



COMMISSION EUROPÉENNE  
DIRECTION GÉNÉRALE  
POLITIQUE RÉGIONALE

# **L'état des villes européennes**

## **Rapport de synthèse**

**MAI 2007**

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/)

## L'état des villes européennes

### Rapport de synthèse

En juin 2005, la direction générale de la Politique régionale de la Commission européenne a lancé un appel d'offres en vue d'exploiter les données collectées dans le cadre de l'*audit urbain* européen (*European Urban Audit*). La proposition retenue à la suite de cet appel d'offres a été celle d'ECOTEC Research and Consulting Ltd, en coopération avec NordRegio et Eurofutures. Après un an de travaux, plusieurs documents, finalisés au début 2007, ont été rédigés, notamment, le rapport sur l'état des villes européennes (*State of the European Cities report*), dont le présent rapport de synthèse constitue un résumé.

L'*audit urbain* européen, qui a servi de base à la rédaction du rapport complet et du présent rapport de synthèse, a été mis en œuvre par la direction générale de la Politique régionale et par l'Office statistique de la Commission européenne (Eurostat), à la suite d'un projet pilote initié en 1998. Réalisé par les offices statistiques nationaux sous la coordination d'Eurostat, cet *audit urbain* fournit une profusion de données couvrant toute une série de domaines: la démographie, les aspects sociaux, les conditions économiques, l'enseignement et la formation, l'engagement citoyen, l'environnement, les transports et la culture.

La présente analyse se concentre sur certaines de ces données et se fonde sur les dernières collectes de données, auxquelles 258 villes européennes ont participé. Il sera procédé, à l'avenir, à une autre analyse sur la base des statistiques urbaines actuellement collectées dans plus de 300 villes situées dans les 27 États membres de l'Union européenne, en Norvège et en Suisse. Le rapport sur l'état des villes européennes constitue une première analyse en profondeur, basée sur les séries de données de l'*audit urbain* européen.

Les constatations et recommandations figurant dans le présent rapport de synthèse ainsi que dans le rapport complet n'engagent que les consultants qui en sont les auteurs et ne représentent pas les opinions de la Commission européenne.

# Rapport de synthèse

---

## **Préambule**

Le présent rapport sur l'état des villes européennes se fonde sur l'*audit urbain* qui a permis, pour la première fois, d'établir une comparaison entre 258 villes de l'Union européenne. Au terme du projet pilote sur l'*audit urbain*, la Commission européenne a décidé de poursuivre ce travail initial en lançant, en 2002, une vaste opération de collecte de données<sup>1</sup>. Coordonné conjointement par la direction générale de la Politique régionale de la Commission européenne et par Eurostat, l'Office statistique des Communautés européennes, cet *audit urbain* a alors impliqué l'engagement des offices statistiques nationaux et des autorités locales de tous les États membres de l'Union et de dix pays, qui ont adhéré à l'Union en 2004. Il a permis de rassembler des statistiques relatives à 258 villes situées dans les 27 États membres actuels de l'UE. Grâce à toutes les séries de données obtenues, des comparaisons objectives ont pu être établies entre les différentes villes d'Europe qui ont fait l'objet de l'audit, en se concentrant sur les domaines suivants: la démographie, les conditions sociales, les aspects économiques, l'éducation et la formation, la participation à la vie civique, l'environnement, les transports et la culture.

Le présent rapport s'appuie sur la masse de données collectées par l'*audit urbain*<sup>2</sup>. Les chapitres relatifs à l'évolution démographique, à la compétitivité urbaine, aux conditions de vie et au pouvoir administratif des villes se fondent sur les éléments fondamentaux de l'*audit urbain*. Les statistiques concernent des périodes de temps précises, à savoir 1991, 1996 et 2001. La Commission européenne coordonne actuellement une procédure d'actualisation des données pour les années 2004 et 2005, qui couvrira un plus large éventail de villes et qui fournira une foule d'informations complémentaires sur les tendances en matière de développement urbain dans l'Union européenne.

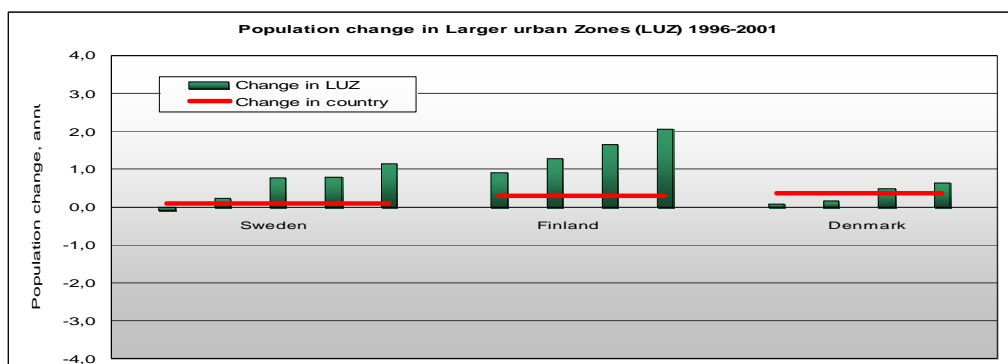
<sup>1</sup> Des informations complémentaires ainsi que les données et les profils des villes sont accessibles sur le site suivant: [www.urbanaudit.org](http://www.urbanaudit.org).

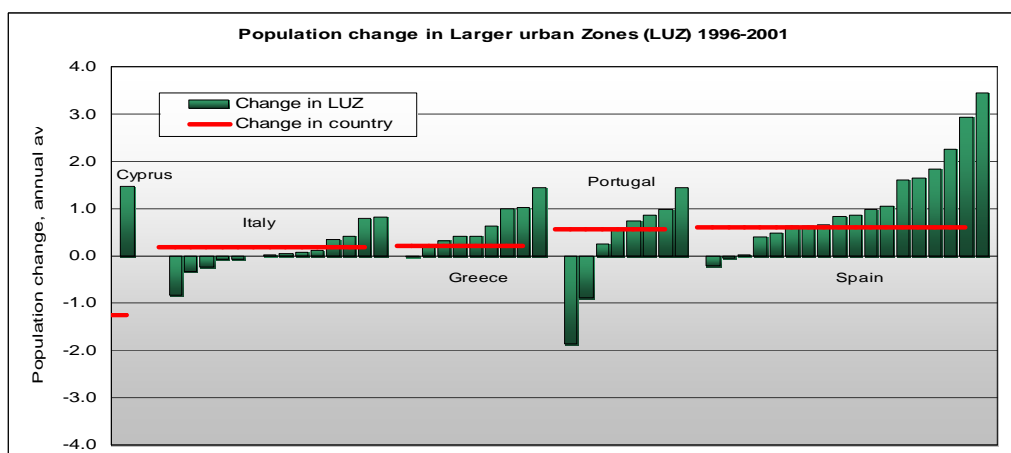
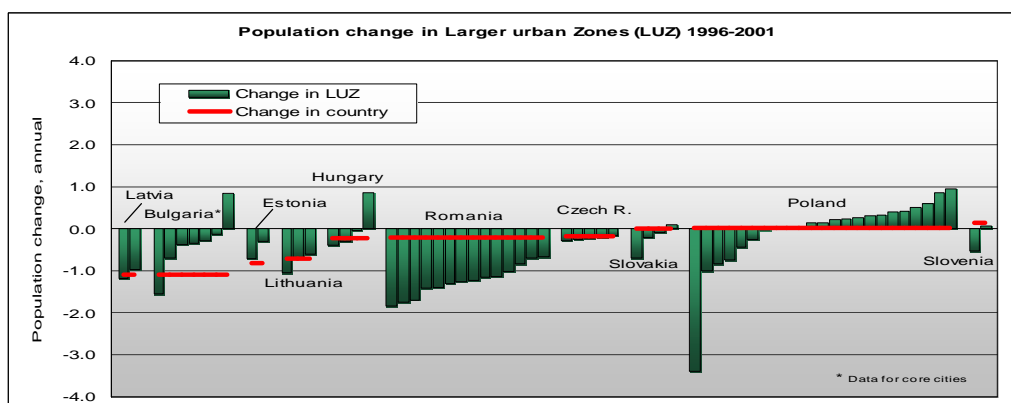
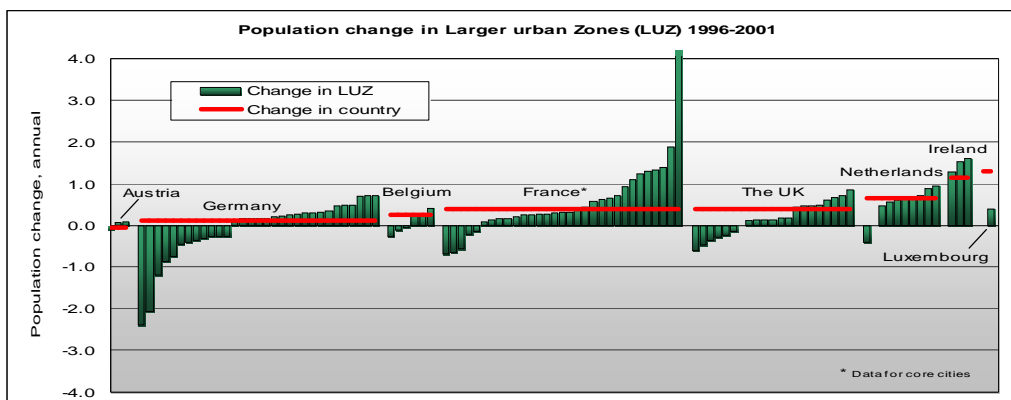
<sup>2</sup> Pour ce faire, le consortium a bénéficié grandement des échanges entretenus avec un comité directeur scientifique, composé du Prof. G. Gorzelak (Université de Varsovie, Pologne), du Prof. J.G Lambooy (professeur émérite de l'Université d'Utrecht, Pays-Bas), du Prof. M. Parkinson (John Moores University, Liverpool, Royaume-Uni) et de Monsieur M. Pezzini (OCDE, Paris).

## A. Croissance ou stagnation de la population?

Au cours de la période 1996-2001, un tiers des villes a enregistré un taux de croissance démographique supérieur à 0,2 % par an, un tiers a vu sa population demeurer stable (l'évolution du taux restant comprise entre -0,2 % et 0,2 %) et un tiers a accusé un déclin notable du nombre de leurs habitants. Les taux de croissance démographique les plus élevés ont été relevés en Espagne, où certaines zones urbaines ont connu des augmentations annuelles moyennes de 2 % et plus, ainsi que dans plusieurs villes d'Irlande, de Finlande et de Grèce. En revanche, de nombreuses villes d'Europe centrale et orientale ont assisté à une baisse de leur population durant le même laps de temps. Dans la quasi-totalité des villes, les banlieues ont connu une hausse démographique et, dans les quelques cas où elles ont accusé un déclin, celui-ci a été moins marqué qu'au cœur des agglomérations concernées.

1. D'une manière générale, la population des villes des *pays nordiques* couvertes par l'*audit urbain* s'est accrue à un rythme nettement plus soutenu que le reste de la population nationale de ces pays. Le plus grand écart a été observé en Finlande, où le taux de croissance démographique des villes participant à l'*audit urbain* a excédé, chaque année, le taux national de l'évolution démographique de 1 à 2 points de pourcentage, en moyenne. Une des causes majeures de cette tendance réside dans la forte croissance de l'économie finlandaise entre 1996 et 2001, emmenée par le secteur des services.
2. Les schémas de l'évolution de la population urbaine en *Europe occidentale* sont complexes et variés. Dans la plupart des pays de cette région, croissance, stagnation et déclin démographiques se rencontrent au sein des systèmes urbains nationaux. Entre 1996 et 2001, le taux de croissance démographique le plus élevé a été relevé dans les villes d'Irlande couvertes par l'*audit urbain*. Plusieurs villes importantes du Royaume-Uni ont également enregistré une hausse rapide du nombre de leurs habitants, tandis que la tendance au déclin observée précédemment dans d'autres villes s'est interrompue. Aux Pays-Bas, la population des villes participant à l'*audit urbain* a aussi évolué de façon positive, alors qu'en Belgique — autre pays fortement urbanisé —, la croissance de certaines zones urbaines a contrasté avec la stagnation d'autres agglomérations. Un tableau tout aussi mitigé a pu être observé en France et en Allemagne, où de nombreux centres urbains de l'ex-Allemagne de l'Est ont perdu une proportion considérable de leur population.





3. En *Europe centrale et orientale*, la mutation du contexte économique et social a fortement influé sur l'évolution démographique urbaine. La chute de la population dans cette région ne s'est pas limitée aux villes de petite dimension, mais a touché également les capitales, malgré les taux de croissance économique très élevés affichés par de nombreux pays. Cette tendance découle principalement d'une stagnation de l'évolution naturelle de la population. Une baisse considérable de la proportion de la population jeune et "en âge de procréer" (de moins de 45 ans) et un accroissement de la population âgée (65 ans et plus) ont été clairement mis en lumière dans de nombreuses villes, dont les habitants ont déserté le centre au profit des banlieues. Ce phénomène s'est produit à relativement grande échelle.
4. En *Europe du Sud*, beaucoup de villes participant à l'*audit urbain* ont connu une forte croissance. Celle-ci a été particulièrement élevée dans les villes espagnoles, qui ont enregistré des taux de croissance très supérieurs à la moyenne de l'ensemble de l'Espagne. L'immigration ainsi que l'accroissement naturel de la population ont été les deux moteurs de ces hausses démographiques. De même, les villes portugaises ont

dû intégrer un haut niveau d'immigration avec des ressortissants étrangers venant, notamment, des pays africains lusophones, du Brésil et d'Europe orientale. L'Italie présente, quant à elle, un tableau radicalement différent, puisque la stagnation de la population a été la caractéristique démographique dominante des villes couvertes par l'audit, entre 1996 et 2001.

5. *L'évolution des villes est influencée par le contexte démographique dans lequel elles se trouvent.* Globalement, la population des villes couvertes par l'audit tend à croître plus vite dans celles situées dans des régions à croissance rapide. Par contre, il est beaucoup plus difficile pour les villes de petite dimension d'accroître leur population (que ce soit par l'immigration ou par l'accroissement naturel) dans les régions périphériques ou en déclin qui ne présentent, dans l'ensemble, que de faibles taux d'attractivité, par rapport aux villes de même taille situées dans des régions centrales et dynamiques.
6. *On constate une corrélation entre la pyramide des âges et les taux de croissance démographique des villes:* alors que le vieillissement de la population est une tendance dominante dans toute l'Europe, les statistiques collectées lors de l'*audit urbain* tendent à montrer que les villes qui présentent la croissance démographique la plus rapide sont, en règle générale, celles qui ont la proportion la plus faible de personnes âgées et, par conséquent, la proportion la plus élevée d'enfants et de jeunes. Londres, Dublin et Madrid figurent parmi elles. Dans les villes d'Europe centrale et orientale couvertes par l'audit, il semble par contre qu'il n'existe aucun lien direct entre la croissance démographique et la pyramide des âges. De plus, dans les villes situées autour de la Méditerranée notamment, la croissance démographique est allée de pair avec le vieillissement de la population, en raison d'un afflux de résidents âgés (des retraités à la recherche de lieux ensoleillés).
7. *Les migrations jouent un rôle déterminant.* D'une manière générale, les grandes villes participant à l'*audit urbain* ont connu des taux d'immigration supérieurs à ceux des villes de petite taille et les migrants sont, dans une large mesure, des personnes jeunes (moins de 40 ans). Par ailleurs, les villes plus petites tendent à attirer de nouveaux citoyens de la région environnante, tandis que les grandes villes semblent avoir un pouvoir d'attraction plus fort, puisqu'elles attirent des migrants venant de plus loin. Cela dit, force est de constater que le schéma des migrations vers les villes varie considérablement à travers l'Europe. C'est ainsi que les villes d'Italie et d'Europe centrale et orientale, ainsi que celles de petite dimension de la péninsule ibérique n'ont attiré, par comparaison, que peu de nouveaux habitants venant de l'extérieur au cours de la période couverte par l'audit. En revanche, les migrants internationaux sont fortement concentrés dans certaines villes (c'est le cas, notamment, en Espagne, en Italie et aux Pays-Bas). Parmi, les villes participant à l'*audit urbain*, ce sont celles d'Europe occidentale, d'Allemagne, des pays nordiques et d'Irlande qui comptent les nombres les plus élevés de ressortissants issus d'autres États membres de l'Union européenne<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Les données relatives à l'immigration ne sont pas disponibles dans l'*audit urbain* sur le Royaume-Uni.

## **B. Dans quelle mesure les villes contribuent-elles à la compétitivité, à la croissance et à l'emploi?**

8. *Les villes sont indiscutablement de véritables moteurs de la croissance économique en Europe. Dans la quasi-totalité des États européens, les zones urbaines sont les toutes premières productrices de savoir et d'innovation — les pivots d'une économie de plus en plus mondialisée. Les villes les plus peuplées sont généralement celles qui contribuent le plus à l'économie, quoique ce ne soit pas une règle universelle. Les villes de plus d'un million d'habitants affichent un PIB par habitant supérieur de 25 % à celui de l'ensemble de l'Union européenne et de 40 % à leur moyenne nationale. La contribution des villes au PIB tend à s'aplanir au fur et à mesure que leur taille décroît. Bien que les petites villes (jusqu'à 100 000 habitants) soient souvent en deçà de la moyenne nationale pour ce critère, elles enregistrent des taux de croissance économique conformes à la moyenne.*
  
9. *Dans toutes les villes européennes, la situation de l'emploi est paradoxale. La concentration des postes dans les villes est plus forte encore que celle de la population résidente. Parmi les principaux viviers d'emploi d'Europe, nombreux sont ceux situés au cœur même des villes, et les plus grandes villes européennes sont, sans conteste, de véritables locomotives économiques. Force est néanmoins de constater qu'à l'instar d'autres parties du monde, la richesse générée ne se traduit pas nécessairement par des taux d'emploi correspondants au sein de la population urbaine. Sur l'ensemble des principales villes participant à l'*audit urbain*, seules 28 % présentent des taux d'emploi supérieurs à la moyenne nationale de leur État respectif (ce qui correspond à 33 % de l'ensemble des habitants des villes participant à l'*audit urbain*) et seules 10 % ont un taux d'emploi de 70 %, qui est l'objectif fixé par la stratégie de Lisbonne de l'Union européenne pour 2010. Ce taux est particulièrement faible dans de nombreuses villes de Pologne, de Belgique et du sud de l'Italie. Les principaux défis qui se posent découlent souvent de la concentration d'une population relativement défavorisée dans certains quartiers et de la disparité qui en résulte entre l'offre de compétences disponibles et celles requises par une économie basée toujours plus sur la connaissance<sup>4</sup>. Les taux d'emploi généraux sont fortement influencés par la participation des femmes au marché du travail: dans les villes couvertes par l'*audit urbain*, cette participation semble venir compléter, plutôt que remplacer, les niveaux de participation traditionnellement supérieurs au sein de la population masculine. Les femmes contribuent de façon considérable aux taux d'emploi élevés de l'Europe septentrionale, centrale et orientale — une situation qui contraste radicalement avec celle observée dans une grande partie de l'Europe du Sud.*
  
10. *Les économies urbaines évoluent rapidement vers des économies de services. Le secteur des services est, de loin, la principale source d'emplois dans les villes européennes. Ce secteur n'a pas encore atteint une position aussi dominante dans les villes d'Europe centrale et orientale, mais beaucoup d'entre elles se mettent peu à peu au même niveau que les autres villes de l'UE. Dans les villes d'Europe centrale et orientale prises collectivement, la croissance du secteur des services a été plus rapide*

<sup>4</sup> Voir aussi le document de travail publié en 2004 par la DG REGIO de la Commission européenne et intitulé *Cities and the Lisbon Agenda: Assessing the Performance of Cities*, p. 16. Voir <http://www.urbanaudit.org/Cities%20and%20the%20lisbon%20agenda.pdf>

que partout ailleurs, une évolution qui reflète la transition économique et les modifications structurelles brusques et profondes qui s'y sont produites au cours de cette dernière décennie. Dans les villes de l'Europe occidentale, le secteur tertiaire devance largement les autres secteurs en tant que source d'emplois. Sur les cinq plus grands marchés urbains de l'emploi de l'Europe des vingt-sept (à savoir Londres, Paris, Berlin, Madrid et Rome), l'emploi dans le secteur des services représente entre 80 et 90 % de tous les postes.

11. S'agissant de la compétitivité économique, l'utilisation d'une base de mesure plus large révèle que *la plupart des villes d'Europe qui obtiennent les meilleurs résultats se situent dans le nord et le centre de l'Union européenne*. Selon ce que nous avons convenu d'appeler la «référence de Lisbonne» (sur la base des indicateurs structurels qui s'appliquent au niveau des villes<sup>5</sup>), un grand nombre des villes d'Europe qui présentent des résultats élevés du point de vue de la performance économique sont situées au Danemark, en Suède, en Finlande, aux Pays-Bas et dans les régions occidentales de l'Allemagne. Certaines grandes villes de France, du sud de l'Angleterre et de la partie orientale de l'Écosse, de même que les capitales de la péninsule ibérique, enregistrent aussi des résultats élevés. Parmi les nouveaux États membres, l'Estonie figure en très bonne place tandis que plusieurs capitales — dont Prague et Budapest — se distinguent également par leurs bons scores. Les villes aux pourcentages les plus faibles, selon la référence de Lisbonne, se situent en Pologne, en Roumanie et en Bulgarie. La partie méridionale de l'Italie, l'ensemble de la Grèce et une grande partie de l'Espagne obtiennent aussi des résultats médiocres. Dans plusieurs villes britanniques, les résultats sont également assez décevants, tout comme à Berlin et dans les villes wallonnes de Belgique. En Italie, au Royaume-Uni et en Belgique, certaines villes se classent dans la catégorie la plus forte et d'autres dans la catégorie la plus faible, ce qui souligne les disparités considérables qui existent dans ces pays en termes de compétitivité urbaine. Toute relation avec la taille de la ville disparaît dès lors que l'on utilise la référence de Lisbonne. En effet, toutes les villes, grandes ou petites, peuvent obtenir de bons résultats.

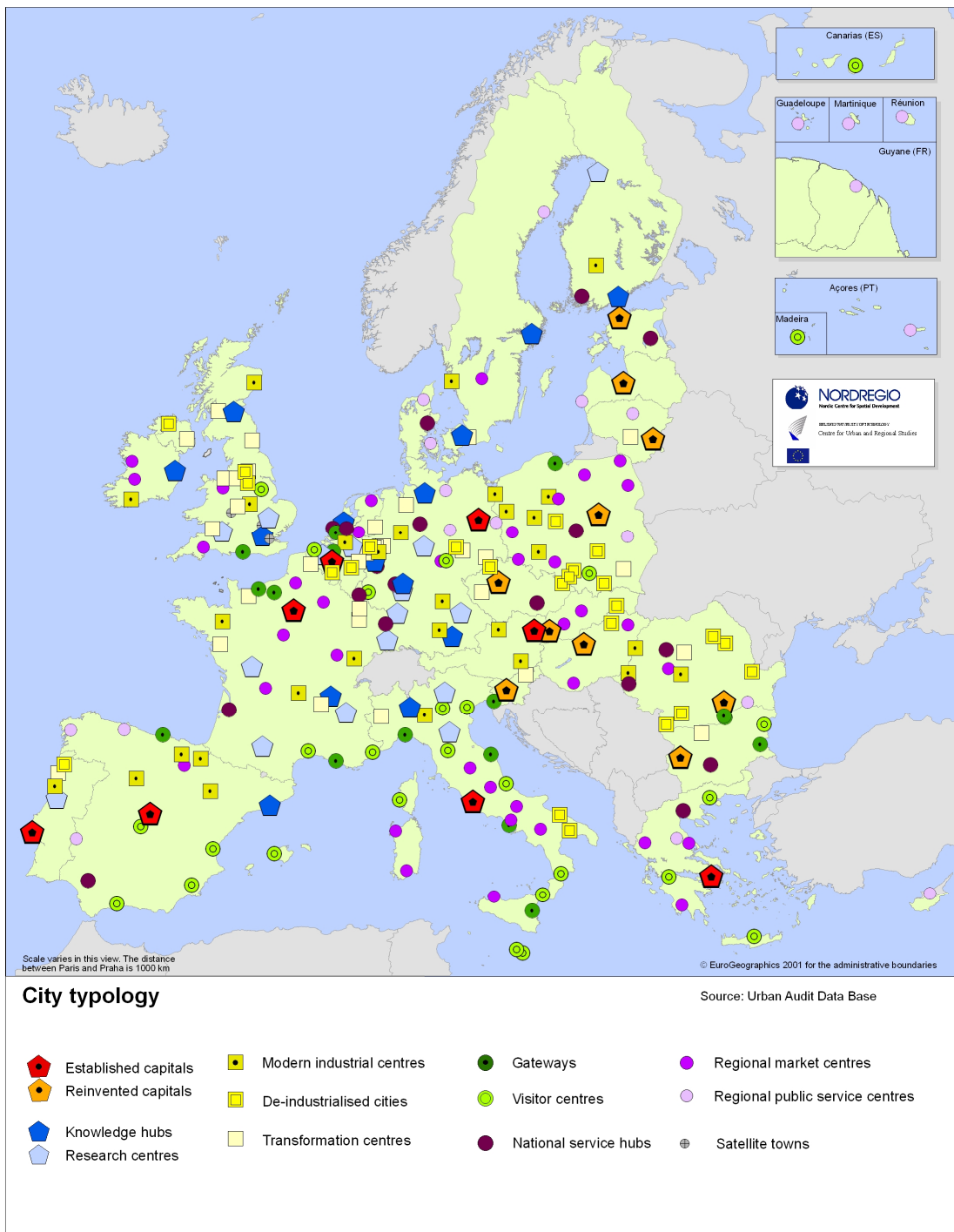
12. Afin d'offrir un meilleur aperçu des évolutions urbaines ainsi qu'une base utile pour établir des comparaisons entre les villes, le présent rapport contient une *typologie des villes*. La répartition des villes couvertes par l'*audit urbain* entre les différents types identifiés a été effectuée sur la base des critères suivants: la taille, la structure économique, les performances économiques et les moteurs de compétitivité. Si cette typologie comporte des avantages, elle présente aussi certaines limites. Aux fins de la définition des différents types de villes, les caractéristiques prises en considération sont uniquement celles des centres urbains et ne couvrent donc pas l'ensemble des agglomérations. Il est donc possible que certaines villes se reconnaissent dans

<sup>5</sup> Les variables utilisées pour la référence de Lisbonne sont les suivantes: 1) le PIB par rapport à la population résidente totale de la zone concernée; 2) la productivité du travail (le PIB par personne occupée); 3) le pourcentage de résidents salariés par rapport à la population résidente totale âgée de 15 à 64 ans; 4) le taux d'emploi des travailleurs âgés: le pourcentage de la population économiquement active âgée de 55 à 64 ans par rapport à la population résidente de cette même tranche d'âge; 5) le chômage de longue durée: le pourcentage de personnes de 55 à 64 ans demeurées au chômage durant plus d'une année par rapport à la population résidente âgée de 55 à 64 ans; 6) le pourcentage d'étudiants dans le deuxième cycle de l'enseignement secondaire, dans la formation continue et dans l'enseignement supérieur par rapport à la population résidente âgée de 15 à 24 ans; 7) le chômage des jeunes: le pourcentage des personnes de 15 à 24 ans au chômage sans interruption depuis plus de six mois par rapport à la population résidente âgée de 15 à 24 ans. L'absence de certaines données peut fausser le calcul de la référence.



plusieurs types urbains. Il faut par conséquent considérer cette typologie comme un outil complémentaire, qui permet de mieux comprendre la dynamique urbaine et qui aide à déterminer les combinaisons de mesures les plus appropriées aux différents types de villes.

13. Parmi ces différents types de villes s'imposent en premier lieu les «Carrefours internationaux» d'Europe (*international hubs*), c'est-à-dire des villes qui jouent le rôle de plates-formes internationales et qui exercent une influence paneuropéenne, voire mondiale. Elles se subdivisent en:
- "Carrefours de réseaux de savoir" (*knowledge hubs*): acteurs clés de l'économie mondiale, elles dominent la hiérarchie urbaine nationale et sont à l'avant-garde de l'industrie internationale, du monde des affaires et des services financiers, grâce à un important réservoir de compétences et à d'excellentes connexions avec le reste du monde;
  - "Capitales établies" (*established capitals*): fermement positionnées au sommet de la hiérarchie urbaine nationale, ces villes reposent sur une base économique diversifiée et se caractérisent par une forte concentration des richesses;
  - "Capitales réinventées" (*re-invented capitals*): ces championnes de la transition sont de véritables moteurs de l'activité économique au sein des nouveaux États membres.



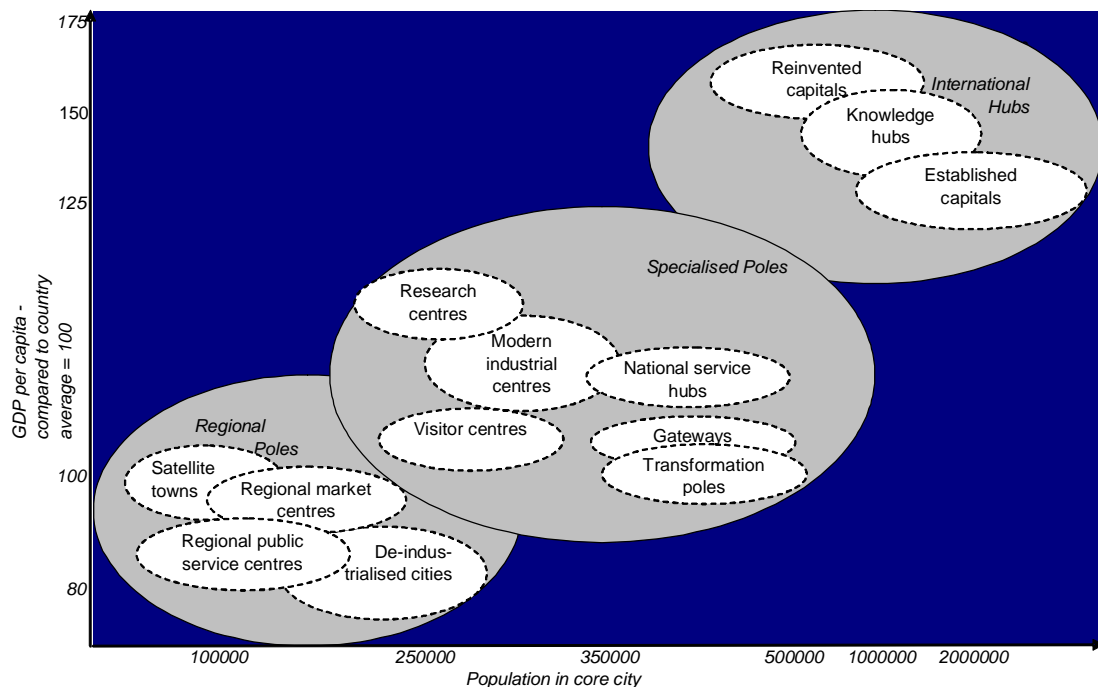
14. On distingue, en deuxième lieu, une large gamme de "Pôles de spécialisation" (*specialised poles*) qui jouent un rôle international (potentiellement) important, du moins dans certains domaines de l'économie urbaine:

- les "Carrefours de services nationaux" (*national service hubs*): rouages essentiels de la hiérarchie urbaine nationale, ces villes assument des fonctions fondamentales au niveau de l'État, et souvent des fonctions capitales dans le secteur des services (notamment publics);
- les "Pôles de transformation" (*transformation poles*): en dépit d'un lourd passé industriel, ces pôles se réinventent en se tournant vers la voie du changement et en développant de nouvelles activités économiques;

- les "Villes-portes d'accès" (*gateways*): dotées d'une infrastructure (notamment portuaire) spécifiquement adaptée, ces villes de grande dimension brassent des flux importants de marchandises et de passagers internationaux;
- les "Centres industriels modernes" (*modern industrial centres*): regroupant tout à la fois des plates-formes d'activités multinationales et des entreprises locales qui exportent vers l'étranger, ces villes se distinguent aussi par de hauts niveaux d'innovation technologique;
- les "Pôles de recherche" (*research centres*): largement connectés aux réseaux internationaux, les centres de recherche et d'enseignement supérieur incluent des activités d'entreprises liées aux sciences et aux technologies;
- les "Centres touristiques" (*visitor centres*): caractérisés par un secteur des services essentiellement tourné vers le tourisme, ces centres gèrent des flux considérables de personnes venant de l'intérieur du pays ou du monde entier.

15. Viennent, en troisième lieu, les nombreux "Pôles régionaux" (*regional poles*) qui, à maints égards, constituent les piliers des économies régionales européennes d'aujourd'hui, d'hier ou de demain:

- les "Villes dé-industrialisées" (*de-industrialised cities*): il s'agit de zones urbaines en proie au déclin ou à la récession de leur assise industrielle (notamment l'industrie lourde);
- les "Centres dcommerce régionaux" (*regional market centres*): ces villes jouent un rôle central dans leur région, notamment dans le domaine des services aux personnes et aux entreprises, dans les services financiers ainsi que dans le secteur de l'hôtellerie, de la restauration et du commerce;
- les "Pôles régionaux administratifs et de services" (*regional public service centres*): ceux-ci jouent aussi un rôle déterminant dans leur région, en particulier dans les domaines de l'administration, de la santé et de l'enseignement;
- les villes satellites (*satellite towns*): cette expression désigne des zones urbaines de petite dimension qui se sont octroyé des rôles particuliers au sein d'agglomérations plus étendues.



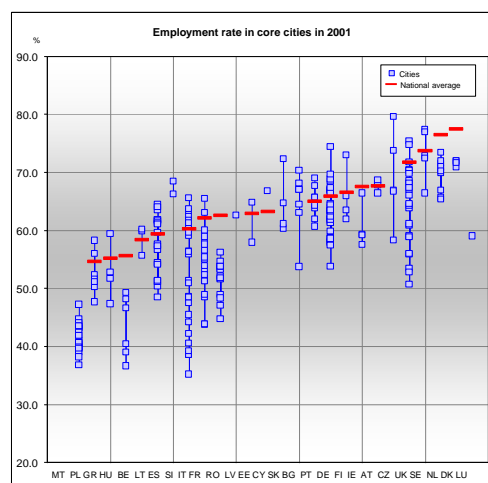
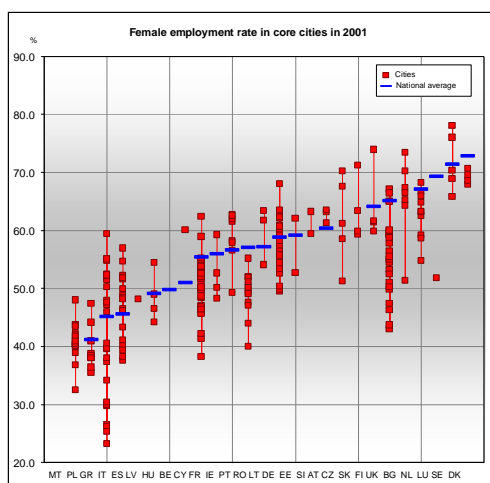
16. On observe des différences fondamentales entre les divers types de villes, quant au poids des « ingrédients » urbains qui constituent les moteurs de la compétitivité. À cet égard, plusieurs moteurs de la compétitivité urbaine peuvent être distingués, les plus importants étant l'innovation, le talent (en termes de ressources humaines qualifiées), l'entrepreneuriat et la connectivité. Il ressort de certaines recherches que la composition et la combinaison précises de ces moteurs diffèrent considérablement selon les villes et les régions d'Europe<sup>6</sup>. De ce fait, la capacité de celles-ci à élaborer des stratégies de développement économique et à mettre en œuvre de telles stratégies pour créer et maintenir des emplois et pour générer de la croissance varie en conséquence. L'utilisation qui est faite des ressources fondamentales, dont les villes disposent, détermine dans une large mesure leur réussite économique.

<sup>6</sup> • ambridge Econometrics/ECORYS et al. (2003), *Factors of Regional Competitiveness* (étude menée pour le compte de la DG REGIO de la Commission européenne).

### C. Quelles sont les caractéristiques particulières de la vie urbaine?

17. «Du travail»... mais pas partout et pas pour tout le monde. Dans certaines villes du sud de l'Italie qui accusent de faibles taux d'emploi des femmes, moins de 30 % des femmes en âge de travailler ont un emploi, alors que ce pourcentage grimpe à plus de 70 % dans la plupart des villes nordiques couvertes par l'*audit urbain*. Bien qu'aucune relation directe ne puisse être établie entre les taux de participation des femmes au marché du travail et les structures d'accueil pour les enfants, force est de constater que, parmi les villes participant à l'*audit urbain* qui présentent un taux élevé de participation des femmes au marché du travail, rares sont celles qui ne comptent qu'une faible proportion d'enfants en garderie. Il semble dès lors que ce soit dans les villes d'Europe du Sud que le potentiel d'accroissement des taux de participation au marché du travail est, dans l'ensemble, le plus élevé.

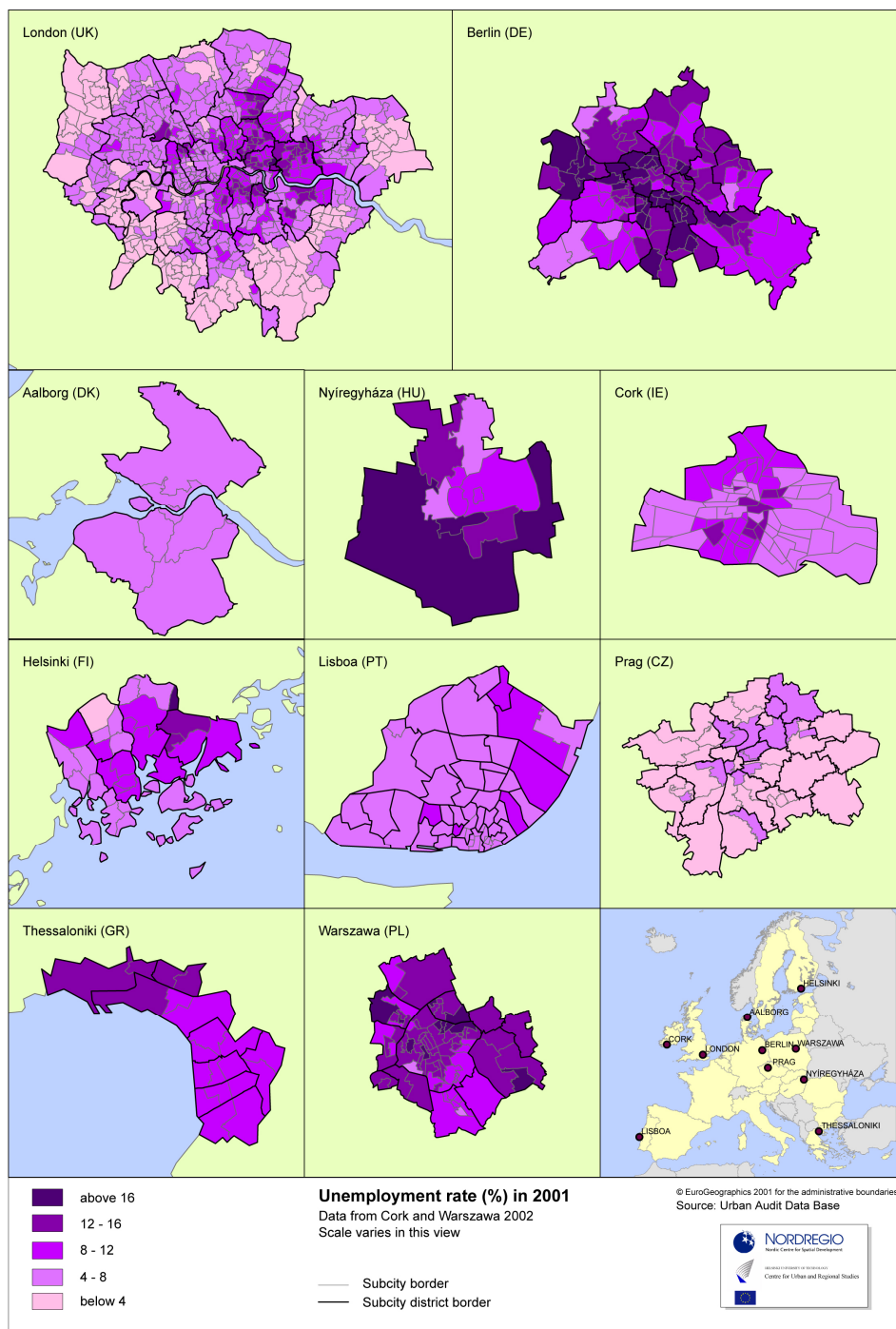
18. Le taux de chômage a tendance à être plus élevé dans les villes. Parmi les villes européennes couvertes par l'*audit urbain*, deux sur trois affichaient, en 2001, un taux de chômage supérieur à celui relevé au niveau national. Les taux les plus élevés (plus de 25 %) ont notamment été enregistrés en Pologne, en Belgique et dans le sud de l'Italie, tandis que les taux les plus bas ont été observés aux Pays-Bas, dans certaines villes d'Allemagne et dans le nord de l'Italie. Bien qu'il n'existe pas de schéma précis, des divergences apparaissent également entre les taux de chômage des centres des villes et ceux des agglomérations au sens large. En fonction de la morphologie de la ville et de l'ensemble de sa structure socio-économique, des taux de chômage élevés peuvent être enregistrés aussi bien dans des quartiers centraux que dans certaines zones périphériques.



19. Au cœur des villes, les taux de chômage peuvent varier considérablement selon les quartiers. Si ces disparités sont particulièrement marquées en France, en Belgique et dans le sud de l'Italie, les villes de l'ex-Allemagne de l'Est, certaines grandes villes d'Espagne et le nord de l'Angleterre présentent aussi de fortes divergences entre leurs quartiers.

20. Les différences observées à travers l'Europe en termes d'espace de vie par habitant sont tout à fait frappantes: dans certaines villes, l'espace de vie moyen par habitant est trois fois supérieur à celui relevé dans d'autres villes. Trente villes enregistrent un

espace de vie moyen par habitant de plus de 40 m<sup>2</sup> et toutes sont situées dans la partie occidentale de l'Union européenne. Dans les nouveaux États membres, les citadins sont nettement moins bien lotis: en Bulgarie, en Lettonie, en Roumanie, en Slovaquie, en République tchèque, en Lituanie et en Pologne, leur espace de vie moyen par habitant est compris entre 15 et 20 m<sup>2</sup>. Sur cet indicateur, la fracture entre les parties orientale et occidentale de l'Europe demeure très visible.

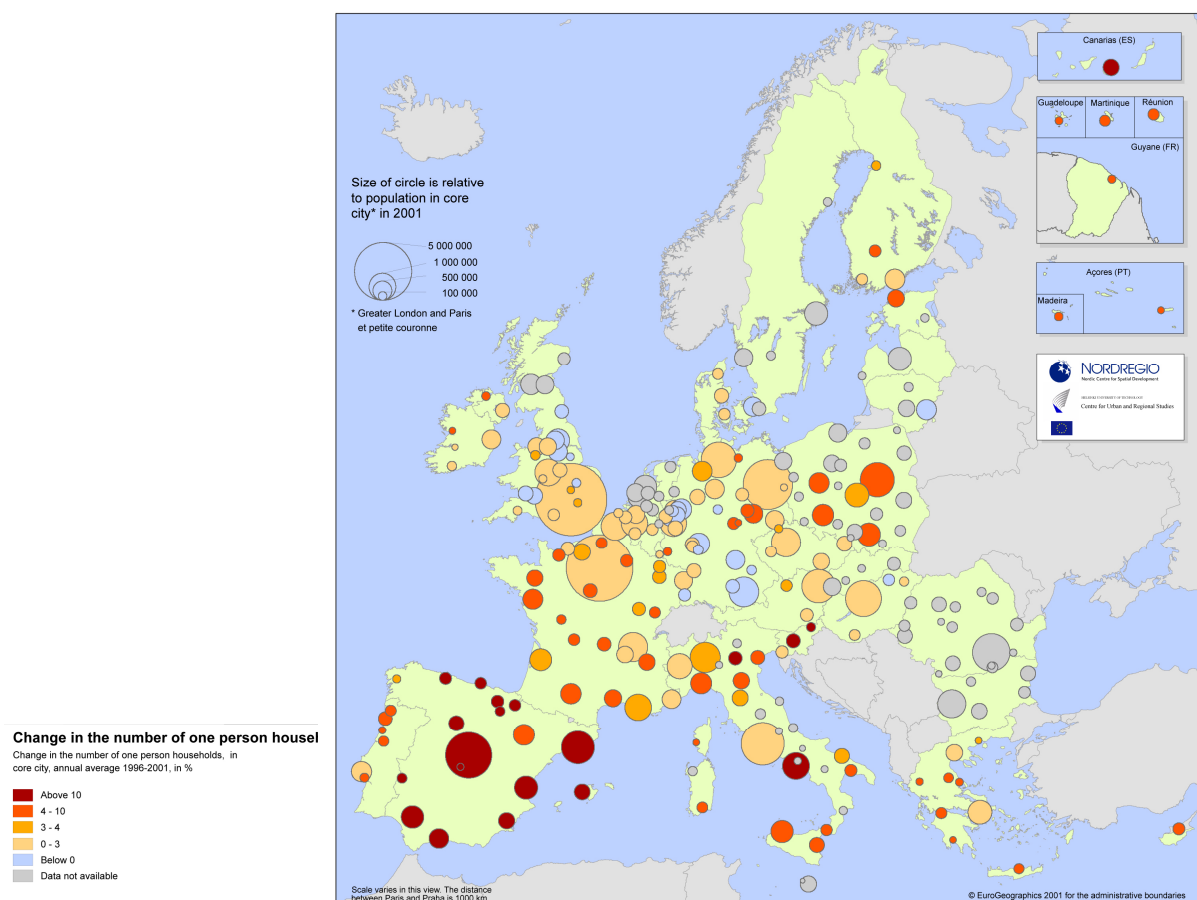


21. La plupart des citoyens européens vivent dans des appartements; ceux-ci représentent, en moyenne, 77 % de l'ensemble des logements urbains au sein de l'Union européenne. Environ 50 % des logements des villes européennes sont détenus par leurs occupants, avec des variations notables entre les États membres. À la suite des mesures de privatisation qui y ont été prises, la Hongrie, la Slovaquie, la Lituanie, la Bulgarie et la Roumanie sont désormais les États où la proportion de

résidents propriétaires de leur habitation est la plus élevée, même si l'Espagne et le Portugal figurent toujours en très bonne place. La part des ménages propriétaires de leur habitation est nettement plus élevée en périphérie que dans les centres urbains (plus du double dans de nombreuses régions).

22. Les *ménages unipersonnels* tendent à se regrouper, généralement dans les quartiers centraux de la ville. À l'évidence, les centres urbains proposent une forte concentration de services et sont bien placés pour répondre aux besoins des personnes célibataires ou vivant seules. Les jeunes sont attirés par les infrastructures de loisirs, tandis que les citoyens plus âgés apprécient la proximité des boutiques, des transports publics et des établissements de soins de santé. Dans le même temps, les familles avec enfants s'orientent, à une écrasante majorité, vers la périphérie des villes, où les maisons sont plus vastes et, souvent, moins coûteuses.

23. Les citoyens présentent un *niveau de formation* beaucoup plus élevé que les autres citoyens européens. La proportion de diplômés de l'enseignement supérieur est en effet nettement supérieure dans les villes. Ces concentrations de personnes dotées d'un niveau élevé d'instruction jouent un rôle crucial dans le développement de la société de la connaissance et dans l'exploitation du potentiel économique qui y est associé. Presque toutes les villes enregistrent un score supérieur à la moyenne nationale et nombre d'entre elles font même nettement mieux, surtout au centre des villes.



24. Par contre, les villes ne sont pas toujours les *lieux les plus sains* pour y vivre. L'espérance de vie moyenne des enfants nés en 2001 et vivant dans les villes couvertes par l'*audit urbain* est de 79 ans pour les femmes et de 73 ans pour les

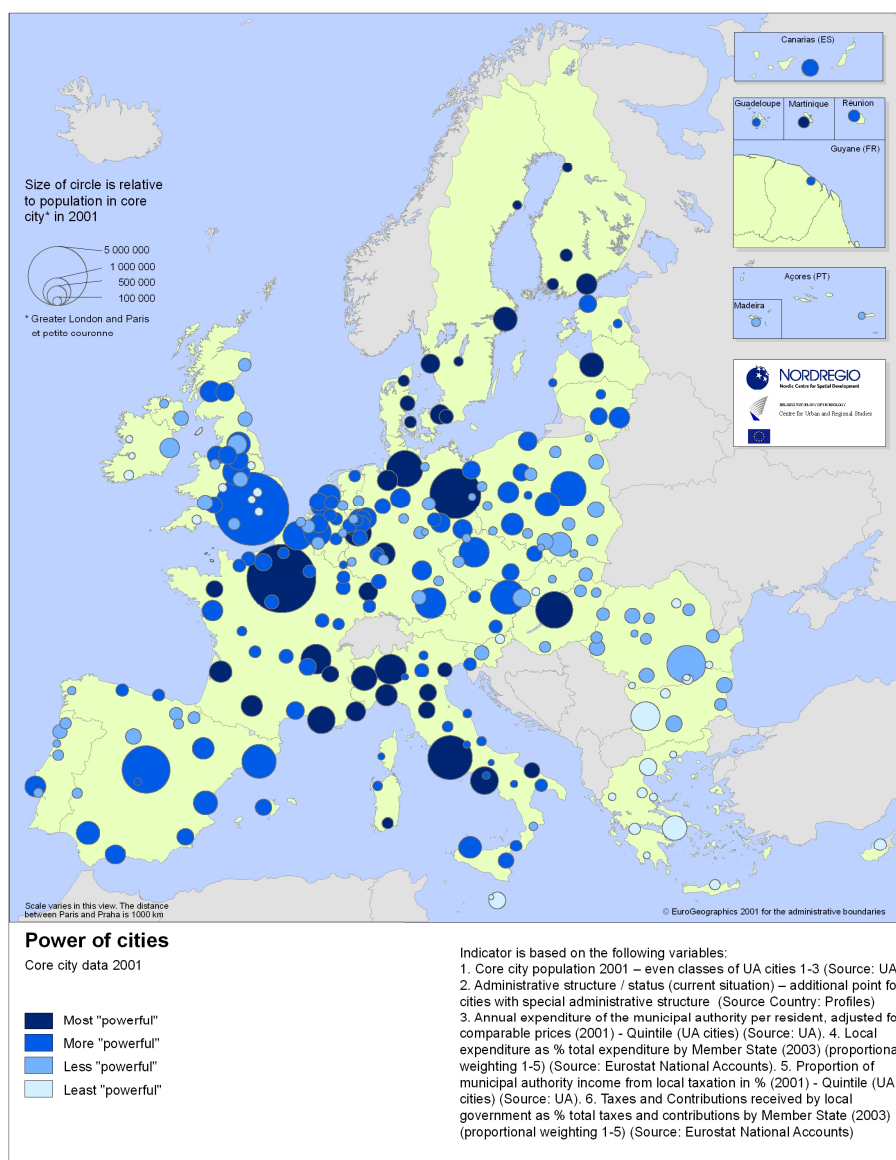
hommes, soit environ deux ans de moins que la moyenne globale de l'Europe des vingt-cinq. La plupart des villes espagnoles et italiennes affichent les espérances de vie les plus élevées, puisque les femmes peuvent espérer y vivre jusqu'à 83 ou 84 ans, en moyenne. Les 30 premières villes d'Europe, pour le critère de la longévité de leurs habitants (c'est-à-dire où l'espérance de vie excède 81 ans pour les femmes et 75 ans pour les hommes), sont situées en Allemagne, en Italie, en Espagne, en Belgique, au Royaume-Uni, en Autriche et au Luxembourg. Les villes d'Europe centrale et orientale occupent le bas du classement. Les variations assez notables qui sont observées au sein des États résultent davantage des modes de vie antérieurs que de la situation actuelle en matière de richesse et de prospérité de leurs ressortissants. Les facteurs combinés du mode de vie, de la conjoncture économique et des soins de santé — tels qu'ils étaient autrefois et tels qu'ils sont aujourd'hui — représentent probablement les paramètres les plus importants conditionnant la santé des citoyens.

25. De plus en plus, vivre en ville signifie passer du temps dans les *transports urbains*. Dans les villes de grande taille, en particulier, se rendre à son travail est devenu un problème majeur dans la vie de tous les jours. Sur le plan du mode de transport privilégié dans les villes européennes, le clivage le plus marqué demeure entre les anciens et les nouveaux États membres: dans ces derniers, les transports publics jouent un rôle nettement plus important que dans les anciens États membres. Dans des villes telles que Bratislava et Budapest, plus de deux trajets sur trois entre le domicile et le travail s'effectuent soit en métro, soit en tram, soit en bus. Dans d'autres États membres, notamment le Royaume-Uni, c'est la situation inverse qui prévaut: dans la plupart des villes britanniques, plus de 80 % des trajets domicile-travail se font en voiture.
26. Pour en revenir à la question de savoir ce qui caractérise la vie en ville, l'*audit urbain* dresse le portrait suivant des citadins: il s'agit de plus en plus de ménages unipersonnels, dont le voisinage est toujours plus diversifié et dont la capacité à participer aux sociétés urbaines qui évoluent autour d'eux varie fortement. Les citoyens disposant d'un bon niveau d'instruction sont les mieux placés pour exploiter les perspectives économiques existantes, alors que les personnes peu instruites sont les plus exposées au risque d'exclusion. Cette dualité est un problème central à résoudre en priorité pour les villes qui souhaitent relever le défi de la cohésion sociale.



## D. De quel pouvoir les villes disposent-elles?

27. Le rapport complet dégage une vue exploratoire du pouvoir relatif des autorités administratives des villes de l'Union européenne. Qu'il s'agisse des défis économiques, sociaux ou autres, ses conclusions montrent que certaines villes parviennent à nager à contre-courant, à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies et à surveiller les investissements susceptibles de changer le cours des choses. Toutefois, le pouvoir dont ces autorités disposent détermine dans quelle mesure celles-ci peuvent réellement façonner l'avenir de leur ville. En prenant en considération la taille et la structure administrative des villes et en nous fondant sur les informations recueillies lors de l'*audit urbain* concernant les dépenses des autorités municipales et les revenus tirés des impôts locaux, de même que sur les chiffres nationaux relatifs aux recettes et aux dépenses publiques locales, nous avons exploité les données quantitatives disponibles pour mettre au point un indice du «pouvoir» relatif des autorités administratives des villes dans l'Union européenne.



De plus amples informations sont disponibles dans le rapport complet, disponible à l'adresse suivante:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/themes/urban/audit/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban/audit/index_en.htm)