : l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle a inauguré en septembre 2011 l'extension de son siège le long de la route de Ferney et construit une nouvelle salle de conférences opérationnelle en 2013, tandis que Genève tente d'obtenir le Fonds Vert pour le climat qui pourrait créer des synergies avec l'Organisation Météorologique Mondiale

⁷⁷ Entretien avec Olivier Coutau, Délégué à la Genève internationale, Département des Institutions du Canton de Genève, 2008.

⁷⁸ <http://www.internationalcooperationgeneva.ch>

(OMM) déjà présente au bout du lac. Dès lors, en permettant à tous ces acteurs de se rencontrer, Genève est l'un des lieux dans le monde où s'élaborent et se prennent des décisions déterminantes pour l'être humain en matière de paix, de santé ou d'environnement.

L'influence politique internationale de Prague est limitée, tandis que ce facteur fait connaître le nom de Genève dans le monde entier. Cette fonction décisionnelle est ancienne et s'est développée au fil du temps dans un territoire neutre pour apporter des solutions à des problèmes globaux en mettant en relation différentes parties (Maitre, 2002). C'est donc devenu une spécialité-clé de cette métropole intermédiaire. C'est à Genève que s'échangent des idées, que s'élaborent des stratégies et que sont décidées des actions qui permettent d'améliorer le sort de l'humanité. C'est un lieu renommé pour l'engagement de ses autorités à offrir à tous les acteurs internationaux présents les meilleures conditions possibles pour que les discussions qui s'y déroulent soient couronnées de succès. L'offre de formation internationale que l'on trouve à Genève est surtout liée à la présence des expatriés mais c'est aussi un atout et un facteur d'attractivité de cette ville internationale. L'étude de la fonction politique à Genève et à Prague met bien en évidence la principale caractéristique des métropoles intermédiaires qui est leur spécialisation, seul facteur à même de se singulariser, de se distinguer par rapport aux autres métropoles dans un contexte de forte concurrence. L'analyse de leur pouvoir culturel permet d'ailleurs de confirmer cette position.

Chapitre 9.

Une fonction culturelle inégale

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer l'influence culturelle d'une métropole : le nombre, la réputation et la fréquentation des musées, l'offre d'événements culturels supra locaux, la richesse du patrimoine, le nombre de touristes « culturels », la présence d'artistes qui font de la métropole un lieu créatif, l'importance des lieux du savoir comme les universités ou les bibliothèques, et l'ambition des élus de soutenir, de développer la culture et de la rendre accessible à tous (Grésillon, 2000). L'étude de ces indicateurs à Genève et à Prague montre que la dynamique culturelle de ces deux métropoles intermédiaires est sensiblement différente. Alors que Prague est une métropole culturelle, un musée à ciel ouvert, la culture à Genève prend davantage la forme d'animations locales qui créent l'événement tout au long de l'année. Le phénomène touristique le montre bien : à Prague, les 5 millions de visiteurs annuels sont avant tout attirés par la beauté de la ville, tandis qu'à Genève, c'est le tourisme d'affaires qui domine parmi les 1,4 millions de touristes annuels. Ces derniers restent en moyenne 2 nuits sur place, majoritairement dans les hôtels hauts de gamme (870 000 nuitées dans les quatre étoiles, 669 000 dans des établissements cinq étoiles en 2011, sur un ensemble de 2 838 229 nuitées). Dans le tourisme de loisirs, l'un des faits marquants est la présence régulière de touristes en provenance du Moyen-Orient, et du Golfe en particulier (Figure 92) : leur venue à Genève est ancienne (15 ans), presque traditionnelle, et importante du point de vue économique pour la ville, tant pour les hôtels où ils résident plus longtemps que la moyenne (trois à quatre nuits), que pour les boutiques de luxe ou les locations de voitures. Le tourisme genevois est ainsi plutôt un tourisme aisé tourné vers l'agrément, mais surtout les affaires économiques et diplomatiques (Lévy, 2002).

Figure 92 : Une dizaine de limousines attendent une vingtaine de touristes du Golfe, quai Gustave Ador, au bord du lac à Genève



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2012.

1. Un musée à ciel ouvert...

Tous les visiteurs qui visitent Prague sont touchés par la beauté de la ville qui présente une architecture riche et impressionnante. Prague est en effet une ville d'histoire mise en scène par des monuments qui sont aussi les témoins de plusieurs siècles successifs d'une création artistique prolifique.

1.1. Un patrimoine exceptionnel classé par l'UNESCO

Prague est une métropole culturelle dont les œuvres exceptionnelles vont du Moyen Âge à la période contemporaine, en passant par l'âge baroque et l'art Sécession. C'est le résultat du riche passé d'une ville plusieurs fois capitale qui a fait l'objet d'embellissements de la part de ses souverains (Michel, 1998). Le site le plus spectaculaire est celui de la colline du château (Hradčany) qui surplombe Prague et que les visiteurs découvrent depuis le pont Charles en sortant de la vieille ville. Il concentre plusieurs bâtiments religieux comme la basilique romane dédiée à saint Georges ou la cathédrale gothique saint Guy, et le centre du pouvoir politique avec l'un des plus grands châteaux du monde construit à l'époque classique par l'impératrice du Saint empire romain germanique Marie-Thérèse (Figure 93).

Figure 93 : Hradčany, la colline du château. La basilique romane saint Georges, la cathédrale gothique saint Guy, le palais baroque de l'archevêque et le château classique



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Prague est aussi une ville baroque où même les églises gothiques ont été décorées selon ces nouveaux principes artistiques au XVIIe siècle, telle Notre-Dame de Týn qui domine la place de la Vieille ville (Staroměstské náměstí), tout comme la tour de l'ancien hôtel de ville construite au milieu du XIVe siècle où se trouve une horloge astronomique (Figure 94). La place est bordée d'édifices de toutes les époques avec une maison médiévale construite au début du XIVe siècle (la maison à la cloche de pierre), l'église baroque Saint-Nicolas ou encore le palais Kinský de style rococo.

Figure 94 : La place de la Vieille ville à Prague avec l'ancien hôtel de ville et sa tour panoramique et Notre-Dame de Týn



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Cette effervescence baroque se retrouve dans le quartier de Malá Strana qui se trouve au pied du château et est relié à la vieille ville par l'un des plus anciens ponts d'Europe, le pont Charles, construit en 1357 par Charles IV. Ce quartier concentre une quantité remarquable de palais et d'églises baroques et rococo. L'art Sécession est aussi bien représenté dans la vieille et la nouvelle ville (maison municipale ou Obecní dům, par exemple) de sorte que Prague de sorte que Prague est une belle illustration des styles architecturaux qui ont marqué le dernier millénaire (Michel, 2008). C'est pour cette raison que l'UNESCO a classé 866 ha du centre historique (Figure 96) sur la liste du patrimoine mondial dès 1992 (UNESCO, 1992). Après la pause qu'a constitué le régime communiste au niveau artistique⁷⁹, la ville a renoué avec sa tradition architecturale en accueillant des architectes de renommée internationale comme Franck Gehry et Vlado Milunic (« la maison qui danse » ou Tančící dům construit en 1996) ou Jean Nouvel (« l'ange doré » ou Anděl réalisé en 2001). Ces créations représentent la nouvelle Prague, moderne et sensuelle (Figure 95).

⁷⁹ Le réalisme socialiste ne s'est pas développé à Prague.

Figure 95 : La « maison qui danse » au bord de la Vltava



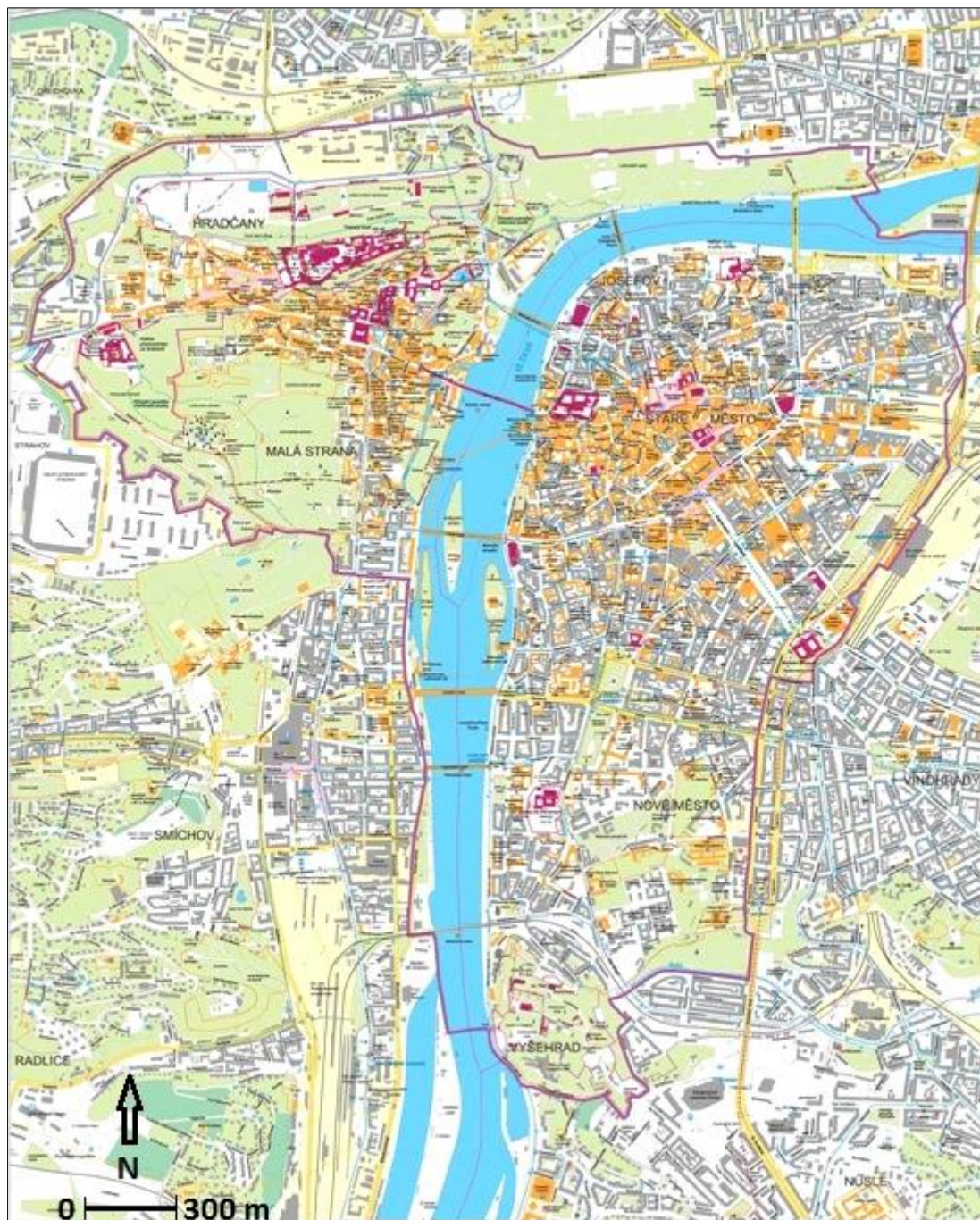
Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2012.

L'intérêt culturel de la ville ne se limite pas à ses monuments dans la mesure où Prague connaît une vie théâtrale et musicale très riche : à l'opéra national (Státní Opera), par exemple, la programmation change tous les soirs et propose des spectacles abordables financièrement (de 270 à 1 100 CZK⁸⁰ selon la catégorie). Plusieurs festivals viennent compléter cette offre culturelle comme le « Printemps de Prague » ou l'« Automne de Prague » qui sont 2 festivals de musique classique très renommés. La qualité du patrimoine, la diversité des styles architecturaux, l'histoire qui

⁸⁰ De CHF 13 à 50/ de EUR 10 à 42.

leur est associée et l'abondante offre culturelle explique l'attractivité de Prague qui jouit d'une image très positive⁸¹.

Figure 96 : Le périmètre de 866 ha classé par l'UNESCO en 1992 (en violet)



Source : Žaket, 2010.

⁸¹ Entretien avec Petr Divis, cadre au Département de la Culture, du tourisme et de la préservation des sites, avril 2011.

1.2. Les touristes sont de plus en plus nombreux

« A Prague, les débuts du tourisme étranger remontent au début des années 1960 avec les premiers autobus de touristes de l'Allemagne de l'Ouest. Il s'agit d'un tourisme très encadré et les visiteurs ne sont pas très nombreux » précise Jaroslava Novakova, directrice du Centre d'Information touristique de Prague⁸².

Ces touristes qui nécessitent des visas restent un à 2 jours à Prague. Le Printemps de Prague (1968) lié à la volonté d'assouplissement du Parti communiste tchèque refusé par Moscou (envoi de chars) induit un ralentissement de la dynamique touristique qui reprend au début des années 1970 : les visiteurs viennent surtout des pays soviétiques et le voyage est organisé (groupes contrôlés). Les hôtels se développent comme l'actuel Hôtel Intercontinental (1974-1978). A la fin des années 1980, Prague compte 10 000 lits (82 500 en 2010). Après la révolution de velours (1989) qui marque la fin des visas, le tourisme se développe, mais de manière un peu chaotique. Après la chute du régime communiste et surtout depuis 10 ans, Prague est devenue une destination touristique « tendance » en Europe : le nombre de visiteurs a augmenté de 70%, passant de 3 à 5 millions de personnes entre 2001 et 2011⁸³ (Figure 97). Le développement des compagnies low-cost (Easyjet, Jet2, Smartwings...) desservant l'aéroport de Prague-Ruzyně et des prix relativement bon marché par rapport à l'Europe occidentale, expliquent l'attrait de Prague. Les autorités sont soucieuses de l'image de la destination auprès des touristes – dont un tiers revient à Prague – comme l'exprime Petr Divis⁸⁴ :

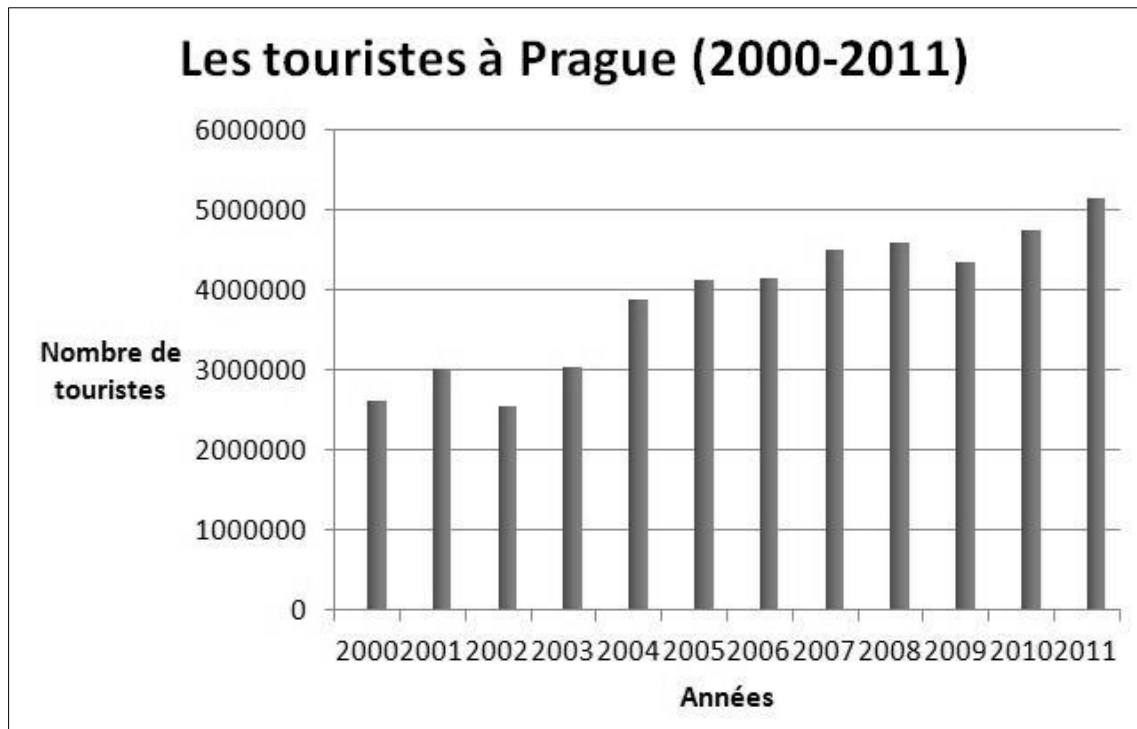
« Nous cherchons à améliorer notre qualité de service pour ne pas décevoir nos visiteurs. Nous luttons ainsi contre les pickpockets, nous sensibilisons les taxis et les professionnels du tourisme en général pour les inciter à offrir les meilleures prestations possibles. »

⁸² Entretien avec Jaroslava Novakova, directrice du Centre d'Information touristique de Prague, 30/03/2012.

⁸³ Vienne a pour sa part attiré 11 millions de touristes en 2011, Cracovie 7 millions, à titre de comparaison.

⁸⁴ Entretien avec Petr Divis, Département de la Culture, du tourisme et de la préservation des sites, 19/03/2010.

Figure 97 : L'évolution du phénomène touristique à Prague



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; source : CSU, 2012.

Enfin, la promotion de la destination est assurée par le Centre d'Information de Prague qui existe depuis 1958 : ce bureau qui a été créé à l'origine pour les touristes tchèques s'est tourné vers l'international comme le montre le lancement en 2008 du site Praguewelcome.com :

« l'objectif est de faire connaître Prague comme une belle ville, faite pour tous les publics. C'est une ville pittoresque, romantique, où l'on passe des moments tranquilles à flâner dans les rues piétonnes »,

assure Jaroslava Nováková, la Directrice du Centre d'information touristique de Prague⁸⁵, pour qui le site est un outil pour informer les visiteurs potentiels en valorisant les atouts de la ville. Ce support de communication propose une navigation aisée en permettant de découvrir les monuments les plus célèbres de la ville, de trouver un hébergement et de réserver en ligne, ou encore de se renseigner sur les moyens de transport. L'esthétique soignée avec de nombreuses photos

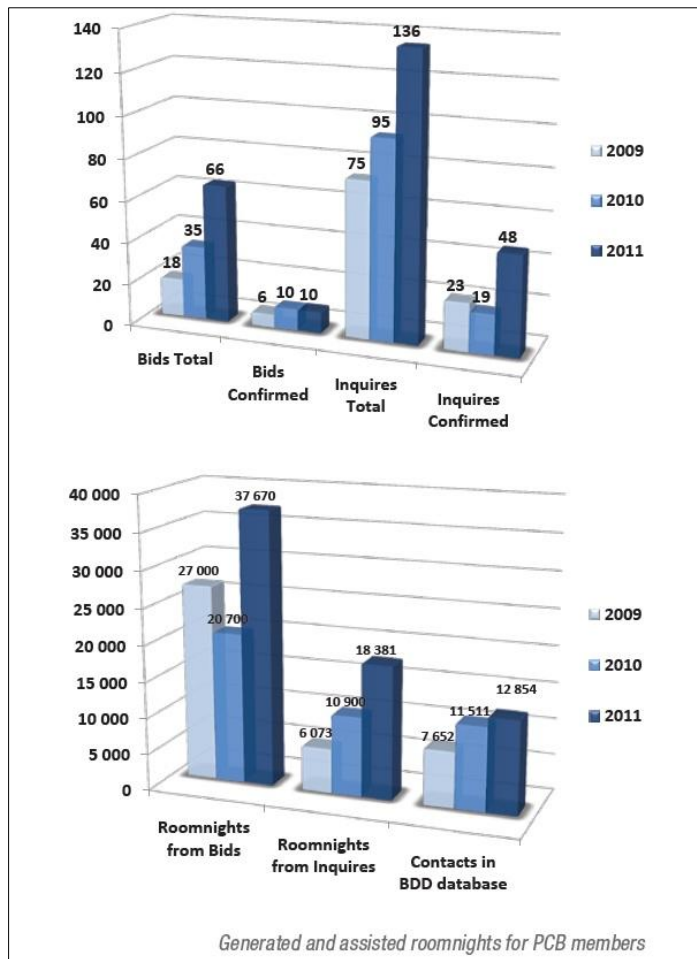
⁸⁵ Entretien avec Jaroslava Nováková, Directrice du Centre d'information touristique de Prague (Pražská informační služba), 30 mars 2012.

particulièrement attractives en font un vecteur efficace de promotion touristique de la destination. Prague tente aussi de développer le tourisme de congrès : les professionnels du secteur ont mis en place en 2008 une structure spécifique, Prague Convention Bureau⁸⁶, chargé de promouvoir la destination et d'informer les institutions demandeuses sur l'offre disponible. Elle fournit aussi toute l'assistance nécessaire durant la préparation et la tenue du congrès. En 2011, les hôtels de Prague ont accueilli 4 030 conférences et 577 297 congressistes, selon l'Office tchèque de la statistique, ce qui représente une moyenne de 143 personnes par congrès et seulement 11% du nombre total de touristes⁸⁷. Les résultats, certes en progression, restent donc modestes (Figure 98), Prague réussissant à accueillir surtout des congrès de petite taille.

⁸⁶ La majeure partie du budget (56% en 2011) est constituée des cotisations des membres (hôtels, restaurants...), avec un soutien de la Ville de Prague et de CzechTourism.

⁸⁷ Cela représente aussi la moitié des congressistes recensés en République tchèque pour l'année 2011.

Figure 98 : Un tourisme de congrès encore modeste à Prague



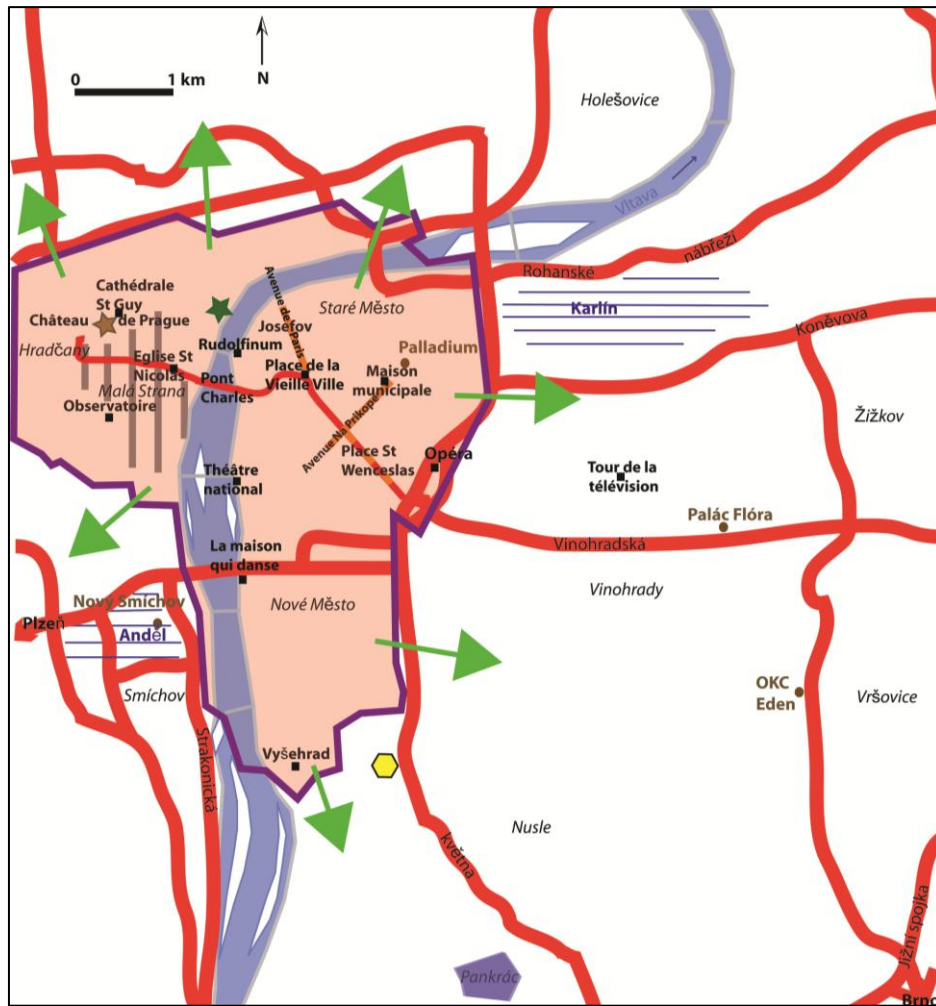
Source : Rapport annuel de Prague Convention Bureau 2011.

SEGMENT	2011	2010	2011-10
Occupancy rate	(number of room/nights)		
Corporate clients	14 938	12 913	2 025
Congresses	6 401	5 723	678
Meetings	2 090	1 709	381
Holidex-discount	2 607	1 883	724
Individual tourism	8 037	4 516	3 521
Groups	13 057	11 168	1 889
Other	200	494	-294
TOTAL	47 330	38 406	8 924






Source : Rapport annuel 2011 du Centre des Congrès de Prague, p. 12.

Le centre historique concentre logiquement les flux touristiques, et en particulier quatre secteurs qui sont des lieux attractifs en raison de leurs monuments (Figure 99). La place Wenceslas (Nové Město), entre le musée national et la vieille ville revêt un double intérêt historique (lieu de la lutte contre le régime communiste) et architectural (immeubles Art Sécession) ; la large perspective qu'elle offre avec des points d'intérêt (le musée national, la statue de saint Wenceslas, saint-patron de la République tchèque) en fait aussi un lieu monumental que les touristes prennent volontiers en photo. La Vieille ville (Staré Město) est un autre pôle incontournable des circuits touristiques avec le quartier Josefov (l'ancien ghetto juif qui concentre aujourd'hui les boutiques de luxe), et surtout la place de la Vieille Ville (Staroměstské náměstí). On y vient là encore pour les divers immeubles qui la bordent, mais aussi pour la sonnerie de l'horloge astronomique du XVe siècle qui s'y trouve et qui constitue une véritable animation. Outre la mélodie qui retentit, tout un jeu d'automates se met en marche avec les douze apôtres qui défilent les uns après les autres à une fenêtre qui s'entrouvre. Enfin, Malá Strana et Hradčany sont les deux autres quartiers intensément visités. Au château, la relève de la garde présidentielle à midi constitue l'autre animation du parcours touristique puisqu'après avoir défilé depuis leur caserne située à 300 mètres, les gardes sont relevés au son des trompettes et des tambours dans la cour d'entrée qui est alors entourée par plusieurs centaines de touristes (Figure 100). Ces flux s'orientent enfin selon un axe nord-ouest/sud-est qui va de Hradčany à la place Wenceslas, en franchissant la Vltava par le Pont Charles. Ces flux s'orientent enfin selon un axe nord-ouest/sud-est qui va de Hradčany à la place Wenceslas, en franchissant la Vltava par le Pont Charles.

Figure 99 : Le phénomène touristique à Prague



LA CAPITALE DE LA REPUBLIQUE TCHEQUE



-  Château de Prague, siège de la Présidence
-  Strakova Akademie, siège du gouvernement
-  Quartier des ambassades
-  Espace résidentiel
-  Principaux axes de communication

UNE METROPOLE CULTURELLE ET TOURISTIQUE MAJEURE






Un héritage historique exceptionnel

-  Périmètre classé par l'UNESCO au Patrimoine mondial de l'Humanité
-  Lieu d'attrait touristique
-  Axe touristique principal

Un hypercentre saturé?

-  Un centre-ville surfréquenté
-  Volonté d'étaler la fréquentation touristique

UNE METROPOLE EN RATTRAPAGE

-  Des industries aux bureaux: des quartiers vitrines de la modernité de Prague
-  Les centres commerciaux: de nouvelles centralités
-  Axe commercial majeur où se concentrent les marques internationales
-  Pankrác, le nouveau quartier d'affaires en construction
-  Un palais des congrès peu utilisé

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013.

Figure 100 : Une des animations du circuit touristique à Prague : la relève de la garde au château à midi



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2007.

Pour toutes les raisons susmentionnées, Prague est le premier pôle touristique de République tchèque en attirant 36% des touristes du pays. La deuxième région la plus touristique (Brno) accueille seulement 11% des touristes. A Prague, les visiteurs sont majoritairement européens, soulignant un tourisme de proximité (Figure 101). Les Allemands sont ainsi quasiment à égalité avec les Tchèques et sont deux fois plus nombreux que les Anglais, deuxième nationalité la plus représentée. Ces touristes privilégient les hôtels de milieu et haut de gamme en raison de leurs prix attractifs : la majorité descend dans des hôtels 4 et 5 étoiles, respectivement 45 et 15%, tandis qu'un tiers des visiteurs choisit des établissements 3 étoiles (2010). La localisation au cœur de la ville est privilégiée : un tiers des touristes résident, par exemple, dans l'arrondissement de Prague 1 qui correspond à l'hypercentre. C'est aussi un choix pratique quand la durée totale de la visite n'excède pas 4 jours (2,6 nuits ; 3,6 jours de visite).

Figure 101 : Les dix nationalités les plus représentées parmi les visiteurs à Prague

Pays	Nombre de visiteurs
République tchèque	626 506
Allemagne	603 353
Royaume-Uni	322 886
Italie	277 487
Etats-Unis	270 974
Russie	268 193
France	203 713
Espagne	179 028
Pologne	150 335
Slovaquie	124 629

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; source : CSU, fin 2010.

2. ...et le «Hollywood européen»

Prague est également le « Hollywood européen » : c'est en effet le plus grand studio de tournage de films en Europe. Cette fonction de tournage cinématographique est ancienne, initiée par les studios Barrandov qui sont désormais les plus grands du pays, construits en 1931 par les frères Havel (Figure 102). Développés par le régime nazi, ils ont ensuite été nationalisés à l'époque communiste qui voit l'émergence d'une nouvelle génération de réalisateurs comme Miloš Forman, par exemple. À la fin du régime communiste, les studios sont privatisés et accueillent de plus en plus de films étrangers. En tout, ce sont plus de 2 500 tournages tchèques et internationaux qui s'y sont déroulés depuis les années 1930. Ces studios offrent des infrastructures professionnelles : ils proposent quatorze plateaux de tournage en intérieur à Barrandov et à Hostivař, ainsi que 160 000 m² en extérieur. Ce dernier espace présente des remblais artificiels et un environnement naturel vierge de toute construction visible. Les studios mettent aussi à disposition des réalisateurs 3 piscines. Une grande scène complètement insonorisée (ATB MAX) de 4 164 m² et de 14 mètres de haut offre des conditions de tournage confortables et modulables puisque la salle peut être divisée en trois parties. Par ailleurs, un atelier spécifique crée sur mesure les décors nécessaires aux scènes à tourner tandis qu'un autre gère les 260 000 costumes et accessoires que conservent les studios. Enfin, des équipements performants de dernière génération sont à disposition des équipes de tournage qui peuvent venir à Prague sans matériel ! Ainsi, un film peut être entièrement réalisé à Prague, depuis la préparation des décors et des costumes, jusqu'au montage avec ajout d'effets spéciaux et traitement du son. La qualification du personnel, la superficie du complexe et les

coûts jusqu'à 40% inférieurs à ceux pratiqués aux Etats-Unis expliquent que Barrandov ait ainsi accueilli les tournages d'*Amadeus*, d'*Oliver Twist*, *Mission impossible* ou encore, au printemps 2012, le film franco-tchèque *L'Homme qui rit* de Jean-Pierre Améris. Cette fonction cinématographique s'est étoffée depuis 20 ans avec l'apparition de nouveaux studios (studios Negativ en 1995, Gatteo en 2004, Jinonice en 2007) où sont tournés des films au budget moins important, des publicités et des documentaires.

Figure 102 : Le vaste complexe des studios de cinéma Barrandov au Sud de Prague



Source : imagerie ©2012 DigitalGlobe, GEODIS Brno, GeoContent, GeoEye, Données cartographique ©2012 Google.

En dépit de cette excellence reconnue en matière de tournage cinématographique à Prague, de nouvelles concurrences se font jour en Europe centre-orientale dans ce secteur. Budapest se positionne comme une rivale sérieuse en offrant des prestations similaires à des coûts encore inférieurs à la République tchèque : les studios Korda, à 25 km à l'Ouest de la capitale hongroise ont été inaugurés en 2007 sur un ancien terrain militaire et offrent 6 plateaux de tournage dont une salle de 6000 m² et 20 m de haut. Cette effervescence cinématographique se confirme en 2010 avec l'ouverture d'un vaste complexe par les studios californiens

Raleigh également à Budapest : 8 plateaux de tournage (dont un de 4400 m² et 20 m de haut) et une salle d'effets spéciaux offrent les meilleures conditions de tournage en termes d'infrastructures et de services aux réalisateurs. Dans cette compétition assumée avec Prague, les autorités hongroises ont fait preuve d'un certain volontarisme : l'émergence d'un pôle cinématographique à Budapest doit beaucoup à l'introduction en 2003 d'un mécanisme fiscal incitatif qui permet, en passant par une entreprise locale partenaire, de déduire 20% des coûts (Figure 103). Après une directive de la Commission européenne, ce régime attractif a même été renforcé à partir du 1^{er} août 2008 en permettant de réduire 20% des frais payés pour le film à l'extérieur du pays par le « sponsor » hongrois. Les scénarios doivent passer un « test culturels » afin d'éviter que le processus ne concerne les publicités, les émissions de télévision ou les films pornographiques.

Figure 103 : Exemples de calculs des déductions fiscales accordées en Hongrie pour les tournages cinématographiques

	Before 31. 12. 2007.	From 1. 08. 2008		
Total Budget	\$ 90 million	\$ 90 million	\$ 20 million	\$ 110 million
Hungarian expenses	\$ 40 million	\$ 40 million	\$ 10 million	\$ 100 million
20%	\$ 8 million	\$ 8 million	\$ 2 million	\$ 20 million
Non Hungarian expenses	\$ 50 million	\$ 50 million	\$ 10 million	\$ 10 million
Qualifying foreign spend	-	\$ 10 million	\$ 2.5 million	\$ 10 million
20%	-	\$ 2 million	\$ 0.5 million	\$ 2 million
Total Cash Back	\$ 8 million	\$ 10 million	\$ 2.5 million	\$ 22 million

Source : Ministère de l'Éducation et de la Culture, Office National du Film, 2009.

Face à l'essor d'un pôle de tournage concurrent en Europe centre-orientale, les autorités tchèques ont elles aussi décidé de prendre des mesures d'incitation fiscale à la production cinématographique dans le pays. Un programme de soutien qui accorde une déduction de 20% sur les frais engagés dans le pays et de 10% sur des frais internationaux a ainsi été mis en place à partir du 21 juin 2010. Il impose également un critère culturel aux projets déposés auprès du Ministère de la Culture. La Commission du Film Tchèque créée en 2004 et financée par le Ministère de la Culture est chargée de promouvoir le pays comme lieu de destination pour l'industrie cinématographique internationale. Elle a un rôle d'assistance et d'information sur les conditions de tournage dans le pays et les incitations offertes, sur l'actualité des tournages, un rôle de médiateur entre les studios et les réalisateurs, et est un lien avec les autorités

locales, dans l'obtention des permis pour filmer dans Prague, par exemple (un permis est nécessaire pour chaque arrondissement où l'on tourne et des frais s'appliquent en fonction de l'espace utilisé par les équipes). Ainsi, si la fonction cinématographique de Prague est ancienne et fait de cette métropole un pôle de tournage européen, l'essor d'un centre concurrent à l'Est de l'Europe pousse les différents acteurs tchèques à renforcer la compétitivité de leur secteur.

3. Contre une culture locale?

Par rapport à Prague, le rayonnement de Genève en matière culturelle apparaît plus limité car plus local.

3.1. Des infrastructures et des événements surtout de dimension locale

A Genève, la culture est davantage locale qu'internationale. La politique culturelle est d'ailleurs menée par les communes et non par le canton. Il n'existe pas de lieu ou d'événement qui attire un public national voire international : la seule exception notable est le Salon de l'Automobile qui se tient chaque année en mars à Palexpo et qui a attiré 735 000 visiteurs en 2011. Cette manifestation attire un public du monde entier, friand d'avant-premières, traditionnellement nombreuses à Genève, et fait partie des plus grands salons automobiles européens avec Paris et Francfort. Palexpo est le centre des congrès du canton, et le seul lieu capable d'organiser de grands événements sur plus de 100 000 m². Son origine est d'ailleurs liée au salon de l'auto dont 2011 a marqué la 81^e édition. Ce hall d'exposition a été constamment agrandi depuis son déménagement de Plainpalais (où a ensuite été construit Uni Mail) au Grand-Saconnex, doublant de surface en inaugurant de nouvelles salles (halle 5 en 1987, halle 6 en 2003). Aucune autre manifestation n'a la dimension du salon de l'auto et l'espace total de Palexpo n'est souvent que partiellement utilisé par les autres salons qui s'y tiennent.

Le patrimoine genevois pourrait être mieux valorisé, d'autant plus quand il est lié à l'histoire du pays et à des événements marquants. Ainsi, dans la tradition nationale, la mode alpestre va jusqu'à influencer le bâti urbain : à la fin du XIXe siècle et au début du XXe, de nombreux bâtiments (des écoles dans toute la Suisse, des chalets spécifiquement à Genève) vont être édifiés selon les principes du Heimatstil.

Ces bâtiments traduisent la volonté identitaire nationale de l'époque et adoptent un style patriotique⁸⁸ qui valorise la pierre et le bois avec une expression néo médiévale (Figure 104). Le succès du village suisse reconstitué à l'occasion de l'exposition nationale de Genève en 1896 explique notamment cette tendance de construction. Ce village qui comprenait plus de 50 maisons et 350 habitants portant les différents costumes portés traditionnellement dans les différents cantons a en effet marqué les esprits du million de visiteurs (un tiers de la population de l'époque) qu'il a accueilli.

Figure 104 : L'école communale des Pervenches inaugurée en 1911 à Carouge (GE)



Cl. photo. : J.-B. Delaugerre, juillet 2012.

Par ailleurs, les musées genevois n'ont pas de rayonnement national et supranational comme peuvent le connaître certaines institutions en Suisse comme la fondation Gianada à Martigny en Valais, ou la fondation Beyeler à Bâle (Riehen) qui organisent des expositions réputées. Bâle est la métropole culturelle suisse grâce à son musée des Beaux-Arts renommé, la fondation Beyeler (426 856 visiteurs en 2011) et Art Basel, la célèbre foire d'art moderne et d'art contemporain qui réunit les plus

⁸⁸ On ne retrouve pas la même dynamique en République tchèque. A la même époque, c'est l'Art Sécession qui se développe à Prague.

grandes galeries du monde. Le Kunsthaus de Zurich propose également des expositions temporaires de haut niveau. L'attractivité muséale de Genève (630 000 visiteurs pour les musées de la Ville en 2010) mesurée en termes de fréquentation est faible si on la compare à Zurich (1,2 million) ou Bâle (1,3 million). Si l'on s'intéresse uniquement aux musées des beaux-arts (Figure 105) et que l'on compare les moyennes de fréquentation sur 5 ans entre 2006 et 2010, on retrouve cette dissymétrie entre Genève et les deux autres plus grandes villes du pays : si le Musée d'Art et d'Histoire a accueilli 184 496 visiteurs en moyenne durant cette période (source : OCSTAT), le Kunsthaus de Zurich en a attiré 291 611 (source : Statistik Stadt Zürich) et le Kunstmuseum de Bâle 318 272 (source : Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt). Le manque d'attractivité du Musée d'Art et d'Histoire ne s'explique pas par son manque de collections qui sont variées et riches, mais par une exposition des œuvres qui manque de modernité et d'explications : ainsi, la salle consacrée à Ferdinand Hodler (1853-1918) est dépouillée de toute notice biographique ou explicative qui permettrait aux visiteurs d'apprécier à leur juste valeur les paysages lémaniques remarquables peints par l'un des plus grands peintres suisses du tournant des XIXe et XXe siècles. Un audit mené en 2009 affirmait ainsi sévèrement que rien n'avait changé depuis l'époque de nos arrière-grands-parents (le musée date de 1910). Le Musée pourrait entamer les travaux de modernisation projetés depuis très longtemps et organiser, à l'instar des institutions zurichoises et bâloises, des expositions temporaires marquantes qui attireraient le public et animeraient le lieu.

Figure 105 : Le Musée d'Art et d'Histoire à Genève : un musée qui n'a quasiment pas changé depuis son inauguration en 1910



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, janvier 2008.

Enfin, les grandes manifestations organisées dans la ville ont une portée essentiellement régionale et cultivent davantage une dimension « loisirs » que « culture » comme le montrent les fêtes de Genève qui est la manifestation la plus importante organisée pendant l'été, alliant spectacles musicaux et l'élection de « Miss Fêtes de Genève » autour de stands de boisson... Cependant, l'offre théâtrale et musicale (Victoria Hall, Grand Théâtre) est de très bonne qualité, mais elle est élitiste pour cette dernière en termes de tarifs : une place coûte ainsi plus de 200 CHF en première catégorie au Grand Théâtre, et même 289 CHF pour être place au « Carré d'Or », c'est-à-dire au premier balcon face à la scène. A l'amphithéâtre, les « meilleures » places sont affichées à 144 CHF ! L'offre théâtrale est répartie dans tout le canton avec de très bonnes salles comme le Théâtre de Carouge dont la programmation est diversifiée et les tarifs abordables le rendent très attractifs.

3.2. Un nouveau souffle pour la culture à Genève ?

« La politique genevoise a toujours été plus réactive que proactive, c'est-à-dire prompte à soutenir ce qui émergeait, sans lancer vraiment de grandes initiatives »

déclare le Conseiller administratif à la culture de la Ville de Genève, Sami Kanaan⁸⁹.

Cela s'est traduit par un ancrage culturel local fort, mais aussi par un manque de plan cohérent. Genève étant déjà bien connue à l'international pour ses fonctions diplomatiques et économiques, aucune stratégie de marketing urbain n'a été menée sur le plan culturel, contrairement à d'autres métropoles qui ont misé sur ce secteur pour rayonner (Prague, par exemple). Face à cette situation, « cela doit évoluer » poursuit Sami Kanaan qui entend mener à terme quelques projets d'envergure. Ce sont surtout des projets d'infrastructures, c'est-à-dire des réhabilitations de bâtiments ou de nouvelles constructions. Le musée d'art et d'histoire fait l'objet d'un projet d'agrandissement et de modernisation présenté par l'architecte Jean Nouvel, mais celui-ci date de près de 15 ans. Si l'objectif poursuivi est de mieux mettre en valeur les collections existantes, d'en présenter de nouvelles et de faire de ce musée un lieu de vie et de rencontre, il fait néanmoins l'objet de plusieurs oppositions de la part d'associations (Action Patrimoine Vivant et Patrimoine Suisse Genève) qui pensent que le projet dénature le monument historique.

Genèse du projet

« Si nos arrière-grands-parents revenaient aujourd'hui visiter le musée d'art et d'histoire, ils seraient à peine dépaysés » ironisait en 2009 l'audit du bâtiment beaux-arts construit par Marc Camoletti et inauguré en 1910. Celui-ci n'a en effet fait l'objet d'aucune restauration d'envergure depuis le début du XXe siècle ; sa dégradation et la fréquentation modeste en comparaison de Bâle et Zurich impliquent des mesures urgentes de la part des autorités. Dès 1998, un appel d'offres est lancé par la ville de Genève pour un projet d'agrandissement et de restauration du musée. C'est l'architecte français Jean Nouvel qui est sélectionné, un choix conforme aux souhaits des autorités de l'époque pour qui l'intervention d'une « signature » reconnue dans le monde entier permettrait de donner de l'ampleur au lieu. Le projet est cependant rapidement mis en suspens : le contexte culturel s'avère peu favorable alors que les Genevois viennent de refuser par référendum la construction d'un nouveau musée d'ethnographie place Sturm.

⁸⁹ Entretien avec Sami Kanaan, Conseiller administratif à la Culture de la Ville de Genève le 8 janvier 2013.

Un nouvel acteur : La Fondation Gandur pour l'Art

C'est en 2007 que devant l'urgence des restaurations à entreprendre – un morceau de plafond se détache en août dans une salle –, le conseiller administratif à la culture Patrice Mugny reconsidère le projet de Jean Nouvel. L'idée d'un partenariat public-privé émerge alors que Renaud Gautier, député PLR⁹⁰ au Grand Conseil, crée la Fondation pour l'agrandissement du musée d'art et d'histoire pour réunir des fonds. Suite à la présentation publique, un nouvel acteur entre aussi en jeu : le collectionneur Jean-Claude Gandur propose de financer une partie des travaux. Le directeur du musée, à l'époque Cäsar Menz, le convainc alors d'associer sa collection à celle du musée. Le mécène accepte et crée en 2010 une fondation, la Fondation Gandur pour l'Art (FGA), dans laquelle cinq conservateurs gèrent plus de 3 000 objets. Ces derniers composent quatre collections exceptionnelles : une collection d'objets archéologiques, du mobilier et des objets d'art allant du XIIe siècle à la période classique, de l'horlogerie, et des peintures d'après-guerre (1942-1965). Le 11 mars 2010, Jean-Claude Gandur signe une convention avec la ville de Genève pour sceller son partenariat : la fondation prêtera ses collections au musée d'art et d'histoire pendant 99 ans. Elle participe en outre à hauteur de 20 millions de francs au moins au budget total du projet (127 millions). 20 millions doivent être apportés par d'autres mécènes privés regroupés dans la Fondation pour l'agrandissement du musée. La volonté de Jean-Claude Gandur est de faire tourner ses œuvres en les associant habilement avec celles exposées dans le musée, ce qui suppose de revoir la muséographie qui date du début du XXe siècle.

« Mon souhait est aussi de partager avec le public ma passion pour l'art tout en participant au renouveau du musée » affirme le mécène qui regrette que « cette Belle au bois dormant n'ait pas pris le tournant du XXIe siècle »⁹¹.

Cette démarche à Genève s'inscrit donc dans une vision artistique plus globale : la Fondation Gandur pour l'Art a ainsi signé en octobre 2012 un partenariat avec l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) pour financer un nouveau

⁹⁰ Parti Libéral-Radical.

⁹¹ Entretien avec Jean-Claude Gandur, homme d'affaires et collectionneur suisse, 13 novembre 2012.

laboratoire d'expérimentation des scénographies du futur de qui s'étendra sur 1 100m² (Espace Art & Sciences, 15 millions de francs). Des recherches y seront menées pour renforcer l'attractivité des musées, la mise en valeur des objets, et développer l'interaction entre les œuvres et les visiteurs. Même s'il s'agit d'un dépôt de longue durée, ce mécénat s'inscrit dans l'histoire de Genève qui a connu d'importants legs, ces derniers constituant, par exemple, 80% des collections du musée d'art et d'histoire.

Des résistances au projet Nouvel

Le projet ne fait pourtant pas l'unanimité. Si le Conseil municipal était au départ un peu réservé face à la venue d'un mécène et de sa collection, la qualité de cette dernière a ensuite emporté son adhésion. Il a d'ailleurs voté dans sa grande majorité (63 voix favorables, 13 contre, une abstention) le crédit d'études supplémentaires de 2,95 millions en mai 2012 visant à redimensionner le projet initial pour tenir compte de l'avis des associations, et éviter tout recours au Tribunal fédéral. Le Conseil administratif est aussi favorable au projet Nouvel jugé « très concret et bien plus abouti que d'autres options d'annexes » par le magistrat en charge de la culture, Sami Kanaan. Les résistances viennent plutôt des associations de défense du patrimoine : Patrimoine Suisse Genève et Action Patrimoine Vivant (APV)⁹². Leur opposition n'est pas liée à la présence d'un financement privé car « historiquement, Genève a toujours profité des apports privés » rappelle Erika Deuber-Ziegler (APV)⁹³. Les oppositions tiennent plutôt au projet de comblement de la cour intérieure et de surélévation⁹⁴. « Il faut respecter l'esprit d'une architecture », plaide Cécilia Maurice (Patrimoine Suisse Genève) qui s'élève contre les plateaux prévus à l'intérieur de la cour pour agrandir le musée, jugeant préférable de la couvrir simplement d'une verrière. « L'agrandissement vers les casemates serait une meilleure solution pour agrandir le musée » ajoute Pierre Monnoyeur (Patrimoine Suisse Genève)⁹⁵. Pour les associations, l'agrandissement doit se faire en annexant l'actuelle Ecole des Beaux-arts

⁹² Patrimoine Suisse Genève, ex-Société d'Art Public a un siècle d'existence et mène des actions de défense du patrimoine. Action Patrimoine Vivant, née d'une scission idéologique avec Patrimoine Suisse Genève au début des années 1990, est une association qui regroupe des défenseurs du patrimoine de gauche et d'extrême-gauche comme Christian Grobet ou Erika Deuber-Ziegler.

⁹³ Entretien avec Erika Deuber-Ziegler, membre d'Action Patrimoine Vivant, femme politique (extrême-gauche) le 21 novembre 2012.

⁹⁴ Prévus à l'origine avec un restaurant, cette surélévation qui aurait nécessité une dérogation à la loi a finalement été abandonnée.

⁹⁵ Entretien avec Pierre Monnoyeur, membre de Patrimoine suisse Genève et historien de l'art, le 17 octobre 2012.

située au Sud du musée afin de « préserver l'unique exemple d'architecture Beaux-arts à Genève avec la grande poste située rue du Mont-Blanc » (Cécilia Maurice)⁹⁶. Pour tenir compte de ces positions, un nouveau projet a été dévoilé le 7 février 2013 : la surélévation est supprimée, une extension en sous-sol sous la Cour des Casemates est proposée, tandis que les plateaux de la cour intérieure ne sont plus fixés aux murs. En outre, la moitié des travaux est financée par le mécénat.

Le projet d'agrandissement du Musée d'Art et d'Histoire est un bon révélateur des processus décisionnels liés aux projets d'aménagement à Genève. Le temps pris pour passer à la réalisation tient compte des délais de négociation entre les partis. Il est en particulier lié au poids des associations ou groupes de pression concernés par les projets, ici les associations du patrimoine, qui ont les moyens légaux de mener leurs oppositions. Dans ce cas précis, deux conceptions du patrimoine alimentent le débat : une vision « moderne » qui considère que l'architecture historique doit évoluer en fonction des nécessités du moment, sans pour autant dénaturer l'existant ; et une vision « conversationniste », « nostalgique » pour qui l'intégrité totale du bâtiment prime. A l'instar des Zurichois qui ont accepté le Neue Kunsthaus le 25 novembre 2012, les Genevois pourraient être appelés à voter sur ce projet culturel dont les travaux pourraient commencer en 2016⁹⁷.

Par ailleurs, les travaux d'agrandissement en cours du Musée d'Ethnographie (MEG) viendront augmenter de 2 000 m² en 2041 les surfaces d'exposition consacrées aux arts « d'Europe et d'ailleurs ». Le nouveau MEG viendra renforcer le pôle artistique que constitue le quartier des Bains qui concentre de nombreuses galeries et le MAMCO (musée d'art moderne et contemporain). L'offre théâtrale va également s'étoffer avec deux projets majeurs pour le canton : le nouveau théâtre de Carouge et la Nouvelle Comédie. A Carouge, une nouvelle salle de 500 places, dessinée par le cabinet d'architecture lausannois Pont 12, plus fonctionnelle que l'actuelle qui date de 1972 devrait voir le jour en 2017 pour 35 millions de francs. Elle regroupera sur un seul site les deux lieux utilisés jusqu'à présent par le théâtre et offrira de meilleures conditions de travail aux équipes et plus de confort aux acteurs et aux spectateurs. A

⁹⁶ Entretien avec Cécilia Maurice, membre de Patrimoine suisse Genève, historienne de l'art et architecte, le 20 novembre 2012.

⁹⁷ Le dépôt du crédit de construction devrait intervenir à l'été 2013 pour un vote au Conseil municipal au printemps 2014. Si référendum il y a, il aurait alors lieu début 2015.

Genève, c'est le quartier des Eaux-Vives qui accueillera en 2018 la Nouvelle Comédie (85 millions de francs)⁹⁸ : le cabinet français PRES architectes a prévu un espace ouvert sur la ville et la future gare du CEVA (RER) et une grande salle pouvant contenir 500 places et une salle modulable de 300 places. Ainsi, dans cinq ans, l'offre théâtrale dans le canton sera renforcée ; la création théâtrale profitera de nouveaux lieux parfaitement adaptés pour les répétitions, pour la fabrication, le rangement et les changements du décor⁹⁹. Si Genève n'est pas encore un pôle culturel et souffre de la comparaison avec ses concurrentes alémaniques, c'est par ailleurs un pôle scientifique très actif.

3.3. L'offre d'une formation internationale

3.3.1. Les écoles privées internationales : une présence depuis plus d'un siècle

Les écoles privées remontent au début du XXème siècle à Genève: elles ont été créées par des communautés religieuses comme les Missionnaires de Saint François de Sales pour l'Institut Florimont (fondé en 1905) ou des pédagogues locaux pour l'Ecole Internationale de Genève (1924). Le lien entre ces écoles et le monde international est fort: elles répondent au besoin de scolarisation des enfants des fonctionnaires internationaux et leur permettent de poursuivre leurs études dans les mêmes conditions que dans leur pays d'origine. L'Ecole internationale (Figure 106) a d'ailleurs été créée avec des fonctionnaires de la Société des Nations et du Bureau International du Travail. Les écoles privées se développent après la Seconde Guerre mondiale avec l'essor du pôle diplomatique genevois et l'arrivée des multinationales : le Collège du Léman est fondé en 1960 par Francis et Inge Clivaz, l'Ecole Moser en 1961 par Henri Moser. Les élèves viennent du monde entier: le Collège du Léman compte, par exemple, 2 173 élèves représentant 108 nationalités en 2011-2012, l'Institut Florimont plus de 50 nationalités différentes du préscolaire aux portes de l'université. L'atout de ces écoles est d'offrir un cursus international et une ouverture multiculturelle : le choix des diplômes est donc très varié, du baccalauréat français à la maturité suisse souvent bilingue, en passant par le baccalauréat international – à la création duquel a participé

⁹⁸ Le crédit de construction devrait être présenté au Conseil municipal avant la fin de l'année 2013.

⁹⁹ Entretien avec Sami Kanaan, Conseiller administratif à la Culture de la Ville de Genève le 8 janvier 2013.

l'Ecolint à la fin des années 1960 –, ou encore l'IGSE (International General Certificate of Secondary Education).

Les frais de scolarité, compris entre 10 000 et 30 000 francs par an selon les sections et les établissements, valorisent un encadrement très personnalisé (ratio d'un professeur pour neuf élèves à l'école secondaire, au Collège du Léman) avec des heures de soutien scolaire durant les heures de repas ou après les cours. La réussite aux différents examens est très bonne: au Collège du Léman, elle était de 100% en 2010-2011 pour la section francophone (maturité suisse et baccalauréat ES et S français), et variait entre 70 et 97% pour la section anglophone (97% pour le baccalauréat international) en 2011. Outre ces aspects pédagogiques, les écoles privées cultivent volontiers un certain « état d'esprit » et insistent sur une formation qui va au-delà de l'enseignement en promouvant des valeurs de respect, de partage et de travail en équipe. Près de 12 000 élèves fréquentent une des quarante écoles privées membres de l'Association Genevoise des Ecoles Privées (AGEP) créée en 1959 pour les représenter.

Ces écoles investissent pour s'agrandir. La croissance économique et l'augmentation démographique qui l'accompagne a entraîné une hausse de la fréquentation des écoles privées à Genève (+50% en dix ans). Celles-ci doivent désormais adapter leurs structures d'accueil pour accueillir de nouveaux élèves. De nombreux travaux ont été réalisés récemment, d'autres sont en cours. L'Ecole Internationale de Genève a inauguré en 2005 un nouveau bâtiment au Grand-Saconnex (Figure 106), face à l'Organisation Internationale du Travail, tandis que le Collège du Léman a lancé un plan d'agrandissement et de rénovation sur cinq ans. Soutenu par le groupe américain Meritas, propriétaire de l'établissement, ce projet dépassera les 20 millions de francs. L'Institut Florimont programme pour sa part un nouveau campus qui comprendra une réhabilitation des bâtiments existants et la construction de nouvelles structures. Il s'agit d'un projet de grande ampleur pour l'établissement qui coûtera près de 27 millions de francs. Ces projets qui font appel à la générosité de divers donateurs sont vitaux pour ces écoles : ils leur permettent de poursuivre leurs activités en garantissant la qualité de l'accueil proposé et le niveau d'exigence de l'enseignement dispensé. En République tchèque, les échanges d'étudiants via le programme ERASMUS concernent 5 200 individus (2010-2011) dont 1 042 choisissent l'Université Charles et 324 l'Université d'Economie à Prague. Ces

étudiants viennent majoritairement d'Allemagne, de France, d'Espagne, du Royaume-Uni et du Portugal¹⁰⁰.

Figure 106 : L'Ecole internationale de Genève, campus des Nations, au Grand-Saconnex



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2011.

3.3.2. Le pôle universitaire renforce ses liens avec l'international

La « Genève internationale » se renforce : après l'extension de l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) l'an dernier, la restauration programmée du Palais des Nations, l'Institut des Hautes Etudes et du Développement (IHEID) va s'étendre au cœur du « monde international ». Fusion en 2008 de deux structures, l'Institut universitaire de hautes études internationales (HEI) et l'Institut universitaire d'études du développement (IUED), existant respectivement depuis 1927 et 1961, ce pôle universitaire des relations internationales disposera en 2013 d'un tout nouveau campus. Spécialisé dans l'étude des enjeux du monde contemporain, l'institut forme des professionnels en relations internationales et promeut la coopération, l'aide

¹⁰⁰ Source : Erasmus (2010-2011).

au développement et le respect de la diversité. Situé au cœur du quartier des institutions internationales, cela lui permet d'avoir des contacts privilégiés avec elles, mais aussi avec les Organisations non gouvernementales (ONG) ou les multinationales présentes dans le canton. L'approche interdisciplinaire est privilégiée : le master en relations internationales propose ainsi des enseignements en économie, en histoire internationale, en droit international et en sciences politiques. Le programme insiste en outre sur des problématiques majeures pour la gestion des affaires internationales telle le multilatéralisme, la sécurité ou encore la résolution de conflits. L'entrée est très sélective puisque moins d'un quart des personnes intéressées à suivre les cours de l'institut sont finalement retenues.

Le campus qui s'étend du lac Léman à la place des Nations et qui relie les parcs Mon-Repos et Rigot est déjà l'objet de transformations (Figure 107) : la villa Moynier a été rénovée tandis que les travaux sont en cours à la villa Barton ; le Sécheron accueille la Maison des étudiants inaugurée le 11 septembre 2012 tandis que la Maison de la Paix ouvrira fin 2013. La première pierre de cette dernière a été posée le 24 octobre 2011 par Micheline Calmy-Rey, présidente de la Confédération en 2011, Mark Muller, président du Conseil d'Etat l'an dernier, en charge des constructions, et Pierre Maudet, maire de Genève. Elle sera le lieu central du campus et le nouveau siège de l'institut. Le bâtiment s'étendra de manière linéaire le long de la voie ferrée et prendra la forme de quatre ellipses dont certaines seront occupées par des fondations internationales initiées et soutenues par la Confédération comme le Centre international de déminage humanitaire (CIDH-Genève), le Centre pour le contrôle démocratique des forces armées (DCAF) et le Centre de politique et de sécurité (GCSP). La vocation pédagogique de la Maison de la paix est clairement affirmée avec un amphithéâtre de 600 places, 25 salles de cours et de séminaires et une bibliothèque de 4 500 m². Son coût, estimé à 165 millions de francs, fait l'objet d'un partenariat public-privé. Des dons ont ainsi contribué au financement : la fondation Wilsdorf a accordé un droit de superficie de cent ans à l'institut, tandis que la Maison des étudiants (37 millions de francs) a été financée en partie par Edgar de Picciotto (20 millions de francs) et la Loterie romande (2 millions), et la bibliothèque par Kathryn Davis qui a étudié à l'institut. Ces deux derniers bâtiments porteront d'ailleurs le nom de leurs donateurs. Il s'agit d'un projet de grande ampleur au sein du quartier international de Genève qui contribuera à perpétuer « l'esprit de Genève ».

Figure 107 : Les grues dans le quartier des Nations signalent les chantiers du campus de la paix et de l'OMPI



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2012.

Le pôle universitaire genevois se développe : l'Université de Genève qui avait tout juste dépassé le nombre de 15 000 étudiants inscrits en 2010 a poursuivi sa progression en 2011 avec 1 000 étudiants supplémentaires inscrits à l'UNIGE et dans les instituts et les MAS (Master of Advanced Studies) de formation continue. En cinq ans, les effectifs ont progressé de 17% (13 700 étudiants en 2006), signe d'une attractivité certaine du pôle universitaire genevois. Celle-ci dépasse largement les frontières cantonales et nationales puisque près de 4 étudiants sur 10 sont étrangers. Ceux-ci se concentrent dans les formations internationales (85% à l'Institut de Hautes Etudes Internationales et du Développement, 60% à l'Ecole de Traduction et d'Interprétation, par exemple), en sciences (un peu plus de la moitié des effectifs), mais sont proportionnellement moins nombreux dans d'autres facultés (moins d'un tiers en Sciences Economiques et Sociales ou en Psychologie/sciences de l'éducation).

Parmi tous les étudiants inscrits à Genève, 80% suivent des études « de base » (licence/bachelor et master). Un peu moins de 15% des étudiants mènent un doctorat (2 000 chercheurs), un bon chiffre qui s'explique par les structures d'encouragement à la recherche existant en Suisse (Fonds National Suisse de la recherche scientifique, bourses de la Confédération, etc). Le reste des inscrits correspond à des personnes inscrites à des formations d'études avancées, à des certificats ou à des stages.

Outre la formation d'étudiants, l'UNIGE développe une offre destinée aux professionnels en cours d'emploi basée sur les dernières découvertes de la recherche universitaire : des formations courtes (journées thématiques, summer schools, etc) ou des programmes diplômant via des Masters of Advanced Studies (MAS, 60 crédits ECTS), des Diplomas of Advanced Studies (DAS, 30 crédits ECTS), et des Certificates of Advanced Studies (CAS, 10 crédits ECTS). En 2011, plus de 10 000 personnes ont participé à ces formations en lien avec les secteurs-clés d'emplois à Genève, que ce

soit des LL.M. en droit bancaire et financier, des masters en action humanitaire ou en interprétariat, ou encore des diplômes en management. L'UNIGE cherche à améliorer et étoffer son offre de formation : elle a par exemple ouvert en 2011 la première école d'avocature de Suisse. A titre de comparaison, à Prague, l'Université Charles fondée en 1348 attire 52 000 étudiants (112 000 à Prague si l'on prend en compte toutes les universités publiques), dont 13% d'étrangers. La faculté des arts arrive en tête des choix et attire près de deux fois plus d'étudiants (8 500) que la faculté des sciences (5 000). Suivent à parts à peu près égales les facultés des sciences sociales, de médecine, de droit et d'éducation (entre 4 000 et 4 500 étudiants chacune).

Enfin, Genève est un grand centre de recherches européen et international. Outre les études menées au sein des différentes facultés susmentionnées, la physique nucléaire est une spécialité scientifique de la métropole avec le CERN (Centre Européen de Recherche Nucléaire) qui cherche à mieux comprendre la formation de l'univers. Fondé en 1954, il s'agit d'un très grand laboratoire transfrontalier (en territoire suisse et français) et international où travaillent des équipes de physiciens venant du monde entier. L'objectif est de mener en commun des recherches fondamentales dans le domaine des particules en utilisant des accélérateurs de particules comme le grand collisionneur de hadrons situé 100 mètres sous terre et long de 27 kilomètres. C'est un lieu de découvertes extraordinaires pour expliquer l'infiniment petit comme l'a montré la découverte par les détecteurs du Boson de Higgs en juillet 2012 qui est une étape majeure pour mieux appréhender la nature. Ainsi, Genève est un petit pôle universitaire par rapport à d'autres métropoles en Europe ; pourtant, les recherches qui y sont engagées et leurs résultats ont un impact scientifique mondial.

Ce chapitre a montré l'importance de la fonction culturelle à Prague, métropole qui jouit de l'image très positive d'une ville touristique à l'histoire et l'architecture exceptionnelles. Après avoir été isolée pendant près d'un demi-siècle du reste du monde, la métropole tchèque est devenue en quelques années une destination « tendance » en Europe et fait désormais partie des dix villes les plus visitées du continent. A Genève, le tourisme est surtout un tourisme d'affaires (Lévy, 2002). La fonction culturelle ne connaît pas le rayonnement que connaît Prague : l'offre culturelle est communale et donc peu coordonnée. La vision culturelle des élus est celle d'un service offert à la population locale alors que les budgets importants (le budget de la Ville de Genève pour la culture était de 240 millions CHF en 2011)

permettent d'envisager un rayonnement supra cantonal. Et lorsque des financements privés proposent de participer à des projets d'envergure, ils font l'objet d'oppositions de la part d'associations comme le montre l'emblématique cas du Musée d'Art et d'Histoire dont le projet qui date de 2000 voit l'opportunité d'accroître son attractivité. Le rayonnement culturel de Genève passe peut-être par une politique cantonale en la matière qui viendrait coordonner l'offre culturelle variée des communes et porter des événements en commun à plus fort impact. C'est un défi parmi d'autres auxquels est confrontée la métropole qui doit assumer son développement et le mener avec diligence pour rester compétitive.

Chapitre 10.

Les défis du développement métropolitain

Espaces attractifs et territoires en développement, les métropoles font face à de nombreux défis qu'elles doivent relever pour garantir leur cohésion sociale et territoriale et conserver leur compétitivité. Elles doivent garantir à leurs habitants un cadre de vie agréable et sûr, veiller au bon fonctionnement du marché de l'emploi, soutenir la construction, fluidifier les circulations, etc., c'est-à-dire favoriser et renforcer tout ce qui fait leur prospérité. Mais la métropolisation n'est pas seulement un processus dont les dynamiques s'enchaînent sans problème : des externalités négatives peuvent apparaître dans certains domaines et menacer l'équilibre de la métropole. Les leaders métropolitains doivent donc s'engager à lutter contre ces faiblesses qui sont spécifiques à chacun des territoires : à Genève, c'est la situation du logement, de la mobilité et, dans une moindre mesure, la sécurité qui préoccupent les élus, tandis qu'à Prague, c'est l'équilibre du développement urbain d'une métropole en rattrapage qui se trouve au cœur des enjeux. Mais pour relever ce défi, ils doivent composer avec d'autres acteurs et œuvrer dans une gouvernance élargie en prenant en compte les avis des différents lobbies qui défendent des intérêts très divers.

1. Limiter les externalités négatives

1.1. Développer les infrastructures de transport pour éviter la congestion

L'un des défis métropolitains est d'assurer la fluidité des mobilités dans la mesure où cela a un impact sur l'économie, sur l'emploi, sur l'environnement, mais aussi sur les sociabilités qui se créent dans la ville (plus faible est le temps passé à se déplacer, plus important est le temps consacré à sa famille, à ses amis, aux loisirs). Les conditions de circulations dépendent de la morphologie de la ville, de la taille du système viaire, de la performance des transports en commun, et des politiques menées en la matière (restrictives pour l'automobile ou pas). Le nombre de véhicules en circulation est aussi un facteur à prendre en compte. A Prague (649 707 voitures en 2010) et à Genève, on dénombre un véhicule pour 2 habitants. Contrairement à ce que l'on entend souvent à Genève, le nombre d'automobiles est particulièrement stable depuis 20 ans alors même que la population a connu une forte augmentation passant de 384 657 habitants en 1991 à 466 918 en 2011 (+ 21%) : les véhicules de tourisme ont augmenté de seulement 5,8% entre 1991 (205 304 véhicules) et 2011 (217 172 véhicules). Dans le même temps, le nombre de deux-roues a explosé, passant de

22 761 à 49 462, soit une augmentation de 117% ! Cette situation s'explique par des conditions de circulation de plus en plus difficiles à Genève liée à l'importance des flux externes au canton (les véhicules des frontaliers s'ajoutent aux voitures « locales »), à une stratégie du « contrôle d'accès » menée par la direction générale de la mobilité, un manque de consensus politique pour des infrastructures routières, et suggère un certain manque d'efficacité des transports en commun.

1.1.1. Gérer les flux transfrontaliers qui augmentent

On enregistre en effet 550 000 passages à la frontière quotidiennement, majoritairement pour aller travailler (55% des déplacements sont de type domicile-travail), selon une campagne de comptage effectuée en 2011 par les autorités françaises et suisses qui ont également recueilli 33 200 questionnaires permettant d'analyser l'évolution des mobilités et de connaître les motivations des transfrontaliers¹⁰¹. Si la part des transports en commun augmente entre 2005 et 2011, passant de 12 à 16% des modes de transports utilisés, les situations sont très contrastées selon qu'il existe une infrastructure efficace ou pas. Si un tiers des déplacements entre les cantons de Vaud et de Genève se font en transports publics, ce qui est bien sûr lié à l'ancienneté de la connexion entre ces deux cantons suisses, la proportion est ainsi seulement de 3% à la frontière de Saint-Julien ! Différents projets transfrontaliers (tramway vers Saint-Julien, CEVA vers Annemasse) permettront sûrement un report modal. L'enquête menée par les autorités et renouvelée tous les six ans, véritable outil d'aide à la décision pour les élus, devrait permettre de mieux gérer les mobilités en adaptant l'offre disponible (réseau routier, transports en commun, P+R, etc.) En attendant, les véhicules des travailleurs frontaliers s'ajoutent aux voitures genevoises, ce qui crée des flux importants en particulier aux heures de pointe qui peuvent être source de congestion.

¹⁰¹ CRFG, Citec Ingénieurs conseils (2012), *Enquête sur les flux de déplacements à la frontière: résultats 2011. Rapport technique*, mai 2012, Genève, Citec, 106 p.

1.1.2. Des principes de gestion de la circulation aggravants

L'un des autres facteurs d'embouteillages à Genève tient aux principes mêmes de gestion de la circulation décidés par la Direction générale de la mobilité qui est l'autorité cantonale compétente en la matière. Celle-ci mène une politique qui n'est pas favorable à l'automobile, une « stratégie du contrôle d'accès » :

« Sur les axes principaux du canton de Genève, une priorité est donnée aux flux sortants du centre-ville. La régulation des carrefours à feux ainsi conçue tente d'inciter au report modal (transports publics et mobilité douce), en limitant les accès au centre-ville, et de faciliter l'évacuation des flux de véhicules se trouvant déjà au centre-ville » (Direction générale de la mobilité, 2009 : 14).

La désynchronisation des feux, la durée rallongée du feu rouge et la brièveté du feu vert (appelée ici « régulation des feux »...) favorisent la congestion. D'ailleurs, ce rapport confirme l'« efficacité » du dispositif en indiquant qu'« entre 2000 et 2005, le temps total cumulé de six itinéraires [testés] aller et retour a augmenté d'environ 13% en heure de pointe du matin et d'environ 19% en heures de pointe du soir » (page 21), alors que dans le même temps, le nombre de véhicules n'a augmenté que de 3% à Genève.

1.1.3. Des transports en commun trop lents à Genève

Par ailleurs, cette stratégie qui donne la priorité aux transports en commun équipés de GPS qui permettent d'actionner les feux verts en temps réels pour les TPG (Transports Publics Genevois) a pourtant peu d'effets sur l'efficacité de ces derniers. Outre le débat sur la réorganisation des lignes de tramways intervenu en décembre 2011 qui implique davantage de correspondances et n'offre plus de trajets directs entre des grandes villes du canton comme Carouge et la gare Cornavin, le problème majeur des transports en commun genevois est leur lenteur. Si le réseau a été modernisé avec une nouvelle flotte de tramways et de bus, et de nouveaux distributeurs de tickets pour l'achat des tickets, la vitesse commerciale d'exploitation moyenne des tramways était ainsi de 15,2 km/h au 10 décembre 2011 (Transports publics genevois, 2011), soit 4 km/h de moins qu'à Prague. Cette vitesse ne respecte pas la législation qui prévoit que « si la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la

ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral », ce qui est le cas des tramways (article 2 de la *Loi sur le réseau des transports publics du Canton de Genève*). Cet objectif ne sera jamais atteint dans la mesure où certains arrêts sont trop proches les uns des autres pour permettre au tram d'atteindre une vitesse suffisante : à titre d'exemple, il y a en moyenne un arrêt tous les 250 mètres entre la Place du temple à Carouge et le rond-point de Plainpalais à Genève. Il conviendrait dès lors d'en supprimer certains afin de rendre les transports publics plus attractifs intrinsèquement plutôt que par la contrainte, c'est-à-dire en bloquant l'automobile. A Prague, chaque arrêt est distant de 317 mètres entre Malostranské náměstí et Anděl, c'est-à-dire dans le centre historique, à titre de comparaison. Enfin, les tarifs élevés (3,5 CHF ou 3 EUR pour une heure de trajet ; 1,2 EUR ou 1,45 CHF à Munich ; 1,6 EUR ou 1,9 CHF à Lyon ; 1,5 EUR ou 1,8 CHF pour 90 minutes à Milan) en comparaison européenne expliquent aussi le report modal en faveur des deux-roues. La construction d'un métro léger comme l'ont réalisé des villes plus petites que Genève (Rennes en France ou Lausanne en Suisse, par exemple) aurait le double avantage de la rapidité (facteur d'attractivité) et de dégager de l'espace en surface au profit de la voiture et des pistes cyclables.

Les choix décisifs en matière de transports publics ont été faits entre les années 1970 et 1990. Les années 1970 marquent en effet la mise à l'étude du plan directeur des transports publics (1970) et la proposition d'une croix ferroviaire de tramways passant par Bel-Air (1978). Cette proposition est appuyée par l'initiative populaire « Pour des transports publics efficaces » (1984) qui vise à accélérer le développement des transports publics genevois. C'est dans ce contexte qu'intervient la demande d'étude de faisabilité d'un métro automatique léger de type « VAL » (Véhicule Automatique Léger) reliant Meyrin, Cornavin et Rive (1985). Au début des années 1990, le Grand Conseil soutient la réalisation du métro et l'extension du réseau de tramways (1993). Cinq ans plus tard, le projet de métro sera avorté en invoquant des raisons financières : « Aussi attractif soit-il, une petite ville comme la nôtre n'a pas les moyens de se payer ce mode de transport ! » s'exclame d'ailleurs Christian Grobet, député de l'Alliance de Gauche et ancien Conseiller d'Etat aux Travaux publics, devant le Grand Conseil en juin 1998 (source : Grand Conseil, *Mémorial juin 1998*, PL – 7758-A, PL – 7807-A).

Si les années 1990 étaient effectivement des années de crise économique, un tournant décisif a été manqué dans le développement d'un réseau de transport de

masse rapide et attractif, sans doute par manque de vision à moyen et long terme (on ne parle plus d'une « petite ville » mais d'une métropole transfrontalière)... Une récente étude confirme d'ailleurs que

« le réseau genevois semble aujourd'hui hérité d'une succession de décisions, grandes ou petites, et être la somme hasardeuse de l'ensemble d'options techniques arrêtées sans concertation et sans vision » (Kaufmann et Messer, 2012 : 33).

L'étude souligne aussi l'inconfort des transbordements au niveau des pôles d'échanges lié au passage d'un réseau maillé à un réseau en lignes individuelles depuis le 11 décembre 2011 et souligne qu'« il est nécessaire de séduire pour attirer l'usager, et les politiques contraignantes n'ont qu'une acceptabilité limitée » (Kaufmann et Messer, 2012 : 38).

1.1.4. Un débat politique sur les mobilités plus idéologique que pragmatique

Enfin, le manque de consensus politique genevois sur la réalisation d'infrastructures routières est également facteur de congestion. Le blocage est d'ordre idéologique, « contre la voiture », alors même que la Constitution genevoise garantit le libre choix et la complémentarité des modes de transport (article 160A). Le système d'auto partage Mobility, fondé en 1997 en Suisse, propose d'ailleurs 64 emplacements à Genève à proximité d'arrêts de transports publics.

« Il faut que les habitants changent de mentalité et arrêtent de prendre la voiture. Je soutiens le vélo électrique qui coûte aussi cher qu'un scooter à l'achat, mais est plus économique à l'usage. La voiture, ses embouteillages, et la place qu'elle occupe dans l'espace public – que le moteur soit thermique ou électrique – est contre la qualité de vie »

affirme ainsi la députée des Verts au Grand Conseil, Emilie Flamand¹⁰².

¹⁰² Entretien avec Emilie Flamand, Députée des Verts au Grand Conseil, Secrétaire générale de l'Association Transports et Environnement (ATE-Genève), 20/05/2010.

« L'agglomération franco-valdo-genevoise est très dynamique et a un besoin pressant d'infrastructures ! »

répond Olivier Ballissat, Secrétaire général du Groupement Transport et Economie (GTE), de la Fédération des Entreprises Romandes (FER). Il poursuit :

« A Genève, la mobilité ne prend pas une bonne voie. On ne parle pas de réalisation d'infrastructures, par exemple. On parle de transports, mais pas de routes. Tout prend beaucoup de temps et l'on risque de payer ce retard ».¹⁰³

Ces propos soulignent combien le thème de l'automobile est très politisé à Genève où l'on assiste à des luttes de pouvoir autour de ce sujet. La volonté du conseil municipal de la Ville de Genève (impulsion venant des Verts et du PS et soutenue par le PDC) de fermer 200 rues (un quart de la voirie) et de les rendre piétonnes avant même de réaliser des parkings publics pour compenser les places de stationnement supprimées le montre bien. Le référendum communal du 23 septembre (« Acceptez-vous la délibération du Conseil municipal de la Ville de Genève du 30 janvier 2012 ouvrant un crédit de 5 136 000 F destiné à la réalisation des mesures à l'essai, durant une année, de la première tranche de l'initiative populaire IN-2 (166) « 200 rues sont à vous - pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces » ?) a d'ailleurs été rejeté à 56,4% par la population genevoise.

Deux autres points d'achoppement concernent le centre-ville et le contournement autoroutier. L'hypercentre concentre en effet un trafic de transit qui n'a d'autre choix que d'emprunter le pont du Mont-Blanc pour passer d'une rive à une autre, tandis que l'autoroute est saturée aux heures de pointe. Les prévisions font en outre état de 115 000 véhicules par jour empruntant l'A1 dans vingt ans alors que la saturation est atteinte à 80 000. Deux projets pourraient donc voir le jour pour soulager ces « points noirs » : un élargissement de l'autoroute et une traversée du lac. Le premier a d'ailleurs été jugé « indispensable » en juin 2012 par l'Office Fédéral des Routes (OFROU) qui doit lutter contre les goulets d'étranglement en utilisant le fonds d'infrastructure (5,5 milliards de francs peuvent être utilisés à ces fins dans les vingt prochaines années). Le deuxième projet est celui d'une grande traversée (le projet

¹⁰³ Entretien avec Olivier Ballissat, Secrétaire général du Groupement Transport et Economie (GTE), 13/09/2010.

d'une petite traversée intra-urbaine a été rejetée par le peuple en votation le 9 juin 1996) directement reliée à l'A1 et à l'autoroute blanche qui permettrait de boucler le contournement autoroutier de Genève par le Nord et l'Est. C'est un projet d'ampleur régionale, également soutenu par les acteurs économiques du canton, inscrit dans le projet d'agglomération 2 soumis à Berne en juin 2012, c'est-à-dire susceptible de bénéficier d'un financement fédéral (fonds d'agglomération) si les acteurs politiques genevois arrivent à un consensus. Il allégerait d'au moins 30% le trafic qui converge jusqu'à présent vers l'hypercentre et le Pont du Mont-Blanc : en ce sens, la traversée serait un véritable lien entre les deux rives du canton et entre Genève et le reste de la Suisse. Le tracé est prévu entre le Vengeron et la Pointe à la Bise et se poursuit jusqu'à Thônex-Vallard avec deux sorties à la Pallanterie et à Puplinge. Une grande partie du tracé sera souterrain, en particulier sous la plaine de la Seymaz, afin de préserver le paysage. L'idéal serait de réaliser également la traversée du lac en tunnel dans la mesure où, même si l'infrastructure est plus chère qu'un pont – 3,7 milliards de francs contre 3,1 –, elle serait beaucoup plus consensuelle et aurait donc beaucoup plus de chance d'aboutir. Avec cette traversée, Genève verrait s'achever son contournement autoroutier, évitant ainsi l'incongruité du passage d'un trafic de transit en plein centre-ville! Le 20 juin 2012, l'OFROU a annoncé son choix d'élargir l'autoroute de contournement, préconisant de développer la rive gauche du canton avant de lancer la traversée de la rade.

1.1.5. Prague : un modèle pour les mobilités ?

Prague s'affirme comme une métropole : dans ce contexte, posséder des infrastructures de transports performantes est à la fois un défi et un enjeu pour favoriser l'économie et montrer le dynamisme d'un territoire en développement rapide. Deux stratégies sont menées en parallèle : d'un côté la construction de nouvelles routes pour augmenter la capacité du système viaire (11 kilomètres de voies rapides supplémentaires ont été réalisées entre 2009 et 2010, par exemple), et de l'autre la promotion des transports publics (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, 2011). La première stratégie vise à détourner le trafic de transit (Figure 108) qui passe actuellement en plein centre-ville – avenue Wilsonova, devant l'Opéra et le musée national – sur le périphérique et la rocade autoroutière qui sont tous les deux en cours d'achèvement.

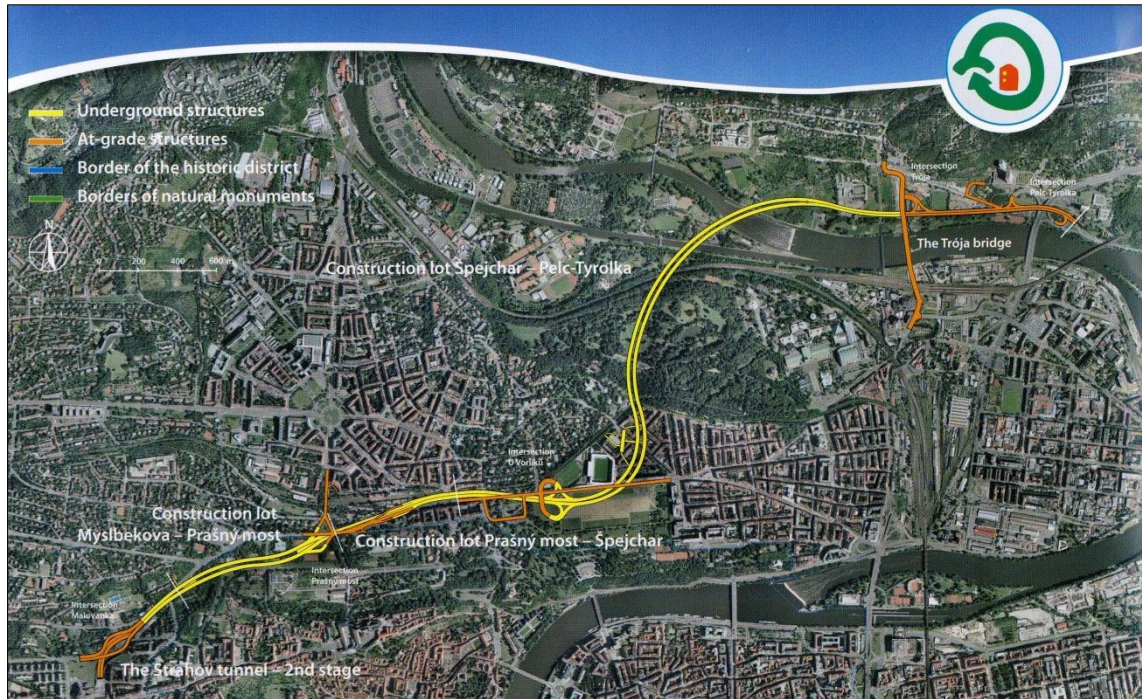
Figure 108 : Wilsonova, une «autoroute» au cœur de Prague, et ses embouteillages devant l'Opéra d'Etat et le Musée national



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

Le plus gros chantier mené actuellement est celui du tunnel Blanka au nord-est de la ville (Figure 109 et Figure 110) : long de 6,4 km, c'est le plus long tunnel de République tchèque et le plus long tunnel urbain d'Europe. Ces travaux de grande ampleur ont commencé en 2007 et doivent s'achever en 2014. Le tunnel percé sous les collines de Prague relira alors le périphérique (Městský okruh) à Troja, au Nord, au tunnel de Strahov, au Sud de son tracé. Le chantier a été plusieurs fois retardé en raison d'effondrements liés à des conditions géologiques relativement compliquées et variables sur tout le tracé. Des cratères ont pu apparaître à Stromovka en 2008 ou dans les jardins du Ministère de la Culture en 2010, par exemple.

Figure 109 : Tracé du tunnel Blanka au nord-est de Prague, le plus long tunnel urbain d'Europe



Source : tunelblanka.cz.

Figure 110 : Les travaux du tunnel Blanka à Letná



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2010.

Par ailleurs, le réseau de transports en commun a été également amélioré pour renforcer son attractivité. Mis en service en 1974, le métro a été progressivement étendu pour atteindre trois lignes, 60 kilomètres et transporte 600 millions de voyageurs par an.

Figure 111 : Le nouveau tramway de Prague dans les rues de Malá Strana (Letenská)



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

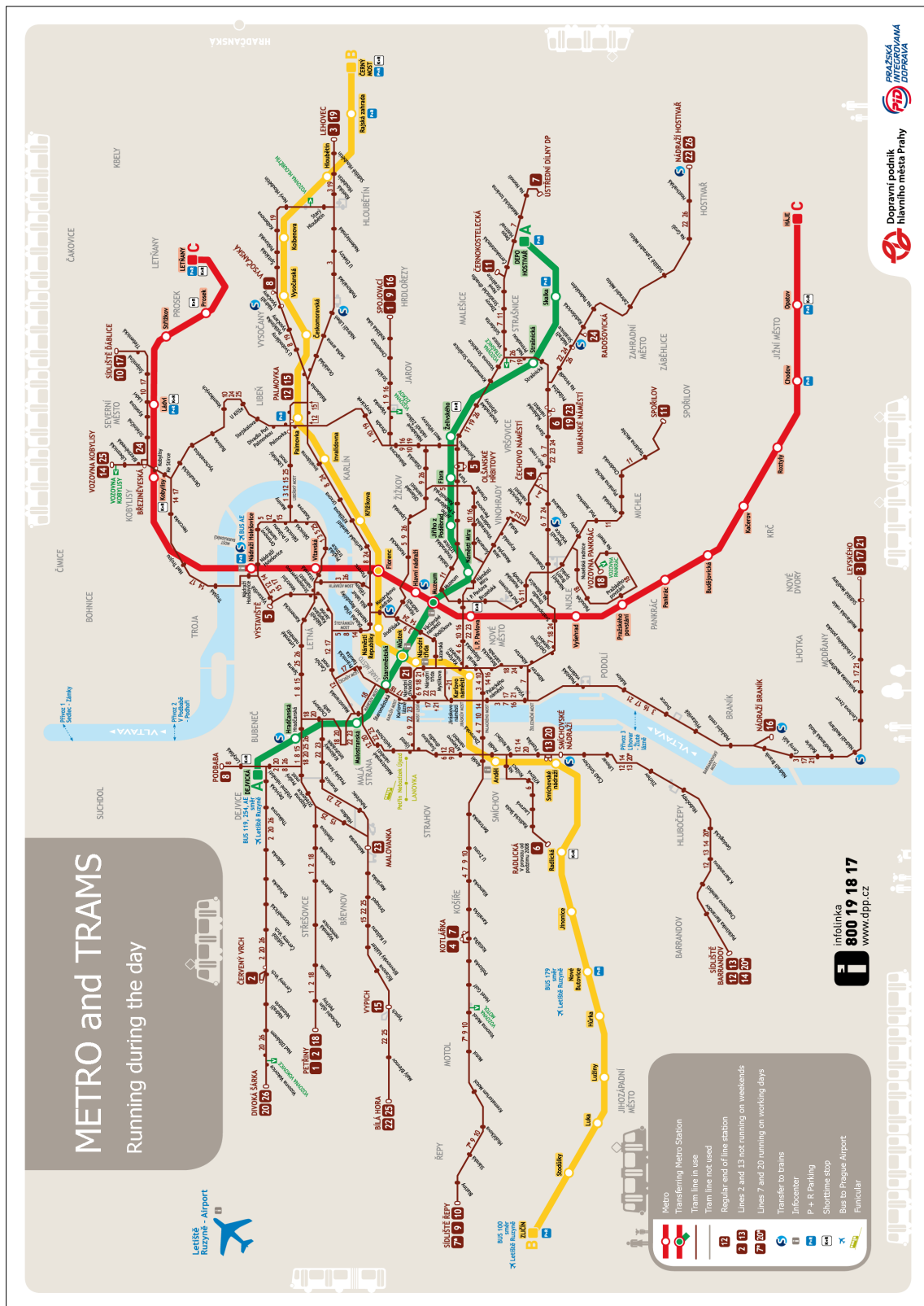
« La ligne A est en cours d'extension en direction de l'aéroport : une première section (2010-2014) de six kilomètres est en construction et ajoutera quatre nouvelles stations au réseau (Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny et Motol). Nous étudions aussi l'opportunité de construire une quatrième ligne Nord-Sud qui relierait Náměstí Míru à Písnice, avec de possibles prolongements, vers Hlavní nádraží (gare centrale), par exemple »

précise Milan Turba, directeur de l'aménagement du territoire à l'Autorité de développement de Prague.¹⁰⁴

140 km de tramways complètent l'offre de transports publics ; l'introduction de nouvelles rames depuis 2006 a permis d'augmenter la capacité et le confort (Figure 111). Prague a donc développé rapidement des infrastructures de communication performantes afin de mieux gérer les flux liés aux mobilités locales (Figure 112).

¹⁰⁴ Entretien avec Milan Turba, directeur de l'aménagement du territoire à l'Autorité de développement de Prague, 26/03/2012.

Figure 112 : Plan du réseau de transports en commun (métro et tramways) à Prague



Source : Transports publics de la Ville de Prague (Dopravní podnik hlavního města Prahy), 2012.

Les réponses apportées aux défis et aux enjeux de la mobilité dépendent d'une métropole à l'autre : au cœur des débats se trouve la place à accorder à l'automobile par rapport aux autres modes de déplacement que sont les transports en commun et les vélos. A Genève, la politique restrictive à l'égard de la voiture n'a paradoxalement pas été doublée de politiques performantes pour les modes dits « doux » : l'emprise du tramway sur la voirie a condamné les cyclistes à rouler sur des bandes cyclables, moins sécurisées que les pistes cyclables ; de plus, malgré son site propre et une priorité aux feux, le tramway est toujours trop lent. En outre, le blocage des automobiles aux feux, la suppression de places de parc en surface et des parkings inexistantes (aux Eaux-Vives, au Grand-Pré, par exemple) ou complets (5 ans d'attente au parking de l'Octroi à Carouge pour un abonnement habitant, par exemple) a un effet inverse sur le plan environnemental que celui escompté puisque les voitures rejettent plus de CO₂ dans les embouteillages et lors de la recherche d'une place. Enfin, les exigences environnementales fédérales (rejet de CO₂, bruit) pourraient être respectées à moyen terme grâce aux technologies hybrides et électriques, ce qui induit aussi de penser l'aménagement de la métropole par rapport à cette nouvelle donne (bornes de recharge notamment). A Prague, la politique de complémentarité des modes de transport a conduit les autorités à développer simultanément une offre de transports en commun efficace et les infrastructures routières nécessaires qui permettront de réduire le trafic dans le centre-ville. Mais l'autre défi auxquels les leaders métropolitains doivent apporter des réponses est celui du logement qui est d'ailleurs souvent lié à la problématique des transports.

1.2. La construction : un défi pour les métropoles ?

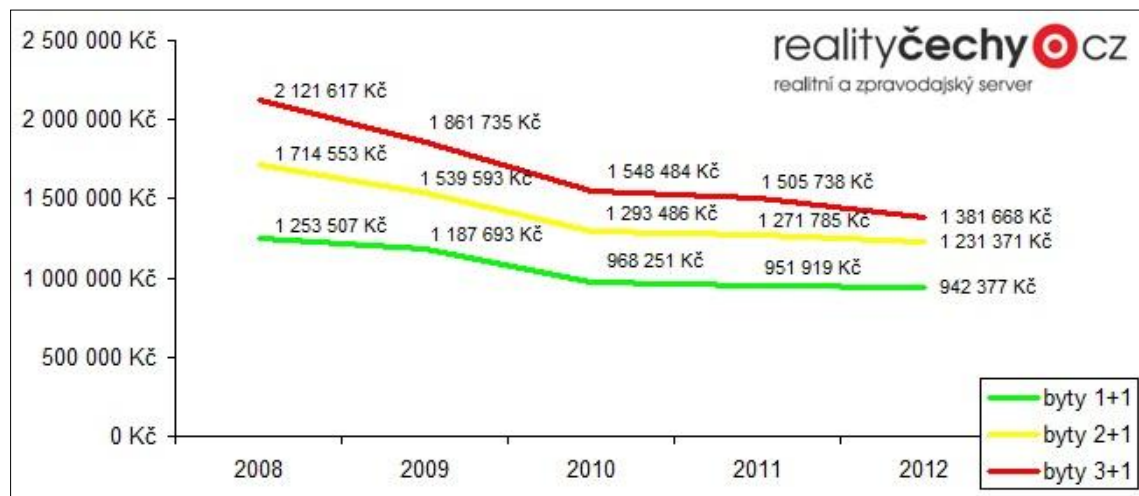
Espaces attractifs, le défi des métropoles est aussi d'allier développement économique et construction de logements afin de pouvoir loger les nouveaux arrivants. Sur ce point, les métropoles accusent souvent un déficit de l'offre par rapport à une forte demande, ce qui induit des prix immobiliers plus élevés que dans le reste du pays. Pourtant, la situation est différente à Genève et à Prague : si Genève connaît une crise du logement depuis plusieurs années, Prague voit au contraire ses prix baisser.

1.2.1. Le logement : une situation contrastée à Genève et à Prague

Le marché immobilier tchèque s'inscrit en effet en baisse depuis la crise de 2008 qui a vu le taux de chômage augmenter dans le pays (8,9% au premier trimestre 2012) et la demande des investisseurs étrangers chuter à Prague. La construction de logements est ainsi passée rapidement de 6 810 unités en 2008 à 5 719 en 2009, 2 878 en 2010 et 3 480 en 2011 (source : Office Statistique Tchèque). En 2011, le nombre de logements construits pour 1 000 habitants s'établit ainsi à 2,75 à Prague, contre 2,17 à Genève. Dans le pays, les prix ont commencé à baisser en 2008-2009 (Figure 113), jusqu'à -12,25% pour des appartements 3+1, et la période 2009-2010 a vu s'accélérer le repli (-18,48% pour des logements 1+1). Ce repli s'est poursuivi jusqu'à aujourd'hui, mais dans des progressions moins spectaculaires (entre -1 et -8%). A Prague, le prix médian se stabilise désormais à 58 000 CZK par m² (2 300 EUR-2 800 CHF). C'est à Prague 2 que la moyenne des prix d'appartements est la plus élevée (5 640 291 CZK, soit 225 600EUR, 270 800 CHF), plus de trois fois supérieure à la moyenne nationale. Suivent Prague 6 (Dejvice avec son parc Stromovka, ancienne chasse royale), Prague 7 (où la moyenne est tirée par de récentes constructions dans ce quartier en mutation) et Prague 1 (Jones Lang LaSalle, 2012)¹⁰⁵. Le dynamisme de la construction résidentielle concerne plus particulièrement la capitale qui concentre les nouveaux logements livrés dans le pays ; ce phénomène se renforce d'ailleurs au fil du temps, passant de 14 à 18% entre 1995 et 2004 (Coudroy de Lille, 2008).

¹⁰⁵ Entretien avec Jan Mahdal, cadre chez le promoteur immobilier Sekyra Group, mars 2012.

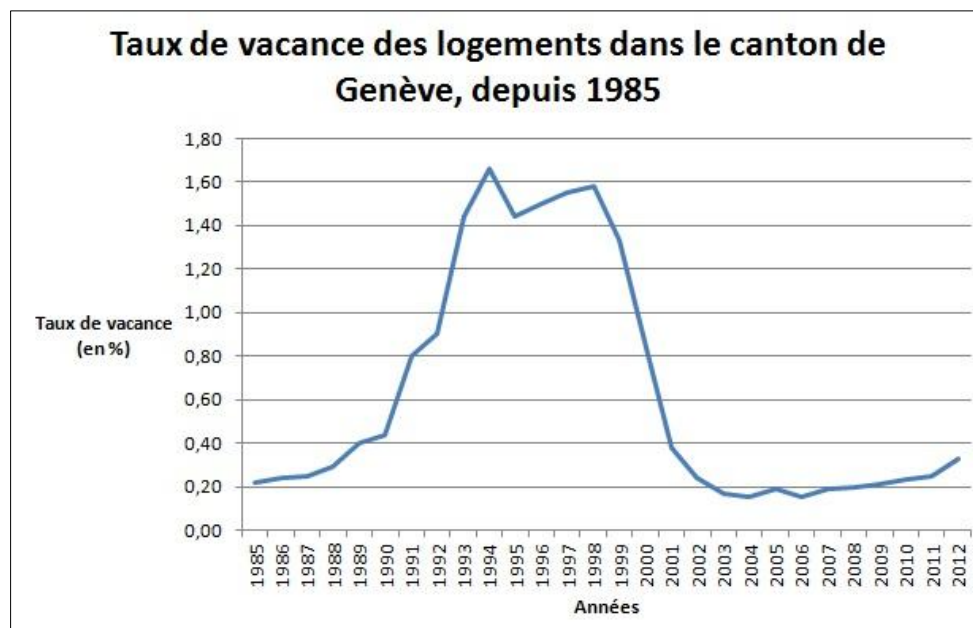
Figure 113 : L'évolution des moyennes des prix d'appartements en République tchèque entre 2008 et 2012 selon le portail immobilier Reality Čechy



Source : Reality Čechy, 2012.

La situation est très différente à Genève qui connaît une crise du logement que reflète un taux de vacance (rapport entre le nombre de logements vacants et celui des logements existants) de 0,33% (Figure 114) alors que la fluidité du marché se situe à 2% (les années 1990 de crise économique à Genève ont vu le taux dépasser 1,6%). Si le taux augmente lentement, on constate que depuis dix ans, le taux reste inférieur à 0,4%, atteignant même deux plus bas historiques en 2004 et 2006 (0,15%).

Figure 114 : Evolution du taux de vacance des logements à Genève entre 1985 et 2012



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012 ; d'après les données de l'OCSTAT.

1.2.2. Quelles logiques expliquent la crise du logement à Genève ?

Seulement 1 018 logements ont été construits en 2011 à Genève, c'est-à-dire 542 de moins qu'en 2010, et deux fois moins que l'objectif que se fixent les autorités. La pénurie de logements à Genève est multifactorielle : plusieurs mécanismes se conjuguent pour aboutir à ce résultat. Il y a tout d'abord les projections démographiques dépassées susmentionnées qui ont conduit à un décalage important entre l'offre et la demande : alors que l'on prévoyait 3 100 nouveaux habitants par an pour la dernière décennie, il y en a eu en moyenne 4 475. Ce manque d'anticipation est d'ailleurs reconnu par le Conseiller d'Etat à l'urbanisme, François Longchamp :

« La population genevoise connaît en effet des difficultés majeures à se loger, ce qui pousse ses enfants à s'installer dans le canton de Vaud ou à s'expatrier en France, ce qui produit un effet de déracinement. Mais nous sommes l'une des régions les plus dynamiques d'Europe, l'une des rares ayant réussi à créer des emplois pendant la crise, dans une situation que beaucoup d'autres nous envient. Ce dynamisme n'avait pas été anticipé, ce qui a aggravé les tensions sur le marché du logement car nous n'avons pas assez construit. Le marché du logement est évidemment moins tendu dans des territoires moins attractifs. Ma mission au département de l'Urbanisme consistera précisément à améliorer la situation du logement à Genève en construisant davantage. »¹⁰⁶

Ce témoignage souligne l'un des revers de la croissance économique du territoire et de son attractivité auxquelles n'a pas été associé un aménagement adéquat, engendrant un manque criant de logements, d'infrastructures, et d'équipements. Ainsi, si la politique économique du Canton a permis d'augmenter la prospérité du territoire, la politique déficiente en matière de logements a pesé négativement sur la perception de cette dynamique pourtant créatrice d'emplois, la faisant percevoir par certains davantage comme un problème que comme un atout, un comble dans une situation de graves difficultés économiques en Europe !

Mais la crise du logement trouve aussi son origine dans un fort réflexe d'immobilisme que les anglo-saxons nomment NIMBY (littéralement « not in my backyard », pas dans mon jardin). L'idée est que si la construction est acceptée, elle ne

¹⁰⁶ Entretien avec François Longchamp, Conseiller d'Etat à l'urbanisme, 08/02/2013.

doit pas perturber les aménités dont on jouit au quotidien et donc se faire ailleurs que dans son environnement immédiat... On a peur que cela perturbe ses activités, que cela modifie son cadre de vie, on craint l'arrivée de nouveaux voisins trop nombreux. On veut avoir les avantages d'une métropole (services nombreux, salaires attractifs...) sans en subir les inconvénients (densité en particulier). L'architecte-urbaniste Darius Golchan résume certains de ces facteurs de blocage :

« Il y a un fort conservatisme NIMBY à Genève. Le système démocratique est positif, permet de s'exprimer, mais est aussi parfois pesant. Le problème de l'inertie est que le projet qui vieillit mal devient un anachronisme. Je trouve qu'il y a aussi un manque de vision. Dès lors, mieux vaut travailler sur de petits projets (on ne communique pas sur les petits projets) que sur de gros projets qui font peur à la population ! La standardisation des programmes (soit du logement, soit du tertiaire) est aussi dommage pour le paysage urbain... »¹⁰⁷

Des référendums municipaux, qui sont consultatifs, mettent en évidence cette position tel celui relatif au projet immobilier du chemin de Challendin (Chêne-Bougeries, 200 logements) qui a été rejeté par les habitants le 27 novembre 2011. Ainsi, la possibilité de recourir, d'organiser un référendum permet de faire valoir ses intérêts. Différents lobbies se mobilisent d'ailleurs, sans partager pourtant les mêmes idées politiques, pour organiser les oppositions (Pic-Vert, le lobby des villas, Association Transports et Environnement, le lobby des Verts, l'ASLOCA, l'Association Suisse des locataires, le syndicat des locataires, etc). La question du financement des infrastructures inhérentes à la croissance démographique (nouvelles routes, nouvelles écoles, etc) est également posée par de nombreuses communes.

Ce réflexe Nimby se conjugue parfois à un refus, à une peur de la croissance (« on est assez grand comme ça ») (Davis, 2000 ; Salomon, 2010) et/ou le désir d'une autre croissance quand on a le sentiment d'être « laissé pour compte ». C'est ce que montrent les résultats du référendum cantonal sur les Cherpines-Charrotons (15 mai 2011) au niveau des quartiers de la ville de Genève : les quartiers populaires ont été moins favorables que les quartiers aisés au projet (le oui a recueilli 726 suffrages contre 718 pour le non aux Pâquis par exemple), ce qui traduit la préoccupation

¹⁰⁷ Entretien avec Darius Golchan, architecte-urbaniste, Atelier Darius Golchan, 28/02/2011.

sociale d'une partie de la population quant à son intégration à la vie économique du canton.

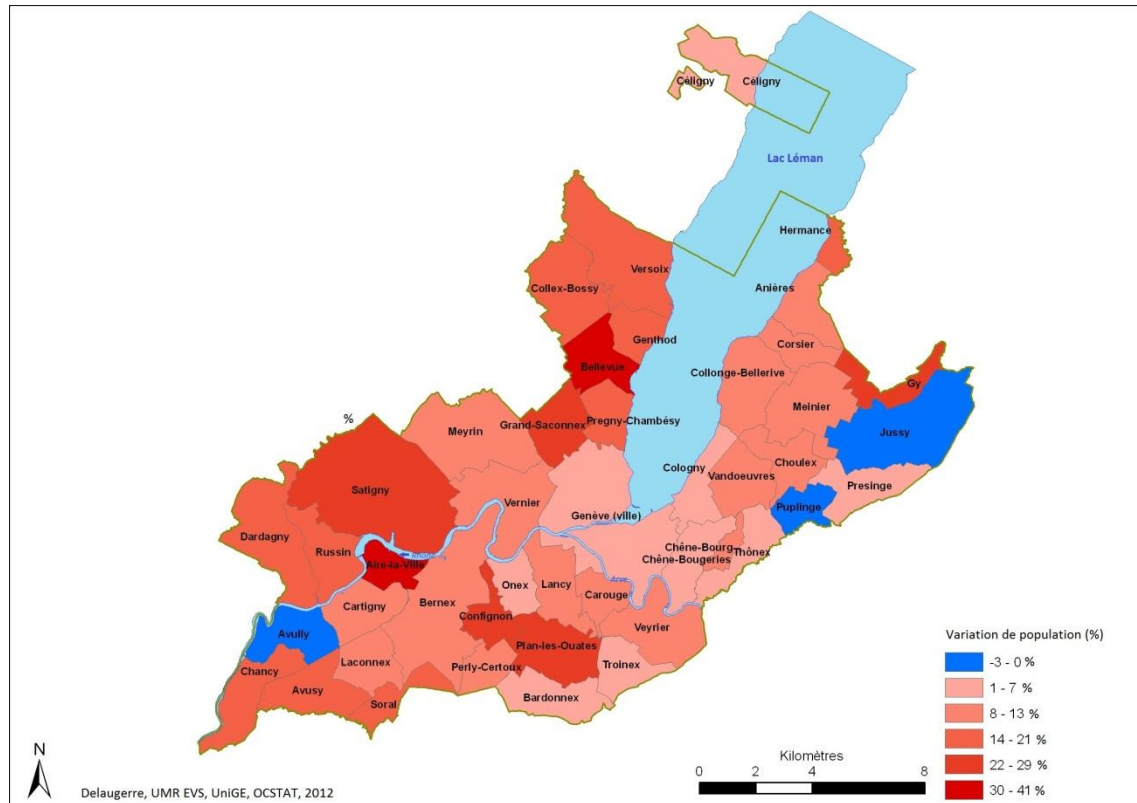
Par ailleurs, certaines stratégies de densification du canton doivent être assorties d'instruments adaptés pour aboutir. Il faut ainsi prévoir l'indemnisation des propriétaires de villas pour les inciter à vendre leurs terrains au niveau des PSD (Projets Stratégiques de Développement) concernés par des changements d'affectation de zone. Il faut également, en préalable au projet PAV (Praille-Acacias-Vernets), réaliser une nouvelle zone industrielle présentant les mêmes qualités que celle de la Praille (accessibilité par la route et le rail, système viaire adapté au gabarit des camions notamment), à proximité de l'aéroport, afin d'inciter les industries à déménager plus tôt que ce que les droits de superficie prévoient (entre vingt et quarante ans). La difficulté du secteur à aménager tient ici au fait qu'il ne s'agit pas d'une friche mais d'un espace en activité que les entreprises qui l'animent ne quitteront pas si rien d'équivalent ne leur est proposé.

Enfin, il y a aussi une explication fiscale à la crise : contrairement aux autres cantons, les impôts communaux sont versés aux communes d'emplois et non de résidence à Genève, ce qui incite davantage à créer des places de travail que des logements ! Le chef du département des finances, David Hiler, propose donc d'inverser la situation dans les années qui viennent, après consultation des communes. En tout cas, la question du logement est cruciale pour la cohésion sociale du canton : la crise du logement risque d'accentuer le départ de la classe moyenne vers la périphérie et renforcer la polarisation sociale entre ceux qui bénéficient de logements subventionnés et ceux qui ont les moyens de payer les loyers pratiqués dans le canton. La population a sans doute pris en compte ce risque en s'engageant en faveur de la construction lors du dernier référendum cantonal sur le sujet (projet des Cherpines-Charrotons) qui a été soutenu par 56,6% des votants.

La situation contrastée de l'évolution démographique par commune dans le canton de Genève reflète bien la complexité de la question du logement (Figure 115). Si certaines d'entre elles voient leur population fortement augmenter en une décennie (Aïre-la-Ville, Confignon ou Plan-les-Ouates, par exemple), nombreuses sont celles qui connaissent de faibles variations (Troinex, Chêne-Bougeries ou Bardonnex, par exemple), tandis que 3 communes connaissent même un recul (Jussy, Puplinge et Avully) ! La carte tend à refléter la vision des différents exécutifs communaux suburbains en matière de logements, entre des communes qui s'engagent dans

l'accueil de nouveaux habitants et d'autres qui choisissent une certaine stagnation ou une « croissance molle ».

Figure 115 : Evolution de la population des communes genevoises entre 2001 et 2011



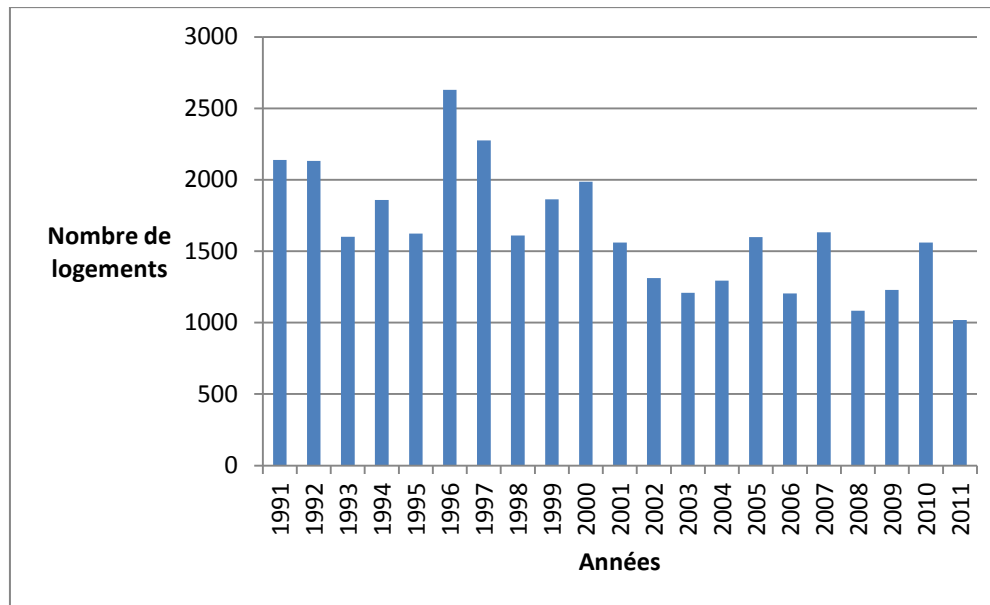
Conception et réalisation : J.-B: Delaugerre, novembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT).

1.2.3. 50 000 logements à construire à Genève en 20 ans : une certitude ou un pari?

En dix ans, le nombre de logements construits chaque année à Genève n'a jamais été supérieur à 1 600, alors que ce sont 5 000 nouveaux habitants que le canton accueillait chaque année. Pourtant, les élus se fixent une ambition : en construire 50 000 d'ici 2030, soit 2 500 par an. Est-ce un pari ou, si cela est réaliste, où va-t-on construire ? Cette volonté est tout d'abord la réponse à un engagement pris dans la charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, signée le 7 décembre 2007 et renouvelé en juin 2012, de rééquilibrer le logement entre Genève et la France. Genève doit construire 50% des nouveaux logements, le solde se partageant entre le district de Nyon et la France. Le pari tient au fait que la construction est assez faible à Genève, largement en-dessous des besoins de la population. Dans la dernière décennie, le nombre de logements a oscillé entre 1 018 unités en 2011 (année la

moins dynamique) et 1 632 en 2007 (année la plus productive), ce qui représente une moyenne de 1 370 logements par an (Figure 116). Dès lors, comment parvenir à faire sortir de terre 1 130 habitations de plus chaque année ? Où construire ?

Figure 116 : Les logements construits à Genève entre 1991 et 2011



Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, décembre 2012 (d'après les données de l'OCSTAT, 2012).

L'Etat a identifié des lieux stratégiques d'extension territoriale ou de renouvellement urbain qui font l'objet de Projets Stratégiques de Développement (PSD). Leur potentiel d'urbanisation tient à leur bonne desserte et à leur périmètre qui permet une densification importante. Cela peut entraîner des mutations fonctionnelles (zones industrielles, zone agricole), ou des mutations d'habitat (zones villas). Une stratégie consiste ainsi à intensifier le processus de renouvellement urbain : il s'agit d'organiser le desserrement d'activités industrielles situées en centre-ville et fortement consommatrices d'espace vers la périphérie. L'objectif est ensuite de densifier le périmètre en mêlant les emplois et les logements. L'exemple-phare est la zone industrielle de la Praille (projet PAV, Praille-Acacias-Vernets) qui s'étend sur 250 hectares et qui bénéficie d'une excellente accessibilité (CEVA, tram, autoroute). La mutation fonctionnelle de ce quartier permettrait alors de créer 11 000 logements et autant d'emplois.

Densifier la première couronne, en particulier près des axes de transports publics, est une autre piste étudiée (secteurs Mervelet, Casaï entre le Bouchet et l'aéroport, par exemple). Cela peut signifier densifier la zone villas (zone 5) avec la

volonté d'encourager une plus forte utilisation du sol (indice d'utilisation de 0,4 au lieu de 0,2) ou de déclasser des secteurs de la zone villas, en particulier ceux situés à proximité des grands axes de transports collectifs avec un objectif de densification intermédiaire (indice d'utilisation de 1 à 1,5) à forte (indice d'utilisation de 1,5 à 3)¹⁰⁸. Le potentiel d'une partie de la zone villas est lié au fait qu'elle représente 50% des zones à bâtir du canton tout en n'accueillant que 10% des logements (Figure 117).

« Il y a un galvaudage du sol ! » dénonce Christian Dandrès, de l'Association suisse des locataires (ASLOCA). « Aux communaux d'Ambilly, par exemple, il y a trop d'espace entre les bâtiments. On prévoit 2 400 logements sur un secteur de 20 à 30 ha où l'on pourrait en construire 5 000. Il ne s'agit pas de refaire des cités comme à Meyrin, mais il faut densifier ! » ajoute-t-il¹⁰⁹.

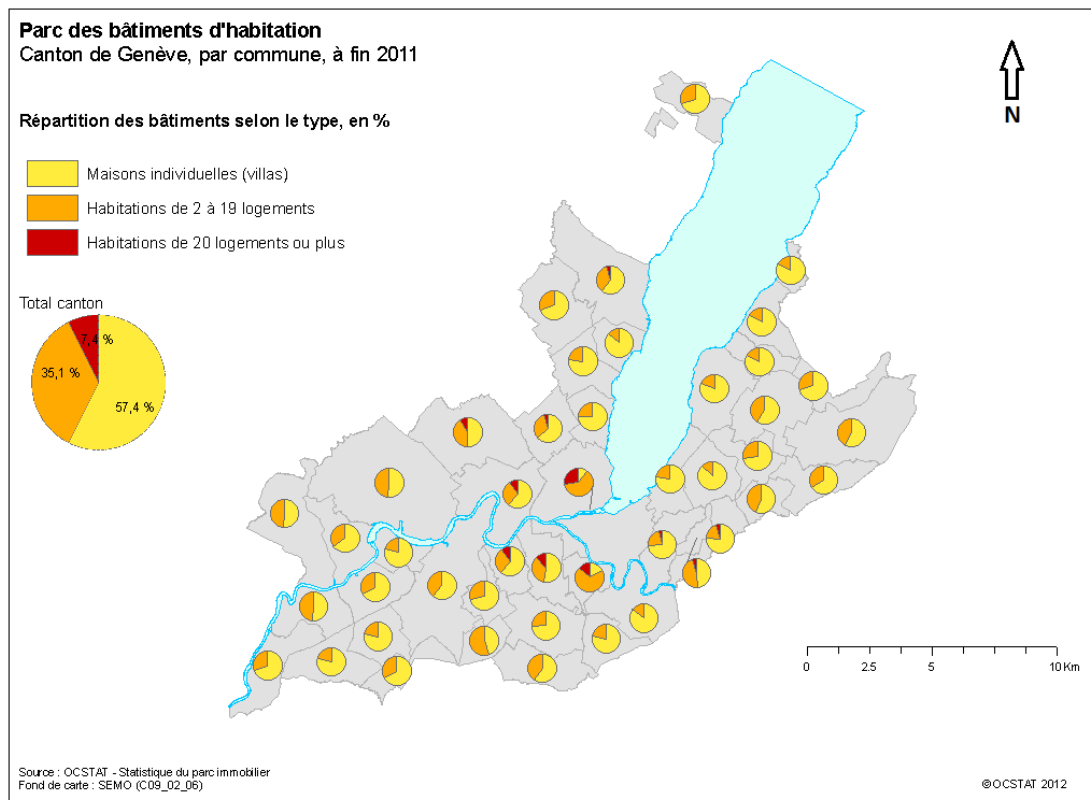
¹⁰⁸ L'indice d'utilisation du sol (IUS) est le rapport entre la surface brute de plancher et la surface nette de terrain à bâtir, qui ne comprend ni les surfaces de circulation, ni les surfaces destinées aux équipements et espaces publics.

Les zones d'affectation à Genève :

- la zone 1 correspond au centre historique (gabarit maximal de 24 m),
- la zone 2 est l'espace central très dense autour du centre historique (gabarit maximal de 24 m),
- la zone 3 correspond à l'espace péricentral très dense (gabarit maximal de 21 m),
- la zone 4 est subdivisée en deux zones : la zone 4A est le centre historique de Carouge (gabarit maximal de 15 m) ; la zone 4B est la zone de villages (gabarit maximal de 10 m),
- la zone 5 correspond à des espaces périurbains de faible densité : c'est la zone villas (gabarit maximal de 10 m).

¹⁰⁹ Entretien avec Christian Dandrès, avocat et juriste à l'ASLOCA, député PS au Grand Conseil genevois, 12/07/2010.

Figure 117 : Genève : un canton de villas. Le parc des bâtiments d'habitation à fin 2011



Source : OCSTAT, 2012.

Des déclassements exceptionnels et limités, selon les conditions émises dans le concept de l'aménagement cantonal, de la zone agricole lorsque les terrains ont une bonne situation en termes de continuité du bâti, d'accessibilité et de connexion à l'emploi sont également réalisés. C'est le cas du PSD des Cherpines-Charrotons (Confignon, Plan-les-Ouates) qui prévoit 2 500 logements, des équipements publics et des surfaces d'activités, connecté à l'autoroute et en face de la ZIPLO (zone industrielle de Plan-les-Ouates). Il en va de même pour le PSD de La Chapelle-Les Sciens près du Bachet-de-Pesay (4 000 logements sur Lancy et Plan-les-Ouates).

Enfin, une autre stratégie, plus limitée dans ses résultats, consiste à surélever d'un ou deux étages des immeubles en zone 2 et 3. Le département des constructions prévoit alors la répartition suivante jusqu'à 2030 :

- renouvellement urbain : 11 000 logements (22%)
- couronne urbaine : 8 000 logements (16%)
- densification de la zone villas : 8 000 logements (16%)
- extensions urbaines : 17 000 logements (35%)
- villages et villas : 6 000 logements (12%)

L'objectif de ces stratégies est bien sûr d'augmenter le nombre de logements disponibles à Genève mais aussi de construire une ville dense et compacte afin de limiter l'étalement urbain et les mouvements pendulaires.

Mais construire 2 500 logements par an, est-ce réalisable à Genève ? En théorie oui et en pratique également : dans les années nonante, construire plus de 2 000 logements par an était courant (2 629 même en 1996 !). Et que dire des années septante, l'âge d'or de la construction ! De 1970 à 1975, le nombre de logements terminés s'élevait alors à 4 600 unités en moyenne annuelle. On atteignait en un trimestre le nombre de logements construits en une année après 2000. Pour relancer la construction, il faudra un engagement total de l'Etat pour faire avancer les dossiers, inciter les communes à construire¹¹⁰, faire preuve de pédagogie auprès de la population, sans doute trouver quelques compromis ici et là pour entraîner l'adhésion des Genevois. Cette ambition est un défi majeur pour le canton qui a désormais l'opportunité de bâtir de grands et beaux quartiers à vivre, architecturalement variés, bien reliés, comme le font tant d'autres métropoles comparables en Europe !

C'est aussi un objectif de cohésion sociale à l'échelle du Grand Genève dans la mesure où les difficultés à se loger à Genève poussent à la hausse le marché immobilier de France voisine, stimulé par les frontaliers et les Suisses au fort pouvoir d'achat. L'attractivité de Genève, conjuguée à sa crise du logement caractérisée par un taux de vacance de 0,33%, a eu pour effet d'augmenter fortement les prix de l'immobilier dans le canton, une tendance enregistrée aussi en France voisine. C'est ce que souligne Bernard Gaud, Président de la Communauté de communes du Genevois, en France :

« À Genève, le logement reste déficient, ce qui explique le nombre croissant de Genevois qui viennent habiter dans nos communes. À Genève, on est en train de déménager la classe moyenne ! L'une des conséquences qui nous affectent, c'est l'explosion du prix des terrains qui repousse plus loin ceux qui travaillent en France avec des petits salaires. »¹¹¹

¹¹⁰ En juillet 2012, le Conseiller d'Etat François Longchamp a décidé de poursuivre la construction de 227 logements au chemin de Challendin, à Chêne-Bougeries, malgré un référendum communal – consultatif – s'y opposant. La parcelle est située au bord de la Route de Chêne, l'un des axes est-ouest majeurs du canton, à 50 mètres d'un arrêt de tramway, mais est aussi entourée de villas.

¹¹¹ Entretien avec Bernard Gaud, Président de la Communauté de communes du Genevois, 16/01/2013.

En 2012, la hausse des loyers dans les communes frontalières françaises a été en effet beaucoup plus forte que la dynamique nationale (-0,1%), ou régionale (+0,1%) : dans la Communauté d'Agglomération d'Annemasse, les loyers ont ainsi augmenté de 4%, tandis qu'ils se sont inscrits en hausse de 3,2% dans la Communauté de Communes du Genevois. Ces territoires enregistrent des augmentations qui sont supérieures à celle du département de la Haute-Savoie (+2,6% en un an) où les prix sont pourtant tirés vers le haut par les stations de sports d'hiver. A titre d'illustration, le prix du mètre carré à la location atteint 14,4 euros par mois à Saint-Julien-En-Genevois, ce qui correspond à EUR 720 par mois (environ CHF 830) pour un appartement de 50 m², sans les charges. À l'achat, les prix enregistrent des hausses sensibles. À Saint-Julien, le prix moyen du mètre carré dans le neuf est passé de EUR 3 640 en 2010 à 3 766 au troisième trimestre de 2012, soit une progression de 3,4% en deux ans. À Annemasse, elle s'établit à 16% sur la même période (EUR 3 365 en 2010 ; 3 908 en 2012), et atteint même 43% dans le pays de Gex (EUR 3 263 en 2010 ; 4 666 en 2012) ! À titre de comparaison, le mètre carré coûte EUR 3 670 dans le neuf en moyenne dans la région Rhône-Alpes (hors stations de sports d'hiver), ou encore EUR 4 392 en moyenne à Lyon.

Une offre relativement faible et une demande importante de logements soutenue par des acheteurs au niveau de vie élevé (travailleurs frontaliers et Suisses) expliquent la progression régulière des prix de l'immobilier en France voisine. Cela a un impact direct sur la main-d'œuvre locale : la crise du logement à Genève entraîne une série de reports successifs de candidats au logement. La pression induite sur le marché par la classe moyenne genevoise qui ne trouve plus à se loger dans le canton, et qui va donc habiter en France voisine, contraint les salariés français à s'éloigner à leur tour de leur lieu de travail pour trouver un bien abordable. Face à cette situation, les élus français tentent de garantir la cohésion sociale de leurs communes en développant les logements sociaux (30 % Annemasse par exemple). La solution au problème est connue et se trouve à Genève qui doit maintenant tenir ses engagements pris dans la *Charte d'agglomération* et construire bien davantage.

2. Valoriser les potentialités de la métropole : quels outils et quels acteurs ?

Les leaders métropolitains doivent chercher à limiter les externalités négatives qui se développent sur leur territoire mais aussi valoriser l'image de la métropole et les projets qu'ils lancent pour la rendre plus compétitive et plus attractive. La valorisation est une opération de communication : il s'agit en amont du projet de le faire accepter par la population, ce qui implique des réunions publiques, des négociations parfois pour entraîner l'adhésion. Pendant le chantier, c'est l'avancée des travaux qui est présentée, tandis qu'une fois le projet devenu réalité, l'enjeu est de le faire connaître comme un élément structurant majeur de la vie de la métropole. Dès lors, quels acteurs et quels outils sont mobilisés au long de ce processus, et quel jeu d'acteurs préside à la métropolisation ? Les dirigeants des métropoles sont soumis à un impératif de compétitivité particulièrement fort. Les stratégies qu'ils mènent doivent permettre d'assurer l'attractivité et la prospérité de leur territoire.

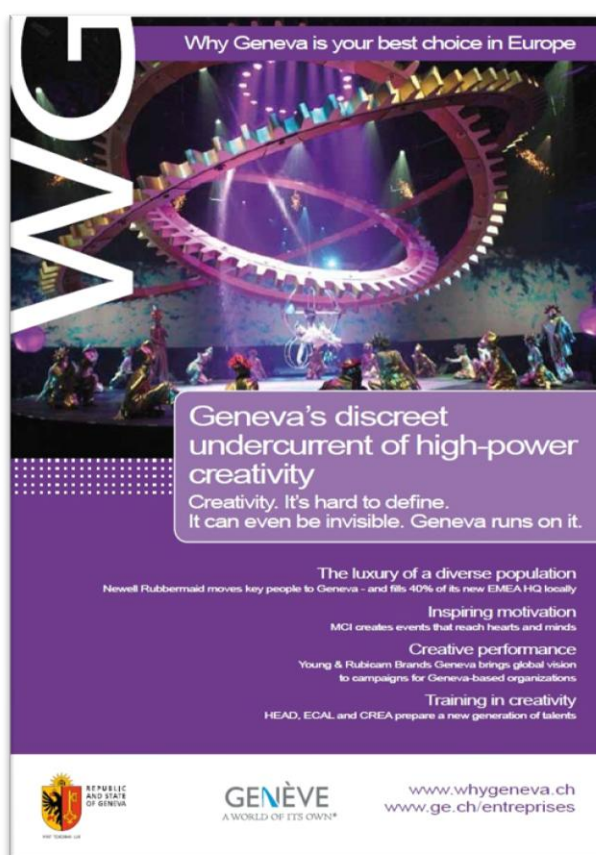
Parmi ces stratégies qui visent à renforcer la position de la métropole dans la hiérarchie mondiale, la communication permet de valoriser une bonne image et d'insister sur ses spécialités. Le marketing urbain est donc l'un des outils de la compétitivité des métropoles (Rosemberg, 2000) et recourt à des supports variés : des sites internet, des textes, des affiches, des panneaux, des vidéos, des bâtiments à l'architecture remarquable et même des vêtements doivent montrer une ville dynamique, moderne, puissante et performante, pleine d'opportunités à saisir. Il se déploie à différentes échelles : l'échelle locale valorise des projets urbains, informe la population sur des mutations spatiales afin de renforcer l'acceptabilité de ces projets. L'échelle régionale est souvent moins convoquée que l'échelle mondiale qui cherche surtout à valoriser une destination et à renforcer une renommée, en recourant à des symboles très connus et à des slogans (city branding). En ce sens, le marketing urbain insiste sur des potentialités offertes à des habitants, à des visiteurs et à des investisseurs (Maynadier, 2010). Il est dès lors directement lié aux spécialités des métropoles comme le montre les cas de Genève et de Prague.

2.1. Le marketing urbain pour valoriser le potentiel de la métropole

2.1.1. Un potentiel économique à Genève

D'une manière générale, la ville du bout du lac communique moins que d'autres métropoles sur ses atouts. La communication est surtout orientée sur sa puissance économique et son statut de ville internationale. Les sites institutionnels des différents départements de l'Etat présentent une communication officielle (orientations stratégiques, projets en cours, communiqués). La Promotion économique (whygeneva.ch) « présente les multiples avantages d'un des meilleurs sites d'implantation au monde pour les entreprises ». Plusieurs arguments sont avancés pour séduire les investisseurs : le personnel est très qualifié et très productif, l'accès est facile, la qualité de vie est bonne, la stabilité et la sécurité sont assurées, l'éducation et la formation sont de haut niveau et la taxation est avantageuse. Malgré cela, le site reste assez austère, peu illustré, hésite entre le français et l'anglais et certains contenus ne sont pas mis à jour! Ainsi, alors que le nombre de « news » était supérieur à 100 par an en moyenne entre 2001 et 2004, la rubrique des actualités s'est considérablement réduite ensuite (16 en 2011). Le support du marketing économique des autorités genevoises est plutôt le magazine *Why Geneva* qui veut montrer pourquoi « Geneva is your best choice in Europe » et qui paraît une à deux fois par an (Figure 118). Il s'agit d'un magazine en anglais qui met en évidence la créativité et l'innovation dont on fait preuve à Genève. Abondamment illustré, utilisant un graphisme suggérant le dynamisme et la modernité, il met en avant les entreprises de renom qui se sont installées à Genève et insiste sur des spécificités (les 125 ans du poinçon de Genève, par exemple).

Figure 118 : *Why Geneva*, le magazine de la promotion économique du Canton de Genève, automne 2011.



Source : Service de la Promotion Economique de Genève, 2011.

Le pôle diplomatique – qui fait pourtant connaître le nom de Genève dans le monde – est présenté sur le site de la Ville de Genève, en français (seules 10 lignes sont en anglais) ; le lecteur doit cliquer plusieurs fois pour ouvrir des sous-rubriques de quelques lignes pour en savoir plus sur le sujet... Si l'on peut comprendre que les conditions économiques offertes par un territoire relèvent davantage de la négociation que de la promotion, ce qui pourrait expliquer la relative « discrétion » de la communication à ce sujet, l'image du pôle diplomatique – très positive pour Genève – est peu mise en avant par le Département des Institutions (Canton de Genève) ou le Service des Relations extérieures (Ville de Genève).

Genève entre pourtant progressivement dans l'ère du marketing urbain : un slogan a ainsi été lancé en mars 2010 pour promouvoir le territoire (« Genève, un monde en soi »), mais son efficacité, son impact restent à démontrer. Si le marketing urbain n'est pas une condition sine qua non à la réussite économique (ce que démontre d'ailleurs bien Genève!), il participe néanmoins à son rayonnement en donnant au territoire qui y recourt une image positive, « branchée », ce que ne

suggèrent pas au premier abord les sites internet genevois qui sont pourtant une des principales sources d'information et de communication. Si Genève semble encore hésiter à user du marketing urbain comme outil d'influence, Prague utilise pour sa part presque tous les supports de communication pour assurer sa promotion et informer sa population et ses visiteurs.

2.1.2. Un potentiel culturel valorisé à Prague

La communication de Prague est axée sur son patrimoine qui lui donne l'image positive d'une métropole culturelle. Un site spécifique a été élaboré pour les touristes en 2011 (praguewelcome.cz) : il présente sur un mode dynamique plusieurs photographies des lieux emblématiques de Prague sous lesquelles sont disposées des vignettes illustrées relatives aux renseignements attendus par les visiteurs (monuments, hébergement, transport, etc). Il s'agit d'un site multilingue (neuf langues) très réussi qui allie simplicité d'utilisation et graphisme esthétique. Contrairement à d'autres sites, la disposition en format 16:9 s'adapte parfaitement à l'écran et l'image qui occupe un tiers de l'espace renforce l'attractivité de la destination. L'image créée est celle d'une ville de culture, d'une ville belle où il y aura beaucoup à admirer, qui procurera des émotions par la variété architecturale offerte. Cette image est renforcée localement par des campagnes menées dans la ville qui se définit comme une ville de culture (« Praha město kultury »). L'affiche (Figure 119) est une véritable « carte postale » qui présente les éléments les plus connus de l'identité pragoise: le pont Charles, un des plus anciens ponts d'Europe (milieu du XIVe siècle), la rivière Vltava, le quartier baroque de Malá Strana et la colline où se trouvent le château et la cathédrale (Hradčany).

Figure 119 : «Prague, ville de culture». Affiche de la Ville de Prague, quartier de Karlín



Cl. Photo.: J.-B. Delaugerre, mars 2011.

Dès lors, le recours ou non à cet outil est lié aux trajectoires métropolitaines des villes : Genève considère que son statut est assuré et qu'il n'est pas forcément nécessaire de le renforcer (d'autant que de nombreuses entreprises désirent s'installer dans le canton, et mettent parfois une certaine pression sur les autorités pour cela). Prague est une capitale qui aspire à être toujours plus une métropole : vingt ans après la chute du régime socialiste, l'image est encore à construire. S'ériger en métropole dynamique, moderne, à l'héritage exceptionnel est un défi majeur, ce qui explique la place du marketing urbain dans les stratégies métropolitaines menées par les autorités.

2.2. Associer et convaincre les lobbies locaux

2.2.1. Quel poids pour les lobbies dans la métropolisation ?

Dans le lancement des projets métropolitains, l'association de la population et des lobbies locaux sonne de plus en plus comme une condition indispensable à leur réussite. Cela se fait dans un contexte de démocratie participative (à Prague) ou de

démocratie directe (à Genève) qui inclut donc une part de communication (expliquer le but du projet) et de négociation (améliorer le fonctionnement de la métropole au profit de l'ensemble de la population tout en écoutant les intérêts particuliers). Les lobbies sont des groupes de pression qui défendent leurs intérêts auprès des autorités ; en ce sens, une association peut être considérée comme tel si elle parvient à faire infléchir une politique ou un projet en fonction des objectifs qu'elle poursuit. A Prague, le poids des associations (Club du Vieux Prague, Prague Watch, par exemple) ne permet pas de s'opposer aux projets décidés par la Ville de Prague : celles-ci regroupent surtout des professionnels (des historiens d'art, des architectes) dont le pouvoir est faible dans un contexte où la démocratie participative n'en est qu'à ses prémises.

« Notre association a été créée il y a plus d'un siècle pour protéger les immeubles historiques de Prague. Mais notre pouvoir est limité car la décision revient toujours à la Ville. Nous essayons néanmoins de sensibiliser la population à l'importance du patrimoine pour notre ville en organisant des visites commentées sur des sites menacés et en diffusant sur notre site internet nos positions. Nous participons aussi aux réunions publiques qui peuvent être organisées par les autorités pour faire connaître notre position »,

indique ainsi Richard Biegel, Professeur à la faculté d'Histoire de l'Art de l'Université Charles, et membre du Club du Vieux Prague.¹¹²

Il en va tout autrement à Genève où de nombreux lobbies existent, composés de femmes et d'hommes politiques, et utilisent tous les outils à leur disposition contre les projets qu'ils jugent contre leurs intérêts (oppositions, recours, référendums). Ces groupes disposent donc de puissants moyens légaux de contrainte qui sont à la fois un contre-pouvoir qui peut être utile dans certains cas, mais qui sont parfois aussi un frein au développement métropolitain. Ces lobbies sont orientés par les hommes politiques qui en sont membres, de sorte que l'on peut se demander s'il s'agit d'associations de citoyens ou plutôt des groupes qui permettent de poursuivre la lutte politique en-dehors du Grand Conseil.

¹¹² Entretien avec Richard Biegel, Professeur à la faculté d'Histoire de l'Art de l'Université Charles, et membre du Club du Vieux Prague, 31/03/2011.

Les lobbies genevois sont en outre très politisés : ce sont en réalité les « bras associatifs » des partis politiques et l'on retrouve parmi leurs membres – jusqu'à leur direction – des femmes ou des hommes politiques. Ainsi, l'Association Transports et Environnement qui s'oppose à la voiture et se donne comme objectif de défendre les transports publics et les vélos est l'association des « Verts » dont elle défend l'objectif de décroissance¹¹³ : ce lobby s'est mobilisé pour organiser le référendum cantonal (rejeté) contre le projet de logements aux Cherpines-Charrotons (Plan-les-Ouates et Confignon) en novembre 2011, par exemple (Figure 120).

« Les Verts étaient les principaux opposants au projet lors des réunions publiques organisées par les autorités, alors que les propriétaires des terrains y étaient favorables et voyaient leur intérêt. Ma femme est aussi plutôt contre car elle considère que cela va péjorer son cadre de vie. Pour ma part, je vais pouvoir faire construire sur mes parcelles et vendre les appartements, et permettre aux Genevois de se loger dans le canton. Je garderai d'ailleurs quelques appartements pour mes enfants car c'est important pour moi de leur transmettre un patrimoine. »

précise un propriétaire de terrains aux Cherpines dont le témoignage met bien en évidence la défense de leurs intérêts par les différents groupes, mais aussi l'influence que cherchent à avoir les lobbies sur l'opinion, en particulier avant des référendums ou des votations.

Les milieux économiques, traditionnellement plus à droite de l'échiquier politique, ont eux aussi leur propre lobby « transports », le Groupement Transports et Economie qui prône le libre choix du mode de transport, défend la fluidité des circulations et les possibilités de stationnement¹¹⁴. L'ASLOCA (Association des locataires), ancrée à gauche, défend les locataires contre les propriétaires même lorsque ces derniers sont dans leurs droits et que les premiers ont tort¹¹⁵, Pic-Vert lutte pour les propriétaires de villas au nom de la diversité du bâti et au nom de la nature, tandis qu'AVIVO représente les personnes âgées et Action Patrimoine Vivant veut préserver le patrimoine.

¹¹³ Entretien téléphonique avec Emilie Flamand, secrétaire associative ATE, députée «Les Verts», 20 mai 2010.

¹¹⁴ Entretien avec Olivier Ballissat, Secrétaire patronal, Groupement Transport et Economie, Fédération des Entreprises Romandes, 1^{er} juillet 2010.

¹¹⁵ Entretien avec Christian Dandrès, juriste à l'ASLOCA et député socialiste, 12 juillet 2010.

Ces structures reprennent les visions parfois plus idéologiques que pragmatiques des partis politiques genevois et peuvent représenter une difficulté supplémentaire à la réalisation de projets : le WWF Genève a ainsi fait opposition au projet de plage publique, une aire de loisirs métropolitaine, entre Baby-plage et la Nautique (400 mètres), alors que – fait assez rare – le Parlement y est favorable à l’unanimité. L’association écologiste défend à la place du parc et de la longue plage, une lagune « pour la biodiversité ». La menée de grands projets ambitieux à Genève est donc encore compliquée par ces groupes qui défendent chacun des intérêts particuliers et qui disposent légalement des moyens de pression pour se faire entendre.

« L’ASLOCA ne dépose quasiment jamais de recours qui sont plutôt le fait de particuliers. Par contre, nous utilisons le référendum pour obtenir des négociations, contre des décisions prises de manière unilatérale, sans concertation »

précise ainsi Christian Dandrès, juriste à l’association et député PS au Grand Conseil.

« [En 2009], nous avons ainsi lancé un référendum communal [à Genève] contre le préavis positif que le Conseil municipal avait donné aux déclassements du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV). Cela nous a permis de parvenir à un accord avec les autorités et de garantir un ratio d’un logement pour un emploi sur le site »,

ajoute l’avocat¹¹⁶.

Si ces moyens sont dans l’idéal de bons contre-pouvoirs, leur instrumentalisation dans une optique idéologique peut aboutir à aller à l’encontre de l’intérêt général. Si le peuple a le dernier mot grâce au référendum (Figure 120 et Figure 121), ces lobbies ont néanmoins un poids important dans la métropolisation à Genève en imposant de redimensionner des projets ou en les reportant le temps que prend l’examen de leurs recours. Ils apparaissent aussi comme une explication au retard pris par Genève dans de nombreux domaines comme le logement ou la mobilité.

¹¹⁶ Entretien avec Christian Dandrès, avocat et juriste à l’ASLOCA, député PS au Grand Conseil genevois, 12/07/2010.

Figure 120 : Le document pour recueillir les signatures nécessaires au lancement du référendum cantonal contre le projet de 2 500 logements aux Cherpines-Charrotons à Plan-les-Ouates et Confignon

NON A LA SUPPRESSION DES TERRES MARAÎCHÈRES DE LA PLAINE DE L'AIRE !

RÉFÉRENDUM

contre la loi modifiant les limites de zones sur le territoire des communes de Plan-les-Ouates et de Confignon (création de zones diverses) aux lieux-dits «Les Cherpines» et «Les Charrotons» du 24 septembre 2010 (10523)

Les citoyennes et citoyens soussignés, électrices et électeurs dans le canton de Genève, demandent conformément au titre VI (art. 53 à 58) de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 92 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, que la loi modifiant les limites de zones sur le territoire des communes de Plan-les-Ouates et de Confignon (création de zones diverses) aux lieux-dits «Les Cherpines» et «Les Charrotons» du 24 septembre 2010 (10523) soit soumise à votation populaire.

Celui qui appose une autre signature que la sienne ou plus d'une signature est passible d'une amende administrative pouvant s'élever à 100 F. Les signatures obtenues par un procédé réprimé par la loi doivent être annulées (art. 87, al. 1, lettre b et 91, al. 3 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982).

NOM (majuscules)	Prénom usuel	Année de naissance	Canton d'origine	Commune électorale	Domicile (adresse complète)	Signature

En matière cantonale, seuls les citoyen-ne-s suisses domicilié-e-s dans le canton de Genève peuvent signer. Les électrices et électeurs de communes différentes peuvent signer sur la même feuille. Les Suisses vivant à l'étranger et ayant leur droit de vote sur le canton de Genève peuvent signer le présent référendum en inscrivant leur adresse à l'étranger.

Le service des Votations et Elections certifie la validité de signatures: _____

Le contrôleur: _____ Genève le: _____

A RENVoyer AU PLUS VITE même incomplet (dernier délai : 7 novembre 2010)	Association « De l'Aire ! » c/o Jardin des Charrotons Ch. des Grands-Champs 33 1232 CONFIGNON
---	--

Vous pouvez également déposer les feuilles dans les boîtes aux adresses suivantes :
 - APN Voyages, Rue St-Victor 1, Carouge
 - Buvette de l'Îlot 13 - Rue de Montbrillant 14 - Genève (derrière la gare)
 - Les Verts, Rue des Voisins 14, Genève

Source : ate-ge.ch, 2011.

Figure 121 : La Nouvelle Constitution genevoise adoptée le 14 octobre 2012 par le peuple et ses règles pour l'exercice de la démocratie directe à l'échelle cantonale et communale

En matière cantonale

Art. 57 Initiative législative cantonale

3% des titulaires des droits politiques peuvent soumettre au Grand Conseil une proposition législative dans toutes les matières de la compétence de ses membres.

Art. 59 Délai

Les signatures à l'appui d'une initiative doivent être déposées dans un délai de 4 mois dès la publication de son lancement.

Art. 67 Référendum facultatif cantonal

Les lois, ainsi que les autres actes du Grand Conseil prévoyant des dépenses, sont soumis au corps électoral si le référendum est demandé par 3% des titulaires des droits politiques.

Art. 68 Délai

1 Les signatures à l'appui d'une demande de référendum doivent être déposées dans un délai de 40 jours dès la publication de l'acte.

2 Ce délai est suspendu du 15 juillet au 15 août inclus et du 23 décembre au 3 janvier inclus.

En matière communale

Initiative populaire communale

Art. 71 Principes

1 Peuvent demander au conseil municipal de délibérer sur un objet déterminé :

- a) 20% des titulaires des droits politiques dans les communes de moins de 5 000 titulaires des droits politiques ;
- b) 10% des titulaires des droits politiques, mais au moins 1 000 d'entre eux, dans les communes de 5 000 à 30 000 titulaires des droits politiques ;
- c) 5% des titulaires des droits politiques, mais au moins 3 000 et au plus 4 000 d'entre eux, dans les communes de plus de 30 000 titulaires des droits politiques.

Référendum communal

Art. 77 Délibérations des conseils municipaux

1 Les délibérations des conseils municipaux sont soumises au corps électoral communal si le référendum est demandé par :

- a) 20% des titulaires des droits politiques dans les communes de moins de 5 000 titulaires des droits politiques ;
- b) 10% des titulaires des droits politiques, mais au moins 1 000 d'entre eux, dans les communes de 5 000 à 30 000 titulaires des droits politiques ;
- c) 5% des titulaires des droits politiques, mais au moins 3 000 et au plus 4 000 d'entre eux, dans les communes de plus de 30 000 titulaires des droits politiques.

Source : *Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012.*

2.2.2. Quel marketing pour entraîner l'adhésion à l'échelle locale ?

A l'échelle locale, le marketing urbain apparaît mal organisé à Genève : c'est un paradoxe dans un canton où les projets urbains font souvent l'objet de recours, d'opposition. Cela pourrait en effet être un outil d'explications susceptible d'entraîner l'adhésion d'une population mieux informée. Sur son site internet, le Département de l'urbanisme présente les grands chantiers en cours ou à venir de manière très précise ; le recours à de nouveaux supports (vidéos en images de synthèse du parcours du tram ou du CEVA, par exemple) est efficace. Mais il s'agit du seul point de communication du canton qui a très peu recours aux panneaux d'information in situ. De plus, les informations détaillées pourraient être associées à des données simplifiées pour une diffusion à un public plus large. Quelques expositions des projets urbains sont réalisées, mais elles sont temporaires et localisées sur les sites des projets, ce qui limite leur portée. Elles sont parfois mal organisées (Delaugerre, 2010) comme celle relative à la gare CEVA de Chêne-Bourg en janvier 2012 : les différents projets des candidats participant au concours étaient juxtaposés et nécessitaient des compétences en architecture et urbanisme pour être vraiment appréciés. Il aurait sans doute été plus efficace de présenter le projet retenu et des données-clés sur le CEVA sur quelques panneaux pérennes (les plans n'ont ici été présentés qu'une semaine à la salle communale) disposés devant la gare de Chêne-Bourg, c'est-à-dire sur la place qui sera profondément transformée pendant plusieurs mois.

Sous l'effet du CEVA, les autorités commencent à prendre conscience de cet impératif de communication, comme l'explique la Conseillère d'Etat à l'Intérieur, à la Mobilité et à l'Environnement, Michèle Künzler :

« L'un des points forts des travaux, c'est d'avoir communiqué sur notre volonté de construire, sur notre volonté d'ouverture, et sur notre vision d'avenir. Avec François Longchamp¹¹⁷, nous avons lancé en 2012 la campagne CEVA PLUS qui partage avec les Genevois notre ambition de construire la ville ». ¹¹⁸

¹¹⁷ Conseiller d'Etat à l'urbanisme, Canton de Genève.

¹¹⁸ Entretien avec Michèle Künzler, Conseillère d'Etat à l'Intérieur, à la Mobilité et à l'Environnement, Canton de Genève, 18/02/2013.

Avec le CEVA, Genève semble en effet entrer dans l'ère du marketing urbain. Le chantier qui est assez complexe et s'étend sur plusieurs sites névralgiques du canton acquiert une dimension pédagogique, expliquant aux habitants le projet, son importance pour leur quartier et pour Genève. La campagne de communication positive autour du concept « cevaplus » mise en œuvre sur le terrain (Ceva+) avec de grands panneaux présentant le tracé de la ligne et ses avantages, et sur Internet avec une plate-forme spécifique (cevaplus.info). L'objectif est de partager l'actualité du chantier avec les Genevois jusqu'à son achèvement prévu à la fin de l'année 2017, et de montrer que derrière les palissades, au-delà de la gêne parfois occasionnée se dessine l'avenir de la région. L'importance d'expliquer la métropolisation aux Genevois tient à un changement d'échelle (ville/métropole ou canton/agglomération) que beaucoup d'habitants ne perçoivent pas ou refusent (« on est assez grands comme ça »). Dès lors, faire davantage de pédagogie est capital pour garantir le succès des grands projets nécessaires au bon développement de Genève.

A Prague, les grands projets urbains font également l'objet d'une communication efficace qui a recours à différents supports et différents lieux (Rosemberg, 2000). Les barrières du chantier du tunnel Blanka sont ainsi recouvertes de panneaux présentant le projet en montrant qu'il s'inscrit dans l'évolution de la métropole, « pour les générations futures ». Le marketing urbain se retrouve dans des endroits plus inattendus, mais très fréquentés comme les nouveaux centres commerciaux : la Ville de Prague a ainsi disposé en 2010 dans le centre commercial Palladium, au centre de Prague, différents panneaux présentant les nouvelles autoroutes construites autour de Prague (Figure 122). Le lieu choisi (un centre commercial au cœur de la ville) permet de toucher un public large et divers, qui peut prendre le temps de lire la présentation qui accompagne les cartes et les photographies.

Figure 122 : Le marketing urbain envahit le centre commercial Palladium au centre de Prague : cartes présentant l'évolution du périphérique et de l'autoroute de contournement



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2010.

Des brochures soignées sur papier glacé, de DVD et même des tee-shirts ont aussi été conçus par le Département du tourisme de la Ville de Prague. Prague est ainsi présentée comme une ville culturelle, dynamique, moderne, à la pointe des nouvelles technologies. Valoriser son image, mettre en avant ses points forts et ses potentialités, tels sont les objectifs du marketing urbain qui explique à la population les changements à venir pour la convaincre d'accepter les grands projets qui améliorent à la fois leur cadre de vie et renforcent la compétitivité et l'attractivité de la métropole. Pour autant, ces projets de développement doivent être menés en cohérence avec l'image de la métropole : le cas de Prague, métropole culturelle, montre le dilemme qui peut exister entre le rattrapage économique et la préservation du patrimoine qui donne à la ville une image extrêmement positive.

2.3. Développement métropolitain et protection du patrimoine : un couple impossible ?

L'un des défis que doivent gérer les leaders métropolitains pragois est le respect de l'identité historique, culturelle de Prague avec son ambition économique qui fait naître une nouvelle identité, celle d'une métropole tertiaire.

2.3.1. Le dilemme du développement et de la protection du patrimoine

2.3.1.1. Des bâtiments historiques détruits

Tandis que de nombreux monuments sont restaurés à Prague, d'autres sont détruits ou transformés en raison de leur intérêt économique à devenir des bureaux, des hôtels ou des centres commerciaux. Des projets portant sur des démolitions quasi-totales d'immeubles dont on ne conserve que la façade ont été autorisés. Les touristes ne se rendent pas compte qu'ils évoluent parfois plus dans un décor que dans un environnement historique (Patin, 1997). La place Wenceslas est une illustration frappante du phénomène. L'immeuble situé au numéro 11 de la place n'a même conservé que la moitié de sa façade dont l'autre moitié est composée de verre ; un parking souterrain dont on peut apercevoir l'ascenseur devant l'immeuble a été creusé (Figure 123). L'immeuble voisin vient aussi d'être entièrement « restauré » ; si la façade et la toiture ont été respectées, tout le tiers inférieur a été démoli pour créer un McDonald's...

Figure 123 : L'immeuble Darek, un exemple de façadisme, 11 place Wenceslas



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2012.

La pression des promoteurs sur les autorités est forte, particulièrement pour les bons emplacements. L'immeuble situé à l'angle de la place Jan Palach et de la rue Valentinská est laissé à l'abandon par ses propriétaires qui souhaitent le transformer en hôtel jusqu'à ce qu'il s'écroule ou que la mairie de Prague donne l'autorisation à sa transformation intérieure. La rénovation peut aussi prendre la forme d'une destruction totale pour construire de nouveaux immeubles (cas du centre commercial et administratif de Myslbek construit en 1996 rue Na Příkopě, la principale rue commerçante de Prague). De telles transformations ou destructions d'immeubles qui modifient le paysage historique du centre de Prague font l'objet de critiques d'associations locales et d'inquiétudes de la part de l'UNESCO.

2.3.1.2. Quel rôle pour les associations locales et l'UNESCO?

Des associations locales se mobilisent pour protéger l'histoire et le patrimoine de la ville. Le Club du Vieux Prague (Klub Za Starou Prahu) qui compte plus de mille membres a été créé en 1900 en réaction à la destruction du ghetto juif de Josefov. Les objectifs que les membres défendent n'ont pas changé : « sauver l'identité culturelle et architecturale de Prague » (Club du Vieux Prague, 2002). L'association publie un journal trois fois par an et gère un site internet pour présenter des informations, promouvoir son action et livrer des analyses. L'association regrette ainsi que le Département de la Culture, de la protection du patrimoine et du tourisme (Ville de Prague) puisse ne pas suivre les recommandations de l'Institut du Patrimoine national qui dépend du Ministère de la Culture pour les projets de restauration. Elle souhaite

Figure 124 : Le « façadisme » à Prague : un immeuble Sécession attend sa transformation en centre commercial à l'angle de la place Wenceslas et de la rue Opletalova



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2011.

aussi que des règles plus contraignantes soient imposées aux promoteurs dans le centre-ville où il n'existe plus d'espaces vacants et où la valorisation d'une localisation passe souvent par la transformation voire la démolition d'un immeuble. La restauration du pont Charles a justement cristallisé les critiques de l'association qui accusait les autorités de vouloir le « refaire à neuf ». C'est maintenant la place Wenceslas qui l'objet de leur lutte : une pétition a recueilli 14 000 signatures qui visent à empêcher la démolition d'un immeuble accordée par le ministre de la culture à un promoteur immobilier en mai 2011 (Figure 124). Ce bâtiment

Sécession de 1920 situé à l'angle de la place Wenceslas et de la rue Opletalova doit être remplacé par un centre commercial. En outre, sa hauteur pourrait modifier

l'esthétique de la place¹¹⁹. Le Club du Vieux Prague suscite le débat public qui influence positivement certains projets comme le montre le complexe de l'hôtel Four Seasons – dont les parties anciennes sont néanmoins des exemples de façadisme – qui a vu ses ajouts modernes réduits par rapport au plan original et son apparence générale améliorée pour s'intégrer à son environnement. Il est appuyé par une autre association, Prague Watch, qui s'intéresse à l'aménagement urbain, à la préservation du patrimoine et à l'environnement. En tant que lobbies locaux, ces associations informent régulièrement l'UNESCO de menaces potentielles¹²⁰.

Le Comité du Patrimoine mondial (UNESCO) contrôle l'évolution des villes inscrites sur la liste du Patrimoine mondial et fait des recommandations ou donne des avertissements aux Etats. Depuis 2007, le coefficient d'intensité de la menace du site historique de Prague n'a cessé de progresser, suivant les avertissements adressés par l'organisation à la Ville de Prague (Figure 125). Une mission a été menée en 2008 pour « évaluer l'état de conservation du centre historique de Prague et évaluer les impacts des projets d'immeubles de grande hauteur » (UNESCO, 2008). Cette mission a recommandé de limiter la hauteur des nouvelles constructions à 60-70 m dans le quartier de Pankrác afin de limiter l'impact visuel sur le paysage historique. Elle a enfin demandé que l'Etat tchèque informe le Comité des projets majeurs de développement urbain. Une nouvelle mission a été menée en 2010 à l'issue de laquelle un rapport a été rendu qui conclut qu'

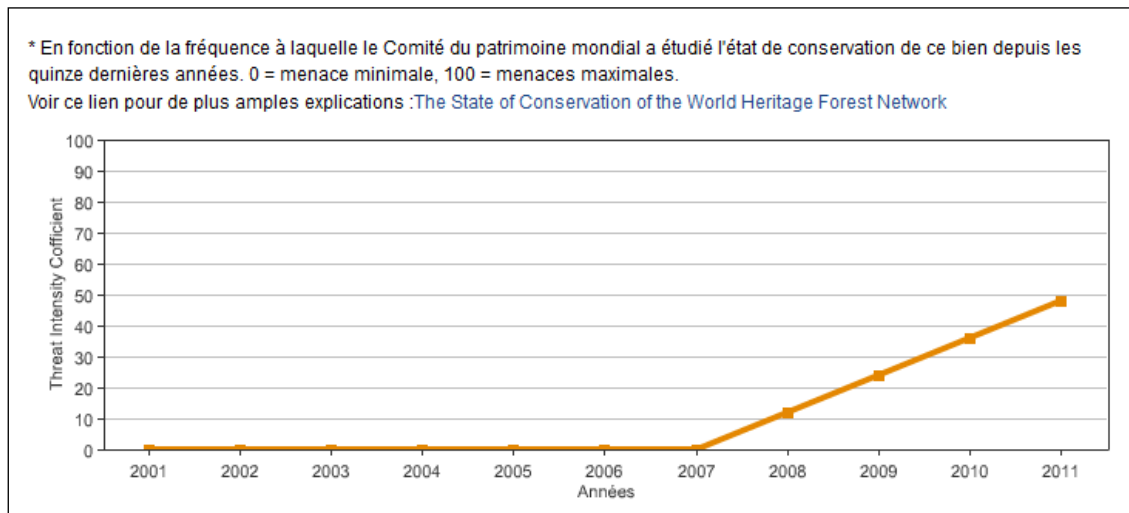
« Au vu des informations fournies, le Centre du patrimoine mondial et les Organisations consultatives considèrent que des mesures satisfaisantes ont été prises ou sont en cours concernant le Pont Charles et le Parc Průhonice. Toutefois, un certain nombre d'autres recommandations de la mission de suivi réactif de janvier 2010 n'ont pas été suivies de manière appropriée – notamment mais pas uniquement concernant le contrôle des constructions de grande hauteur, les projets d'aménagement autour des gares ferroviaires, le Tunnel Blanka et l'autoroute urbaine de l'Est. » (UNESCO, 2011).

¹¹⁹ Entretien avec Richard Biegel, Professeur à la Faculté d'Histoire de l'Art de l'Université Charles à Prague, mars 2011.

¹²⁰ Entretien avec Jakub Bachtig, membre de Prague Watch, avril 2011.

L'institution internationale joue un rôle important de conseil et d'influence auprès de la Ville de Prague. Le Maire de Prague, Bohuslav Svoboda, apparaît d'ailleurs très partagé concernant l'avenir de l'immeuble de la place Wenceslas en affirmant « vouloir continuer à suivre les discussions entre les deux parties » (Svoboda, 2012).

Figure 125 : Le coefficient d'intensité de la menace du site de Prague



Source : UNESCO, 2012.

2.3.2. Le prix du succès : le risque de la « ville-musée »

Gérer un nombre croissant de touristes (5 millions désormais) est un véritable défi pour la Mairie de Prague, d'autant que ces flux sont concentrés sur quelques axes (la place Wenceslas, la rue Karlova, le pont Charles) et quelques lieux (place de la Vieille Ville, château de Prague) (World Tourism Organization, 2004). Ces flux sont parfois très importants lorsque plusieurs groupes se suivent ou se concentrent au même endroit ; Prague est d'ailleurs devenue une destination de choix pour les sorties scolaires en étant relativement bon marché, proche des autres capitales européennes en avion ou en bus (4 heures de Berlin en bus), et forcément culturelle. Quelques événements accentuent la fréquentation touristique de certains lieux à certains moments comme la sonnerie de l'horloge astronomique (place de la Vieille Ville) ou la relève de la garde (château de Prague). La concentration économique et touristique du centre-ville a eu pour effet son dépeuplement (Sykora, 2011) : l'hypercentre a ainsi perdu 27% de sa population en vingt ans (40 877 habitants en 1993; 30 002 en 2010). De plus, selon une enquête-sondage que nous avons menée en 2012 auprès de 150 personnes, 48% des Praguais ne se sentent plus « à la maison » dans le centre-ville,

soulignant un « sentiment de dépossession ». La concentration touristique a par ailleurs entraîné la multiplication de boutiques de « souvenirs » qui ont souvent peu à voir avec la culture ; il s'agit des mêmes magasins, alignés les uns à côté des autres et qui vendent les mêmes produits (pulls, bonnets, marionnettes, etc.), attirant les clients en jouant fort les derniers tubes à la mode. Dès lors,

« ce qui menace peut-être le plus le patrimoine urbain est qu'il devienne victime de son propre succès et se traduise de plus en plus comme une valeur à consommer en-dehors de tout rapport critique et éclairé avec l'histoire, le social, la culture » (Marsan, 2012 : 161).

Pour lutter contre la surfréquentation du centre, les autorités mènent une stratégie d'étalement des flux touristiques en faisant la promotion d'autres sites dans la ville mais relativement éloignés du circuit traditionnel comme Troja, au Nord, ou Vyšehrad, au Sud :

« Nous souhaitons que les visiteurs découvrent d'autres sites, au-delà du centre historique, à Prague bien sûr, mais aussi au-delà, dans toute la Bohême qui concentre plusieurs autres lieux classés par l'Unesco comme Kutná Hora ou Český Krumlov, par exemple. »¹²¹

indique ainsi Petr Divis du Département de la Culture, du tourisme et de la préservation des sites, à la mairie de Prague. Mais cette stratégie vise surtout des touristes qui reviennent à Prague, ce qui a pour effet de limiter son impact. Pour autant, Prague peut effectivement être le point de départ vers d'autres sites historiques dans les régions voisines qui cherchent à capter ces flux comme la forteresse médiévale de Karlštejn, ou la ville de Kutná Hora dont les mines d'argent ont permis à partir du Moyen Âge des réalisations architecturales gothiques et baroques exceptionnelles (Figure 126).

¹²¹ Entretien avec Petr Divis, Département de la Culture, du tourisme et de la préservation des sites, 19/03/2010.

Figure 126 : Kutná Hora à une heure à l'Est de Prague présente un patrimoine médiéval et baroque exceptionnel. De gauche à droite : le collège jésuite et son belvédère, la collégiale saint Jacques et le château



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2012.

La métropolisation induit un jeu d'acteurs différents aux intérêts parfois divergents. Mener des projets majeurs n'est pas aussi simple à Genève qu'à Prague pour plusieurs raisons. La trajectoire est distincte : alors que Genève a un statut déjà forgé – mais pas à jamais acquis –, Prague est encore en rattrapage et doit se donner une image de métropole moderne et dynamique. La vision métropolitaine ambitieuse de Prague contraste avec la vision « retenue » de Genève. Le contexte politique diffère : alors qu'à Prague, la démocratie participative (consultation) autorise largement les acteurs politiques à poursuivre leurs projets, la démocratie directe (négociation, votations) a un fort effet d'inertie lorsqu'elle est instrumentalisée au niveau local, avec des oppositions, comme on le voit à Genève. Pour autant, les derniers résultats des votations mettent en évidence une volonté de changements qui permettront de combler un certain retard avec un objectif pour l'aménagement du territoire : construire une métropole polycentrique.

3. Assurer un développement multipolaire du territoire

Le plus grand défi des métropoles consiste à assurer un aménagement cohérent de leur territoire qui évite les déséquilibres. Au modèle centre-périphérique, les leaders métropolitains cherchent à substituer le modèle multipolaire qui permet de développer des centralités en périphérie, bien reliées les unes aux autres par des infrastructures de communication, afin de pallier la congestion de l'hyper-centre.

3.1. Développer une métropole polycentrique

3.1.1. Le développement commercial de Prague : quelles temporalités et quels espaces ?

A Prague, au sortir du communisme, la métropole est à construire. Les investissements étrangers vont contribuer à transformer la ville, d'abord dans le centre puis en périphérie. L'essor commercial de Prague va entraîner de nombreuses mutations spatiales dans la ville. Celles-ci suivent des temporalités liées à l'évolution du modèle de développement métropolitain pragois (Sykora, 2007). Dès 1989, la demande de bureaux amène les investisseurs à investir dans les localisations les plus prestigieuses de l'hyper-centre. Durant plusieurs années, les nouveaux bureaux sur le marché sont des immeubles transformés dont la qualité n'atteint pas les standards ouest européens. Seules quelques opérations de grande ampleur ont lieu en centre-ville avec le centre Myslbek (1996) qui mêle les bureaux et le commerce de détail, ou en périphérie avec l'International Business Center (1993) construit par Vinci.

À la fin des années 90, les projets se développent en périphérie et montent en gamme, ce que montre BB Centrum, un centre d'affaires « pour multinationales » comme l'indique sa communication : construit par le groupe Passerinvest, il n'a cessé d'être agrandi depuis son lancement en 1997 et compte désormais quinze bâtiments qui accueillent des entreprises comme Microsoft, HP, O₂, OTIS, GE Money Bank ou encore UniCredit. L'adoption du *Plan Stratégique* en 2000 va en outre clairement orienter le développement de Prague selon un schéma polycentrique. A partir des années 2000, des centres d'affaires – et non plus seulement des immeubles transformés – sont construits dans d'anciens quartiers industriels qui connaissent alors de profondes mutations spatiales et fonctionnelles comme Anděl qui devient une

nouvelle centralité de Prague avec l'immeuble de « l'Ange doré » dessiné par Jean Nouvel (2001) et qui donne une nouvelle image au quartier de Smíchov (Sud de Prague), celle d'un espace attractif, moderne, « branché ».

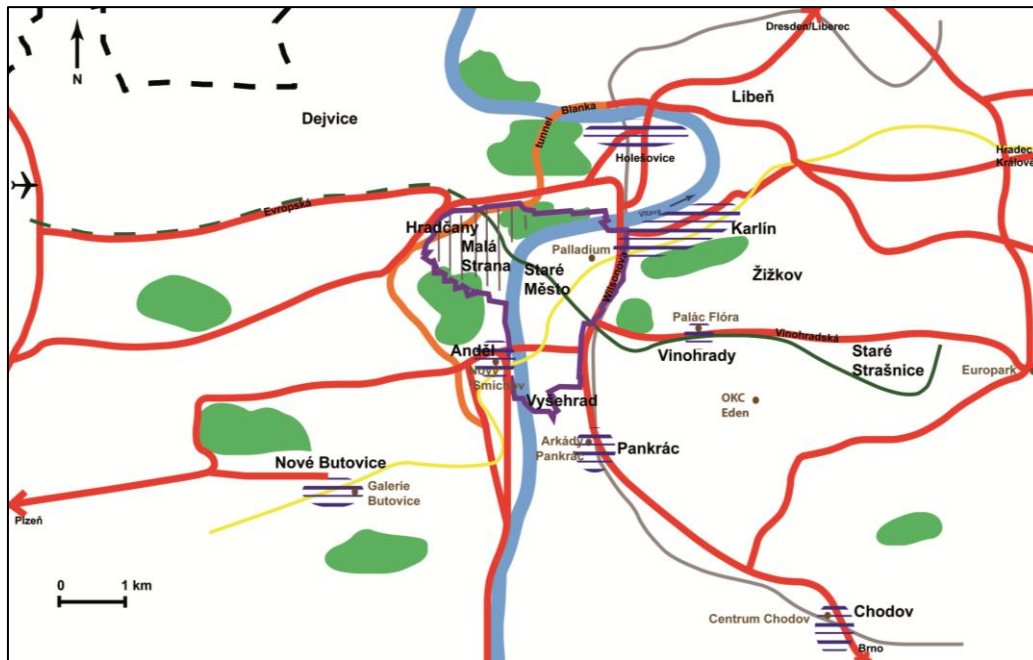
« Smíchov est l'illustration de notre volonté de construire une ville équilibrée : notre objectif stratégique est d'avoir une Prague polycentrique constituée de nouveaux centres-villes en périphérie. Smíchov a été la première centralité développée en périphérie, comme une extension du centre-ville, avec la vision d'un espace caractérisé par la mixité des fonctions, commerciales mais aussi résidentielles, et bien connecté aux transports publics et au périphérique. » (Figure 127)

indique Milan Turba, Directeur du Département de l'aménagement stratégique du territoire, à l'Autorité de Développement de Prague¹²².



Les bureaux peuvent d'ailleurs investir les anciens bâtiments industriels comme c'est le cas à Karlín avec le projet de Corso Karlín (2001) dessiné par Ricardo Bofill qui transforme et surélève les anciennes usines ČKD (Českomoravská Kolben-Daněk, traitement de l'eau, systèmes de chauffages, chaudières, etc.) dont certains ateliers sont aussi convertis en lofts (Figure 128).

¹²² Milan Turba, Directeur du Département de l'aménagement stratégique du territoire, Autorité de Développement de Prague, 26/03/2012.






Figure 127 : les nouvelles centralités périphériques à Prague





UNE CAPITALE D'ETAT ET UNE METROPOLE CULTURELLE

-  Quartier de la Présidence, du Parlement, des ministères et des ambassades
-  Centre historique classé par l'UNESCO
-  Parcs, forêts
-  Espace résidentiel, collines
-  Limites administratives de la ville de Prague

UNE METROPOLE FACILEMENT ACCESSIBLE ET BIEN DESSERVIE

-  Axe majeur de circulation
-  Lignes de métro
-  Aéroport international Václav Havel
-  Construction du plus long tunnel urbain d'Europe pour désengorger l'hypercentre
-  Prolongement de la ligne A du métro vers l'aéroport

DE NOUVELLES CENTRALITES EN PERIPHERIE

-  Nouveau quartier d'affaires
-  Centre commercial comptant plusieurs dizaines de boutiques

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013.

Figure 128 : Des usines ČKD Dukla aux lofts, rue Pernerova, quartier de Karlín



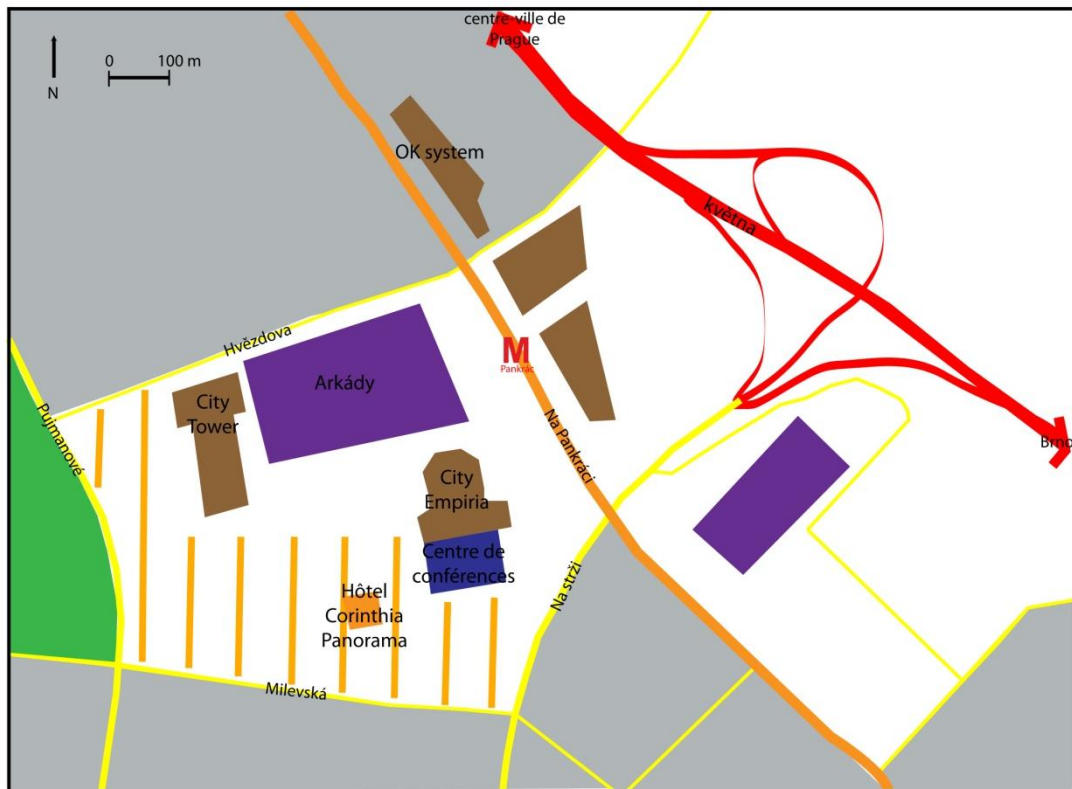
Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, mars 2010.

A Smíchov, le centre commercial, le multiplexe et les bureaux ont remplacé un vaste complexe industriel, les usines Ringhoffer (ČKD Smíchov), ouvert en 1852 et fermé dans les années 1990 : ces usines étaient parmi les plus grandes de l'Empire austro-hongrois et de Tchécoslovaquie et produisaient du matériel ferroviaire, des voitures et des camions (Tatra). Ces centralités périphériques peuvent être constituées d'une seule entité avec un parc d'affaires ou être constituées de plusieurs parcs d'activités comme c'est le cas à Karlín où plusieurs promoteurs ont développé leurs propres centres () : Corso Karlín au centre du quartier a été bâti par Karlín Group (co-fondé par Marc Rich Real Estate, groupe basé en Suisse, and Serge Borenstein, un promoteur belge), Futurama Business Park, à l'Est, par Erste Group Immorent (groupe autrichien), et River City, à l'Ouest, par CA Immo (également autrichien).






Plus récemment, la tendance est plutôt à agrandir les parcs d'affaires existants et à diversifier leurs usages (bureaux, commerces et résidences) et leur architecture (verticalisation) plutôt que d'en créer de nouveaux. C'est le cas à Pankrác, au Sud de Prague, où la tour City Empiria (104 m) inaugurée en 1977 a été réhabilitée en 2001. Une

autre tour de 109 mètres, construite pour la radio tchèque à partir de 1985, a été complètement transformée entre 2005 et 2008. Au pied de ces deux immeubles a en outre ouvert en 2008 une vaste galerie commerciale comptant 140 boutiques, tandis que des tours résidentielles à l'architecture audacieuse sont encore prévues sur le site (Figure 129). Dans ces quartiers d'affaires, une importance particulière est accordée à leur architecture qui cherche en effet à être innovante et attractive : l'immeuble Main Point Karlin (27 500 m² livrés en 2012) a d'ailleurs reçu le prix MIPIM (Marché International des Professionnels de l'Immobilier) à Cannes en 2012 dans la catégorie «Meilleur développement d'immeuble de bureaux et d'affaires». Ce dynamisme de l'immobilier de bureaux qui devrait se poursuivre avec la livraison en 2013 de Florentinum, un complexe d'immeubles de bureaux de 49 000 m² à Florenc (Prague 1), explique, avec la crise, l'augmentation du taux de vacance des bureaux qui est passé de 5,6% mi-2008 à 12,26% au premier trimestre 2012 (2,7% à Genève). Les loyers vont de EUR 21/m²/mois pour des bureaux de classe A au centre-ville (CHF 975/m²/an, soit EUR 70/m²/mois dans le centre de Genève) à EUR 17/m²/mois dans les centralités périphériques, et à EUR 14/m²/mois pour des localisations plus éloignées (sources : Jones Lang LaSalle et DTZ, 2012).

Figure 129 : Pankrác, la construction d'un nouveau quartier d'affaires au Sud de Prague



Un nouveau centre tertiaire

-  Tours ou immeubles de bureaux
-  Centre de conférences
-  Centre commercial
-  Hôtel
-  Chantier

Un quartier résidentiel de la période socialiste

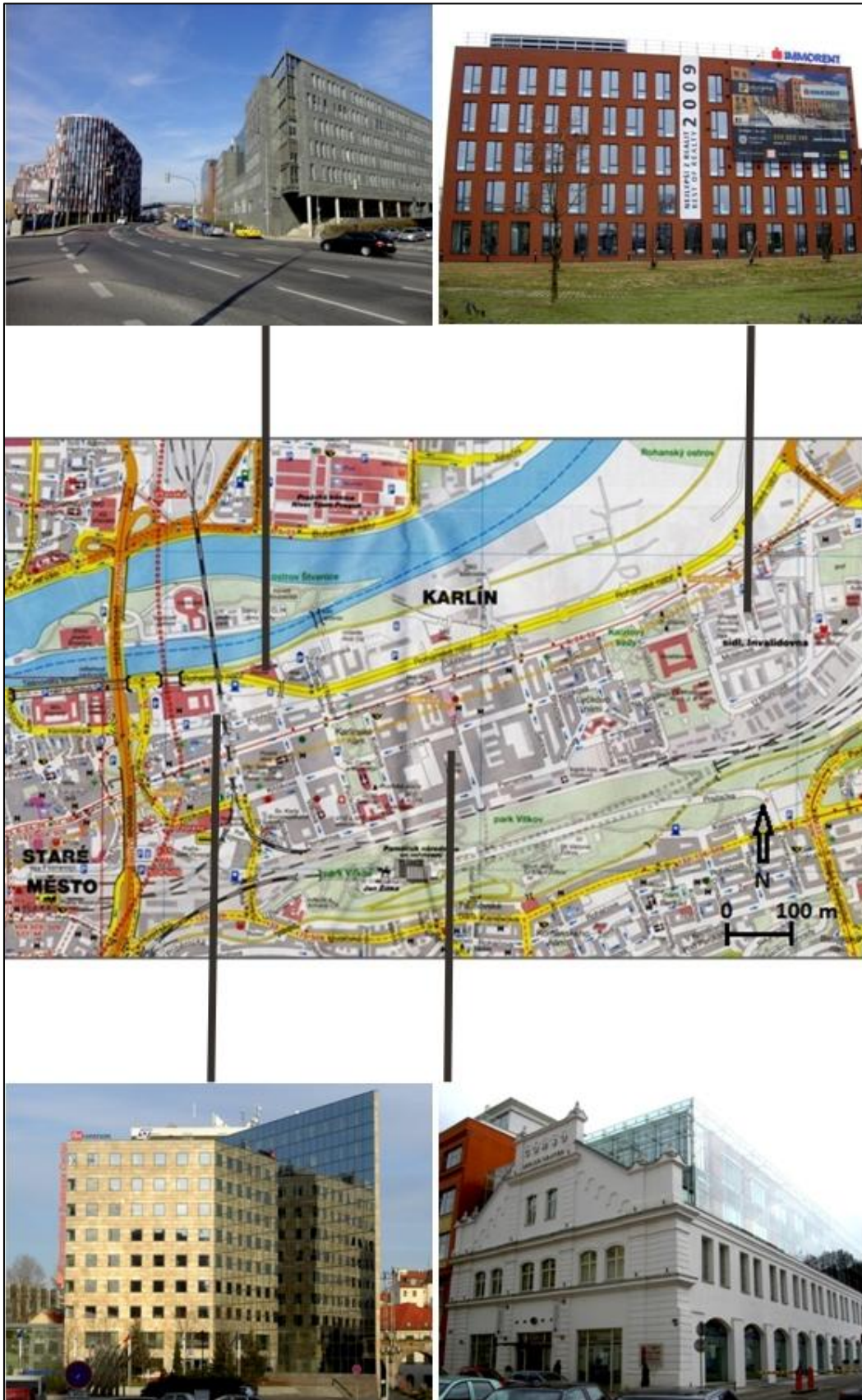
-  Espace résidentiel
-  Parc
-  Espace libre

Un espace facilement accessible

-  Autoroute
-  Axe routier important
-  Voirie secondaire
-  Métro

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013.

Figure 130 : Karlín, une nouvelle centralité périphérique à l'Est de Prague (de haut en bas : River City et Main Point Karlin, Futurama Business Park, International Business Center, Corso Karlín)



Cl. Photos. : J.-B. Delaugerre, avril 2010 et mars 2012. Source de la carte : freytag & berndt, 1 : 10 000, 2011.

3.1.2. Des centralités périphériques intégrées

Ces centralités périphériques forment un schéma polycentrique maillé : ces différents quartiers sont connectés aux réseaux de transport (autoroutes et métro). Ces pôles peuvent être spécialisés dans le high-tech (The Park à Chodov, au sud-est de Prague), dans l'accueil des multinationales (BB Centrum, « The choice of multinationals », également au sud-est), mixtes comme Anděl qui accueille un centre médias et les bureaux d'entreprises multinationales, ou plus diversifiés comme Futurama Business Park à Karlín (Est de Prague) dont la commercialisation est en cours. Ces centres d'affaires mettent en avant une variété d'usage et sont aussi souvent associés à des centres commerciaux qui comptent chacun plus d'une centaine de boutiques. Ces pôles commerciaux ont été développés en suivant l'essor de la classe moyenne sur le modèle de ceux qui existent en Europe occidentale, par les mêmes promoteurs pour lesquels la République tchèque, et Prague en particulier, représentent un nouveau marché à conquérir (Figure 131). Ce développement montre l'eupéanisation de l'économie pragoise. A Genève, le centre commercial Balexert qui est le plus grand de Suisse romande existe depuis 1971 et a été agrandi en 2001 et 2010 pour atteindre 65 000 m² et 115 boutiques.

Figure 131 : Les plus grands centres commerciaux de Prague : un essor rapide en dix ans !

Centre commercial	Localisation	Taille de surface commerciale	Nombre de boutiques	Promoteur	Exploitant	Date d'ouverture
Centrum Černý Most	Est de Prague, entre 2 échangeurs du périphérique, terminus du métro	55 000 m ²	60 avec un cinéma	Unibail-Rodamco (groupe français)	Unibail-Rodamco	Novembre 1997
Nový Smíchov	Sud de Prague, sortie du périphérique et métro	60 000 m ²	150 avec un cinéma	Delcis-Carrefour CR (groupe français)	Ségécé	2001
Metropole Zličín	Sud-ouest de Prague, carrefour du périphérique et de l'autoroute D5, terminus du métro	55 000 m ²	130 avec cinéma	Portland Trust developments (groupe tchèque)	Pinnacle Central & Eastern Europe	10 octobre 2002 (phase 1) 2 avril 2004 (phase 2)
Europark	Est de Prague, sortie du périphérique, bus depuis le métro	29 000 m ²	50	SES Spar European Shopping Centers (groupe autrichien)	SES Spar European Shopping Centers	2002
Palac Flora	Est de Prague, au cœur du quartier de Vinohrady, accès direct depuis le métro	20 000 m ²	130 avec un cinéma	AFI Europe Group (groupe israélien)	Flóra - Sen s.r.o., a subsidiary of the developer AFI Europe Group	20 mars 2003
Letňany	Nord-est de Prague, sortie du périphérique, bus depuis le métro	125 000 m ² (le plus grand de République tchèque)	Avec cinéma, piscine, patinoire, tennis couverts	Hochtief-Tesco (groupe allemand)	Hochtief-Tesco	2004
Nové Butovice	Sud-ouest de Prague, terminus de l'autoroute D5, métro à proximité	36 391 m ²	Une centaine	ING Real Estate Czech Republic (groupe hollandais)	BGP Investment (BGP), established by Babcock & Brown and GPT Group (GPT)	Mars 2005
Eden	Est de Prague, arrêts de	32 000 m ²	Plus de 100	TK Development (groupe	Tesco	Mars 2005

	trams			danois)		
Centrum Chodov	Sud-est de Prague, sortie de l'autoroute D1 et arrêt de métro	plus de 70 000 m ²	213	Unibail-Rodamco	Unibail-Rodamco	9 novembre 2005
Palladium	Centre-ville de Prague, accès direct depuis le métro	40 000 m ²	180	EPD	Hannover Leasing	25 octobre 2007
Fashion arena outlet center	Est de Prague, sortie du périphérique, bus depuis le métro	25 000 m ²	60	TK Development A/S GVA Grimley London LMS Outlets	TK Development 75%	15 novembre 2007
Arkády Pankrác	Sud de Prague, sortie du périphérique, arrêt de métro	40 000 m ²	140	ECE-Unibail Rodamco	ECE-Unibail Rodamco	13 novembre 2008

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2012. Sources : sites internet des centres commerciaux.

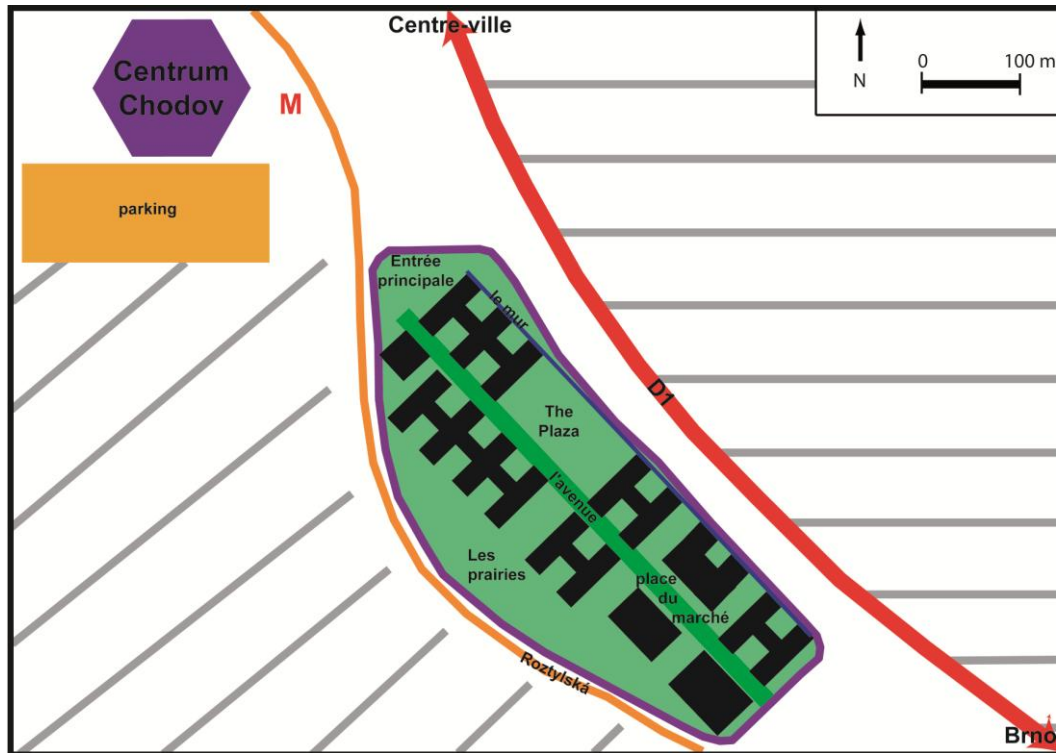
Le plan stratégique de Prague qui définit les principes d'aménagement de la capitale tchèque établit d'ailleurs ce polycentrisme comme une règle. Ces parcs d'activité se caractérisent par la convivialité et la modularité des espaces, la qualité de leurs normes de construction et des services proposés. Au sud-est de Prague, la vision d'AIG Lincoln, promoteur de The Park, un parc d'affaires technologiques de 115 000 m² (Sony, IBM, Oracle, Dell...), était ainsi de créer un

« environnement de travail idéal. Nous avons construit un lieu qui ressemble à campus, végétalisé et bordé d'étangs qui sont autant d'espaces de détente où il est agréable de se retrouver. Pour renforcer la convivialité, nous organisons pendant l'année plusieurs animations qui réunissent les collaborateurs des entreprises implantées sur le site, en associant parfois leurs familles (tournois sportifs, fête d'Halloween, par exemple) »,

explique Tereza Syed du groupe AIG/Lincoln¹²³. Développé entre 2001 et 2009, ce pôle commercial, facilement accessible par le métro et l'autoroute D1, s'est vu renforcé par l'ouverture en 2005 d'un centre commercial de plus de 200 boutiques, Centrum Chodov (Figure 132).

¹²³ Entretien avec Tereza Syed, cadre en communication, Groupe AIG/Lincoln, 2009.






Figure 132 : Chodov, une centralité commerciale et «high tech» au sud-est de Prague



Un espace bien desservi

-  Autoroute D1 Prague-Brno
-  Voie rapide
-  Métro Chodov
-  Habitat pavillonnaire
-  Grands ensembles

Chodov: une nouvelle centralité périphérique au Sud de Prague

-  The Park: un parc d'activités technologiques de style "campus"
-  Un espace végétalisé
-  L'avenue: le mail central structurant du quartier d'affaires
-  Le mur: un espace d'exposition des marques regroupées dans le quartier
-  Centrum Chodov: un centre commercial de 213 boutiques ouvertes en 2005

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013.

Figure 133 : Prague mise sur le high-tech avec « The Park », un parc d'activités de style « campus » au sud-est de la ville



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2012.

En outre, ces centralités périphériques s'intègrent dans des quartiers résidentiels afin d'éviter le caractère « désertique » que peuvent prendre les centres d'affaires en-dehors des heures de travail. L'objectif est de créer des espaces dynamiques plurifonctionnels (quartiers commerciaux et quartiers à vivre). On observe aussi dans ces quartiers une revitalisation résidentielle qui se caractérise par la réhabilitation d'immeubles ou par de nouvelles réalisations. Le quartier d'Holešovice est significatif à cet égard : quartier industriel au Nord de la ville, cet espace connaît actuellement des mutations fonctionnelles qui devraient s'accélérer puisque l'Autorité de développement de Prague (Útvar rozvoje hlavního města Prahy) en a fait le prochain axe de développement de la métropole. Les investisseurs s'installent dans les anciens lieux emblématiques de la fonction industrielle du quartier : un pôle de loisirs a été créé dans les anciens abattoirs (restaurant, discothèque SaSaZu, par exemple au Sud), tandis que des bureaux ont ouvert dans une ancienne brasserie (Figure 134).

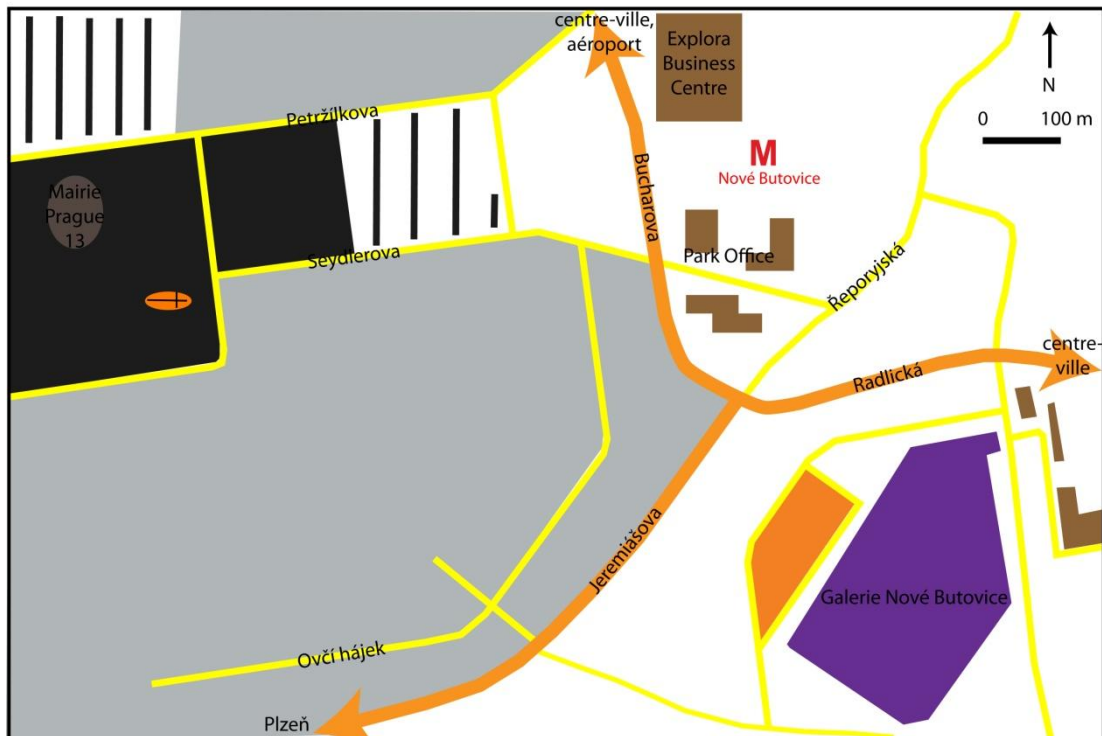
Figure 134 : A7 Office Center à Holešovice : un parc d'activité qui a remplacé une brasserie dans des bâtiments qui datent de la fin du XIXe siècle. Au fond : la tour d'un nouvel immeuble d'habitation






Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, avril 2012.

On observe la même dynamique associant espaces résidentiels et espaces tertiaires à l'Ouest de la ville, dans le quartier de Nové Butovice, où s'est implanté un centre commercial de près de 40 000 m² en 2005 autour duquel se développent des immeubles résidentiels et des bureaux (Figure 135).




Figure 135 : Nové Butovice, un nouveau parc d'activités et un quartier qui se densifie à l'Ouest de Prague




Un nouveau centre tertiaire

-  Immeubles de bureaux
-  Centre commercial
-  Parking

Un espace bien relié

-  Métro, bus
-  Voie rapide
-  Axe secondaire

Un quartier qui se densifie

-  Espace résidentiel
-  Nouveaux immeubles
-  Immeubles en construction
-  Nouvelle mairie
-  Nouvelle église
-  Espace libre

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013.

Ces nouveaux quartiers d'affaires et résidentiels sont les symboles du passage d'une ville socialiste industrielle à une métropole post-socialiste tertiaire qui veut se donner une image moderne et dynamique. En dix ans, la Ville de Prague a ainsi géré le développement économique rapide de son territoire selon un modèle polycentrique et plurifonctionnel afin d'éviter la concentration de la fonction commerciale au centre-ville avec l'objectif de créer de nouveaux quartiers mixtes (affaires et résidences) et animés.

3.2. Le « Grand Genève » : concrétiser un « espace vécu »

La volonté des autorités suisses et françaises est de construire une « agglomération multipolaire, compacte et verte » (Grand Genève, 2012 : 29). Si l'objectif est donc celui d'un développement polycentrique, la difficulté à le mettre en œuvre risque de faire prévaloir longtemps le schéma actuel centre-périphérie au niveau de l'agglomération du Grand Genève (Figure 136). Les élus suisses et français sont conscients des déséquilibres du territoire et de leurs conséquences socio-spatiales :

« L'agglomération grandit avec tous les déséquilibres de la croissance : on est très ado ! On a un peu l'impression que tout n'a pas grandi en même temps. Par ailleurs, le contexte économique avec une France qui souffre de ses déficits, de sa dette, a encore accentué l'écart. Le principal déséquilibre concerne le développement de l'emploi à Genève et le développement du logement en France voisine. Nous devons veiller à réduire ces déséquilibres qui engendrent un surcroît de problèmes comme ceux liés à la mobilité : les bouchons sont quotidiens et les habitants les subissent au moins deux fois par jour ! Une autre préoccupation concerne la cohésion sociale en France voisine avec une population à deux vitesses en fonction du lieu où elle gagne son salaire. Le foncier devient inaccessible pour une personne travaillant en France, par exemple. In fine, ces déséquilibres créent aussi des frustrations et donc des émergences populistes. »

analyse ainsi Pierre-François Unger, Conseiller d'État à l'action régionale, à l'économie et à la santé, qui reconnaît un décalage entre le dynamisme de Genève, son attractivité, et l'aménagement du territoire à l'échelle transfrontalière, accentué par

un différentiel économique de part et d'autre de la frontière.¹²⁵ Bernard Gaud, Président de la Communauté de Communes du Genevois partage cette réflexion en insistant sur le fait que les deux populations pâtissent de ces déséquilibres, plaidant pour l'application du projet d'agglomération :

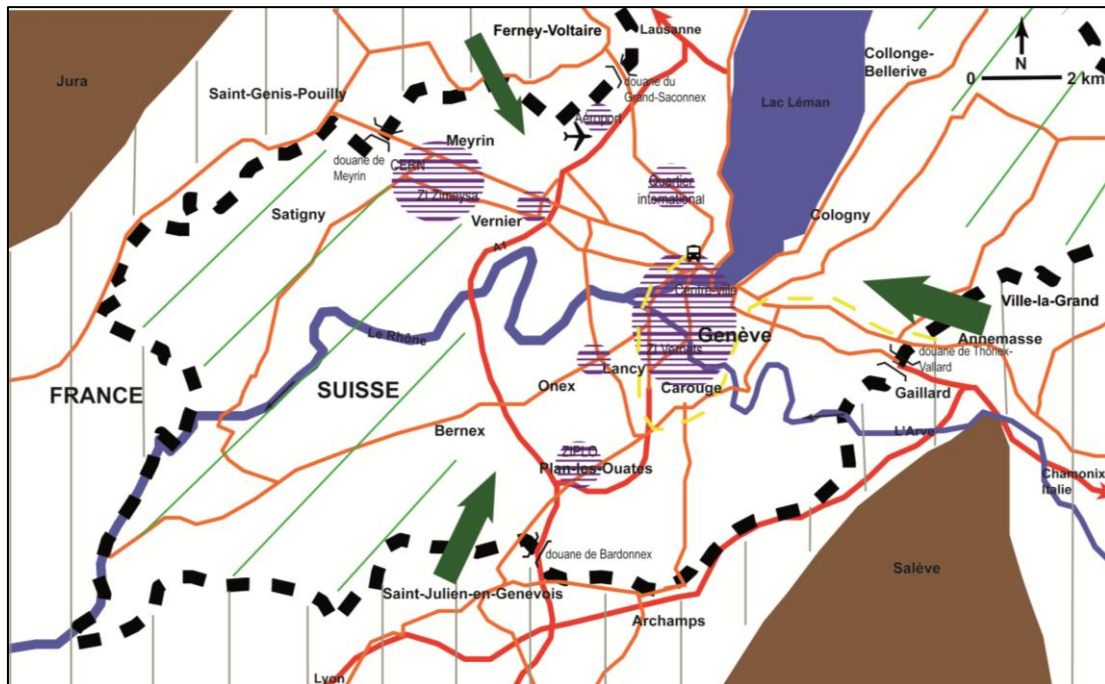
« Le déséquilibre entre les emplois et les logements persiste. Il est difficile de créer de l'emploi côté français compte tenu de l'attractivité de Genève mais aussi des règles françaises contraignantes en la matière. À Genève, le logement reste déficient, ce qui explique le nombre croissant de Genevois qui viennent habiter dans nos communes. À Genève, on est en train de déménager la classe moyenne ! L'une des conséquences qui nous affectent, c'est l'explosion du prix des terrains qui repousse plus loin ceux qui travaillent en France avec des petits salaires. Cela a aussi un coût environnemental puisque les déplacements s'allongent et impliquent le plus souvent l'usage de la voiture. »¹²⁶

Pour autant, même si « construire l'agglomération, c'est une course d'obstacles » comme l'ajoute Bernard Gaud, les principes du projet d'agglomération peuvent permettre de réduire certains déséquilibres, en particulier dans les domaines des transports et du logement.




¹²⁵ Entretien avec Pierre-François Unger, Conseiller d'Etat à l'action régionale, à l'économie et à la santé, Canton de Genève, 31/01/2013.

¹²⁶ Entretien avec Bernard Gaud, Président de la Communauté de Communes du Genevois, France, 28/09/2009.

Figure 136 : Le Grand Genève: un espace vécu face à ses défis








LE CADRE DE VIE DU GRAND GENEVE

-  Lac, cours d'eau
-  Monts
-  Espace rural, zone agricole préservée

GENEVE, UN CANTON ATTRACTIF

-  Frontière France/Suisse, différentiel salarial
-  Flux de travailleurs frontaliers
-  Principal pôle d'emploi dans le canton
-  Aéroport international
-  Gare CFF

LE GRAND GENEVE ET SES DESEQUILIBRES

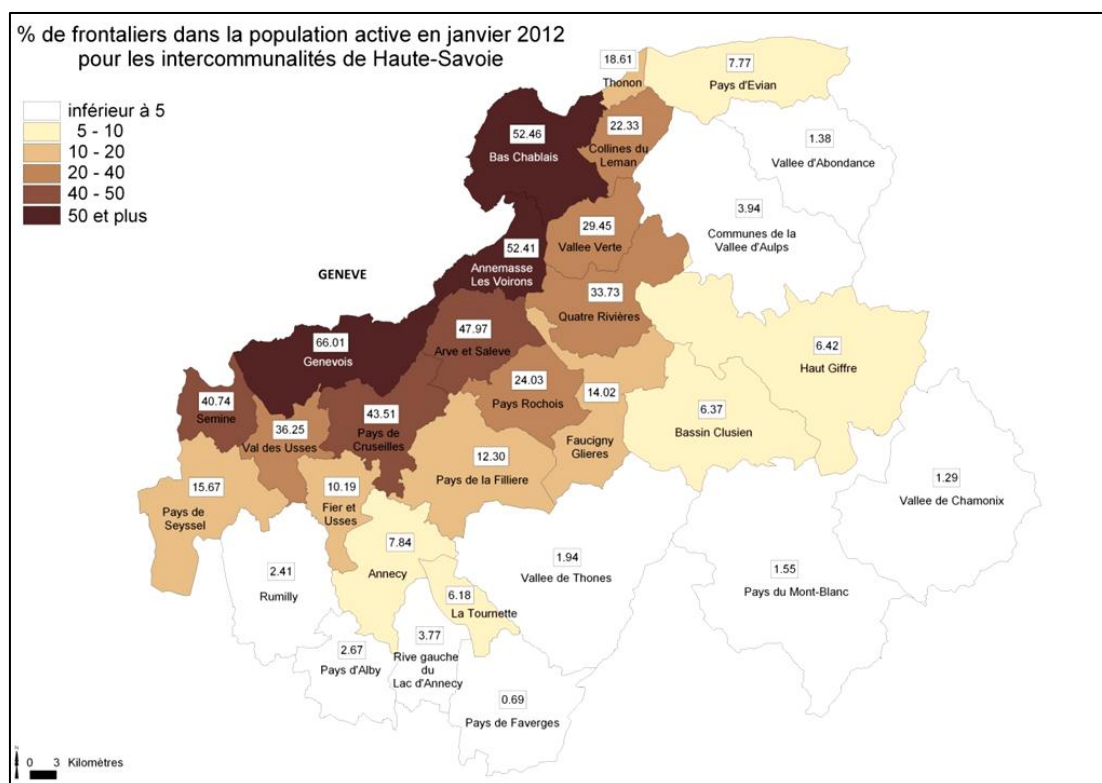
-  Axes routiers saturés aux heures de pointe
-  Principal poste de douane
-  Espace urbain genevois marqué par une crise du logement
-  Communes frontalières françaises résidentielles, dépendantes de Genève
-  Chantier du CEVA, RER transfrontalier (Annemasse-Cornavin)

Conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, 2013.

3.2.1. 120 000 frontaliers ?

L'importance de concrétiser le Grand Genève tient au fait que ce territoire est déjà un « espace vécu ». Les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie concentrent la main-d'œuvre frontalière par effet de proximité. Toutes les communes françaises entourant Genève sont concernées en concentrant un nombre important de frontaliers parmi leurs populations actives. C'est souvent un actif sur deux qui est frontalier dans la première couronne de communes françaises entourant Genève : la proportion atteint même 66% dans la Communauté de Communes du Genevois ! (Figure 137)

Figure 137 : La part des frontaliers dans la population active des intercommunalités de Haute-Savoie en 2012



Source : Communauté de Communes du Genevois, 2012

Ces chiffres mettent en évidence l'importance de la fonction résidentielle de ces communes frontalières mais également leur forte dépendance à l'égard du pôle genevois. Aux frontaliers titulaires d'un permis G, il faut ajouter les Suisses qui habitent en France et travaillent à Genève : ils sont près de 40 000 déclarés à leur mairie de résidence qui peut ainsi bénéficier des fonds frontaliers. Les fonctionnaires internationaux franchissent également la frontière: ceux qui travaillent dans une

organisation internationale avec accord de siège ou accord fiscal (21 500 personnes en 2010) sont près de 9 000 à habiter en France. Ainsi, en estimant le nombre de Suisses qui ne se sont pas déclarés auprès de leur commune française de résidence, et celui des fonctionnaires des missions diplomatiques et des autres organisations internationales, ce sont sans doute plus de 120 000 individus qui franchissent quotidiennement la frontière franco-suisse pour venir travailler à Genève! Pour le bon fonctionnement de l'agglomération, une compensation financière a été mise en place pour les communes françaises qui accueillent des frontaliers imposés à la source à Genève afin qu'elles aient les moyens de réaliser et entretenir les infrastructures inhérentes à leur croissance démographique.

3.2.2. La compensation financière genevoise : une redistribution pour les communes frontalières françaises

Cette « compensation financière » (CFG) a été décidée en 1973 afin de pallier le manque de ressources des communes pour lesquelles les frontaliers représentent parfois plus de la moitié des actifs (près des trois-quarts des actifs de Veigy sont frontaliers, par exemple, selon l'Observatoire statistique transfrontalier). L'accord remonte aux années 1960 et la formation d'une association de frontaliers (le groupement de l'Ain et de la Haute-Savoie) qui ont sensibilisé les élus français et suisses à la question de la rétrocession aux départements français frontaliers d'une partie de l'imposition prélevée à la source à Genève afin de participer au développement des communes qui les accueillent. Le 29 janvier 1973, le Conseil Fédéral et le gouvernement français signent cet « accord relatif à la compensation financière en faveur des communes frontalières françaises ». En 2011, les départements français ont reçu près de 200 millions d'euros de Genève, un record lié au nombre de frontaliers titulaires d'un permis G, Suisses ou fonctionnaires internationaux, toujours plus nombreux. Ce montant correspond à 3,5% de la masse salariale totale des frontaliers. La Haute-Savoie reçoit ainsi 144 millions d'euros, l'Ain 45,6 millions. Les départements rétrocèdent ensuite 55% de ces sommes aux communes, au prorata du nombre de frontaliers qu'elles accueillent (Annemasse a ainsi touché 8 millions d'euros) afin de financer des infrastructures (transports, éducation, loisirs).

L'importance pour les mairies françaises que les frontaliers actifs à Genève mais résidant sur leur territoire se déclarent est donc vitale pour financer des projets au

service de la population¹²⁷. Cette compensation a été multipliée par 20 en près de quarante ans, suivant en cela l'augmentation du nombre de frontaliers. A Gex, ce sont 1 612 actifs en Suisse qui sont enregistrés, ce qui a permis à la commune de recevoir 2 913 565EUR, soit 1 800EUR par frontalier. Une salle de sports est en cours de construction ; lancé en 2010 ce projet à lui seul mobilise le produit de la CFG de plusieurs années (8 millions d'euros). A Ferney-Voltaire, 1 525 frontaliers se sont déclarés en 2011 (1 597 pour 2012), ce qui a permis à la commune de toucher 2 751 460EUR (3 155 255EUR en 2012). Si la CFG n'est pas affectée directement à tel ou tel investissement, elle a néanmoins contribué à Ferney-Voltaire à la construction d'équipements scolaires et périscolaires (école Calas en 2000), à la réhabilitation de la piscine (2004-2006) ou à soutenir la politique culturelle (théâtre du Châtelard en 2010). Dans la même ville, les sommes récemment perçues contribueront à l'agrandissement du groupe scolaire Florian et du centre de loisirs, à l'extension du conservatoire de musique et de danse et à la création du parc urbain de la Tire. Mais l'un des points les plus importants pour rendre concrète l'agglomération et gommer l'« effet-frontière » est la réalisation d'infrastructures de transport transfrontalières qui permettront en outre une meilleure gestion des flux transfrontaliers.

3.2.3. Les infrastructures de transport au cœur de la gestion des flux transfrontaliers

Plusieurs axes transfrontaliers vont concrétiser le Grand Genève : le CEVA¹²⁸, le RER qui relie Annemasse à la gare de Genève Cornavin (Figure 138), et les tramways qui seront prolongés jusqu'aux pôles frontaliers français. Alors que le réseau de RER apparaît relativement dense à Zürich, Genève fait figure de parent pauvre en la matière en Suisse. C'est de ce constat qu'est né le projet de RER transfrontalier reliant la ville française qui concentre le plus grand nombre de frontaliers, Annemasse, à Genève. Les travaux du CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) ont débuté le 15 novembre 2011 à Lancy-Pont-Rouge suite au résultat positif de la votation organisée sur le sujet le 29 novembre 2009 (le oui a recueilli 61,2% des suffrages). La Conseillère fédérale Doris Leuthard, le Conseil d'Etat genevois, le président de la région Rhône-Alpes Jean-Jack Queyranne, le Directeur général des CFF Andreas Meyer, de

¹²⁷ Entretien avec Bernard Gaud, Président de la Communauté de Communes du Genevois, 28 septembre 2009.

¹²⁸ Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse.

nombreux élus des cantons de Genève et de Vaud et des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ont donné le premier coup de pioche du chantier pour une mise en service prévue en 2017-2018 (Figure 140). Sept gares viennent jaloner 16 kilomètres de voies, dont 14 kilomètres sur le territoire genevois, entre la gare Cornavin et Annemasse. Le tracé sera souterrain sur la majorité du tracé, en tranchées couvertes ou en tunnels. Des ponts seront également construits : un sur le Foron, en France, et deux autres en Suisse, sur la Seymaz et l'Arve, tandis que le viaduc de la Jonction sera réhabilité.

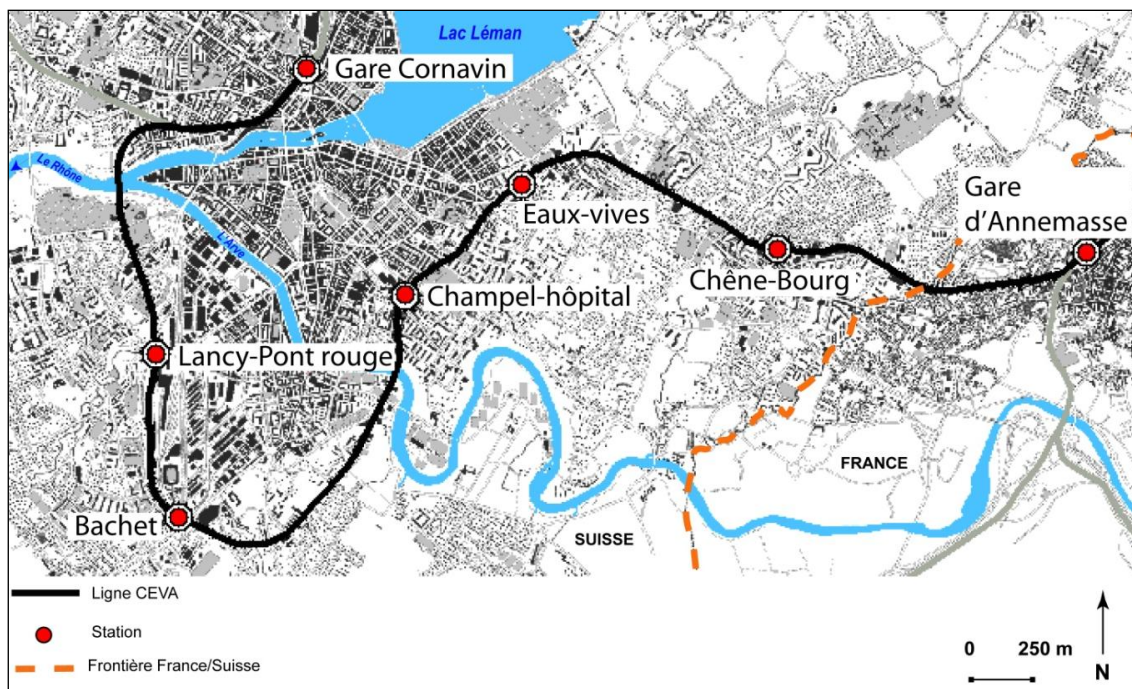
Le chantier du CEVA a réellement débuté en 2012. Toutes les stations ont commencé à être creusées, à l'exception de celle de Chêne-Bourg. Certains des ouvrages d'art jalonnant le tracé comme la tranchée couverte du Val d'Arve, des Eaux-Vives ou de Franck-Thomas aux Trois-Chênes ont aussi bien avancé. Il faut dire que ce sont près de 500 ouvriers qui travaillent quotidiennement sur le chantier ! Ce dernier fait l'objet d'une organisation spécifique afin de limiter l'impact sur la circulation et sur la vie des riverains. La halte du Bachet, par exemple, est construite sous les tunnels de l'autoroute et sous la route de Saint-Julien, deux axes d'accès au centre particulièrement importants. Elle est donc réalisée en plusieurs phases et a nécessité la fermeture d'un tube (direction Perly) du 5 septembre 2012 au 15 février 2013. Le deuxième tube (direction Genève) était unidirectionnel aux heures de pointe, vers Genève le matin et vers la France le soir, et bidirectionnel le reste de la journée, solution qui a permis d'éviter la congestion du trafic.

Le chantier a poussé les autorités à communiquer davantage : avec le CEVA, Genève semble entrer dans l'ère du marketing urbain qu'utilisent depuis longtemps de nombreuses autres métropoles ! Le chantier qui est assez complexe et s'étend sur plusieurs sites névralgiques du canton acquiert une dimension pédagogique, expliquant aux habitants le projet, son importance pour leur quartier et pour Genève. « L'un des points forts des travaux, c'est d'avoir communiqué sur notre volonté de construire, sur notre volonté d'ouverture, et sur notre vision d'avenir » explique Michèle Künzler qui s'est alliée à son collègue du département de l'urbanisme François Longchamp pour lancer une véritable campagne de communication positive autour du concept « cevaplus »¹²⁹. Si les sites Internet des différents départements cantonaux ont toujours présenté l'information relative à leurs activités, il s'agit là d'une

¹²⁹ Entretien avec Michèle Künzler, Conseillère d'Etat à la mobilité, 18 février 2013.

communication mise en œuvre sur le terrain (Ceva+) avec de grands panneaux présentant le tracé de la ligne et ses avantages, et sur Internet avec une plate-forme spécifique (cevaplus.info). L'objectif est de partager l'actualité du chantier avec les Genevois jusqu'à son achèvement prévu à la fin de l'année 2017, et de montrer que derrière les palissades, au-delà de la gêne parfois occasionnée se dessine l'avenir de la région.

Figure 138 : Le tracé du CEVA



Source : d'après SITG, Swisstopo, janvier 2010.

Les gares sont appelées à devenir de nouvelles centralités dans des quartiers qui vont connaître d'importantes mutations spatiales et se développer. « C'est beaucoup plus que du rail ! » s'exclame Michèle Künzler, la magistrate en charge de la mobilité ; « c'est une connexion avec plusieurs quartiers. L'enjeu est aussi de réussir à construire la ville » poursuit-elle. Autour de la gare de Lancy-Pont Rouge, la zone industrielle de la Praille laissera progressivement la place à un quartier d'affaires et un quartier à vivre de 11 000 logements et autant d'emplois. Ses 250 hectares, son excellente desserte (CEVA et autoroute), et sa situation centrale en font un périmètre majeur de renouvellement urbain à Genève. La connexion au CEVA permettra de fortes densités autour de l'Etoile avec des bâtiments de grande hauteur. Le secteur de la gare des Eaux-Vives accueillera également de nouveaux logements et deviendra un pôle culturel avec la construction de la Nouvelle Comédie entre 2015 et 2018 :

l'objectif est ici de rassembler en un même lieu deux salles de spectacle de 500 places fixes et 300 places modulables, des ateliers de fabrication de décors et de costumes, et des salles de répétition.

Ce projet de transport propose à Genève une nouvelle architecture et de nouveaux paysages. Les cinq gares à construire à Genève (Lancy–Pont-Rouge, Carouge–Bachet, Champel–Hôpital, Genève–Eaux-Vives et Chêne-Bourg) seront conçues par les Ateliers Jean Nouvel autour d'essences végétales organisées par le paysagiste Michel Desvignes (qui aménage actuellement Lyon Confluence) et de briques de verre disposées de manière géométrique. Une voie verte de 3,6 kilomètres sera également créée entre la Gare des Eaux-Vives et le Foron, livrant un vaste espace vert pour la promenade et les déplacements en vélo. En outre, les espaces publics autour des gares font l'objet d'un concours lancé en mai 2011 : l'objectif est d'offrir aux habitants un aménagement de qualité, de proposer un espace fonctionnel qui garantisse la fluidité des circulations. Le premier projet retenu a concerné l'aménagement de la place de la gare de Chêne-Bourg : le 12 janvier 2012, le jury a choisi « Palimpseste » (EMA Architectes, ILEX SAS et INGPHI SA) qui propose une place triangulaire minérale en réponse aux abords où la nature est très présente, rythmée la nuit par un jeu de lumières qui mettent en valeur l'esplanade tout en guidant et sécurisant les déplacements. Le coût du CEVA s'établit à 1,567 milliard de francs suisses, études comprises, financé pour la partie suisse à hauteur de 55,5% par la Confédération en tant que projet d'agglomération et de 44,5% par le canton de Genève. Le coût pour la partie française du tracé est de 240 millions d'euros. Le CEVA est une infrastructure transfrontalière qui améliorera la mobilité à Genève en desservant plusieurs quartiers fortement urbanisés puisque ce sont en effet plus de 120 000 personnes qui habitent à moins de 500 mètres d'une des futures stations. Le CEVA offre une nouvelle forme de mobilité dans le Grand Genève, connectée aux réseaux français et vaudois, et surtout rapide puisque seulement 20 minutes suffiront pour relier Annemasse à la gare Cornavin en cours de modernisation (Figure 139).

Figure 139 : Les temps de parcours du CEVA



Sources : CFF et Etat de Genève, 2012.

Le CEVA sera un axe fort de l'agglomération dans la mesure où il dessert 6 gares à Genève, mais d'autres radiales vont être développées : les lignes de tramways actuelles vont en effet être prolongées en direction de la France. L'enquête menée aux frontières par les autorités suisses et françaises en 2011 a clairement montré le lien entre la faiblesse de la desserte par les transports en commun et la forte part modale de la voiture individuelle. Si plus du tiers des pendulaires vaudois choisissent les transports publics, et en particulier le train, pour venir travailler à Genève, cette proportion tombe à 8% pour les frontaliers de l'Ain, et même à 3% pour les frontaliers de Saint-Julien. Si ces chiffres augmentent au fil des éditions (2002, 2005 et 2011), ils restent cependant extrêmement bas faute notamment d'une offre suffisamment développée : il n'existe ainsi qu'un seul bus (ligne D) reliant Genève à Saint-Julien (avec une fréquence de 12 minutes). Et Ferney-Voltaire et Gex sont desservies par la ligne Y (avec une fréquence au ¼ h) et la ligne F (avec une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et 20 minutes en heure creuse). Il a donc été décidé de renforcer le réseau de transport public et de développer la desserte régionale et transfrontalière en prolongeant les lignes de tramways à l'horizon 2020.

Améliorer la desserte de l'agglomération est l'un des objectifs qui ont été inscrits dans le deuxième projet d'agglomération signé par les autorités suisses et françaises le 28 juin 2012. Il vise à mieux connecter la périphérie au centre en offrant une alternative à l'automobile. Concrètement, le réseau de tramways sera étendu dans

4 directions : depuis les Palettes vers Saint-Julien-en-Genevois, depuis le CERN vers Saint-Genis-Pouilly, depuis Moillesullaz vers le centre d'Annemasse, et depuis les Nations vers Ferney-Voltaire, à moins que cette dernière commune n'opte pour un bus à haut niveau de service. Les travaux devraient commencer entre 2015 et 2018 pour les trois premiers tracés et coûter au global un investissement de CHF 370 millions (total des travaux côté Suisse et côté France), tandis que le dernier sera lancé entre 2019 et 2022 pour un coût de 178 millions. Ces différentes lignes desserviront de futurs quartiers comme les Cherpines à Plan-les-Ouates et Confignon en empruntant la Route de Base, ou des pôles importants comme l'aéroport. Le tramway vers Ferney entraînera aussi la création d'une nouvelle route (Route des Nations) entre l'Avenue Appia et l'échangeur autoroutier du Grand-Saconnex, améliorant l'accès aux Institutions internationales. Pour ces projets d'agglomération, Genève pourrait voir la Confédération participer à hauteur de 40 % des dépenses engagées. Pour autant, ces projets affrontent quelques difficultés :

« C'est très compliqué de réaliser un tram transfrontalier en raison des différents interlocuteurs dans les deux pays, mais nous avançons dans la bonne direction avec nos partenaires français. Nous avons déjà une billetterie unique, Unireso, qui simplifie grandement les déplacements de l'utilisateur transfrontalier ! »

explique ainsi la conseillère d'État à la mobilité, Michèle Künzler¹³⁰. Ce témoignage souligne combien les différences en matière administrative, en particulier le partage des compétences entre différents niveaux territoriaux en France, et la multiplication des interlocuteurs avec une région, deux départements et plusieurs intercommunalités, est difficile à gérer.

Une convention de coopération transfrontalière a aussi été signée le 13 novembre 2012 entre la magistrate et Bernard Gaud, le président de la Communauté de Communes du Genevois (CCG) : elle cherche à assurer une cohérence au projet de tram vers Saint-Julien de part et d'autre de la frontière en constituant une direction de projet transfrontalière, et à préciser les différents financements des études d'avant-projet (75% pris en charge par l'État de Genève et 25% par la CCG). Ces nouveaux axes transfrontaliers, sur leur partie suisse, font l'objet d'un projet de loi actuellement à

¹³⁰ Entretien avec Michèle Künzler, Conseillère d'État, Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement, Canton de Genève.

l'étude au Grand Conseil. Enfin, les travaux devraient bénéficier du cofinancement du Fonds d'Infrastructure du Trafic d'Agglomération (FI Trafic Agglo) de la Confédération (Grand Genève, 2012). L'objectif de ces infrastructures est d'offrir aux principaux pôles frontaliers des dessertes fortes pour Genève.

En proposant à la population de choisir en mai 2012 un nouveau nom pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, les autorités françaises et suisses ont cherché à donner une identité plus concrète au « Grand Genève » (nom finalement choisi). Les défis sont ambitieux et sans doute le sont-ils trop dans deux domaines : le logement et l'emploi. David Hiler, le Conseiller d'Etat aux finances genevoises, l'a d'ailleurs reconnu lors d'une réunion publique le 18 septembre 2012 à Gaillard en affirmant que « Genève ne construira pas 2 500 logements par année, c'est un mythe du projet d'agglomération ». Nous avons analysé les raisons des blocages à la construction dans le canton et il semble quasiment certain que l'objectif des 50 000 logements à réaliser d'ici 2030 est inatteignable. Le rééquilibrage entre Genève et la France voisine qui a réalisé 65% des logements de l'agglomération ces dix dernières années (24% à Genève et 11% pour le district de Nyon) semble un vœu pieux... De même, Genève concentre 68% des emplois de l'agglomération, une réalité qui devrait perdurer en raison d'un droit du travail beaucoup plus favorable à la création d'emplois en Suisse qu'en France, plus flexible, et de conditions salariales également bien supérieures en Suisse. De plus, la fiscalité appelée à baisser pour l'ensemble des entreprises sises en Suisse sous la pression de l'Union européenne viendra renforcer l'attractivité suisse dans les espaces frontaliers. Dès lors, une certitude : l'agglomération se fera surtout autour des infrastructures de transport transfrontalières, pas sur l'emploi et peu sur le logement.

Figure 140 : Les travaux du CEVA à Carouge, route de Veyrier



Cl. Photo. : J.-B. Delaugerre, juin 2012.

Ce chapitre a mis en évidence les défis que pose le développement métropolitain. Pour garantir la compétitivité et la prospérité du territoire qu'ils gèrent, les élus doivent veiller à limiter les externalités négatives en particulier, dans ces espaces en croissance parfois rapide, dans le domaine des mobilités et du logement. L'un des enjeux consiste aussi à valoriser la métropole pour renforcer son attractivité : le marketing urbain va mettre en avant les potentialités de la ville pour les investisseurs. Mais la communication est aussi un outil pour convaincre les lobbies locaux de s'associer aux projets métropolitains. Si leur poids est relatif dans le cadre de la démocratie participative, il est en revanche très fort dans le contexte de la démocratie directe et incite à la négociation entre les différents acteurs afin de pouvoir mener de grands projets structurants et aménager la métropole selon un modèle multipolaire. Ce schéma d'organisation spatiale est porté par tous les élus métropolitains qui voient dans le polycentrisme maillé un facteur d'équilibre du territoire en évitant une « surcharge » du centre-ville, favorable tant aux activités qu'aux habitants.

Cette dernière partie a analysé la problématique des métropoles intermédiaires qui est celle de leur rayonnement en dépit d'une taille qui ne permet pas de concentrer des fonctions décisionnelles complètes. Dès lors la compétitivité de ces territoires est liée à leur spécialisation : des spécialités fortes vont en effet assurer leur attractivité et leur prospérité et les faire connaître à l'international. En étudiant Genève et Prague, on observe d'ailleurs plus de différences que de points communs en matière fonctionnelle, ce qui met bien en évidence cette problématique. Les deux métropoles ont développé des fonctions de commandement singulières qui sont liées à l'histoire, à des leaders politiques ou économiques qui ont fait de ces lieux des places incontournables pour ces clusters à l'échelle du continent voire du monde. Pour autant, une renommée, un statut ne sont jamais acquis et les métropoles évoluent dans un contexte de forte concurrence qui amènent leurs dirigeants à œuvrer pour renforcer leur compétitivité. L'attractivité dépend aussi de conditions-cadres (législation et fiscalité, cadre de vie, formation, sécurité) qui doivent être garanties pour être favorables au développement économique et à l'épanouissement de la population. La compétitivité des métropoles est également liée à leur gouvernance dans la mesure où une vision est nécessaire pour un réussir un développement cohérent. Sur ce plan, la gouvernance métropolitaine fait intervenir plusieurs acteurs (politiques, économiques, associatifs, population) dont les ambitions et les intérêts parfois divergents peuvent entraîner des résistances à la métropolisation. Dès lors, l'une des clés du succès des grands projets métropolitains est la communication : face à des enjeux importants traitant de sujets complexes pour la majorité des usagers de la ville, la pédagogie doit s'imposer plus nettement. Il faut prendre le temps d'expliquer les logiques d'organisation de l'espace métropolitain et montrer pour quelles raisons les projets sont structurants pour le territoire et améliorent son fonctionnement.

Conclusion

Les métropoles européennes se caractérisent par leur proximité spatiale, historique et morphologique : dans ce travail, on a donc pu se demander si, de la même façon, des similitudes sont observables en matière de métropolisation. Au terme de cette thèse et à travers l'analyse de Genève et de Prague, il semble qu'il existe plutôt une variété de métropolisations en Europe et que le même impératif de compétitivité ne produit pas toujours les mêmes effets sur les territoires. Si l'étude de deux villes seulement ne permet pas d'apporter une réponse définitive, elle constitue néanmoins un apport de connaissances. De multiples voies de développement sont explorées par les métropoles intermédiaires en Europe pour lesquelles la spécialisation est le moyen de se distinguer et d'attirer. Cette hypothèse économique qui a guidé notre recherche est confirmée à Genève, mais elle est moins vraie à Prague où l'économie en rattrapage apparaît plus diversifiée. La deuxième hypothèse suggérant l'influence du cadre politique local et national sur la métropolisation se vérifie dans les deux cas ; l'Etat reste un acteur incontournable du développement des villes par le système réglementaire qu'il produit et par les financements qu'il octroie. Cela n'empêche cependant pas des formes d'autonomisation des métropoles (troisième hypothèse) comme le montre particulièrement bien le cas de Genève (relative autonomie des cantons, construction d'une agglomération transfrontalière), mais aussi dans une moindre mesure Prague qui a défini un plan stratégique de développement polycentrique, mais pas de périmètre métropolitain. Les leaders métropolitains adoptent une démarche volontariste, conscients qu'agir est nécessaire pour garantir et renforcer l'attractivité de leurs territoires. Les stratégies de compétitivité qu'ils mènent visent à affronter la concurrence introduite par la mondialisation.

Cette position engagée montre d'ailleurs que les hypothèses politique et économique peuvent être liées : le cadre législatif, réglementaire, le système démocratique et l'histoire permettent l'essor ou le renforcement de spécialités. Genève a développé sa fonction diplomatique après la Seconde Guerre mondiale en insistant sur sa neutralité ; la situation actuelle du secteur bancaire qui presse le

Conseil Fédéral d'adopter des mesures visant à garantir la compétitivité de la Suisse face à Londres ou Luxembourg en Europe, par exemple, souligne aussi le poids du politique dans la préservation des atouts de la place financière genevoise. Prague cultive pour sa part son riche passé de ville plusieurs fois capitale et est devenue une destination touristique importante du continent, réputée pour son patrimoine.

Pour vérifier ces hypothèses, nous avons adopté une méthodologie inductive en grande partie et utilisé divers outils. L'observation du terrain a créé des données dont certaines ont été cartographiées pour venir appuyer la démonstration. Ces informations recueillies ont été complétées par et confrontées à des entretiens semi-directifs menés avec différents acteurs métropolitains pour mieux cerner leur vision et l'ambition qu'ils portent à leurs territoires respectifs. L'analyse de tableaux statistiques a permis de mieux caractériser les dynamiques étudiées, de montrer leur évolution dans le temps et leur ampleur, tout en apportant des éléments de comparaison. Enfin, l'interprétation de clichés photographiques a permis de souligner les spécificités et spécialités de chacune des villes, mais aussi de mettre en évidence sur cinq années les mutations socio-spatiales et fonctionnelles à l'œuvre dans différents quartiers. Cette démarche majoritairement qualitative a confronté deux trajectoires métropolitaines différentes, à l'Ouest et à l'Est de l'Europe, et étudié les voies empruntées par chacune d'elles pour répondre à l'impératif de compétitivité.

Qu'a apporté la comparaison en matière de dynamique métropolitaine ?

La thèse a tout d'abord permis de s'interroger sur l'impact de l'appartenance d'une ville à l'Union Européenne (Prague) par rapport à une autre qui est en-dehors (Genève). En dépit du cadre de référence politique et juridique que constitue l'UE, il semble que cette appartenance ne soit pas si déterminante pour les stratégies métropolitaines et l'aménagement des territoires. Nous avons en effet observé de nombreuses similitudes en la matière dans nos deux cas d'étude comme le développement d'une économie tirée par des secteurs porteurs et créateurs d'emplois soutenus par les autorités (agences de promotion économique), ou encore la recherche d'une certaine cohésion sociale portée par des politiques de prestations sociales ou de « vivre-ensemble » (développement d'espaces publics de qualité, par exemple). Au cœur du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), le polycentrisme maillé qui vient pallier les déséquilibres engendrés par le modèle centre-périphérie et qui définit l'aménagement urbain, le montre aussi. Ce

modèle oriente les plans directeurs de développement à Genève et à Prague et vise à éviter la concentration des activités dans le centre-ville. Il favorise l'émergence de centralités périphériques, bien connectées aux infrastructures de communication, qui sont à la fois des quartiers d'affaires et des quartiers à vivre. En outre, l'impératif de compétitivité n'est pas spécifique à l'UE puisque la Suisse y répond aussi. Si « destin métropolitain » il y a en Europe, il est donc davantage lié à la proximité des métropoles entre elles et aux échanges qu'elles entretiennent.

Dès lors, l'opposition Est/Ouest a-t-elle encore un sens, d'autant que la politique des fonds structurels oriente de manière normative l'action publique et donne aux villes post-socialistes les moyens de rejoindre les standards ouest-européens ? Prague a en effet connu un rattrapage rapide qui a amené à s'interroger sur sa qualification, « post-socialiste », « en transition » ou « intermédiaire ». En fait, sa croissance s'explique par la mise à niveau des infrastructures, du bâti, donnant une impression de dynamisme, mais sa performance économique demeure encore inférieure aux villes d'Europe de l'Ouest, exception faite de l'Europe du Sud marquée par des taux de chômage très élevés et des salaires inférieurs. Désormais, la capitale tchèque n'est plus tournée vers l'ancien bloc de l'Est mais se positionne en Europe centrale, en concurrence avec Vienne, Budapest ou encore Varsovie, comme l'ont montré les indicateurs économiques et les entretiens. Par rapport à d'autres métropoles moins avancées comme Bucarest, par exemple, ces villes montrent qu'il existe en réalité moins une opposition qu'un gradient Est/Ouest.

Enfin, la comparaison a permis de renforcer le paradigme territorial en géographie. A la fin des années 1990, on annonçait en effet la « fin des territoires » étatiques, sous la pression à la fois de la globalisation et des forces infra-étatiques telles les revendications autonomistes régionales ou la décentralisation (Badie, 1997). Dix ans après, les chercheurs ont montré que les territoires sont loin d'avoir été disloqués (Antheaume et Giraut, 2005); au contraire, de nouveaux territoires apparaissent (intercommunalités, par exemple) et l'Etat constitue toujours une référence sur le long terme, et a un sens pour comprendre la métropolisation qui ne s'explique pas seulement par la logique des firmes multinationales (Veltz, 2005). Si Genève et Prague suivent les paradigmes communs qui dessinent plus largement le développement des métropoles européennes, elles ont aussi des problématiques spécifiques qui dépendent de leur système politique, de leurs trajectoires respectives et de leur spécialisation fonctionnelle.

Importance du système politique national et des acteurs locaux

L'un des résultats importants de la thèse est la mise en évidence du poids des systèmes politiques et des acteurs nationaux et locaux dans le processus de métropolisation, en parallèle à l'influence de la mondialisation. L'étude de deux métropoles dans deux pays aux systèmes démocratiques qui présentent des différences a bien permis d'en rendre compte. D'un côté, la démocratie représentative et participative tchèques donne surtout le pouvoir aux autorités : à Prague, le pouvoir décisionnel appartient au maire et la population n'a qu'un faible rôle, ce qui permet aux projets d'être réalisés rapidement, même si des associations se développent et cherchent à défendre leurs positions. La tenue de sites internet pour informer et partager des prises de positions, l'organisation de visites de sensibilisation dans la ville montrent l'ambition de ces groupes à impliquer la population pour qui la participation ne va pas de soi. De l'autre, la démocratie directe donne un poids important au peuple qui est appelé aux urnes pour des élections et des votations à dimension communale, cantonale ou fédérale. Celui-ci peut donc influencer le développement métropolitain en acceptant ou refusant de grands projets qui font débat via des référendums. Mais il peut aussi lancer des initiatives pour faire évoluer la législation. Plusieurs groupes de pression défendent différents intérêts (entreprises, environnement, transports, locataires, ou encore villas) et lancent les référendums, souvent en fonction des intérêts des partis politiques. Ces lobbies sont très politisés : plusieurs députés composent en effet leurs équipes dirigeantes, ce qui permet d'orienter le débat public en-dehors du parlement. Les Conseillers d'Etat composent avec ce « contre-pouvoir » et doivent négocier, rechercher le compromis pour espérer voir acceptés les projets qu'ils portent. Ainsi, la gouvernance métropolitaine, souvent présentée comme un modèle s'appliquant de manière assez normative à différentes villes, apparaît plutôt dépendante de facteurs territoriaux et de contextes politiques locaux et nationaux.

Des trajectoires différentes

L'intérêt de confronter la métropolisation à Genève et à Prague a permis de distinguer deux trajectoires distinctes. Genève est une ville occidentale internationale depuis un siècle, connue comme l'un des pôles du multilatéralisme dans le monde. Prague a connu un demi-siècle de régime socialiste qui a bouleversé son développement. Ces deux situations expliquent les visions et les ambitions différentes

des autorités respectives. Alors que pendant un demi-siècle, Prague est restée à l'écart du réseau européen, à l'instar des autres villes socialistes, sa transition et son rattrapage ont été rapides. En quelques années en effet, l'économie centralisée a été remplacée par l'économie de marché, et le totalitarisme par la démocratie, tandis que les biens immobiliers étaient restitués à leurs propriétaires. Les acteurs praguais rattrapent le retard enregistré durant la période socialiste à l'égard des autres métropoles du continent. Ils développent une métropole qui a rejoint à de nombreux égards les standards ouest-européens, comme le montrent l'évolution des salaires (CZK 30 000/EUR 1 200/CHF 1 500), les équipements tertiaires (développement des centres d'affaires et commerciaux) ou encore les infrastructures de communication (prolongement du métro A, construction du plus long tunnel urbain d'Europe, fréquentation aéroportuaire, par exemple), avec l'objectif de créer un territoire attractif et favorable aux investisseurs. La définition d'un *Plan stratégique* à partir de 1998 a organisé l'aménagement de la capitale tchèque selon un schéma polycentrique qui a permis aux investisseurs privés de créer des centralités d'affaires en périphérie, bien reliées par de nouvelles infrastructures de communication (métro, périphérique et autoroute). En revanche, alors que Prague s'affirme comme une métropole, elle n'a pas défini de périmètre à cette échelle, contrairement au Grand Genève qui a dessiné une agglomération franco-valdo-genevoise.

Genève semblait pour sa part considérer que son statut de métropole prospère était assuré et a enregistré un certain retard dans les secteurs du logement et de la mobilité (transports publics, rail et infrastructures routières). Les autorités et la population ont pris conscience de ce retard avec un décalage qui engendre des déséquilibres (congestion, crise du logement qui s'« exporte » en France voisine). Le risque est de voir se réduire les économies d'agglomération, c'est-à-dire les avantages productifs enregistrés par les firmes liés à leur concentration, alors que se développent des externalités négatives affaiblissant l'attractivité de Genève. Plusieurs chantiers ont été lancés ou sont prévus, mais ces déséquilibres perdureront le temps de leur achèvement.

La spécialisation fonctionnelle pour affronter la concurrence

Mettre en regard Genève et Prague a aussi permis de montrer l'une des caractéristiques principales des métropoles intermédiaires : la spécialisation fonctionnelle. Pour se singulariser dans la compétition mondiale, ces territoires aux

fonctions décisionnelles incomplètes misent sur des secteurs-clés qui assurent leur prospérité et leur rayonnement. Genève est désormais la septième place financière au monde (mars 2013)¹³¹, spécialisée dans la gestion de fortune qui consiste pour des banques privées bicentennaires à recevoir, développer et transmettre des patrimoines. Le négoce de matières premières et l'affrètement de navires bénéficient de la concentration bancaire pour le financement de leurs activités et ont connu un essor à partir des années 1960, renforçant le pôle financier. L'industrie de la chimie est représentée par les deux leaders mondiaux des arômes et parfums, Firmenich et Givaudan, qui élaborent les fragrances utilisées dans le monde entier. Enfin, Genève est un centre horloger qui accueille les sièges sociaux mondiaux de certaines des plus prestigieuses manufactures comme Rolex, Piaget, Patek Philippe ou encore Vacheron Constantin. Ces secteurs pourvoient plusieurs dizaines de milliers d'emplois chacun et participent de manière importante au PIB cantonal. A Prague, l'économie qui a vu le secteur tertiaire rapidement progresser après la chute du régime socialiste (65% en 1990, 82% en 2012), apparaît plus diversifiée et son rayonnement est principalement national comme le montre bien le cas des banques qui sont sous contrôle étranger et concentrées sur la République tchèque. Certaines industries comme les machines (turbines) et équipements de transport sont néanmoins exportées, principalement vers l'Union Européenne. Les deux métropoles se caractérisent par leur prospérité et sont des pôles économiques à l'échelle de leurs pays respectifs, enregistrent des taux de chômage faibles (4%), et attirent des travailleurs pendulaires résidant dans les régions voisines (plus de 100 000 dans les deux cas). Des facteurs politiques ont été vecteurs de compétitivité dans les deux cas et soutenu le dynamisme des deux territoires : les accords bilatéraux à Genève entrés en vigueur le 1^{er} juin 2002 et la chute du régime socialiste à Prague en 1989. Mais la fonction politique est très différente entre Genève et Prague, cette dernière étant la capitale de la République tchèque mais n'accueillant pas d'organisations internationales (OI). Ce statut de capitale offre d'ailleurs un grand nombre d'emplois publics qui rend moins impérative la spécialisation pour cette métropole intermédiaire d'un million d'habitants.

Genève, ville internationale, concentre 22 OI – dont le deuxième siège de l'ONU – autour desquelles gravitent plus de 200 ONG, faisant d'elle un centre diplomatique de premier ordre. Par le dialogue qu'elle promeut, les rencontres et les

¹³¹ Z/Yen Group and Qatar Financial Centre Authority, *Global Financial Centres Index*, mars 2013, 48 p.

contacts qu'elles facilitent, et les décisions qui y sont prises, la « Genève internationale » est l'un des pôles du multilatéralisme à l'échelle mondiale. Prague apparaît davantage comme une métropole patrimoniale que comme une métropole culturelle qui attire des événements, concentre des équipements majeurs, et joue un rôle pionnier en matière de tendances et d'innovations culturelles (Grésillon, 2000). Prague valorise une architecture exceptionnelle présentant la diversité de tous les styles depuis le Moyen Âge : la ville qui est reconnue pour sa beauté rayonne à l'échelle européenne, attirant plus de cinq millions de touristes chaque année. La gestion des flux concentrés dans l'hypercentre classé par l'UNESCO en 1992, et la préservation du bâti historique font partie des défis qu'affrontent les autorités. A Genève, la culture est avant tout locale et n'avait jusqu'à présent pas vraiment fait l'objet d'une politique proactive pour développer des événements ou des pôles ; cela évolue avec le lancement de grands projets de musées et de théâtres. La recherche scientifique, soutenue en Suisse notamment par le Fonds national de la recherche scientifique, est menée au sein d'institutions renommées comme l'Université de Genève, l'Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement (IHEID), ou le Centre de Recherche Nucléaire (CERN) qui permet à des équipes internationales de travailler ensemble.

L'histoire des métropoles joue un rôle majeur dans le développement de ces spécialités, qu'elles soient anciennes ou plus récentes : les refuges protestants ont permis l'essor commercial de Genève à partir du XVI^e siècle, ont façonné sa tradition de tolérance, d'accueil, et ouvert la voie à sa réussite économique et à sa générosité. Plusieurs fois capitale, Prague a hérité d'un héritage architectural exceptionnel mis en tourisme avec succès. Liés à la mondialisation, ces secteurs réagissent en fonction de la conjoncture et connaissent des adaptations. Prague se situe dans une intermédialité historique, avec le passage d'un système économique socialiste à un autre, l'économie de marché, qui assure sa croissance économique par effet de rattrapage. Si elle est encore une place attractive en 2013, pas encore saturée, elle devra dans les années qui viennent trouver de nouvelles pistes pour séduire les investisseurs. A Genève, la banque doit affronter les pressions sur le secret bancaire et l'augmentation des réglementations (Bâle III), et une concurrence qui n'adopte pas les mêmes standards de transparence. La proposition d'accords Rubik qui prévoient le prélèvement d'un impôt libérateur permettant de préserver l'anonymat du client fait partie des solutions prônées par le secteur, acceptées par le Royaume-Uni et l'Autriche, mais rejetées par l'Allemagne. Les banques privées connaissent aussi un développement

important à l'international qui a amené les deux plus grandes d'entre elles, Pictet & Cie et Lombard Odier & Cie, à modifier leur statut juridique de sociétés en commandite en sociétés en commandite par actions (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014). Parce qu'elles permettent de se singulariser et d'être reconnues, les spécialités font de ces métropoles des territoires dynamiques, prospères, attractifs et agréables à vivre.

Les principaux apports de la thèse

Cette conclusion est l'occasion de faire un point sur les différents apports épistémologiques de la thèse. Cette dernière renforce la littérature sur les métropoles intermédiaires aux fonctions décisionnelles incomplètes, bien moins dense que celle existant sur les villes mondiales qui focalisent l'attention des chercheurs. Elle développe également la recherche comparative en géographie à travers l'étude de deux trajectoires métropolitaines, tout en s'inscrivant dans la théorie des métropoles. Confronter des dynamiques Est/Ouest permet de souligner la diversité des processus métropolitains en Europe et d'insister sur le poids du contexte politique national qui les oriente.

La thèse vient enrichir la littérature sur la mondialisation en menant une analyse de la compétitivité de deux territoires, à l'échelle métropolitaine intermédiaire, alors que ce concept est principalement étudié à l'échelle nationale ou mondiale. Elle vient compléter de rares études géographiques sur la compétitivité : alors que la discipline est très focalisée sur la mondialisation reconnue comme un phénomène éminemment spatial, elle s'est étonnamment peu intéressée à la mise en concurrence des territoires, et surtout aux modalités de l'insertion des métropoles dans la mondialisation, alors qu'elles en sont les pôles et les nœuds. C'est une analyse de la compétitivité des territoires métropolitains et de leurs stratégies pour répondre à cet impératif et affronter la concurrence ; en la matière, elle a montré une grande diversité dans les approches adoptées à Genève et à Prague que nous avons rappelées plus haut.

La thèse a aussi interrogé le concept de gouvernance à travers deux cas européens différents. A Prague, la gouvernance est marquée par le centralisme tchèque, et s'inscrit dans un système de démocratie représentative et participative, même si cette dernière dimension n'en est qu'à ses prémises. Le cas genevois est révélateur de la relative autonomie des cantons suisses dans une confédération régie

par les principes de la démocratie directe. Cela a permis de mettre en évidence les temporalités différentes dans lesquelles s'inscrivent les processus décisionnels dans les deux villes ; la menée des grands projets métropolitains est particulièrement révélatrice à cet égard (exécution rapide à Prague/recherche du consensus à Genève).

Par ailleurs, cette recherche qui s'intéresse à deux villes sous-représentées dans la littérature francophone constitue aussi un apport en dehors du monde scientifique : elle peut être une aide à la décision pour les décideurs métropolitains, politiques (benchmarking, par exemple), économiques (sélection d'un site, par exemple), et peut aussi intéresser la population (meilleure appréhension de phénomènes complexes).

Le concept de métropolisation s'est imposé comme un concept central de cette thèse qui privilégie une approche inductive dans la mesure où Prague et Genève sont deux métropoles en construction. Ce sujet de géographie urbaine dépasse la simple analyse de l'aménagement de deux territoires. Il se nourrit d'apports d'autres disciplines comme l'économie, les sciences politiques, la sociologie ou encore la communication. Les entretiens publiés en annexes montrent d'ailleurs bien la richesse du thème de la métropolisation que la thèse n'a bien sûr pas épuisé : nous n'avons ainsi pas approfondi les questions d'identité, de choix électoraux (sciences politiques), ou encore de vécu des frontaliers (sociologie). Dans les deux métropoles, le concept a amené à s'interroger sur la croissance urbaine, sur la gouvernance des métropoles (stratégies d'acteurs), sur leur connectivité, sur les discours des décideurs (et donc sur la vision et l'ambition qu'ils portent sur et pour leur territoire), sur la pédagogie dont ils font preuve – ou non –, l'une des conditions sine qua non de la métropolisation, sur les grands projets structurant le territoire métropolitain et leur portée (régionale, internationale), sur les stratégies de promotion de la métropole (marketing urbain) visant à renforcer l'image de la ville (Rosemberg, 2000) et son attractivité (pour les investisseurs ou les touristes), sur le mode même du développement urbain (développement polycentrique avec l'émergence de nouvelles centralités périphériques). Enfin et surtout, le concept a conduit à étudier les spécialités fortes des deux métropoles qui font leur prospérité et leur renommée à l'international. Dans le cas des métropoles intermédiaires aux fonctions décisionnelles incomplètes par rapport aux villes mondiales, la métropolisation vise surtout à renforcer des secteurs-clés plus qu'à les diversifier dans la mesure où ils permettent de se singulariser et donc de rayonner.

Ouvrir de nouvelles recherches

La métropolisation a aussi amené à s'intéresser à l'aire d'influence des villes, à leur capacité à attirer des flux à l'échelle internationale, mais aussi régionale comme l'ont montré les dynamiques pendulaires ou transfrontalières. A cet égard, de nouvelles recherches pourraient être menées sur l'inscription des métropoles dans leur environnement régional. Prague est en effet un pôle d'emplois important vers lequel convergent des travailleurs originaires de Bohême centrale. Genève est le cœur d'une agglomération transfrontalière, mais appartient aussi à l'Arc lémanique, une aire urbaine multipolaire qui s'étend jusqu'à Evian, Thonon et Villeneuve, en passant par Lausanne et Vevey, qui concentre les populations et les activités en Suisse romande, et dont les pôles dynamiques et attractifs sont proches les uns des autres (60 kilomètres entre Genève et Lausanne), ce qui explique l'importance des dynamiques pendulaires (Bassand, 2004). La concentration d'entreprises multinationales et de laboratoires de recherches de niveau international font par ailleurs de l'Arc lémanique un espace de compétitivité et d'innovation. Il est marqué à la fois par la recherche de synergies que traduit bien la tentative de gouvernance à cette échelle récemment mise en place, et par des concurrences entre les cantons de Genève et de Vaud pour créer des emplois à forte valeur ajoutée, et entre les entreprises et les établissements de recherche pour attirer les talents. Une nouvelle étude pourrait mettre en évidence cette dialectique de coopération/compétition entre les deux cantons dans les domaines de la formation, de l'économie ou encore de l'aménagement et de la mobilité, par exemple. A l'échelle de l'agglomération, la construction d'une identité commune par la culture et le sport pourrait être analysée, d'autant qu'en la matière, l'effet-frontière peut être réaffirmé par des instances supra-locales comme l'a montré le refus de l'UEFA d'autoriser l'équipe de football ETGFC (Evian-Thonon-Gaillard Football Club, ligue 1) à jouer au stade de la Praille de Genève.

Le traitement de certains points pourrait être prolongé dans le cadre d'un projet de recherches interdisciplinaire les regroupant. Le thème de la cohésion sociale, par exemple, relève de plusieurs champs d'étude tels que le système politique, l'emploi, le logement, l'enseignement, ou encore le sport. Alors que les métropoles sont des lieux de prospérité, la métropolisation ne doit pourtant pas seulement être envisagée comme une dynamique positive partagée par tous. Cette dynamique peut avoir pour effet d'accentuer des inégalités sociales (Bassand, 2004), même si les classes moyennes occupent une part prépondérante des emplois dans les métropoles

(Martens, 1997), ou encore de renforcer des discontinuités socio-spatiales (gentrification, communautés fermées) (Le Goix, 2005). Ces dernières pourraient faire l'objet d'une analyse plus poussée à Genève dans la mesure où la deuxième partie a montré des phénomènes de concentration selon le revenu ou la fortune, avec des communes prisées où se regroupent des populations très privilégiées, et d'autres plus populaires où les habitants expriment dans les urnes une inquiétude sociale. Pour autant, cela ne signifie pas l'absence de mixité sociale, et c'est précisément ce qui pourrait être démontré. Dans son dernier livre, Charles Beer, le Conseiller d'Etat socialiste, chef du Département de l'instruction publique, de la culture et du sport à Genève, indique d'ailleurs que « deux Genève se font face : l'une globalisée et gagnante, entre plages et espaces verts, l'autre locale, s'enfonçant dans la précarité et un sentiment d'abandon » (Beer, 2013). Si son ouvrage est sans doute trop pessimiste par rapport à la réalité (3,7% de la population est concernée par l'aide sociale au sens strict à Genève contre 3% en Suisse en 2010¹³²), focalisé sur certains espaces marqués par des formes de précarité que nous avons pu évoquer dans le chapitre 7, ces derniers pourraient faire l'objet d'études approfondies sur le vécu des habitants et leur vision sur la métropolisation. Le malaise d'une partie de la population exprimé par le vote populiste montre l'importance de mieux cerner les problèmes vécus, le ressenti, en réalisant des enquêtes à partir d'échantillons représentatifs, ou en menant des entretiens participatifs.

¹³² L'aide sociale au sens strict concerne des prestations d'aide financière accordées à toute personne majeure qui n'est pas en mesure de subvenir à son entretien ou à celui des membres de sa famille dont elle a la charge. La gestion de l'aide sociale au sens strict dans le canton de Genève est confiée à l'Hospice général (OCSTAT, 2012)

Bibliographie

Métropole et métropolisation

ANDRUSZ G. (Ed.) (1996), *Cities after socialism : urban and regional change and conflict in post-socialist societies*, Oxford, Blackwell publishers, 340 p.

ANTHEAUME B. et GIRAUT F. (2005), *Le Territoire est mort, Vive les Territoires ! Une (re)fabrication des territoires, Au nom du développement*, Paris, IRD Editions, 384 p.

ANTIER G. (2005), *Les stratégies des grandes métropoles : enjeux, pouvoirs et aménagement*, Armand Colin, 252 p.

ARDINAT G. (2011), *Géographie de la compétitivité. Mesure, représentation et gouvernance de la performance économique des nations dans la mondialisation*, thèse de doctorat dirigée par Jean-Marie Miossec, Université Paul Valéry Montpellier III, 500 p.

ASCHER F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Jacob, 345 p.

ASCHER F. (2006), « Métropolisation », in LEVY J. et LUSSAULT M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 612-615.

AZUELOS M. (2006), « Compétitivité », in GHORRA-GOBIN C., *Dictionnaire des mondialisations*, Paris, Armand Colin, 398 p.

BACQUE M.-H. et SINTOMER Y (2011), *La démocratie participative: histoire et généalogie*, La Découverte, Paris, 288 p.

BADIE B. (1997), *La fin des territoires : essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard, 276 p.

BAGNASCO A. et LE GALES P. (1997), *Villes en Europe*, Paris, La Découverte, 280 p.

BASSAND M. (1997), *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes. 234 p.

BASSAND M. (2004), *La métropolisation de la Suisse*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 147 p.

BASSAND M. (2007), *Cités, villes, métropoles : le changement irréversible de la ville*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 234 p.

BAVOUX J.-J. (2005), *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 231 p.

BEAVERSTOCK J. V., SMITH R.G., TAYLOR P.J. (1999), « A Roster of World Cities », in *Cities*, 16 (6), pp. 445-458.

- BENTON-SHORT L. et RENNIE SHORT J. (2008), *Cities and nature*, London, Routledge, 281 p.
- BILLARD G., CHEVALIER J. et MADORE F. (2005), *Ville fermée, ville surveillée : la sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 230 p.
- BLOCH M. (1928), « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », in *Mélanges historiques*, Paris, EHESS, 1983, vol. 1, pp. 16-40.
- BONNEVILLE M. (dir.) (1992), *Villes européennes et internationalisation*, Lyon: Programme Rhône-Alpes Recherches en sciences humaines, 213 p.
- BONNEVILLE M., BUISSON M. A. et ROUSIER N. (1996), « De l'internationalité à l'internationalisation des villes : évolution d'une démarche de recherche », in PUMAIN D. et SAINT-JULIEN T., *Urban networks in Europe, réseaux urbains en Europe*, Montrouge, Editions John Libbey Eurotext, pp. 69-78.
- BOYER J.-C. (2003), *Les villes européennes*, Hachette supérieur, 254 p.
- BRAUDEL F. (2008), *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, 120 p.
- BRENNER N. (2008), *New state spaces : urban governance and the rescaling of statehood*, Oxford, Oxford University Press, 351 p.
- BRISTOW G. (2010), *Critical reflections on regional competitiveness, Theory, policy, practice*, New York, Routledge, 190 p.
- BRUNET R. (1997), *Territoires de France et d'Europe : raisons de géographe*, Paris, Belin, 319 p.
- BRUNET R. (dir.) (1989), *Les villes européennes*, RECLUS, DATAR, La documentation française, 79 p.
- CARROUE L. (2007), *Géographie de la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 295 p.
- CASTELLS M. (1972), *La question urbaine*, Paris, F. Maspero, 451 p.
- CASTELLS M. (2001), *La société en réseaux*, Paris, Fayard, 671 p.
- CATTAN N. (1990), « Une image du réseau des métropoles européennes par le trafic aérien », in *Espace Géographique*, Tome 19-20, n°2, pp. 105-116.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT-JULIEN T. (1999), *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, 197 p.
- CATTAN N., SAINT-JULIEN T. (1998), « Modèles d'intégration spatiale et réseau des villes en Europe occidentale », in *Espace géographique*, tome 27, n° 1, pp. 1-10.
- CELLINI R., SOCI A. (2002), « Pop competitiveness », *Quarterly Review*, volume 55, n° 220, Banca Nazionale del Lavoro, pp. 71-101.

CHRISTALLER W. (1966), *Central places in southern Germany*, transl. from « Die Zentralen Orte in Süddeutschland » by Carlisle W. Baskin, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 230 p.

COMMISSION EUROPEENNE (1999), *SDEC, Schéma de Développement de l'Espace Communautaire : Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés Européennes, 94 p.

CONSEIL FEDERAL (2001), *Politique des agglomérations de la Confédération, Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001*, Berne, Office fédéral du développement territorial (ARE) et Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), 80 p.

COUDROY DE LILLE L. (2007), « Quels gouvernements métropolitains en Europe centrale et orientale ? », in MATTEI M.-F., PUMAIN D. (dir), *Données Urbaines*, volume 5, Paris, Anthropos, pp.37-52.

COUDROY DE LILLE L. (2007), *Métropolisation et habitat : mutations urbaines en Europe centrale et orientale*, Université Lyon 2, Diplôme pour l'habilitation à diriger des recherches, 207 p.

COUDROY DE LILLE L. (2008), « Metropolization and Settlement in the Central and Eastern European Countries » in GAJDOŠ P., 2008, *Regional disparities in Central Europe*, Bratislava, UNESCO NK-MOST, pp.180-195.

COUDROY DE LILLE L. (2009), « Relire la ville socialiste. Introduction », *Histoire Urbaine*, n°25, pp. 4-13.

COUDROY DE LILLE L., BOULINEAU E. (2009), « L'aménagement du territoire européen au défi de l'élargissement vers l'Est », in JEAN Y. et BAUELLE G., 2009, *L'Europe: aménager les territoires*, pp. 162-179.

CUSHMAN&WAKEFIELD (2007), *European cities monitor*, 35 p.

DA CUNHA A. (2005), *Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 473 p.

DA CUNHA A. (2009), « Urbanisme végétal et agriurbanisme : la ville entre artifice et nature », in *Urbia, Les Cahiers du développement urbain durable, Urbanisme végétal et agriurbanisme*, n°8, juin 2009, Lausanne, Université de Lausanne, pp. 1-21.

DAVIS M. (2000), *City of quartz : Los Angeles capitale du futur*, Paris, La découverte, 391 p.

DELAUGERRE J.-B. (2006), *Gerland, nouvelle Porte Sud de Lyon : mutations et changement d'image (1987-2006)*, Mémoire de Master 1 sous la direction de Chantal Gillette et Anne-Sophie Cléménçon, Lyon, Ecole Normale Supérieure Lettres et sciences humaines, 60 p.

DEMATTEIS G. (1996), « Towards a unified metropolitan urban network system in Europe: core centrality versus network distributed centrality », in PUMAIN D. ; SAINT-

- JULIEN T., *Urban networks in Europe, réseaux urbains en Europe*, Montrouge, Editions John Libbey Eurotext, pp.19-28.
- DETIENNE M. (2009), *Comparer l'incomparable : oser expérimenter et construire*, Paris, Seuil, 188 p.
- DOGAN M. (2004), « Four hundred giant cities atop the world », *International Social Science Journal*, septembre, n°181, pp. 347-361.
- DOGAN M., KASARDA J. (1988), *The metropolis era*, 2 vol., Sage publications, 620 p.
- DOLLFUS O. (2001), *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po, 171 p.
- DUREAU F., DUPONT V., LELIEVRE E., LEVY J.-P., LULLE T. (2000), *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, 656 p.
- ECA INTERNATIONAL (2011), *Top 50 des villes du monde où le coût de la vie est le plus élevé*, www.eca-international.com
- ECA INTERNATIONAL (2012), *Top 50 des villes où il fait bon vivre pour les Européens*, www.eca-international.com
- ENYEDI G (1996), « Urbanization under Socialism », in ANDRUSZ G. (Ed.), *Cities after socialism : urban and regional change and conflict in post-socialist societies*, Oxford, Blackwell publishers, pp. 100-118.
- ESPON (2013), *LUZ specifications (Urban Audit 2004)*, Union Européenne, 74 p.
- EUROPEAN COMMISSION (2010), *The urban dimension in European Union policies, Introduction and Part 1*, Inter-Service Group on Urban Development, Bruxelles, Commission Européenne, 30 p.
- EUROPEAN COMMISSION (2010), *The urban dimension in other policies of the European Union, Part 2*, Inter-Service Group on Urban Development, Bruxelles, Commission Européenne, 90 p.
- EUROPEAN UNION REGIONAL POLICY (2009), « Metropolitan regions in the EU », *Regional Focus*, n°01/2009, 9 p.
- FENNETEAU H. (2002), *Enquête : entretien et questionnaire*, Paris, Dunod, 128 p.
- FLEURY A. (2008), *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse de doctorat sous la direction de Thérèse Saint-Julien, 685 p.
- FRIEDMANN J. (1995), « The world-city hypothesis » (originally published 1986), in *World Cities in a World-System*, Paul L. Knox and Peter J. Taylor (eds), Cambridge UP, pp. 317-331
- FRIEDMANN J. (2002), *The Prospect of Cities*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 194 p.

FURETIERE A. (1690), *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, Tome second, La Haye et Rotterdam, Arnout & Reinier Leers, 829 p.

GAWC (1999), *L'inventaire des villes mondiales*, Université de Loughborough, www.lboro.ac.uk/gawc/citylist.html.

GEDDES P. (1915), *Cities in Evolution, an introduction to the Town planning and to the study of Civics*, Londres, Williams & Norgate, 442 p.

GHORRA-GOBIN C. (2007), « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française », *L'information géographique*, juin, n°71, pp. 32-42.

GOTTMANN J. (1961), *Megalopolis : the urbanized northeastern seaboard of the United States*, The Twentieth century Fund, New York, 810 p.

GRAFMEYER Y. et JOSEPH I. (1995), *L'Ecole de Chicago*, Paris, Aubier, 377 p.

GRANDCLEMENT A. (2012), *Géographie des pôles de compétitivité : réseaux et territoires de l'innovation*, thèse de doctorat en Géographie dirigée par Sylvie Daviet, Aix-Marseille Université, TELEMMe, 643 p.

GREEN N. L. (1990), « L'histoire comparative et le champ des études migratoires », in *Annales Economies, Sociétés, Civilisations*, volume 45, numéro 6, pp. 1335-1350.

GRESILLON B. (2000), *Berlin, métropole culturelle : essai géographique*, Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Violette Rey, Fontenay-St-Cloud, Ecole Normale Supérieure Lettres et Sciences humaines, 554 p.

HALL P. (1965), *The World cities*, Paris, Hachette, 256 p.

HARVEY D. (1973), *Social justice and the city*, Londres, E. Arnold, 336 p.

HOULLIER-GUIBERT C. (2009), « Evolution de la communication territoriale : les limites de l'idéologie de la proximité », in *Les enjeux de l'information et de la communication*, Volume 1, pp. 45-61.

HOULLIER-GUIBERT C. (2012), « Lignes touristiques et logos institutionnels des villes : le marquage comme instrument du marketing urbain », in *Le Globe*, Revue genevoise de Géographie, (152), Société de Géographie de Genève et Département de Géographie de l'Université de Genève, pp. 105-124.

IMD (2003), *World Competitiveness Yearbook*, Lausanne, International Institute for Management Development, 715 p.

JOUVE B. et LEFEVRE C. (1999), « De la gouvernance urbaine au gouvernement des villes en Europe ? Permanence ou recomposition des formes d'action publique », *Revue française de science politique*, Vol.49, n°6, pp. 835-853.

JOUVE B., LEFEVRE C. (1999), *Villes, métropoles. Les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos, 305 p.

JOUVE B., LEFEVRE C. (2004), *Horizons métropolitains*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 274 p.

JULIEN E. (2004), « Le comparatisme en histoire », *Hypothèses* 1/2004, pp. 191-201.

KEELING D. J. (1995), « Transport and the World City Paradigm », in KNOX P. et TAYLOR P. J., *World Cities in a World System*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, pp. 115-131.

KITSON M., MARTIN R., TYLER P. (2004), « Regional Competitiveness : an elusive yet key concept », in *Regional Studies*, Vol. 38.9, December 2004, pp. 991-999.

KNOX P. et TAYLOR P. J. (1995), *World Cities in a World System*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 335 p.

KOTLER P., HAIDER D., REIN I. (2002), *Marketing places: attracting investment, industry, and tourism to cities, states, and nations*, New York, The Free Press, 388 p.

KRUGMAN P. (1994), « Competitiveness : a dangerous obsession », *Foreign Affairs*, vol. 73, No. 2, pp. 28-44.

KÜBLER D. (2005), *La métropole et le citoyen: les agglomérations urbaines en Suisse vues par leurs habitants*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 166 p.

KÜBLER D., SAGER F. et SCHWAB B. (2005), « Governing without government : metropolitan governance in Switzerland », in HEINELT H. et alii (dir.), *Metropolitan governance : capacity, democracy and the dynamics of place*, London, Routledge, pp. 169-187.

LACOUR C. et PUISSANT S. (1999), *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos, 190 p.

LE GALES P. (2006), *Gouvernement et gouvernance des territoires, Problèmes politiques et sociaux n°922*, Paris, La Documentation française, mars 2006, 116 p.

LE GALES P. (2011), *Le retour des villes européennes : sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 486 p.

LE GOIX R. (2005), « Gated Communities: Sprawl and Social Segregation in Southern California », *Housing Studies*, vol. 20, no. 2, pp. 323-344.

LE GOIX R. (2005), *Villes et mondialisation : le défi majeur du XXI^e siècle*, Paris, Ellipses, 175 p.

LEBARON F. (2006), *L'enquête quantitative en sciences sociales : recueil et analyse des données*, Paris, Dunod, 186 p.

LEFEVRE C. (1998), *Metropolitan Government and Governance in Western Countries : A Critical Review*, *International journal of urban and regional research*, Vol. 22, n° 1, pp. 9-25.

- LERESCHE J.-P., JOYE D. et BASSAND M. (1994), *Métropolisations : interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Editions Georg, 315 p.
- LEROY S. (2000), « Sémantique de la métropolisation », *L'Espace Géographique*, n°1, pp. 78-86.
- LEVEN C. (1978), *The mature metropolis*, Toronto, Lexington Books, 319 p.
- MARCUSE P. et VAN KEMPEN R. (2000), *Globalizing Cities : a new spatial order ?*, Oxford, Blackwell Publishers Ltd, 318 p.
- MARSAN J.-C. (2012), *Montréal et son aménagement : vivre la ville*, textes choisis, Québec, Presses universitaires du Québec, 304 p.
- MARTENS A. (1997), *La polarisation sociale des villes européennes*, Anthropos, Paris, 304 p.
- MARTIN R., KITSON M., TYLER P. (2006), *Regional Competitiveness*, New York, Routledge, 176 p.
- MARX K. (1993), *Le Capital : critique de l'économie politique*, Paris, PUF, 940 p.
- MAYNADIER B. (2010), *Branding the city, une étude du marketing des villes*, Sarrebruck, Editions universitaires européennes, 460 p.
- MERCER (2012), *La qualité de vie dans les villes du monde*, www.mercer.fr
- MERCER (2012), *Les villes les plus chères du monde*, www.mercer.fr
- MERENNE E. (2008), *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 281 p.
- MONGIN O. (2005), *La condition urbaine: la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, 325 p.
- MORICONI-EBRARD F. (1996), « La base de données GEOPOLIS : pour une approche comparative de l'urbanisation européenne », in PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., *Urban networks in Europe, réseaux urbains en Europe*, Montrouge, Editions John Libbey Eurotext, pp.191-201.
- MOULAERT F. (2005), *The globalized city: Economic restructuring and social polarization in european cities*, Oxford University, New York, 279 p.
- MUMFORD L. (1961), *The City in History, Its origins, its transformations, and its prospects*, New York, Harcourt, 657 p.
- MUMFORD L. (1970), *The Culture of Cities*, New York, Harcourt, 530 p.
- NOVAK F. G. Jr (ed.) (1995), *Lewis Mumford & Patrick Geddes, The Correspondence*, London, Routledge, 383 p.
- PATIN V. (1997) *Tourisme et patrimoine en France et en Europe*, Paris, La documentation française, 173 p.

- PINCON M. et PINCON-CHARLOT M. (2007), *Les Ghettos du gotha : Comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris, Seuil, 294 p.
- PINSON G. (2004), « Le projet urbain comme instrument d'action publique », in LASCOUMES P. et LE GALES P. (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, pp. 212-217.
- PORTER M. (1993), *L'avantage concurrentiel des nations*, Paris, InterEditions, 883 p.
- POSCHET L., WUST S., BASSAND M. (2002), *La métropole lémanique : rapport final*. Vol. LaSUR n°2, Lausanne, LaSUR, 70 p.
- PUISSANT S. (1997), « La métropolisation en questions: Principes méthodologiques », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°4, pp. 623-647.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T. (1996), *Urban networks in Europe, réseaux urbains en Europe*, Montrouge, Editions John Libbey Eurotext, 257 p.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., SANDERS L. (1989), *Villes et auto-organisation*, Economica, Paris, 191 p.
- RATZEL F. (1988), *Géographie politique*, Editions régionales européennes, 385 p.
- RICARDO D. (1993), *Des principes de l'économie politique et de l'impôt*, Paris, Flammarion, 508 p.
- ROBINSON J. (2006), *Ordinary Cities, between modernity and development*, New York, Routledge, 204 p.
- ROBINSON J. (2011), « Cities in a World of Cities: The Comparative Gesture », in *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 35.1, January, pp. 1-23.
- RONCAYOLO M. et PAQUOT T. (1992), *Villes et civilisation urbaine : XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, 687 p.
- ROSEMBERG M. (2000), *Le marketing urbain en question : production d'espaces et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 184 p.
- ROZENBLAT C. (1995), « Tissu d'un semis de villes européennes », in *Mappemonde*, n°4, pp. 22-27.
- ROZENBLAT C., CICILLE P. (2003), *Les villes européennes, analyse comparative*, DATAR, La documentation française, 94 p.
- ROZENBLAT C., CICILLE P., PUMAIN D., et HALBERT L. (2012), *Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée, synthèse*, DATAR, Travaux en ligne n°11, 20 p.
- SALLEZ A. (dir) (1993), *Les villes, lieux d'Europe*, Datar, Editions de l'Aube, 198 p.
- SASSEN S. (2000), *Cities in a world economy*, Pine Forge press, 181 p.
- SASSEN S. (2001), *The Global City*, Princeton university press, 397 p.

- SASSEN S. (2004), « Introduire le concept de ville globale », *Raisons politiques*, n°15, pp. 9-23.
- SCOTT A. J. (1988), *Metropolis : from the division of labor to urban form*, Los Angeles, University of California Press, 260 p.
- SENECAL G. et BHERER L. (2009), *La métropolisation et ses territoires*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 291 p.
- SIMMEL G. (1989), *Philosophie de la modernité*, Paris, Payot, 331 p.
- SHUMPETER J. (1951), *Capitalisme, socialisme et démocratie*, Paris, Payot, 450 p.
- SMITH A. (1859), *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, tome premier, Paris, Guillaumin & Cie, 407 p.
- SMITH D. (1996), « The Socialist City », in ANDRUSZ G. (Ed.), *Cities after socialism : urban and regional change and conflict in post-socialist societies*, Oxford, Blackwell publishers, pp. 70-99.
- SOLOW R. (1972), *Théorie de la croissance économique*, Paris; Armand Colin, 155 p.
- TAYLOR P. J. (2004), *World city network : a global urban analysis*, Routledge, 2004, 241 p.
- TAYLOR P. J. (2007), *Cities in Globalization, practices, policies and theories*, Routledge, 330 p.
- TILLOUS M. (2009), *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*, Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Francis Beaucire, Paris, Université Paris I, 512 p.
- TOPALOV C. et alii. (2010), *L'Aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris, Robert Laffont, 1489 p.
- UNITED NATIONS (2012), *World Urbanization Prospects, The 2011 Revision*, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, March 2012, United Nations, New York, 50 p.
- VALENSI L. (2002), « L'exercice de la comparaison au plus proche, à distance : le cas des sociétés plurielles », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 1/2002 (57e année), pp. 27-30.
- VELTZ P. (2005), *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, PUF, 288 p.
- VELTZ P. (2012), *Des lieux et des liens, Essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 174 p.
- VIGOUR C. (2007), *La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes*, Paris, La Découverte, 335 p.

WEBER A. (1909), *Theory of the location of industries*, Chicago, University of Chicago Press, 256 p.

WEBER M. (2003), *L'Éthique protestante et l'esprit du capitalisme ; suivi d'autres essais*, Paris, Gallimard, 531 p.

WEF (2013), *Global Competitiveness Report 2012-2013*, Genève, World Economic Forum, 545 p.

WIRTH L. (1938), « Urbanism as a Way of Life », *The American Journal of Sociology*, vol. 44, No. 1 (July 1938), pp. 1-24.

Genève

ADMINISTRATION FISCALE CANTONALE/OCSTAT (2011), *L'imposition des personnes morales dans le canton de Genève : résultats 2008*, Informations statistiques n°67, décembre 2011, Genève, Département des finances, Office cantonal de la statistique, 4 p.

BAIROCH P. (1989), « Genève dans le contexte des villes suisses et européennes de 1500 à 1800 », in MOTTU-WEBER L. et ZUMKELLER D., *Mélanges d'histoire économique offerts au professeur Anne-Marie Piuz*, Genève, Université de Genève ISTE, pp. 17-33.

BANQUE CANTONALE DE GENEVE (2008), *Economie Genevoise*, Genève, BCGE, 32 p.

BANQUE CANTONALE DE GENEVE, ETAT DE GENEVE, OCSTAT, CCIG (2009), *Conditions-cadre de Genève face à celles de Bâle et Zurich : opportunités et défis*, Genève, 50 p.

BASSAND M. (2004), *La métropolisation de la Suisse*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 147 p.

BEER C. (2013), *Ce que cache le Grand Genève*, Genève, Favre, 187 p.

BELKACEM R., BORSENBERGER M., PIGERON-PIROTH I. (2006), « Les travailleurs frontaliers lorrains », in *Travail et Emploi* n°106, avril-juin 2006, pp. 65-77.

BLANC C. (2012), *Comment intégrer la découverte de la culture genevoise au sein du tourisme d'affaires ?*, Travail de Bachelor pour l'obtention du Bachelor of Science HES-SO en Tourisme, Sierre, HES-SO Valais, 104 p.

CCIG, OCSTAT et BCGE (2010), *Genève, ville mondiale : mythe ou réalité ?*, Genève, Chambre de Commerce et d'Industrie de Genève, Office Cantonal de la Statistique, Banque Cantonale de Genève, 58 p.

CENTRE D'ANALYSE TERRITORIALE DES INEGALITES A GENEVE (2011), *Les inégalités territoriales dans le canton de Genève, politique de cohésion sociale en milieu urbain*, Genève, CATI-GE, Université de Genève, novembre 2011, 79 p.

- CHANCELLERIE FEDERALE (2011), *La Confédération en bref 2012*, Berne, Confédération suisse, 34^e édition, 81 p.
- COLLECTIF (1990), *Encyclopédie de Genève : Genève, ville internationale*, Genève, Association de l'Encyclopédie de Genève, volume 8, 293 p.
- COLLECTIF (1989), *Encyclopédie de Genève : L'industrie, l'artisanat et les arts appliqués*, Genève, Association de l'Encyclopédie de Genève, volume 7, 251 p.
- COMTESSE X. et VAN DER POEL C. (2006), *Le feu au lac : vers une région métropolitaine lémanique*, Genève, Editions du Tricorne, Avenir Suisse, 201 p.
- COMTESSE X. (dir.) (2012), *Gouvernance à géométrie variable : perspective lémanique*, Genève, Editions du Tricorne, Avenir Suisse, 243 p.
- CONSEIL FEDERAL SUISSE, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012), *Projet de territoire Suisse, version remaniée*, Berne, OFCL, 108 p.
- CRFG (2007), *Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise : stratégies et priorités 2030*, 97 p.
- CRFG (2012), *Charte 2012 du projet d'agglomération franco-valdo-genevois*, Grand Genève, 114 p.
- DA CUNHA A. et MATTHEY L. (2007), *La ville et l'urbain: des savoirs émergents: textes offerts à Jean-Bernard Racine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 487 p.
- DEBARBIEUX B. (2007), *Identités et territorialités dans l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise : une enquête exploratoire*, Genève, UniGe, Département de Géographie, 110 p.
- DELAUGERRE J.-B. (2010), « Genève : une métropole trop bonne élève ? », in : *Le Globe*, Revue genevoise de Géographie, (150), Société de Géographie de Genève et Département de Géographie de l'Université de Genève, pp. 77-104.
- DELAUGERRE J.-B. (2011), « *Je t'aime, moi non plus* » : le frontalier dans la construction d'une métropole genevoise transfrontalière, in CREM, *Questions de communications, série « Actes »*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, pp. 135-148.
- DELAUGERRE J.-B. (2012), « Être frontalier en Suisse: le cas du canton de Genève », in BELKACEM R. et PIGERON-PIROTH I., *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux : pratiques, enjeux et perspectives*, Nancy, Presses universitaires de Lorraine, pp. 237-253.
- DEPARTEMENT DE LA SECURITE, DE LA POLICE ET DE L'ENVIRONNEMENT (2012), *Prison de Champ-Dollon, Rapport d'activités 2011*, Genève, Etat de Genève, 14 p.
- DE TRAZ R. (1995), *L'Esprit de Genève*, Lausanne, L'Age d'Homme (1^e éd. 1929, Paris, Grasset), 175 p.

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE (2009), *Evolution des circulations à Genève: principes de gestion de la circulation et évolution des temps de parcours*, Genève, Etat de Genève, 39 p.

DUFOUR A. (2010), *Histoire de Genève*, Paris, PUF, 117 p.

ETHZ, SWISSTOPO, OFS (2010), *Atlas de la Suisse*, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Swisstopo et Office Fédéral de la Statistique, DVD.

FLOCH J.-M., 2011, « Vivre en deçà de la frontière, travailler au-delà », *INSEE Première* n° 1337, février 2011, 4 p.

FLÜCKIGER Y. et FALTER J.-M. (2000), *La main-d'œuvre frontalière et son impact sur les salaires à Genève*, Mandat du Conseil Economique et Social, Rapport n° 9 de l'Observatoire universitaire de l'emploi, Genève, Université de Genève, Observatoire universitaire de l'emploi, 60 p.

FLÜCKIGER Y. et FERRO-LUZZI G. (2012), *Main-d'œuvre frontalière et pratiques d'embauche sur le marché du travail genevois*, Genève, Université de Genève, Observatoire universitaire de l'emploi, juillet 2012, 73 p.

FOURNIER-MARCIGNY F. (1942), *Genève au XVI^e siècle, la vie ardente du premier refuge français, 1532-1602*, Genève, Les éditions du Mont-Blanc SA, 280 p.

GASCAR P. (1984), *Genève*, Seyssel, Champ Vallon, 105 p.

GUICHONNET P. (1986), *Histoire de Genève*, Toulouse, Payot, 412 p.

HAMMAN P. (2006), *Les travailleurs frontaliers en Europe : mobilités et mobilisations transnationales*, Paris, L'Harmattan, 263 p.

HOSPICE GENERAL (2012), *Rapport d'activité 2011, S'engager pour la dignité*, Genève, Hospice général, 32 p.

HUSSY C. (1991), *Atlas du bassin genevois et de la région lémanique : un espace transfrontalier au cœur de l'Europe*, Université de Genève, Département de Géographie, 143 p.

INSEE Rhône-Alpes (2004), « Une comparaison des salaires entre la France et la Suisse dans la zone frontalière genevoise », *La Lettre Résultats* n°28, octobre 2004, 6 p.

JOUVE B. (1994), *Urbanisme et frontières : le cas franco-genevois*, Paris, L'Harmattan, 269 p.

JOUVE B. (1995), « La coopération transfrontalière à Genève : jeux et enjeux territoriaux », in JOUVE B., *La Suisse et la coopération transfrontalière*, Zürich, Seismo, pp. 169-189.

KAUFMANN V. et MESSER M.-A. (2012), *Analyse critique et propositions d'amélioration du réseau de tram genevois, rapport final*, Lausanne, Communauté d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 45 p.

LABORATOIRE D'ECONOMIE APPLIQUEE, FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET SOCIALES DE GENEVE (1995), *Genève à la croisée des chemins : chiffres, faits, analyses et perspectives économiques : ouvrage publié à l'occasion du 75e anniversaire de l'Union de banques suisses*, Genève, UBS, 224 p.

LAMBELET C. (1992), *L'univers de Vacheron Constantin*, Genève, Lausanne, Scriptor, 415 p.

LEVEILLE A. (2003), *1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève*, Chêne-Bourg, Georg Editeur, 175 p.

LEVY B. (2002), « L'image touristique de Genève chez quelques auteurs du XXe siècle », in *Le Globe*, T 42, Genève, pp 41-58.

LEVY B. (2002), « Transforming the tourist image of Geneva from leisure to a business destination and its cultural implications », in *City tourism : proceedings of European cities tourism's, International Conference in Vienna, Austria 2002*, Springer, pp 241-250.

LEVY B., MATOS R., RAFFESTIN S. (2002), *Le tourisme à Genève : une géographie humaine*, Genève, Metropolis, 437 p.

LEVY B. (2005), *Le goût de Genève / textes choisis et présentés par Bertrand Lévy*, Paris, Mercure de France, 117 p.

MAITRE M. (2002), « L'esprit de Genève », de *Robert de Traz : retour aux origines du mythe de la Genève internationale*, Genève, Slatkine, 238 p.

MOTTU-WEBER L. (1987), *Economie et refuge à Genève au siècle de la Réforme : la draperie et la soierie (1540-1630)*, Genève, Editions Société d'histoire et d'archéologie de Genève, 539 p.

OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER (2008), *Dynamismes économique et démographique caractérisent toujours l'agglomération transfrontalière genevoise : synthèse 2008*, septembre 2008, Genève, INSEE/OCSTAT, 32 p.

OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER (2012), *Projections démographiques 2011-2040 pour l'Espace transfrontalier genevois*, septembre 2012, INSEE/OCSTAT, Genève, 28 p.

OBSERVATOIRE UNIVERSITAIRE DE LA MOBILITE (2009), *Rôles et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise*, Genève, Université de Genève, 126 p.

OCSTAT (2005), *Les automobilistes genevois : « victimes de la mode »*, *Coup d'œil n°20*, janvier 2005, 2 p.

OCSTAT (2008), *Mémento statistique du canton de Genève*, Genève, OCSTAT/BCGE, 24 p.

OCSTAT (2012), *La précarité à Genève dans une optique territoriale*, *Communications statistiques n°42*, juin 2012, 28 p.

PIUZ A.-M. et MOTTU-WEBER L. (1990), *L'économie genevoise, de la Réforme à la fin de l'Ancien Régime : XVIe-XVIIIe siècles*, Genève, Georg, Société d'histoire et d'archéologie de Genève, 668 p.

RAFFESTIN C ; RACINE J-B. (1990), *Nouvelle géographie de la Suisse et des Suisses*, Lausanne, Payot, 688 p.

RAFFESTIN C. (1968), *Genève, essai de géographie industrielle*, Sciences économiques et sociales, SES 206, Saint-Amand-Montrond, Université de Genève, 349 p.

RAFFESTIN C. (1975), *Frontières et sociétés : le cas franco-genevois*, Lausanne, L'âge d'homme, 31 p.

SALOMON CAVIN J. (2005), *La ville, mal-aimée : représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse: analyse, comparaisons, évolution*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 237 p.

SALOMON CAVIN J. (2007), « Modes d'habiter, modes de planifier en Suisse : la ville mal-aimée ? », in LUGINBÜHL (dir.) (2007), *Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, pp. 59-66.

SALOMON CAVIN J. (2010), *Antiurbain : origines et conséquences de l'urbaphobie*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 329 p.

SCHULER M. (2005), *Les niveaux géographiques de la Suisse*, Neuchâtel, Office Fédéral de la Statistique, 232 p.

SOHN C., REITEL B., WALTHER O. (2009), « Cross-border metropolitan integration in Europe : the case of Luxembourg, Basel, and Geneva », *Environment and Planning C : Government and Policy* 27(5), pp. 922-939.

SOHN C., REITEL B. (2012), *Le rôle des Etats dans la construction des régions métropolitaines transfrontalières en Europe. Une approche scalaire*, Working papers No 2012-42, décembre 2012, Luxembourg, CEPS, 24 p.

SPON J. (1730), *Histoire de Genève, avec les actes et autres pièces servant de preuves à cette histoire*, tome I, Genève, Fabri et Barrillot, 557 p.

SPON J. (1730), *Histoire de Genève, avec les actes et autres pièces servant de preuves à cette histoire*, tome II, Genève, Fabri et Barrillot, 518 p.

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS (2011), *Rapport de gestion 2011*, Genève, TPG, 48 p.

UNIVERSITE DE GENEVE (2012), *Statistiques universitaires 2011-2012*, Genève, Bureau des statistiques de l'Université de Genève, Rectorat, 168 p.

WALTER F. (2010), *Histoire de la Suisse : certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, tome 5, Neuchâtel, Editions Alphil-Presses universitaires suisses, 153 p.

WEBER B. (2010), « L'accord sur la libre circulation des personnes et le marché du travail », *La Vie économique, Revue de politique économique* 6-2010, pp. 15-19.

WINDISCH U. (2007), *Le modèle suisse : la démocratie directe et le savoir-faire intercommunautaire au quotidien*, Lausanne, L'âge d'homme, 151 p.

Prague

ÅMAN A. (1992), *Architecture and ideology in Eastern Europe during the Stalin era : an aspect of Cold War history*, London, The MIT Press, 281 p.

BAZAC-BILLAUD L. (1997), « Les effets sociaux de la privatisation des logements dans un grand ensemble : l'exemple de Prague 13 », *Cahiers du CEFRES*, Praha, n° 11f, pp. 159-162.

BOISSEVAIN J. (1996), *Coping with tourists: European reactions to mass tourism*, Providence RI; Oxford: Berghahn books, 264 p.

BAZAC-BILLAUD L. (1994), « Questions urbaines : Prague et ses nouveaux quartiers », *Cahiers du CEFRES*, Praha, n°7, 155 p.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2011), *Statistická ročenka hlavního města Prahy 2011*, Praha, ČSU, 442 p.

CITY DEVELOPMENT AUTHORITY PRAGUE (2009), *Programme for the implementation of the Prague strategic plan*, Prague, City Development Authority, 90 p.

CITY OF PRAGUE (2007), *Operational Programme Prague – Adaptability*, Prague City Hall, 128 p.

CITY OF PRAGUE (2007), *Operational programme Prague – Competitiveness, 2007-2013*, prepared by the Prague City Hall EU Funds Department in co-operation with the City Development Authority Prague, 170 p.

CLUB DU VIEUX PRAGUE (2002), *Society for Old Prague: One hundred and two years*, Prague, Tiskarna Realtisk, 73 p.

CZECH NATIONAL COUNCIL (1987), *Act of the Czech National Council on the State care of monuments*, NO. 20 of March 1987.

DELAUGERRE J.-B. (à paraître), *Métropolisation et développement touristique à Prague : patrimoine en danger?*, Ouvrage collectif, Montréal, UQAM.

ENYEDI G. (1998), *Social change and urban restructuring in Central Europe*, Budapest, Akademiai Kiado, 287 p.

ESPON (2012), *POLYCE, Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*, European Union, 91 p.

GLOCK B., HÄUSSERMANN H. et KELLER C. (2007), « Social and spatial consequences of the restitution of real estate », in STANILOV K., *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*, Springer, 2007, pp. 191-214.

- GRASLIN G. (2008), « L'intégration de Varsovie au système migratoire européen », in *Espaces, populations, sociétés*, 2008/2, pp. 287-299.
- HAMILTON F. E. I. et FRENCH R. A. (1979), *The Socialist City, Spatial Structure and Urban Policy*, Chichester, John Wiley & Sons, 541 p.
- HAMILTON F. E. I., ANDREWS K. D., PICHLER-MILANOVIĆ N. (2005), *Transformation of cities in Central and Eastern Europe. Towards globalization*, New York, United Nations University Press, 519 p.
- IOAN A. (2007), « The peculiar history of (post)communist public places and spaces : Bucharest as a case study », in STANILOV K., *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*, Springer, pp. 301-312.
- JONES LANG LASALLE (2012), *Prague City Report Q1 2012, OnPoint*, Jones Lang LaSalle, 13 p.
- KOPP A. (1985), *L'architecture de la période stalinienne*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 414 p.
- KOSTELECKÝ T., ČERMÁK D. (2004), « Metropolitan Areas in the Czech Republic : Definitions, Basic Characteristics, patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour », *Sociologické studie*, 04:3, 62 p.
- KOSTELECKÝ T., ČERMÁK D. (2007), « Le processus de métropolisation en République Tchèque et ses effets », in HOFFMANN-MARTINOT V., SELLERS J., *Politique et métropole*, Paris, CNRS Ed., pp.173-188.
- LOUDA T. (1994), « Structure administrative de Prague : évolution et perspectives », Cahiers du CEFRES, n°7f, *Questions urbaines : Prague et ses nouveaux quartiers*, http://www.cefres.cz/pdf/c7f/louda_1994_structure_administrative_prague.pdf, mis en ligne en mars 2012 et consulté en novembre 2012, 9 p.
- MICHEL B. (1998), *Histoire de Prague*, Paris, Fayard, 448 p.
- MICHEL B. (2008), *Prague belle époque*, Paris, Aubier, 493 p.
- MONTABONE B. (2011), *La cohésion territoriale en périphérie de l'Union européenne : les enjeux du développement régional en Turquie*, Thèse de doctorat dirigée par Guy Baudelle, Université Haute-Bretagne Rennes 2, 344 p.
- MUSIL J. (1995), « The Czech Housing System in the Middle of Transition », *Urban Studies*, Dec. 1995, Vol. 32, Issue 10, pp. 1679-1684.
- MUSIL J., (2005), « Prague returns to Europe », in HAMILTON F. E. I. (Ed.), *Transformation of cities in central and eastern Europe towards globalization*, New York, United Nations University Press, pp. 281-317.
- NOVAK J., SYKORA L. (2007), « A city in motion : Time-space activity and mobility patterns of suburban inhabitants and the structuration of the spatial organization of the Prague metropolitan area », *Geogr. Ann.*, 89 B (2), pp. 147-167.

- PATIN V. (1997), *Tourisme et patrimoine en France et en Europe*, Paris, La documentation française, 173 p.
- PRAGUE CITY HALL (2007), *Operational programme Prague – competitiveness 2007-2013*, prepared by the Prague City Hall EU Funds Department in cooperation with the City Development Authority Prague, 170 p.
- PRAGUE CITY HALL (2008), *Strategic Plan for Prague, 2008 update*, Prague, City Development Authority Prague, 148 p.
- RADAELLI C. (2004), « Europeanisation : Solution or problem ? », *European Integration online Paper (EIoP)*, vol. 8, n°16, 23 p.
- REY V., COUDROY DE LILLE L., BOULINEAU E. (dir.) (2004), *L'élargissement de l'Union européenne : réformes territoriales en Europe centrale et orientale*, Paris, L'Harmattan, 246 p.
- RUPNIK J. (2007), « L'héritage de la Charte 77, de la dissidence à la naissance d'un esprit européen », in *La nouvelle Alternative*, vol. 22, n°72-73, Paris, pp. 3-14.
- SIMPSON F. (1999), « Tourist impact in the Historic Centre of Prague: Resident and visitors perceptions of the historic built environment », *The Geographical Journal*, Vol. 165, n°2, p. 173-183.
- STANILOV K. (2007), *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*, Springer, 490 p.
- SVOBODA B. (2012), « Conserving Prague? Heated discussions concerning demolition and renovation highlight the issue of heritage protection and new architecture », article publié pour *Aktuálně.cz*, 3 février 2012, http://www.praha.eu/jnp/en/city_hall/mayor_of_prague/columns/conserved_prague.html
- SYKORA L. (1994), « Local Urban Restructuring as a Mirror of Globalisation Processes: Prague in the 1990s », *Urban Studies*, n° 31, pp. 1149-1166.
- SYKORA L. (1999), « Changes in the internal spatial structure of post-communist Prague », *Geojournal*, n°49, pp. 79-89.
- SYKORA L. (1999), « Processes of Socio-spatial Differentiation in Post-communist Prague », *Housing Studies*, n°24, pp. 679-701.
- SYKORA L. (2005), « Gentrification in postcommunist cities », in: Atkinson, R, Bridge, G., Eds, *The New Urban Colonialism: Gentrification in a Global Context*, London, Routledge, pp. 90-105.
- SYKORA L. (2006), « Urban development, Policy and Planning in the Czech Republic and Prague », in COLLECTIF, *Spatial Planning and urban development in the new EU member states, from adjustment to reinvention*, 293 p.
- SYKORA L. (2007), « Office development and post-communist city formation: the case of Prague », in STANILOV K., *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*, Springer, pp. 117-145.

SYKORA L. (2007), « The Czech case study – Social Inequalities in Urban Areas and Their Relationships with Competitiveness in the Czech Republic », *Discussion papers*, Hungarian academy of sciences, centre for regional studies, p. 77, Pécs, 114 p.

SYKORA L., OUŘEDNÍČEK M. (2007), « Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic ». In: DIJST M., RAZIN E., VAZQUEZ C., eds, *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations*, pp. 209-233.

SYKORA L. and BOUZAROVSKI S (2011), « Multiple transformations: conceptualising the Post-communist Urban Transition », in *Urban Studies*, pp. 1-18.

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY (2011), *The Yearbook of Transportation in Cities*, Prague, TSK hl. M. Prahy, 52 p.

TSENKOVA S. et NEVODIC-BUDIC Z. (2006), *The urban mosaic of post-socialist Europe, Space, Institutions and policy*, Physica- Verlag, 389 p.

UNESCO (1992), *Rapport du Comité du Patrimoine mondial*, seizième session, Santa Fé, Etats-Unis, 7-14 décembre 1992, 122 p.

UNESCO (2008), *Joint ICOMOS/UNESCO (WHC) expert mission report, Historic Centre of Prague (Czech Republic) (C 616)*, 27 February – 2 March 2008, UNESCO, 30 p.

UNESCO (2011), *Etat de conservation des biens inscrits sur la Liste du patrimoine mondial*, Point 7B de l'ordre du jour provisoire, trente-cinquième session, Paris, juin 2011, 297 p.

URBAN O. (1996), « Petite histoire des pays tchèques », in *Cultures & sociétés de l'Est*, n°25, Paris, Institut d'études slaves, traduit du tchèque par Milena Braud, 143 p.

WORLD TOURISM ORGANIZATION (2004), *Tourism congestion management at natural and cultural sites*, Madrid, WTO, 125 p.

Annexes

1. La population à Genève et à Prague

La population résidante dans le canton de Genève en août 2012

Communes	Nombre d'habitants
Aire-la-Ville	1 126
Anières	2 573
Avully	1 751
Avusy	1 443
Bardonnex	2 220
Bellevue	3 159
Bernex	9 703
Carouge	20 550
Cartigny	876
Céligny	637
Chancy	1 134
Chêne-Bougeries	10 482
Chêne-Bourg	8 057
Choulex	1 086
Collex-Bossy	1 675
Collonge-Bellerive	7 500
Cologny	4 885
Confignon	4 292
Corsier	1 878
Dardagny	1 496
Genève	191 857
Genthod	2 755
Grand-Saconnex	11 853
Gy	475
Hermance	961
Jussy	1 209
Laconnex	618
Lancy	28 948
Meinier	2 009
Meyrin	22 183
Onex	17 953
Perly-Certoux	3 007
Plan-les-Ouates	10 242
Pregny-Chambésy	3 596
Presinge	687
Puplinge	2 025
Russin	482
Satigny	3 906
Soral	725
Thônex	13 684
Troinex	2 247
Vandoeuvres	2 607
Vernier	33 936
Versoix	12 950
Veyrier	10 249
Canton	467 687

Source : OCSTAT/OCP, août 2012

La population résidente de l'agglomération franco-valdo-genevoise en 2011

Agglomération transfrontalière	Nombre d'habitants
Espace transfrontalier genevois	912 795
dont Canton de Genève (2011)	463 919
dont Genevois Français (zone d'emploi 2010)	361 451
Genevois de l'Ain	98 253
Genevois de Haute-Savoie	263 198
dont district de Nyon (2011)	87 425

Sources : Insee - Recensements de la population et Enquêtes annuelles de recensement / OCSTAT, SCRIS - Statistiques annuelles de la population

La population résidente à Prague au 31 décembre 2010

Arrondissements	Nombre d'habitants
HI. m. Praha	1 257 158
Praha 1	30 002
Praha 2	49 193
Praha 3	73 587
Praha 4	137 073
Praha 5	86 909
Praha 6	113 718
Praha 7	43 437
Praha 8	111 371
Praha 9	53 972
Praha 10	110 971
Praha 11	84 994
Praha 12	64 675
Praha 13	64 901
Praha 14	48 489
Praha 15	44 714
Praha 16	22 791
Praha 17	30 609
Praha 18	27 305
Praha 19	12 740
Praha 20	15 071
Praha 21	17 920
Praha 22	12 716

Source : CZSO, 2011

2. Quelques classements métropolitains

Mercer Quality of Living Survey - Worldwide Rankings, 2011

Rang	Ville	Pays
1	Vienne	Autriche
2	Zurich	Suisse
3	Auckland	Nouvelle Zélande
4	Munich	Allemagne
5	Düsseldorf	Allemagne
5	Vancouver	Canada
7	Francfort	Allemagne
8	Genève	Suisse
9	Berne	Suisse
9	Copenhague	Danemark

Cost of living ranking 2012

Mercer international basket including rental accommodation costs

Base City: New York, US

Rang	Ville	Pays
1	Tokyo	Japon
2	Luanda	Angola
3	Osaka	Japon
4	Moscou	Russie
5	Genève	Suisse
6	Zurich	Suisse
6	Singapour	Singapour
8	N'Djamena	Tchad
9	Hong Kong	Hong Kong
10	Nagoya	Japon

Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score	1990 Rank
London	1	1	◄►	0.84	0.85	1
Paris	2	2	◄►	0.55	0.55	2
Frankfurt	3	3	◄►	0.32	0.36	3
Amsterdam	4	6	▲	0.26	0.25	5
Berlin	5	7	▲	0.26	0.24	15
Barcelona	6	5	▼	0.25	0.27	11
Madrid	7	8	▲	0.25	0.22	17
Brussels	8	4	▼	0.25	0.29	4
Munich	9	9	◄►	0.19	0.22	12
Zurich	10	13	▲	0.14	0.12	7
Geneva	11	14	▲	0.12	0.12	8
Milan	12	11	▼	0.12	0.13	9
Stockholm	13	16	▲	0.12	0.11	19
Dusseldorf	14	10	▼	0.11	0.14	6
Hamburg	15	15	◄►	0.11	0.11	14
Manchester	16	12	▼	0.10	0.12	13
Lisbon	17	17	◄►	0.09	0.10	16
Birmingham	18	18	◄►	0.09	0.09	-
Lyon	19	19	◄►	0.08	0.09	18
Dublin	20	20	◄►	0.07	0.08	-
Warsaw	21	24	▲	0.07	0.06	25
Istanbul	22	26	▲	0.07	0.06	-
Vienna	23	22	▼	0.06	0.06	20
Copenhagen	24	25	▲	0.06	0.06	-
Prague	25	21	▼	0.06	0.07	23
Helsinki	26	31	▲	0.06	0.04	-
Bucharest	27	35	▲	0.06	0.02	-
Leeds	28	23	▼	0.06	0.06	-
Budapest	29	30	▲	0.05	0.04	21
Glasgow	30	29	▼	0.05	0.04	10
Edinburgh	31	27	▼	0.04	0.05	-
Bratislava	32	32	◄►	0.04	0.04	-
Moscow	33	33	◄►	0.04	0.03	24
Oslo	34	34	◄►	0.03	0.03	-
Rome	35	28	▼	0.03	0.04	-
Athens	36	36	◄►	0.03	0.02	22

In 1990 only 25 cities were included in the study.
Base: 501

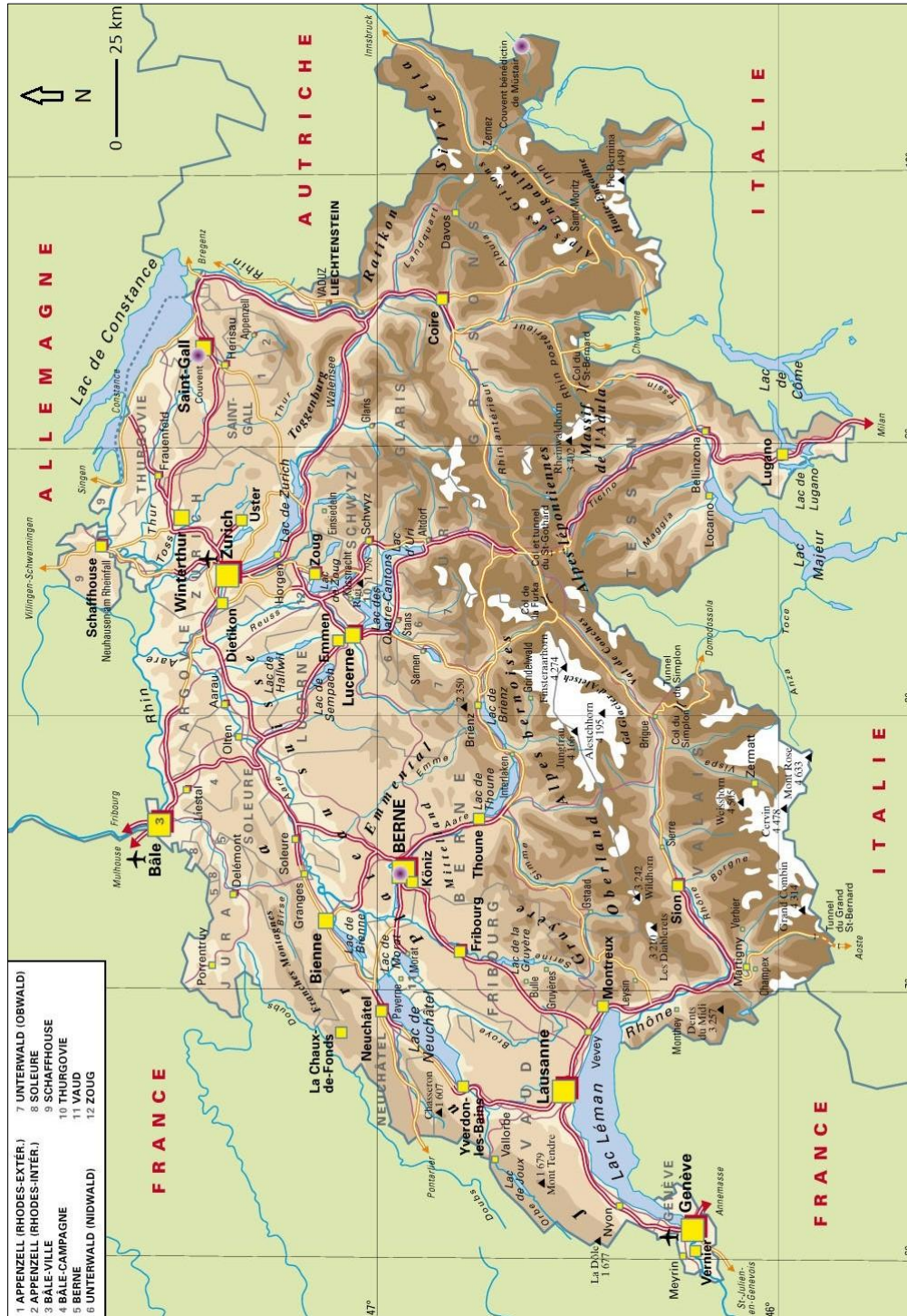
European Cities Monitor 2011, Cushman&Wakefield

Liveability ranking, The Economist (Economist Intelligence Unit), 2011

Rang	Ville	Pays
1	Melbourne	Australie
2	Vienne	Autriche
3	Vancouver	Canada
4	Toronto	Canada
5	Calgary	Canada
6	Sydney	Australie
7	Helsinki	Finlande
8	Perth	Australie
9	Adélaïde	Australie
10	Auckland	Nouvelle-Zélande

3. Cartes des pays et des villes

Suisse



Source : *Dictionnaire Larousse 2011.*

République tchèque



Source : *Dictionnaire Larousse 2011.*

Genève



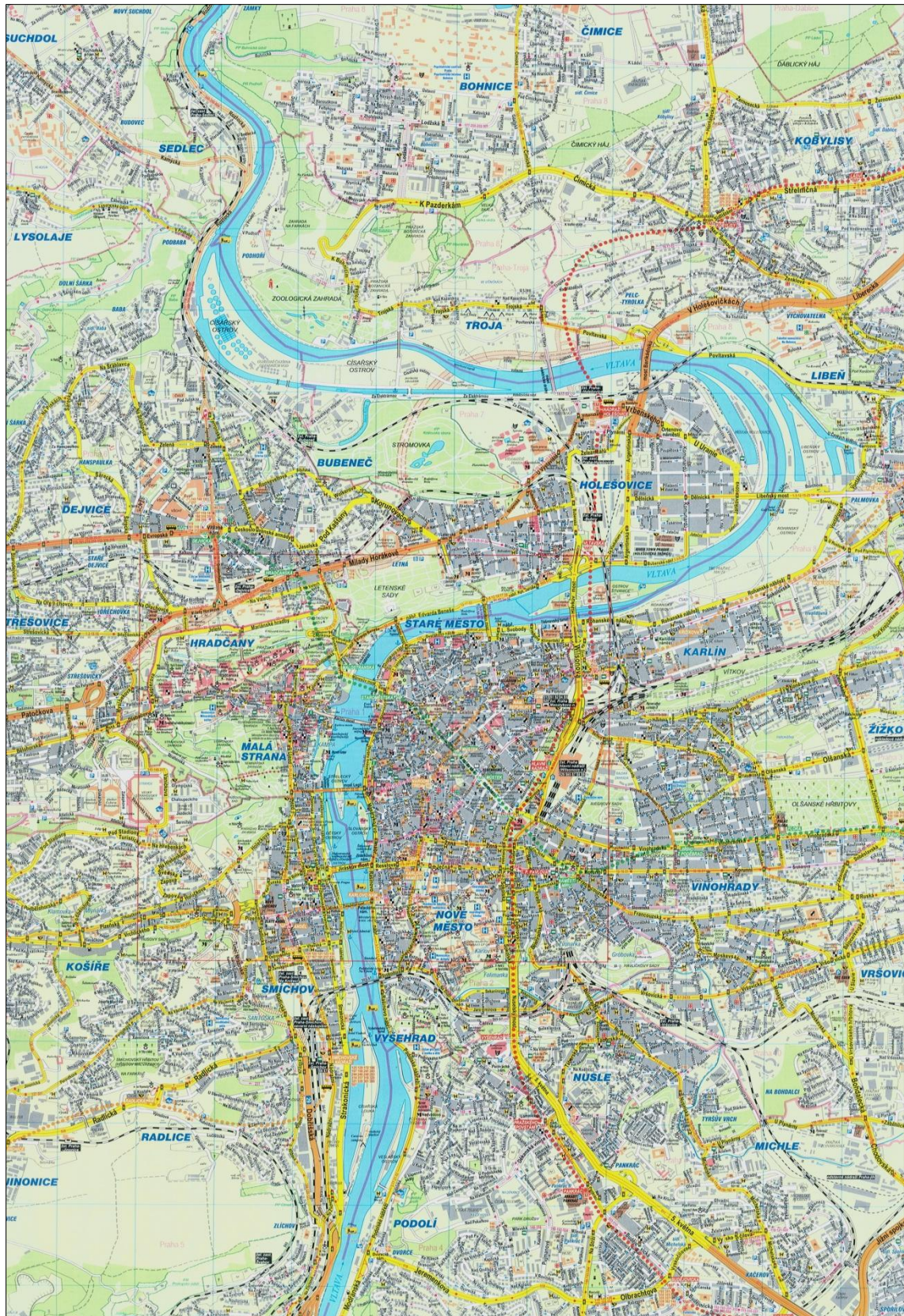
Echelle 1 : 50 000



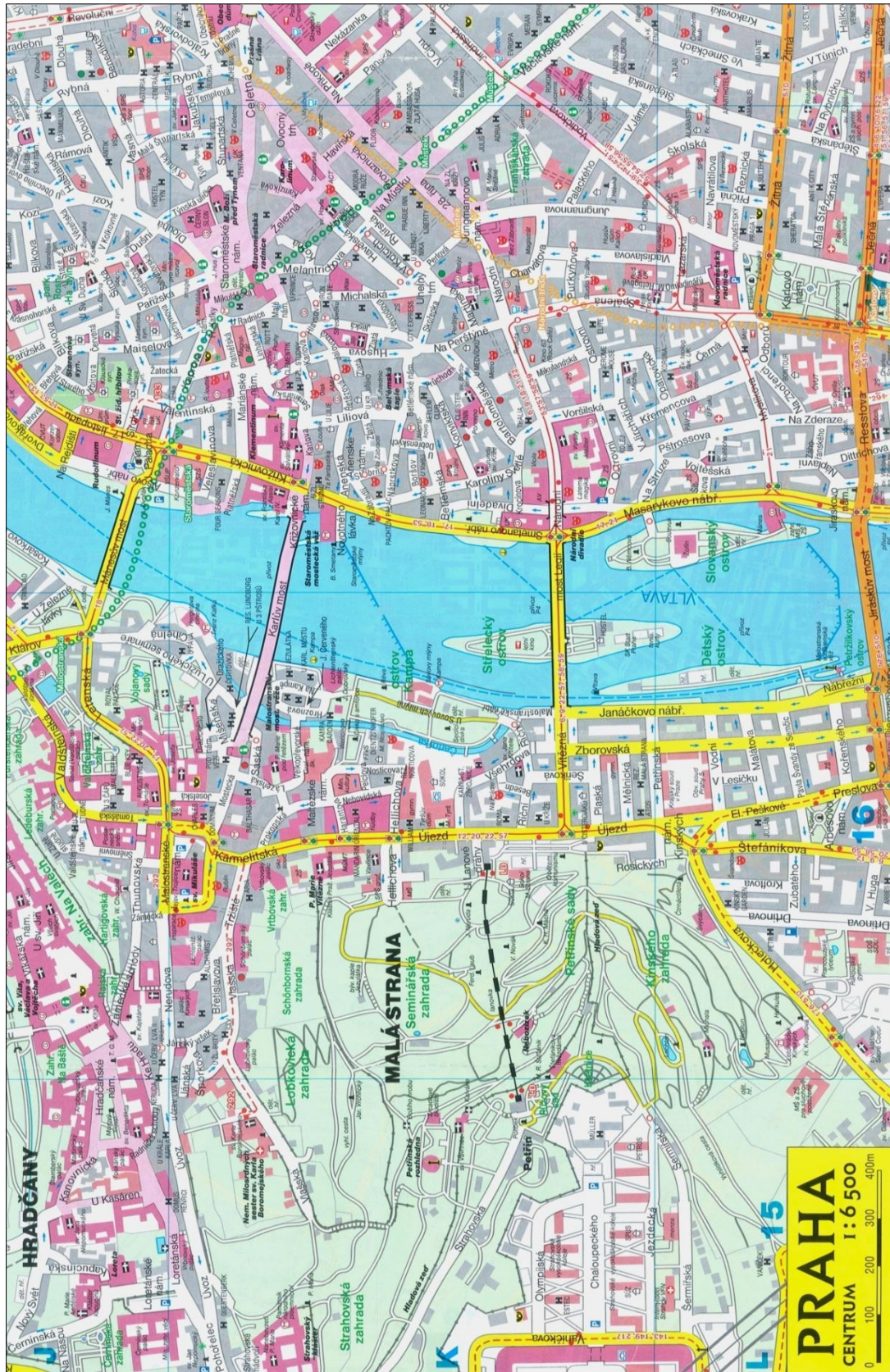
Echelle 1 : 10 000

Source : Hallwag international, 2007

Prague



Source : Žaket, 2011. Echelle : 1 : 25 000



Source : freytag & berndt, 1 : 10 000, 2011.

4. Les acteurs rencontrés

Genève

- Département de l'économie, Pierre-François Unger (Conseiller d'Etat), 23/06/2009 et 31/01/2013
- Département du territoire, Robert Cramer (Conseiller d'Etat), 21/04/2008
- Département des Institutions, Olivier Couteau (Délégué à la Genève internationale), 21/04/2008
- Département de la Solidarité et de l'Emploi, François Longchamp (Conseiller d'Etat) et Bernard Favre (Secrétaire général adjoint), 24/01/2012
- Département de l'Urbanisme, François Longchamp (Conseiller d'Etat) et Bernard Favre (secrétaire général adjoint), 08/02/2013
- Département de l'Intérieur, de la mobilité, et de l'environnement, Michèle Künzler (Conseillère d'Etat), 18/02/2013
- Département de l'instruction publique et du sport, Charles Beer (Conseiller d'Etat), 01/02/2013
- Département de l'instruction publique et du sport, Olivier Mutter (Directeur cantonal du sport), 07/02/2012
- Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), Bruno Giovanola (Directeur), 12/05/2011
- Office de l'urbanisme Canton de Genève, Projet d'agglomération, Philippe Steiner (Chef de service), contact informel
- Ville de Genève, Département de la culture, Jean-Bernard Mottet (Délégué à l'information et à la communication), 11/08/2009
- Ville de Genève, Département de la culture, Sami Kanaan (Conseiller administratif), 08/01/2013
- FER et GTE (Fédération des Entreprises romandes, Groupement Transport et Economie), Olivier Ballissat, 01/07/2010
- Chambre de commerce et d'industrie (CCIG), Jacques Jeannerat (Président, député radical), 06/07/2009
- Fondation Lombard Odier, Karin Jestin (Secrétaire générale), 05/02/2013
- SwissFoundations, Claudia Genier (Directrice adjointe), 28/01/2013
- Atelier d'urbanisme/architecture Darius Golchan, Darius Golchan, 28/02/2011
- Groupement Transfrontalier Européen (GTE, lobby des frontaliers), Jean-François Besson, 13/09/2010
- Annemasse Agglo, Robert Borrel (Président), 07/09/2009 et 08/02/2013

- Communauté de communes du Genevois, Bernard Gaud (Président), 16/01/2013
- S. L., propriétaire de terrains aux Cherpines, 07/02/2012
- Addax & Oryx (énergie et négoce), Jean-Claude Gandur (Président et collectionneur), 13/11/2012
- Patrimoine suisse Genève, Pierre Monnoyeur (Historien de l'art), 17/10/2012
- Patrimoine suisse Genève, Cécilia Maurice De Silva (Architecte et historienne de l'art), 20/11/2012
- Action Patrimoine Vivant, Erika Deuber-Ziegler (Historienne de l'art et femme politique, extrême-gauche), 21/11/2012
- Unia Genève (syndicat), Alessandro Pelizzari (Secrétaire régional), 16/01/2012
- ASLOCA (lobby des locataires), Christian Dandrès (Député PS), 12/07/2010
- ATE (Association Transport et Environnement, lobby des Verts), Emilie Flamand (Députée Verts), 20/05/2010

Prague

- City Development Authority Prague, Strategic Planning department, Milan Turba (Chef du département), 26/03/2012
- City Development Authority Prague, Section d'analyse économique et de prospective, Jakub Pechlat (Chef de section), 02/04/2012
- City Development Authority Prague/ Strategic Planning Department, Markéta Doležalová (Chargée de projets), 08/03/2011
- Prague development authority, Katerina Szentesiova (Chargée de projets), 10/03/2011
- Mairie de Prague, Bureau des relations bilatérales, bureau de la culture, des relations internationales et du tourisme, Marketa Pirklova (Directrice), 27/04/2012
- Mairie de Prague, Département de la culture, du tourisme et de la préservation des sites, Petr Divis (Chargé de projets), 19/03/2010
- Mairie de Prague, Département de l'économie, service de gestion des fonds structurels UE, contact informel
- Centre d'Information touristique de Prague, Jaroslava Novakova (Directrice), 30/03/2012
- Groupe AIG/Lincoln (The Park, business park), Tereza Syed (Chargée de projets), 19/03/2010
- Prague Convention bureau, Martina Kvašová (Relations publiques), 08/04/2011
- Old Prague Cub, Professeur Richard Biegel (Université Charles, Faculté d'Histoire de l'art), 07/04/2011
- Prague Watch, Jakub Bachtig, 13/04/2011
- Chambre de commerce de Prague, contact informel
- CzechInvest, Sarka Spoutilova (Chargée de projets), 18/03/2010
- Sekyra Group (immobilier), Jan Mahdal (Chargé de projets), 23/03/2012

Interview de François Longchamp

Conseiller d'Etat, Département de l'Urbanisme, Canton de Genève

08/02/2013

Quel bilan général tirez-vous du premier projet d'agglomération ?

Ce projet a été considéré comme l'un des meilleurs parmi ceux qui avaient été déposés auprès de la Confédération. Ce bon résultat reflète notre souci de l'avoir bien pensé. C'était un projet innovant: il a permis de construire une véritable coopération entre les différents acteurs de l'agglomération, ce qui est remarquable puisqu'ils opèrent dans deux pays aux systèmes politiques différents. Il nous a amené à discuter pour répondre à de vrais enjeux en matière de transport ou d'environnement, par exemple. Et à planifier – dans le respect de nos souverainetés respectives – des actions concrètes pour relever des défis comme ceux de la mobilité ou du logement. Cette coordination était indispensable pour réunir les financements nécessaires à certaines infrastructures, impliquant la participation de la Confédération, à l'exemple des lignes de tramways qui ont été étendues et dont certaines seront d'ailleurs prolongées jusqu'en France voisine dans le cadre du deuxième projet d'agglomération que nous avons signé le 28 juin 2012.

Quels sont les résultats significatifs et les points faibles enregistrés par ce premier projet ?

Le déploiement d'infrastructures de transports en commun importantes constitue un fait marquant de cette première étape avec le développement du tramway vers Bernex et Meyrin, et la première année du chantier du CEVA qui permettra lors de son lancement d'améliorer la mobilité dans le Grand Genève. Ce sont des axes majeurs pour les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération. À l'inverse, le logement apparaît plutôt comme un échec. Mais pas vraiment un échec du projet d'agglomération, car c'est une difficulté propre à Genève et dont la responsabilité incombe aux Genevois seuls. La population genevoise connaît en effet des difficultés majeures à se loger, ce qui pousse ses enfants à s'installer dans le canton de Vaud ou à s'expatrier en France, ce qui produit un effet de déracinement. Mais nous sommes l'une des régions les plus dynamiques d'Europe, l'une des rares ayant réussi à créer des emplois pendant la crise, dans une situation que beaucoup d'autres nous envient. Ce dynamisme n'avait pas été anticipé, ce qui a aggravé les tensions sur le marché du logement car nous n'avons pas assez construit. Le marché du logement est évidemment moins tendu dans des territoires moins attractifs. Ma mission au département de l'Urbanisme consistera précisément à améliorer la situation du logement à Genève en construisant davantage.

Quels sont les principaux enjeux du deuxième projet d'agglomération ?

Le projet d'agglomération est à la fois une structure complexe et un cheminement long : il faut donc que nous ayons la capacité d'accélérer la réalisation des projets, tout en veillant à respecter les instances démocratiquement élues. Un autre enjeu concerne le développement des infrastructures de transport

¹³⁷ Nous avons choisi d'insérer ces entretiens car ils présentent la vision de deux acteurs suisses et de deux acteurs français sur le Grand Genève et qu'ils ont été relus et validés par eux.

transfrontalières comme le CEVA et les lignes de tramways qui seront poursuivies en direction d'Annemasse, de St Julien-en-Genevois, de St Genis-Pouilly et de Ferney-Voltaire. Déjà mentionné, le logement est une priorité. Nous devons aussi veiller à garantir la cohésion sociale au sein du Grand Genève. Enfin, le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) constitue un embryon de gouvernance à l'échelle de l'agglomération : c'est un organe exécutif, une structure lisible et claire avec des règles encadrant l'action de part et d'autre de la frontière qui nous permettra de relever ensemble les défis à venir. Mais il conserve une faiblesse importante: il n'est pas formellement élu, il ne dispose pas d'un budget propre. Il reste donc une instance de concertation entre entités distinctes, pas une instance de décision formelle.

Si Genève peine à construire des logements pour ses enfants, nos voisins français ont aussi du mal à créer les emplois pour leurs habitants. Ce sont là, de part et d'autre de la frontière, les principaux points qui devront être améliorés pour permettre aux habitants de la région de travailler proche de leur lieu de vie, ou d'habiter proche de leur lieu de travail.

Propos recueillis par Jean-Baptiste Delaugerre le 8 février 2013

Quel bilan économique tirez-vous de l'année écoulée à Genève ?

Le bilan est assez contrasté : Genève a commencé à sentir les effets de la crise mondiale de 2008 puisque les clients habituels se trouvent avant tout dans les pays industrialisés qui consomment des biens à forte valeur ajoutée comme les produits de luxe (horlogerie, bijouterie, par exemple). Or, plusieurs pays destinataires de nos exportations sont au bord de la ruine ! Le franc fort a aussi compliqué les affaires de nos entreprises. En dépit de ce contexte difficile, il y a aussi des surprises : le nombre d'emplois est toujours en croissance (+ 1,5 %). Je ne sais pas combien de pays au monde ont vu leur nombre d'emplois augmenter en 2012 en même temps que le nombre de leurs habitants?! L'hôtellerie qui était inquiète a enregistré une bonne année notamment grâce au tourisme de congrès, tandis que l'industrie horlogère a battu son record historique ! Ce ne sont pas des records extraordinaires, mais cela reste des chiffres impressionnants quand on voit les résultats d'autres territoires. Cela souligne bien la qualité et la réputation de notre tissu économique. Le bilan est aussi contrasté dans le secteur bancaire qui a perdu des emplois, en dépit d'un quatrième trimestre qui a été meilleur : si les banques d'investissements connaissent des difficultés, les activités de gestion de fortune ou de financement de négoce de matières premières restent solides, ces dernières n'ayant même pas souffert du tout. L'année 2013 devrait rester assez contrastée elle aussi.

Quels ont été les faits marquants pour l'économie à Genève en 2012 ?

Le drame de l'année 2012 est évidemment la fermeture de Merck Serono et le licenciement de 1 250 personnes. C'est la tête de pont lémanique de l'industrie des biotechs qui ferme... D'après les chiffres publiés par Serono, 60 % des employés auraient d'ores et déjà retrouvé un emploi, ce qui ne serait pas très étonnant car il s'agit de gens extrêmement qualifiés ; le bassin lémanique compte en outre 25'000 emplois dans les sciences de la vie, ce qui offre des opportunités. La diversification de notre économie avec plusieurs clusters différents ouvrent aussi d'autres débouchés et autant de perspectives de reclassements. L'autre fait marquant de l'année 2012, positif celui-là, c'est le record du nombre de passagers enregistrés à l'aéroport (13,9 millions de voyageurs) qui souligne l'attrait de notre région et la qualité de l'infrastructure.

Quel regard portez-vous sur l'évolution du Grand Genève ?

L'agglomération grandit avec tous les déséquilibres de la croissance : on est très ado ! On a un peu l'impression que tout n'a pas grandi en même temps. Par ailleurs, le contexte économique avec une France qui souffre de ses déficits, de sa dette, a encore accentué l'écart. Le principal déséquilibre concerne le développement de l'emploi à Genève et le développement du logement en France voisine. Nous devons veiller à réduire ces déséquilibres qui engendrent un surcroît de problèmes comme ceux liés à la mobilité : les bouchons sont quotidiens et les habitants les subissent au moins deux fois par jour ! Une autre préoccupation concerne la cohésion sociale en France voisine avec une population à deux vitesses en fonction du lieu où elle gagne son salaire. Le foncier devient inaccessible pour une personne travaillant en France, par exemple. In fine, ces déséquilibres créent aussi des frustrations et donc des émergences populistes.

Mais l'attractivité et le développement du Grand Genève restent intacts ! La volonté politique pour améliorer les points faibles est déterminée comme le montre la création du Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT). Cet organe

exécutif de l'agglomération aura un pouvoir opérationnel sur le développement et l'aménagement du territoire, mais traitera aussi des problématiques sociales comme la formation ou la santé. Enfin, la règle veut que le centre aide la périphérie, comme l'illustre, par exemple, le cofinancement de parkings P+R entre la France voisine et Genève. Étonnamment, cela n'a pas suscité de polémiques et, au fond, pour le bien du Grand Genève, l'idéal est que tout le monde trouve cela normal !

Propos recueillis par Jean-Baptiste Delaugerre le 31 janvier 2013

Interview de Robert Borrel

**Vice-Président d'Annemasse Agglo, Président de l'Association Régionale de
Coopération Transfrontalière (ARC), France**

08/02/2013

Quelles sont, selon vous, les priorités pour le Grand Genève ?

A l'époque de Calvin, Genève se posait déjà des questions sur ses limites et sur sa population en distinguant les bourgeois de Genève des nouveaux venus. L'intégration de cette nouvelle population a provoqué de vrais débats et presque des querelles ! Et je trouve que cela n'a pas beaucoup changé comme on le voit avec les frontaliers ! C'est l'état d'esprit, le mental genevois. Le mental français, c'est de considérer que Genève est riche et qu'il faut en profiter un peu. C'est d'ailleurs ce qui poussait les molardiers (dont une place au centre de Genève rappelle l'activité) à venir chercher à se faire embaucher à la journée ou plus longtemps pour les travaux agricoles à Genève. C'était déjà des frontaliers à leur manière, mais c'était très occasionnel et pratiqué par des gens « du cru ».

Aujourd'hui, Genève n'est plus uniquement composée ni à l'intérieur, ni à l'extérieur, de gens d'ici. Genève concentre une grande quantité d'immigrants, avec une situation extrêmement ambiguë vis-à-vis des immigrants dont certains sont clandestins mais sont soignés dans les hôpitaux publics et ont leurs enfants à l'école. Quant aux frontaliers, on se querelle en permanence pour savoir si Genève paye trop pour son environnement ou si c'est cet environnement qui paye trop pour Genève. On pourrait faire des calculs, mais au fond cela ne changerait rien car tout le monde est interdépendant. Nous sommes condamnés à vivre ensemble, à nous entendre et à bâtir quelque chose si l'on ne veut pas créer un immense désordre qui a déjà commencé. En fait, ce territoire où beaucoup d'argent circule vit par effets d'aubaine : il y a l'aubaine des Français qui cherchent un emploi mieux payé, il y a l'aubaine des communes qui touchent les fonds frontaliers, il y a l'aubaine des Suisses qui ne se déclarent pas quand ils habitent en France ou qui viennent faire leurs courses en France, il y a l'aubaine des terrains d'évasion qu'on trouve en France au Salève, par exemple, etc. Aujourd'hui la situation ne peut plus durer, elle est intenable, avec des signes très apparents comme la congestion des routes aux heures de pointe, la pollution atmosphérique, les inégalités sociales immenses. Il est donc indispensable de passer à un régime plus organisé qui produise une agglomération transfrontalière cohérente.

Quels sont les atouts et les faiblesses du Grand Genève ? Comment jugez-vous l'évolution de l'agglomération depuis sa création ?

Les atouts sont énormes ! Il y a les atouts du paysage : c'est une des régions d'Europe parmi les plus agréables avec un lac, une moyenne montagne, des espaces agricoles conservés qui créent une belle qualité de vie. Un autre atout est la culture partagée avec notamment une langue commune de part et d'autre de la frontière. Le troisième atout est la prospérité économique et intellectuelle de ce territoire très dynamique et attractif. La Genève internationale est aussi un atout majeur puisque le nom de Genève est connu dans le monde entier. Enfin, le Grand Genève est en lui-même un point fort en permettant de pallier l'étroitesse du canton. C'est aussi une zone d'articulation entre Rhône-Alpes et la Suisse, entre deux autres grandes villes que sont Zurich et Lyon.

Mais si Genève a très bien joué sa carte au niveau international, elle a beaucoup trop négligé l'échelon local. L'un des points faibles du canton, c'est sa superficie réduite, mais c'est aussi sa culture de l'enfermement, une volonté d'entre-soi, une « attitude de standing » qui sont aussi un tapis rouge déroulé devant le

populisme. C'est très contradictoire avec l'ouverture internationale de Genève dont l'économie et le renom sont justement liés au dépassement des frontières !

Comment dépasser cette contradiction ?

En France, nous sommes les Genevois de l'extérieur. À titre personnel, je me sens très bon Français, mais je vis tous les jours au rythme de Genève. Je vais y chercher mes spectacles, une vie urbaine, mes avions ou mes TGV : je suis proche par les kilomètres et proche par le cœur de Genève. La priorité du Grand Genève est que le maximum d'habitants puisse ressentir cette double polarité. Le travail du Grand Genève est de favoriser cette appropriation par tous de l'espace transfrontalier : il faut qu'on se sente du Grand Genève ! Il faut aussi aménager l'espace car beaucoup de retard a été pris par manque de vision à cette échelle par le passé, en particulier au niveau des infrastructures de transport et du logement.

Comment jugez-vous la coopération entre les acteurs suisses et français ?

La coopération a commencé de manière informelle, puis elle s'est peu à peu institutionnalisée. On est désormais dans un schéma relativement avancé puisque l'on a défini une charte, des principes à suivre, et des projets à réaliser, dimensionnés à l'échelle du Grand Genève, comme les trams d'Annemasse ou de Saint Julien, par exemple. Et puis on a mis en place un embryon de gouvernance qu'est le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT). On doit maintenant veiller à maintenir un esprit de concorde, un esprit constructif, mais on doit aussi augmenter nos budgets respectifs de part et d'autre de la frontière pour financer nos engagements. Je ne suis pas du tout pessimiste sur la volonté des élus ; je crains davantage de voir resurgir au milieu des difficultés des uns et des autres la recherche de bouc-émissaires qui viendrait freiner notre volonté de vivre ensemble. Et je crains l'absence d'une politique des frontières, qui laisse le champ libre à une collision locale des grands intérêts nationaux.

Propos recueillis par Jean-Baptiste Delaugerre le 8 février 2013

Interview de Bernard Gaud

Président de la Communauté de Communes du Genevois, France

16/01/2013

Quelle est l'origine du Grand Genève côté français ?

Une impulsion nouvelle pour l'agglomération, c'est l'ARC, l'Association régionale de coopération du Genevois, qui est née de la rencontre en 2001 de quatre personnes : Robert Borrel qui a donné l'impulsion (communauté d'Annemasse), Étienne Blanc (pays de Gex), Bernard Fichard (qui était à l'époque président la communauté du Chablais) et moi-même pour la communauté de communes du Genevois. Cette association a été créée afin d'être un interlocuteur pour Genève dont les voisins sont 120 communes et 10 communautés de communes, sans compter tous les syndicats compétents dans des domaines aussi divers que la nature ou encore les déchets ! Les interlocuteurs officiels du CRFG (Comité régional franco-genevois, 1973) qui sont plutôt l'État et les départements ne suffisaient pas pour traiter les questions de proximité. Notre objectif était aussi d'être coordonnés pour discuter avec Genève et peser sur l'avenir de notre territoire. La grande surprise de l'ARC qui a commencé comme une simple association loi 1901, c'est qu'elle a été tout de suite reconnue par Genève et la région Rhône-Alpes, mais plus difficilement par l'État et les départements. L'autre surprise est que l'ARC comme association a été signataire du premier projet d'agglomération : c'est assez original de voir les acteurs locaux coprésider le projet d'agglomération ! L'ARC s'est aussi considérablement développée suite au lancement des projets d'agglomération de la Confédération (décembre 2001) puisque cette dernière avait besoin d'un acteur français organisé. À Genève, l'inspirateur et le bâtisseur d'une véritable politique transfrontalière a été Robert Cramer. Ce dernier avait d'ailleurs auparavant mis au point la charte des transports qui a ensuite été intégrée dans le projet d'agglomération, l'ossature des axes que l'on est en train de réaliser aujourd'hui avec le CEVA et les trams.

Quels étaient les objectifs poursuivis par l'ARC et le projet d'agglomération ?

Quand vous voulez jouer ensemble une partition, il vaut mieux être accordé. L'ARC était pour moi un atelier où l'on accordait les violons français avant d'aller jouer avec les violons suisses. L'objectif était de se mettre d'accord sur une idée de notre territoire : sur ce qu'il était, sur ce que l'on voulait en faire, sur ses problèmes ; et faire le point sur les objets à discuter avec Genève puisque tout ce qui se passe ici dépend fortement du canton. Au départ, Robert Cramer voulait traiter des trois volets imposés par la Confédération : les déplacements, l'aménagement du territoire et l'environnement. Nous y avons ajouté d'autres thèmes qui nous semblaient indispensables comme la formation, la santé, le logement ou le développement économique. C'était pour nous une condition sine qua non pour poursuivre le projet d'agglomération. Cela a été très bien perçu par la Confédération qui a apprécié le fait que nous fassions ces propositions.

Aujourd'hui, quels sont les résultats significatifs liés à ces objectifs ?

Il y en a beaucoup ! Ce qui est important, c'est la prise de conscience de notre interdépendance qu'on ose affirmer, et la mise en place de projets très pratiques, très concrets. Le plus important est la signature des deux projets d'agglomération (2001, 2012) avec les financements inhérents. La mise en place d'une structure de gouvernance transfrontalière comme le GLCT (groupement local de coopération transfrontalière) est aussi un résultat concret qui permet d'être coordonnés. Un autre résultat réside dans une meilleure connaissance du territoire grâce à des structures

comme l'observatoire statistique transfrontalier, ou à des actions tels que la mise en place du modèle multimodal pour gérer les transports, ou les comptages aux frontières permettant de mieux appréhender les déplacements transfrontaliers. Parmi les projets très concrets, il y a aussi les lignes de transport transfrontalières qui sont en cours de réalisation comme le CEVA ou les tramways. Il y a aussi eu des prises de conscience dans le secteur du logement en particulier, mais cela n'avance pas assez vite et aujourd'hui, on est encore loin du compte !

Quelles sont les faiblesses qui perdurent ?

Le déséquilibre entre les emplois et les logements persiste. Il est difficile de créer de l'emploi côté français compte tenu de l'attractivité de Genève mais aussi des règles françaises contraignantes en la matière. À Genève, le logement reste déficient, ce qui explique le nombre croissant de Genevois qui viennent habiter dans nos communes. À Genève, on est en train de déménager la classe moyenne ! L'une des conséquences qui nous affectent, c'est l'explosion du prix des terrains qui repousse plus loin ceux qui travaillent en France avec des petits salaires. Cela a aussi un coût environnemental puisque les déplacements s'allongent et impliquent le plus souvent l'usage de la voiture. Pour avoir une idée de la distorsion entre Genève et la France voisine dans le domaine du logement, on peut observer qu'en une année, le canton a accueilli 3 600 nouveaux habitants sur une population totale de 466 000 individus, tandis que dans le même temps, la communauté de communes que je préside en a accueilli 1 000 sur une population totale de 35 000 personnes ! Pour améliorer ces points faibles, il faut plus de courage politique de part et d'autre de la frontière, et il faut surtout tenir les engagements que l'on a signés !

Propos recueillis par Jean-Baptiste Delaugerre le 16 janvier 2013

Table des illustrations

Figure 1 : Quelques indicateurs comparatifs de Genève et Prague _____	23
Figure 2 : La mégalopole européenne _____	46
Figure 3 : Le « treillage » européen _____	47
Figure 4 : L'accessibilité et l'attractivité des métropoles européennes, selon le trafic aérien	49
Figure 5 : le maillage du réseau européen (distances entre les villes de plus de 10 000 habitants) _____	50
Figure 6 : The Global Competitiveness Index framework du World Economic Forum _____	61
Figure 7 : Les trois aspects de la transition postsocialiste _____	69
Figure 8 : L'inventaire des villes mondiales par le GaWC _____	80
Figure 9 : Les principaux classements métropolitains _____	82
Figure 10 : Les régions européennes éligibles aux objectifs « convergence » et « compétitivité européenne et emploi » _____	97
Figure 11 : Les objectifs de la politique régionale ou politique de cohésion de l'Union européenne pour la période 2007-2013 _____	98
Figure 12 : Plaque indiquant un projet de transport financé par l'Union européenne dans le cadre du programme OPPK : l'arrêt de tramway Radlická à Prague inauguré en novembre 2008 _____	100
Figure 13 : Les fonds alloués par l'UE à Prague pour les programmes Compétitivité et Adaptabilité (2007-2013) _____	102
Figure 14 : La capitalisation des différentes bourses en Europe à la fin du mois de septembre 2012 _____	104
Figure 15 : L'Opera Business Center livré en 2001 : un immeuble de bureaux de classe A à Bucarest, Splaiul Independentei _____	106
Figure 16 : Unirea Shopping Center, le plus grand centre commercial de Roumanie à Bucarest, Pasajul Uniri _____	108
Figure 17 : La transition et ses contrastes : la boutique Emporio Armani à Bucarest, Calea Victoriei _____	109
Figure 18 : L'évolution du nombre de passagers de quelques aéroports d'Europe centre-orientale entre 2002 et 2011 _____	110
Figure 19 : L'évolution du réseau ferroviaire de quelques pays d'Europe centre-orientale entre 1990 et 2010, en km _____	110
Figure 20 : L'évolution du réseau autoroutier de quelques pays d'Europe centre-orientale entre 1990 et 2010, en km _____	111
Figure 21 : Des métropoles culturelles à l'histoire riche : captures d'écran des pages d'accueil des sites internet de Varsovie, Prague et Budapest (août 2012). _____	112
Figure 22 : « De Degas à Picasso » : l'exposition des chefs-d'œuvre impressionnistes et abstraits du musée Pouchkine au musée des Beaux-Arts de Budapest, Dózsa György út _____	113
Figure 23 : Se faire connaître par des slogans et des logos : la nouvelle communication des métropoles intermédiaires, ici Lyon, Amsterdam et Genève _____	118
Figure 24 : Les divisions administratives tchèques et les cantons suisses _____	123
Figure 25 : Les réseaux urbains en République tchèque et en Suisse _____	124
Figure 26 : Les dix plus grandes communes de Suisse et de République tchèque _____	125

Figure 27 : 1784-1974 : les différentes étapes de l'expansion de Prague _____	126
Figure 28 : L'évolution de la population de Prague entre 1945 et 2011 _____	128
Figure 29 : L'évolution de la population du canton de Genève entre 1950 et 2012 _____	128
Figure 30 : La population par commune dans le canton de Genève (octobre 2012) _____	130
Figure 31 : Densités de population dans les communes du canton de Genève (octobre 2012) _____	130
Figure 32 : La part des étrangers dans la population des communes genevoises (octobre 2012) _____	132
Figure 33 : Le pont Charles, qui relie les deux rives de la Vltava à Prague, construit au milieu du XIVe siècle sur l'ordre de Charles IV : l'un des plus anciens ponts d'Europe _____	135
Figure 34 : La salle Vladislav du château de Prague construite à la fin du XVe siècle : un mélange de style gothique tardif et d'art Renaissance _____	137
Figure 35 : Le palais Schwarzenberg à Hradčany (1567) construit par la famille des Lobkowitz à côté du château de Prague _____	137
Figure 36 : La rue Husova en Vieille-Ville, avec le palais Clam-Gallas (à gauche) construit entre 1713 et 1719 _____	138
Figure 37 : L'église saint Nicolas de Malá Strana (XVIIIe siècle) : l'une des plus belles églises baroques en Europe _____	139
Figure 38 : Le pont Charles et le Château de Prague _____	140
Figure 39 : Les populations de Genève et de Prague entre 1000 et 1850 _____	143
Figure 40 : L'extension urbaine de Genève du XIe à la fin du XVe siècle _____	144
Figure 41 : Vue de Genève au XVIIIe siècle _____	147
Figure 42 : Les hôtels particuliers de la rue des Granges, depuis la place Neuve : symboles de l'essor économique de Genève au XVIIIe siècle _____	147
Figure 43 : Chronologies historiques de Genève et de Prague _____	149
Figure 44 : La composition du Conseil d'Etat genevois en 2012 _____	158
Figure 45 : Le conseil municipal de la Ville de Prague en 2012 _____	159
Figure 46 : La différence de pouvoir des habitants dans les processus décisionnels de la métropole en République tchèque et en Suisse _____	161
Figure 47 : Le territoire urbain de Prague avec ses 22 quartiers _____	163
Figure 48 : Le périmètre du Grand Genève, agglomération franco-valdo-genevoise _____	165
Figure 49 : L'urbanisation à Prague, à Genève, et dans le Grand Genève _____	166
Figure 50 : Le territoire métropolitain de Prague, selon Kostelecký _____	169
Figure 51 : Les flux de pendulaires dans la région métropolitaine de Prague, d'après Sýkora _____	169
Figure 52 : Zones urbaines élargies en République tchèque _____	171
Figure 53 : Agglomérations, villes individuelles et métropoles de la Suisse, en 2000 _____	171
Figure 54 : Le GLCT, nouvel organe de gouvernance de l'agglomération franco-valdo-genevoise _____	174
Figure 55 : Les grands projets d'urbanisation et d'infrastructures de transports, Projet du plan directeur cantonal « Genève 2030 » _____	176
Figure 56 : Les périmètres des nouvelles centralités à Prague _____	179
Figure 57 : Les emplois par commune dans le canton de Genève (2009) _____	190
Figure 58 : Le poids des services financiers, du commerce de gros et de l'horlogerie à Genève _____	191

Figure 59 : Les emplois liés aux organisations internationales à Genève _____	193
Figure 60 : Le siège mondial de la manufacture horlogère Rolex aux Vernets, à Genève__	193
Figure 61 : L'économie de Genève par branches d'activités, d'après le nombre d'employés résidant dans le canton _____	195
Figure 62 : L'économie de Prague par branches d'activités, d'après le nombre d'employés _____	195
Figure 63 : Les exportations de Prague, par nature et principales destinations _____	196
Figure 64 : Les exportations de Genève, par nature et principales destinations _____	197
Figure 65 : Le siège de Microsoft en République tchèque, à Prague Pankrác, BB Centrum	199
Figure 66 : Le taux de croissance du PIB tchèque entre 1991 et 2010 _____	200
Figure 67 : Les flux d'IDE en République tchèque de 1993 à 2011 _____	201
Figure 68 : Les flux d'IDE en Suisse de 2007 à 2011 _____	201
Figure 69 : Les taux de chômage à Prague et en République tchèque _____	203
Figure 70 : Les taux de chômage régionaux en République tchèque en 2011 _____	203
Figure 71 : L'évolution du trafic passagers à l'aéroport Václav Havel de Prague _____	208
Figure 72 : Le réseau autoroutier tchèque en 2013 _____	209
Figure 73 : Le terminal 2 de l'aéroport Václav Havel de Prague, inauguré en 2006 _____	209
Figure 74 : L'évolution du trafic passagers à l'aéroport de Genève-Cointrin _____	210
Figure 75 : Carte des destinations depuis l'aéroport de Genève _____	212
Figure 76 : Les 15 premières destinations depuis l'aéroport de Prague en 2011 _____	213
Figure 77 : Les trente premiers aéroports européens en 2011 _____	213
Figure 78 : L'amphithéâtre naturel de Genève autour de la rade, depuis Cologny _____	217
Figure 79 : L'évolution démographique à Prague selon le solde migratoire et le solde naturel entre 1989 et 2011 _____	218
Figure 80 : Les étrangers à Genève et à Prague (15 premières nationalités) _____	219
Figure 81 : Evolution du salaire mensuel brut moyen à Prague entre 1993 et 2010 _____	220
Figure 82 : Part des contribuables à « très haut revenu » à Genève, par sous-secteur de domicile (2006) _____	221
Figure 83 : Quelle localisation pour les très hauts revenus à Genève ? (2010) _____	222
Figure 84 : Le pont Hans-Wilsdorf au-dessus de l'Arve, financé par la fondation éponyme	225
Figure 85 : Répartition du revenu annuel brut dans le canton de Genève en 2008 _____	226
Figure 86 : L'évolution des flux de travailleurs frontaliers dans le canton de Genève entre 1995 et 2011 _____	229
Figure 87 : Prague affiche sa réussite économique : Deux Bentley Continental GT garées rue Pařížská _____	231
Figure 88 : Genève, un canton riche qui n'est pas épargné par la précarité _____	233
Figure 89 : Strakova akademie, le siège du gouvernement sur les bords de la Vltava, quartier de Malá Strana, surplombé par la maison du Président _____	239
Figure 90 : Les organisations internationales installées à Genève _____	240
Figure 91 : L'ONU à Genève _____	241
Figure 92 : Une dizaine de limousines attendent une vingtaine de touristes du Golfe, quai Gustave Ador, au bord du lac à Genève _____	248
Figure 93 : Hradčany, la colline du château. La basilique romane saint Georges, la cathédrale gothique saint Guy, le palais baroque de l'archevêque et le château classique _____	249

Figure 94 : La place de la Vieille ville à Prague avec l'ancien hôtel de ville et sa tour panoramique et Notre-Dame de Týn _____	250
Figure 95 : La « maison qui danse » au bord de la Vltava _____	251
Figure 96 : Le périmètre de 866 ha classé par l'UNESCO en 1992 (en violet) _____	252
Figure 97 : L'évolution du phénomène touristique à Prague _____	254
Figure 98 : Un tourisme de congrès encore modeste à Prague _____	256
Figure 99 : Le phénomène touristique à Prague _____	258
Figure 100 : Une des animations du circuit touristique à Prague : la relève de la garde au château à midi _____	259
Figure 101 : Les dix nationalités les plus représentées parmi les visiteurs à Prague _____	260
Figure 102 : Le vaste complexe des studios de cinéma Barrandov au Sud de Prague _____	261
Figure 103 : Exemples de calculs des déductions fiscales accordées en Hongrie pour les tournages cinématographiques _____	262
Figure 104 : L'école communale des Pervenches inaugurée en 1911 à Carouge (GE) _____	264
Figure 105 : Le Musée d'Art et d'Histoire à Genève : un musée qui n'a quasiment pas changé depuis son inauguration en 1910 _____	266
Figure 106 : L'Ecole internationale de Genève, campus des Nations, au Grand-Saconnex _____	273
Figure 107 : Les grues dans le quartier des Nations signalent les chantiers du campus de la paix et de l'OMPI _____	275
Figure 108 : Wilsonova, une « autoroute » au cœur de Prague, et ses embouteillages devant l'Opéra d'Etat et le Musée national _____	288
Figure 109 : Tracé du tunnel Blanka au nord-est de Prague, le plus long tunnel urbain d'Europe _____	289
Figure 110 : Les travaux du tunnel Blanka à Letná _____	289
Figure 111 : Le nouveau tramway de Prague dans les rues de Malá Strana (Letenská) _____	290
Figure 112 : Plan du réseau de transports en commun (métro et tramways) à Prague _____	291
Figure 113 : L'évolution des moyennes des prix d'appartements en République tchèque entre 2008 et 2012 selon le portail immobilier Reality Čechy _____	294
Figure 114 : Evolution du taux de vacance des logements à Genève entre 1985 et 2012 _____	294
Figure 115 : Evolution de la population des communes genevoises entre 2001 et 2011 _____	298
Figure 116 : Les logements construits à Genève entre 1991 et 2011 _____	299
Figure 117 : Genève : un canton de villas. Le parc des bâtiments d'habitation à fin 2011 _____	301
Figure 118 : <i>Why Geneva</i> , le magazine de la promotion économique du Canton de Genève, automne 2011. _____	306
Figure 119 : « Prague, ville de culture ». Affiche de la Ville de Prague, quartier de Karlín _____	308
Figure 120 : Le document pour recueillir les signatures nécessaires au lancement du référendum cantonal contre le projet de 2 500 logements aux Cherpines-Charrotons à Plan-les-Ouates et Confignon _____	312
Figure 121 : La Nouvelle Constitution genevoise adoptée le 14 octobre 2012 par le peuple et ses règles pour l'exercice de la démocratie directe à l'échelle cantonale et communale _____	313
Figure 122 : Le marketing urbain envahit le centre commercial Palladium au centre de Prague : cartes présentant l'évolution du périphérique et de l'autoroute de contournement _____	316
Figure 123 : L'immeuble Darek, un exemple de façadisme, 11 place Wenceslas _____	318

Figure 124 : Le « façadisme » à Prague : un immeuble Sécession attend sa transformation en centre commercial à l'angle de la place Wenceslas et de la rue Opletalova _____	319
Figure 125 : Le coefficient d'intensité de la menace du site de Prague _____	321
Figure 126 : Kutná Hora à une heure à l'Est de Prague présente un patrimoine médiéval et baroque exceptionnel. De gauche à droite : le collège jésuite et son belvédère, la collégiale saint Jacques et le château _____	323
Figure 127 : les nouvelles centralités périphériques à Prague _____	326
Figure 128 : Des usines ČKD Dukla aux lofts, rue Pernerova, quartier de Karlín _____	327
Figure 129 : Pankrác, la construction d'un nouveau quartier d'affaires au Sud de Prague _____	329
Figure 130 : Karlín, une nouvelle centralité périphérique à l'Est de Prague (de haut en bas : River City et Main Point Karlin, Futurama Business Park, International Business Center, Corso Karlín) _____	330
Figure 131 : Les plus grands centres commerciaux de Prague : un essor rapide en dix ans ! _____	332
Figure 132 : Chodov, une centralité commerciale et « high tech » au sud-est de Prague _____	335
Figure 133 : Prague mise sur le high-tech avec « The Park », un parc d'activités de style « campus » au sud-est de la ville _____	336
Figure 134 : A7 Office Center à Holešovice : un parc d'activité qui a remplacé une brasserie dans des bâtiments qui datent de la fin du XIXe siècle. Au fond : la tour d'un nouvel immeuble d'habitation _____	337
Figure 135 : Nové Butovice, un nouveau parc d'activités et un quartier qui se densifie à l'Ouest de Prague _____	338
Figure 136 : Le Grand Genève: un espace vécu face à ses défis _____	341
Figure 137 : La part des frontaliers dans la population active des intercommunalités de Haute-Savoie en 2012 _____	342
Figure 138 : Le tracé du CEVA _____	346
Figure 139 : Les temps de parcours du CEVA _____	348
Figure 140 : Les travaux du CEVA à Carouge, route de Veyrier _____	351

Index

- Acacias..... 192, 297, 299, 311
Aéroport.... 23, 40, 149, 154, 205, 207, 208,
209, 210, 211, 212, 213, 215, 242, 253,
290, 297, 299, 349, 401, 411
Agglomération franco-valdo-genevoise 19,
153, 162, 165, 172, 174, 286, 298, 377,
379, 388, 410, 425
Aménagement..... 10, 23, 32, 34, 36, 54, 55,
56, 65, 66, 72, 80, 89, 106, 114, 115,
116, 121, 153, 160, 161, 162, 163, 168,
172, 174, 175, 177, 179, 180, 214, 223,
231, 270, 290, 292, 295, 301, 320, 323,
324, 325, 333, 339, 347, 359, 363, 367,
369, 373, 380, 402, 405
Borrel Robert . 172, 230, 231, 397, 403, 405
Carouge 129, 264, 266, 270, 283, 292, 300,
347, 351, 387, 412, 413
Centralités périphériques 69, 153, 154,
168, 214, 326, 327, 328, 331, 336, 357,
363, 413
CEVA 172, 271, 282, 299, 314, 315, 344,
345, 346, 347, 348, 351, 379, 399, 400,
405, 406, 413
Chodov..... 99, 199, 331, 333, 335, 413
Chômage.23, 133, 189, 199, 202, 203, 204,
205, 207, 218, 227, 229, 293, 360, 411
Cohésion sociale ... 7, 63, 64, 232, 281, 297,
302, 303, 339, 356, 364, 376, 400, 401
Cognac..... 217, 221, 242, 387, 411
Comparaison27, 75, 76, 77, 78, 84, 94, 104,
133, 194, 220, 253, 267, 271, 276, 284,
303, 370, 375, 378, 425
Compétitivité 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 18,
19, 21, 22, 27, 37, 44, 47, 53, 58, 59, 60,
61, 62, 63, 64, 77, 78, 89, 96, 97, 99,
102, 114, 117, 150, 153, 157, 177, 180,
204, 263, 281, 304, 316, 351, 352, 355,
362, 367, 371, 409, 425
Conditions-cadres 27, 40, 44, 53, 54, 65,
116, 213, 215, 352
Couteau Olivier..... 397
Culture .3, 13, 22, 33, 44, 83, 106, 111, 112,
116, 158, 164, 214, 222, 223, 231, 238,
240, 247, 263, 266, 267, 268, 269, 276,
307, 308, 319, 322, 361, 365, 376, 397,
398, 403, 412
Démocratie directe ... 15, 58, 159, 309, 313,
323, 351, 358, 363, 381, 412
Développement polycentrique..... 168, 339,
363
Eaux-Vives..... 223, 271, 292, 344, 345, 346,
347
Économie... 7, 14, 27, 37, 38, 44, 48, 52, 59,
60, 63, 66, 67, 68, 71, 72, 98, 99, 101,
103, 115, 145, 157, 158, 162, 164, 172,
189, 194, 195, 199, 202, 204, 237, 274,
281, 287, 331, 339, 340, 359, 360, 363,
369, 373, 374, 375, 380, 397, 398, 401,
404, 411
Etrangers.... 19, 69, 103, 112, 113, 116, 131,
132, 204, 214, 217, 218, 219, 220, 225,
226, 238, 260, 275, 276, 293, 324, 410,
411, 425
Europe13, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 27, 44, 45,
46, 51, 57, 60, 65, 67, 70, 71, 72, 77, 78,
79, 83, 89, 93, 94, 95, 96, 98, 102, 103,
104, 106, 107, 110, 111, 113, 115, 119,
121, 126, 131, 134, 135, 136, 145, 149,
150, 154, 156, 168, 170, 177, 180, 194,
198, 202, 207, 210, 211, 214, 218, 220,
228, 239, 241, 250, 253, 260, 261, 262,
270, 276, 288, 289, 295, 302, 305, 307,
331, 332, 355, 362, 367, 368, 369, 371,
373, 374, 378, 380, 381, 382, 383, 384,
399, 403, 409, 410, 412, 425
Favre Bernard..... 204, 206, 397
Frontaliers..... 21, 133, 227, 228, 229, 230,
282, 302, 303, 342, 343, 344, 348, 350,
376, 378, 397, 403, 411, 413
Gandur Jean-Claude 224, 268, 398
Gaud Bernard 172, 302, 340, 344, 349, 398,
405
Gouvernance. 11, 12, 14, 15, 17, 22, 77, 84,
89, 150, 153, 156, 157, 172, 173, 174,
180, 241, 281, 352, 358, 362, 363, 367,
369, 371, 372, 400, 404, 405, 410, 425
Grand Genève ... 16, 23, 128, 162, 163, 165,
166, 170, 172, 173, 176, 231, 302, 339,
341, 342, 344, 347, 350, 376, 377, 399,
400, 401, 403, 404, 405, 410, 413, 425
Holešovice..... 125, 140, 178, 336, 337, 413
Hradčany 125, 133, 134, 136, 137, 238,
248, 249, 257, 307, 410, 411
Jonction..... 345
Kanaan Sami..... 224, 267, 269, 271, 397
Karlín 140, 215, 325, 327, 330, 413
Künzler Michèle 158, 314, 345, 346, 349,
397
Logements..... 36, 40, 66, 71, 100, 111, 115,
129, 132, 160, 175, 189, 216, 232, 292,
293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300,
301, 302, 303, 310, 312, 340, 346, 350,
381, 400, 406, 412

Longchamp François 158, 205, 207, 295,
 302, 314, 345, 397, 399
 Malá Strana... 125, 133, 139, 140, 238, 239,
 250, 257, 307, 410, 411, 412
 Marketing urbain.....27, 44, 52, 65, 72, 111,
 114, 117, 155, 160, 267, 304, 305, 306,
 308, 314, 315, 316, 345, 351, 363, 371,
 374, 412
 Métropoles.3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16,
 18, 19, 20, 21, 22, 27, 34, 35, 36, 38, 43,
 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57,
 67, 69, 70, 72, 73, 76, 77, 78, 79, 80, 81,
 83, 84, 89, 93, 95, 96, 98, 102, 103, 104,
 106, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116,
 117, 118, 119, 121, 127, 150, 151, 153,
 156, 162, 165, 170, 171, 179, 180, 185,
 189, 207, 211, 213, 231, 232, 237, 240,
 244, 247, 267, 276, 281, 292, 302, 304,
 305, 324, 345, 352, 355, 358, 359, 361,
 362, 363, 364, 367, 368, 371, 374, 409,
 410, 425
 Métropolisation8, 11, 13, 14, 15, 16, 17,
 18, 19, 20, 21, 22, 27, 35, 37, 41, 43, 44,
 51, 52, 53, 54, 57, 65, 77, 78, 84, 89, 91,
 93, 113, 115, 150, 153, 156, 168, 175,
 180, 185, 232, 281, 304, 308, 311, 315,
 323, 352, 358, 363, 364, 367, 372, 373,
 374, 375, 376, 382, 425
 Mobilité.19, 27, 33, 40, 154, 158, 164, 175,
 216, 281, 282, 283, 286, 292, 311, 339,
 345, 346, 347, 349, 359, 375, 397, 399,
 401
 Mondialisation .. 8, 9, 10, 13, 14, 21, 22, 27,
 37, 41, 43, 45, 52, 58, 60, 61, 64, 68, 76,
 78, 84, 89, 93, 95, 102, 103, 104, 109,
 111, 113, 185, 217, 355, 358, 361, 362,
 367, 368, 370, 372, 373, 375
 Musée..... 112, 247, 248, 257, 264, 266, 267,
 268, 269, 270, 287, 321, 409, 412
 Nové Město 125, 134, 136, 149, 257
 ONU3, 93, 94, 121, 149, 242, 360, 411
 Organisations internationales..... 193, 240,
 242, 243, 343, 360, 411
 Pankrác. 199, 215, 320, 327, 329, 333, 411,
 413
 Pâquis..... 296
 Patrimoine. 14, 22, 111, 114, 115, 121, 214,
 247, 248, 250, 251, 263, 269, 270, 307,
 309, 310, 316, 317, 319, 320, 322, 323,
 373, 381, 383, 384, 413
 Paysage19, 27, 65, 103, 231, 287, 296, 318,
 320, 403
 Pechlat Jakub..... 214, 398
 Périmètre métropolitain 17
 Place financière 17, 104, 113, 115, 142,
 204, 360
 Plainpalais 263, 284
 Plan directeur 175, 176, 284, 410
 Plan stratégique 70, 174, 179, 333
 Plan-les-Ouates..... 160, 191, 192, 297, 301,
 310, 312, 349, 387, 412
 Politique 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 27, 31, 33,
 35, 45, 62, 63, 64, 83, 89, 91, 93, 96, 97,
 98, 99, 102, 117, 133, 136, 141, 143,
 144, 145, 150, 153, 156, 157, 158, 159,
 160, 163, 189, 215, 217, 225, 232, 237,
 239, 244, 248, 263, 266, 269, 274, 277,
 282, 283, 285, 292, 295, 309, 310, 323,
 344, 357, 358, 360, 362, 364, 371, 373,
 374, 376, 380, 398, 401, 404, 405, 406,
 409
 Praille 192, 297, 299, 311, 346
 Qualité de vie 27, 35, 64, 97, 177, 223, 285,
 305, 373, 403
 Quartier des banques..... 192
 République tchèque 3, 15, 18, 23, 69, 71,
 95, 99, 101, 109, 110, 111, 121, 124,
 125, 135, 149, 157, 158, 161, 171, 194,
 199, 201, 202, 203, 232, 237, 239, 255,
 257, 259, 260, 261, 264, 272, 288, 294,
 331, 332, 360, 392, 409, 410, 411, 412
 Réseau urbain 37, 44, 45, 50, 51, 70, 81, 89,
 93, 94, 122
 Salaires 17, 63, 70, 101, 189, 202, 220, 232,
 243, 296, 302, 340, 378, 406
 Smíchov..... 140, 325, 327, 332
 Spécialités ... 15, 16, 18, 22, 27, 40, 44, 114,
 115, 133, 150, 185, 189, 190, 191, 192,
 220, 304, 352, 361, 363
 Sport 4, 158, 397
 Staré Město..... 125, 134, 257
 Stratégies. 10, 12, 14, 15, 16, 21, 22, 43, 44,
 52, 54, 64, 78, 84, 89, 93, 117, 150, 151,
 153, 154, 155, 156, 162, 244, 287, 297,
 302, 304, 308, 355, 362, 363, 367, 377,
 425
 Suisse 3, 4, 15, 18, 23, 55, 56, 60, 62, 80, 81,
 109, 121, 122, 124, 125, 129, 143, 153,
 155, 157, 160, 161, 164, 168, 171, 172,
 173, 191, 201, 204, 209, 211, 215, 223,
 225, 226, 227, 228, 230, 232, 237, 242,
 263, 264, 267, 269, 275, 276, 284, 285,
 287, 296, 327, 331, 344, 349, 350, 361,
 365, 367, 372, 376, 377, 378, 380, 389,
 391, 403, 409, 410, 411
 Tourisme 117, 194, 210, 214, 247, 252, 253,
 255, 256, 259, 276, 281, 316, 319, 322,
 361, 376, 379, 398, 401, 412
 Trajectoire. 65, 78, 114, 121, 126, 140, 150,
 153, 185, 323

Transition.....27, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 89,
 103, 107, 108, 109, 113, 114, 199, 214,
 217, 359, 409
 Transports publics. 205, 282, 283, 284, 285,
 287, 290, 299, 310, 325, 348, 359
 Tunnel Blanka..... 215, 288, 289, 315, 412
 Turba Milan..... 175, 290, 325, 398
 Unger Pierre-François .. 158, 172, 339, 340,
 397, 401
 Union Européenne 17, 80, 370
 Urbanisation 8, 27, 32, 37, 44, 56, 65, 66,
 67, 93, 94, 95, 165, 166, 168, 175, 176,
 299, 373, 410
 Vernets.... 56, 191, 192, 193, 297, 299, 311,
 411
 Ville internationale 16, 17, 19, 22, 220, 237,
 244, 305, 360, 377, 425
 Villes globales..... 37, 38
 Villes mondiales .. 17, 18, 35, 36, 37, 38, 52,
 80, 83, 93, 95, 114, 115, 185, 362, 363,
 371, 409
 Villes post-socialistes 65, 72, 77, 89, 95
 Vinohrady332

Table des matières

Remerciements	3
Sommaire	5
Introduction	7
Les métropoles face à l'impératif de compétitivité	7
Les métropoles, territoires emblématiques de la compétitivité ?.....	10
La gouvernance : la capacité pour les métropoles de s'affirmer face à l'Etat	11
Quel rôle pour les métropoles « intermédiaires » ?	13
Sujet, terrains d'étude et problématique	14
Hypothèses de recherche et méthodologie.....	18
Plan de la thèse	22
PREMIERE PARTIE.....	25
MONDIALISATION, METROPOLES, METROPOLISATION	25
Chapitre 1.....	29
De la grande ville à la métropole	29
1. La métropole comme objet scientifique : genèse d'un concept.....	31
2. Comment définir la métropole?.....	35
Chapitre 2.....	41
De la métropole à la métropolisation: l'effet de la mondialisation	41
1. La mise en relation des différentes parties du monde	43
1.1. L'effet de la mondialisation sur les villes.....	43
1.2. Les villes européennes entre mondialisation et européanisation	45
2. D'un état à un processus.....	52
2.1. Qu'est-ce que la métropolisation?	52
2.2. La compétitivité des territoires	58
2.3. Transition et métropolisation dans les villes post-socialistes.....	65
2.3.1. De la ville socialiste.....	65
2.3.2. ...A la ville post-socialiste	67
Chapitre 3.....	73

Comment comparer les métropoles ?	73
1. Comparer l'incomparable?	75
2. Classer les métropoles: une activité relativement récente	79
2.1. La mise en réseau des métropoles : les premiers classements internationaux... 79	
2.2. Les classements récents : pour qui ? pourquoi ?	81
DEUXIEME PARTIE	87
MISE EN CONTEXTE DE LA METROPOLISATION EN EUROPE	87
Chapitre 4	91
La métropolisation européenne dans son contexte géographique et politique	91
1. Un réseau urbain dense et complexe	93
2. Les capitales « post-socialistes » deviennent des métropoles européennes	95
2.1. L'influence de l'Union européenne	95
2.2. L'insertion dans la mondialisation	103
3. Métropolisation intermédiaire.....	114
3.1. La spécialisation pour exister	115
3.2. L'aménagement urbain : l'enjeu du dynamisme.....	115
3.3. L'image et les discours : la communication pour exister	117
Chapitre 5	119
Genève et Prague, métropoles en Europe	119
1. Mise en contexte géographique	121
1.1. Deux pays relativement petits à l'échelle européenne	121
1.2. La population de Prague augmente à nouveau depuis 10 ans	125
1.3. 1 million d'habitants pour l'espace transfrontalier genevois en 2018 ?	128
2. Un passé historique qui compte	133
2.1. Prague, une ville plusieurs fois capitale	133
2.2. Genève, le refuge protestant	142
Chapitre 6	151
Quelles stratégies territoriales pour les métropoles européennes ?	151
1. Du gouvernement à la gouvernance métropolitaine	153
1.1. Les stratégies métropolitaines, vecteurs de développement et de rayonnement	153
1.2. Quelle gouvernance pour les métropoles ?	156
2. Quels contextes politiques et institutionnels en Suisse et en République tchèque?	157
2.1. Pouvoir fédéral/pouvoir centralisé	157

2.2. Démocratie directe/prémisses de démocratie participative	159
3. Territoires et institutions métropolitaines à Genève et à Prague	162
3.1. Villes et métropoles : définition et périmètre des métropoles genevoise et pragoise	162
3.2. Quelles institutions pour gouverner la métropole ?	172
3.2.1. ARC, CRFG, GLCT : la gouvernance du Grand Genève	172
3.2.2. La Ville de Prague et l’Autorité de développement de Prague	174
3.3. Les documents-cadres de la métropolisation	175
TROISIEME PARTIE	183
DEUX METROPOLES INTERMEDIAIRES AU DEFI DE LEUR DEVELOPPEMENT	183
Chapitre 7	187
Des lieux de concentration économique	187
1. Quelles spécialités à Genève et à Prague?	189
1.1. Deux métropoles tertiaires	189
1.2. Une conjoncture qui reste globalement favorable	199
1.2.1. Les indicateurs soulignent les performances économiques de la République tchèque et de Prague	199
1.2.2. A Genève, la conjoncture est teintée d'incertitudes	203
2. Des facteurs attractifs pour les investisseurs	207
2.1. Des métropoles connectées facilement accessibles	207
2.2. Des conditions-cadres garanties par les autorités	213
3. Des pôles d'emplois nationaux et internationaux	217
3.1. Prague, le pôle d’emplois tchèque	217
3.2. Genève : un bassin d'emplois transfrontalier	220
3.2.1. Un canton riche et attractif	220
3.2.2. Les travailleurs frontaliers à Genève	227
Chapitre 8	235
Des centres politiques qui rayonnent à différentes échelles	235
1. Prague : une capitale nationale	237
2. Genève : une capitale internationale	240
2.1. Un pôle historique du multilatéralisme	240
2.2. Un centre diplomatique ancien qui se renforce après la 2 ^{nde} Guerre mondiale	242
Chapitre 9	245
Une fonction culturelle inégale	245
1. Un musée à ciel ouvert	248

1.1. Un patrimoine exceptionnel classé par l'UNESCO	248
1.2. Les touristes sont de plus en plus nombreux.....	253
2. ...et le «Hollywood européen»	260
3. Contre une culture locale?	263
3.1. Des infrastructures et des événements surtout de dimension locale	263
3.2. Un nouveau souffle pour la culture à Genève ?.....	266
3.3. L'offre d'une formation internationale	271
3.3.1. Les écoles privées internationales : une présence depuis plus d'un siècle	271
3.3.2. Le pôle universitaire renforce ses liens avec l'international.....	273
Chapitre 10.....	279
Les défis du développement métropolitain	279
1. Limiter les externalités négatives.....	281
1.1. Développer les infrastructures de transport pour éviter la congestion	281
1.1.1. Gérer les flux transfrontaliers qui augmentent	282
1.1.2. Des principes de gestion de la circulation aggravants	283
1.1.3. Des transports en commun trop lents à Genève	283
1.1.4. Un débat politique sur les mobilités plus idéologique que pragmatique ...	285
1.1.5. Prague : un modèle pour les mobilités ?.....	287
1.2. La construction : un défi pour les métropoles ?	292
1.2.1. Le logement : une situation contrastée à Genève et à Prague	293
1.2.2. Quelles logiques expliquent la crise du logement à Genève ?.....	295
1.2.3. 50 000 logements à construire à Genève en 20 ans : une certitude ou un pari?.....	298
2. Valoriser les potentialités de la métropole : quels outils et quels acteurs ?	304
2.1. Le marketing urbain pour valoriser le potentiel de la métropole.....	305
2.1.1. Un potentiel économique à Genève	305
2.1.2. Un potentiel culturel valorisé à Prague.....	307
2.2. Associer et convaincre les lobbies locaux	308
2.2.1. Quel poids pour les lobbies dans la métropolisation ?	308
2.2.2. Quel marketing pour entraîner l'adhésion à l'échelle locale ?	314
2.3. Développement métropolitain et protection du patrimoine : un couple impossible ?.....	317
2.3.1. Le dilemme du développement et de la protection du patrimoine.....	317
2.3.2. Le prix du succès : le risque de la « ville-musée ».....	321
3. Assurer un développement multipolaire du territoire	324

3.1. Développer une métropole polycentrique	324
3.1.1. Le développement commercial de Prague : quelles temporalités et quels espaces ?	324
3.1.2. Des centralités périphériques intégrées	331
3.2. Le « Grand Genève » : concrétiser un « espace vécu »	339
3.2.1. 120 000 frontaliers ?	342
3.2.2. La compensation financière genevoise : une redistribution pour les communes frontalières françaises	343
3.2.3. Les infrastructures de transport au cœur de la gestion des flux transfrontaliers.....	344
Conclusion	355
Qu'a apporté la comparaison en matière de dynamique métropolitaine ?	356
Importance du système politique national et des acteurs locaux	358
Des trajectoires différentes.....	358
La spécialisation fonctionnelle pour affronter la concurrence	359
Les principaux apports de la thèse.....	362
Ouvrir de nouvelles recherches	364
Bibliographie	367
Annexes	387
Table des illustrations	409
Index.....	415
Table des matières	419
Résumé/Summary.....	425

Résumé/Summary

Genève et Prague sont deux métropoles en construction. La métropolisation revêt des formes différentes : l'affirmation d'une capitale qui veut être une métropole et la « tête de pont » des investissements étrangers en Europe centrale pour Prague ; la construction d'une agglomération sur trois Etats pour Genève (agglomération franco-valdo-genevoise). Les trajectoires de ces deux métropoles sont également différentes et font l'objet d'une comparaison : Prague est une ville post-socialiste en rattrapage rapide vingt ans après la chute du régime communiste tandis que Genève est une métropole d'Europe occidentale, ville internationale depuis un siècle. Deux conceptions se font face et orientent les stratégies d'acteurs : d'un côté, les acteurs pragois assurent un développement rapide selon une logique multipolaire de la capitale tchèque ; de l'autre, on assiste à une certaine peur de la croissance qui freine la menée de grands projets et la concrétisation du Grand Genève, l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise.

Mots-clés : Europe, Genève, Prague, métropole, métropolisation, stratégies d'acteurs, compétitivité et gouvernance des territoires, transfrontalier.

Geneva and Prague are two metropolises under construction. However, metropolitan development is different in each city: Prague is a capital-city which wants to be a metropolis and attract and concentrate foreign investment in Central-Eastern Europe, whereas Geneva is the heart of a three States-cross-border city (France, cantons of Geneva and Vaud). Their trajectories are also different and are comparable: Prague is a post socialist city quickly catching up twenty years after the fall of the communist regime, and Geneva is an old international city in Western Europe. Two territorial visions are orienting the leaders' strategies: on the one hand, Prague leaders are promoting a balanced and polycentric city development; on the other hand, one observes a certain « growth fear » which slows down the achievements of big projects such as the cross-border city formation called « Grand Genève ».

Key words: Europe, Geneva, Prague, metropolis, metropolitan development, leaders' strategies, territories competitiveness and governance, border.