

Le fait urbain en Europe

François Moriconi-Ebrard, Denise Pumain

▶ **To cite this version:**

François Moriconi-Ebrard, Denise Pumain. Le fait urbain en Europe. Thierry Paquot. Le monde des villes, Editions Complexes, pp.79-100, 1995, 978-2870275535. halshs-01625461

HAL Id: halshs-01625461
https://shs.hal.science/halshs-01625461

Submitted on 27 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE FAIT URBAIN EN EUROPE

François Moriconi-Ebrard (CEDEJ, Le Caire)
Denise Pumain (Université Paris I)

Les villes européennes ne sont ni les plus anciennes, ni les plus grandes du Monde — à l'exception de Londres pendant une courte période à l'échelle de l'Histoire — mais, elles ont maintes fois servi de modèle bien au-delà du continent. Elles n'ont ni l'apanage des densités les plus élevées, ni celui des formes d'organisation les plus simples — ou, au contraire, les plus complexes — mais, transcendant leur évidente diversité, chacun s'accorde à reconnaître en elles une véritable identité. L'Europe n'est ni le continent le plus urbanisé du Monde, ni celui où l'on trouve le réseau le plus dense et le plus hiérarchisé de villes, mais, à l'échelle transnationale, il n'existe nulle partie du Monde où la ville n'encadre le territoire avec une telle omniprésence. Enfin, la société européenne est sans doute celle qui a gardé des liens étroits avec le monde rural dont elle est issue. Le façonnement historique de la configurations des systèmes urbains, l'interface des paysages contemporains, le choix des modes de vie et d'habiter, comme certaines manifestations récurrentes de la vie politique sont autant de signes d'une double appartenance à la fois urbaine et rurale de l'Européen, que l'on nomme parfois *rurbanité*.

L'identité du fait urbain en Europe ne peut donc être recherchée que transversalement, parmi de multiples éléments qui ont forgé, puis façonné la centralité de certains lieux, et qui par-dessus tout ont été capables de conserver, au moins partiellement, leurs attributs sur de très longues périodes.

-

1 La ville européenne

La première constante du modèle de la ville européenne est la persistance d'un fort gradient de centralité sur de longues périodes ; cette inertie des lieux centraux s'oppose à une extrême instabilité des configurations territoriales : nulle par ailleurs, les territoires n'ont subi de tels remaniements politiques et administratifs, mais nulle part non plus, l'ampleur et la fréquence des changements ne se sont accordés avec une telle stabilité de la trame des villes sur le territoire.

La personnalité de la ville européenne est indissociable des enjeux identitaires qui se jouent à l'échelle du continent ; aujourd'hui encore, l'Europe est le continent politiquement le plus morcelé, avec 36 États en 1994, dans lesquels, de surcroît et malgré leurs petites dimensions — 133 000 km2 en moyenne — on trouve une fréquente structure fédérale ou confédérale (Allemagne, Royaume-Uni, Suisse), ou fortement régionalisée (Italie, Espagne, Belgique, Autriche, république Tchèque). Or ce sont les villes qui ont été le pivot de la mise en réseau des différentes pièces de ce puzzle plus ou moins consolidé sur le plan politique.

Ce n'est pas par hasard que les régions européennes où l'on trouve aujourd'hui les réseaux de villes les plus denses et qui forment aujourd'hui le cœur de l'Europe urbaine (bassin rhénan, plaine du Pô) coïncident avec les zones où les appartenances territoriales furent les plus diversifiées. De même, à l'échelle des États, ce sont les

régions consolidées de la manière la moins univoque dans les espaces nationaux modernes qui conservent les réseaux les plus riches et les mieux hiérarchisés.

La grande majorité des villes d'Europe ont été placées tour à tour dans des mouvances politiques, culturelles, économiques différentes, au sein d'espaces d'une taille allant de la cité-Etat à l'empire, dans des situations contradictoires de centralité, ou de périphérie — voire de marge — sur des sites dont les atouts pouvaient rapidement se muer en handicaps. Là où, ailleurs, elles auraient pu être rayées de la carte — les exemples ne manquent pas sur d'autres continents — en Europe, au contraire, elles ont persisté, et, se réadaptant même aux nouvelles donnes, ont parfois profité des crises pour élargir leur influence.

La proximité géographique des pouvoirs

Si, comme le montre Benevolo (1993), "les villes de l'Europe sont nées avec l'Europe et dans un certain sens en ont accouché", c'est que les villes européennes sont restées l'instrument du Prince. Parler de la ville en Europe, c'est parler depuis la ville. C'est à travers deux constantes de l'histoire européenne que l'on saisira le mieux cette identité de la ville européenne : l'imbrication géographique des pouvoirs et le réinvestissement du centre.

La persistance historique de la centralité dans la ville européenne s'impose à tous les niveaux, visibles ou invisibles, depuis la lecture du paysage jusqu'à l'analyse statistique des indicateurs fonctionnels recouvrant les concepts les plus abstraits. L'originalité de cette centralité s'exprime dans l'étroite imbrication géographique des formes du pouvoir et de ses attributs réels ou symboliques : pouvoirs politiques, religieux, économiques, financiers se côtoient sur un périmètre d'une étroitesse qui, dès les temps les plus anciens, ne laisse pas d'étonner les observateurs étrangers. La forte inertie qui résulte de la configuration de la trame des lieux centraux procède moins d'une logique d'accumulation que d'une logique d'adaptation et de substitution. En effet, les différentes formes de pouvoirs, souvent rivaux, qui cohabitent dans la ville n'ont représenté un atout que dans le cadre de systèmes territoriaux et économiques stables : ainsi la forte macrocéphalie du système urbain français ne s'explique que par la stabilité de la configuration et, grosso modo, de la taille du territoire national sur plusieurs siècles. En revanche, c'est la multiplicité des pouvoirs concentrés dès Philippe-Auguste dans la capitale qui explique que le même modèle de centralité ait survécu sans perturbations majeures à la diversité des régimes politiques qui se sont succédés dans le pays.

Réinvestir le centre

Quelles que soient leurs tailles, les villes européennes ont abrité une diversité d'acteurs suffisamment étendue pour s'accommoder, même avec plus ou moins de bonheur, des bouleversements qui ont accompagné les grandes transformations économiques et sociales du continent. Rivales ou alliées, les sphères du pouvoir ont toujours été géographiquement proches, chacun ayant compris que l'on ne peut impunément quitter le centre, ni s'en éloigner sans risquer d'être victime de la rupture des systèmes d'alliance.

Quelle que soit sa taille, la ville européenne possède un centre sans cesse réinvesti, comme si l'abandon de ce dernier avait toujours signifié celui de la ville entière. Ainsi, le centre n'est pas abandonné au césarisme des affaires, contrairement à la ville américaine ou japonaise; inversement, et contrairement à la ville arabe, il ne fait pas

non plus l'objet d'un culte de l'immobilisme architectural et fonctionnel; enfin, même lorsqu'on en a préservé le tissu original, son rôle n'a pas pour autant été fossilisé dans une fonction de musée. Il s'agit donc bien d'un remodelage incessant et jamais définitif, même si du moins, le dosage des interventions en tout genre qui ont affecté le visage des centres peut, pour de multiples raisons, être très différent d'une ville à l'autre.

De même, cette inertie n'est parfois conciliable qu'au prix d'un changement d'échelle: ainsi, le centre de gravité d'une ville a parfois pu se déplacer au gré de ses extensions. De même, au cours de la révolution industrielle, on n'a jamais vu les anciennes fonctions de centralité migrer massivement vers les nouveaux sites de production : les villes des bassins miniers, sidérurgiques ou textiles, sont restées en Europe des nébuleuses de petits centres très spécialisés, des conurbations sans rayonnement autre que leur unique fonction productive, tandis que les sièges sociaux, politiques, administratifs, ou financiers demeuraient à l'écart.

Prépondérance du modèle aggloméré et de la forme radio-concentrique

La densité continue d'occupation de l'espace urbain, présente un gradient de décroissance régulier et souvent exempt de vides, du centre vers la périphérie. Le besoin d'accessibilité au centre laisse prédominer la forme radio concentrique dans les types d'agglomérations, même si ce modèle recèle une proportion plus ou moins grande de variantes et d'exceptions. Ce modèle prend véritablement forme au Moyen-Age. Les variantes que l'on observe peuvent être liées à des contraintes de sites, et les exceptions à des tentatives urbanistiques, engagées notamment au cours de leur évolution récente.

Par ailleurs, le modèle radio concentrique induit le développement d'axes radiaux puissants qui contribuent à une difficile intégration des périphéries entre elles, et en corollaire, à leur balkanisation administrative. Ainsi, les agglomérations européennes sont les plus morcelées sur le plan administratif, nombre d'entre elles étant même partagées entre plusieurs États (Moriconi-Ebrard, 1994). A l'échelle des agglomérations, si les villes-centres ont un poids démographique relativement faible, elles conservent toujours l'essentiel des fonctions de centralité, poids d'autant plus grand que leurs périphéries restent trop éclatées.

La fréquence des conurbations, formes d'agglomérations multi-centrées, est supérieure en Europe à ce qu'elle est sur n'importe quel autre continent. Ce phénomène, consécutif à la forte poussée du bâti au cours de la période récente, est aussi révélateur de l'inertie des localisations des fonctions de centralités, dans des espaces parfois unis depuis plusieurs décennies dans le même tissu urbain : ces structures multinucléaires sont ainsi encore bien lisible dans les agglomérations du nord de la France, de la Belgique, de la Ruhr, ou des "Pays Noirs" britanniques.

L'identité de la ville européenne repose donc sur un certain nombre d'éléments simples, mais qui, combinés ensemble, ont produit cette immense diversité de tissus, cette complexité des formes et cette palette de fonctions qui lui confère cette richesse particulière forgeant les bases mêmes de son identité.

2 L'emprise de la ville sur l'Europe

Comme partout ailleurs dans le Monde, la classification entre population urbaine et population rurale relève des critères choisis par les services statistiques de chaque pays. D'une part, le fait urbain est donc défini de manière extrêmement diverse d'un pays à l'autre : certains adoptent une définition administrative, tandis que leur voisins ont opté pour des définitions purement statistiques, recouvrant elles-mêmes de grandes disparités entre elles. D'autre part, même si le système de classification est comparable, l'espace urbain est délimité de manière tout à fait différente entre deux pays.

Mesurer le fait urbain à l'échelle du continent

Ceci entraîne évidemment des biais significatifs dès lors que l'on compare transversalement tous les indicateurs quantitatifs ou qualitatifs de l'urbanisation : par exemple, la taille ou le semis des villes, le taux d'urbanisation ou la hiérarchie urbaine. Toute comparaison internationale n'aurait donc aucun sens si l'on s'en tenait aux statistiques officielles : or l'Europe est justement le continent où l'échelle compréhensible de l'analyse du fait urbain dépasse largement les seules frontières nationales.

Les seules statistiques comparables reposent sur les rares travaux d'harmonisation des définitions réalisés par les chercheurs. Une synthèse critique complète de l'ensemble de ces travaux a été réalisée par l'équipe P.A.R.I.S. dans le cadre d'une étude sur la comparaison des villes européennes (Pumain et al., 1990, §.9), analysant notamment les travaux de Dickinson (1964), Hall et Hay (1971 à 1980), Van Den Berg et al. (1982), Chesshire et Hay (1988), et proposant une base de données sur les agglomérations ouest-européennes de 200 000 habitants et plus.

Parmi les bases de données historiques, Chandler et Fox (1976) donnent une estimation du nombre d'habitants des principales villes du Monde de l'an -1360 à 1968. Celle de De Vries (1984) couvre 379 villes de l'Europe (partie orthodoxe exclue) ayant compté plus de 10 000 habitants entre 1500 et 1800. Bairoch, Batou et Chèvre (1988) ont constitué une base de données sur la population des villes européennes de 800 à 1850. Ces auteurs ont cherché à donner des chiffres de population se rapportant à des agglomérations entières, en se dégageant des limites administratives qui ne couvrent parfois qu'une partie de l'espace urbanisé.

Enfin, Moriconi-Ebrard (1994) a élaboré la base de données mondiale GEOPOLIS répertoriant de manière exhaustive les agglomérations ayant dépassé 10 000 habitants. La base de données donne leur nombre d'habitants en 1900, 1950, 1960, 1970, 1980 et 1990, leur coordonnées géographiques et leur superficie (si disponible). Les critères de définition retenus sont rigoureusement identiques : une agglomération GEOPOLIS est une agglomération morphologique dont les contours sont ajustés sur des limites d'unités locales entières. Une unité locale — administrative ou statistique — est agglomérée lorsque :

- la zone bâtie forme un ensemble sans rupture de plus de 200 mètres ;
- cette partie agglomérée rassemble 50% au moins de la population de l'unité locale.

Lorsque l'ensemble de l'agglomération morphologique réajustée dépasse 10 000 habitants, cette dernière a été retenue comme urbaine dans la base.

La zone bâtie est définie par :

a) *Les édifices* habités (bâtiments, immeubles, ou maisons d'habitation et constructions attenantes) ou inhabités (bâtiments et installations à vocation industrielle, commerciale, ou de service tels que les usines, entrepôts, et magasins; bâtiments administratifs, édifices religieux et monuments historiques) ;

b) *Les parcelles* entourant ces constructions et soumises à leur usage tels que les parkings, les parcs publics, pelouses et petits jardins privés inclus dans la parcelle d'un édifice, les mines, terrils et autres dépôts liés à l'extraction, les friches industrielles et minières non reconverties. La largeur de ces parcelles est déduite de la distance séparant deux constructions.

c) *Les infrastructures* réservées au transport sont classées en deux catégories :

- les installations linéaires: lignes de chemin de fer, routes et autoroutes, cours d'eaux et canaux traversés par un pont ou un bac: seule leur largeur est déduite de la distance séparant deux constructions ;
- les installations non linéaires, tels que les aéroports, gares de triage, échangeurs d'autoroutes et parkings sont déduites dans n'importe quelle direction de la distance séparant deux constructions.

d) *Les équipements* publics liés à la vie urbaine: les parcs, jardins publics et terrains de jeux et de sports avec leurs installations attenantes, ainsi que les cimetières.

Une dernière clause a été ajoutée à la définition: lorsque les zones urbanisées ne sont réunies que par un seul axe, la continuité du bâti est considérée comme rompue. Cette clause est particulièrement importante en Europe, où, en son absence, se dessinerait par exemple une seule agglomération dans le nord de la Belgique (Bruxelles-Anvers-Gand-Lille: 6,2 millions d'habitants), dans la Ruhr (Essen-Dortmund-Duisbourg-Dusseldorf-Mönchen-Gladbach-Cologne-Bonn-Wuppertal: 9 millions d'habitants) ou dans l'ancien bassin houiller du Nord-Pas de Calais.

La base de données GEOPOLIS intègre ainsi des données de plusieurs définitions officielles, mais pas nécessairement leurs seuils de classification ; par exemple, les villes sont délimitées exactement de la même façon en France ou au Danemark, mais pour être classée comme ville, la partie agglomérée doit dépasser 2 000 habitants en France, et 200 habitants au Danemark. En revanche, lorsque l'agglomération est délimitée sur une autre base, le travail d'identification des contours des villes a été réalisé à partir de cartes, de plans, de photographies aériennes ou d'images satellites récentes. L'ensemble de ces informations permet d'effectuer des mesures précises à partir de statistiques comparables, et en particulier de comparer l'emprise de la ville dans la société et dans l'espace européen. Les données de GEOPOLIS permettent également de situer ces mesures par rapport à d'autres parties du Monde, et, dans une démarche comparative, de mieux restituer les spécificités de l'urbanisation européenne.

Il faut toutefois garder à l'esprit le fait que la définition harmonisée de GEOPOLIS, comme tous les critères statistiques, comporte certaines limites. Aucune définition, même officielle, ne fait l'unanimité des utilisateurs — qu'ils soient chercheurs, acteurs ou administrateurs — car le choix une définition est indissociable des objectifs que l'utilisateur s'est assigné. La solution utilisée pour la base de données GEOPOLIS est nécessairement généraliste, mais, à partir de critères simples, elle se réfère à un concept essentiel de la ville, et tout particulièrement lié à l'histoire des villes en Europe : le modèle aggloméré.

L'agglomération morphologique regroupe non seulement des habitations, mais également des bâtiments, locaux et infrastructures voués aux activités, à la production, aux communications. Ces derniers sont quotidiennement, au moins pour une partie de la journée, occupés ou utilisés par une population qui n'y réside pas. L'agglomération morphologique recouvre donc à la fois deux réalités: habiter et pratiquer la ville. Une partie de la population d'un territoire ne répond que partiellement à la qualité d'*urbain* : en Europe, nombreux sont ceux qui travaillent dans une agglomération mais n'y habitent pas. Cette dernière catégorie n'est que partiellement prise en compte par la définition morphologique, car les populations dispersées ou habitant dans des agglomérations de moins de 10 000 habitants sont considérées de facto comme non-urbaines. Cette dernière catégorie recouvre divers degrés de ruralité, et en particulier des zones dites *rurbaines* ou *semi-urbaines* selon les pays, qui représentent une part importante de la population européenne. Certains pays possèdent une définition plus ou moins adaptée à ce concept (France, Italie, Grèce...) mais qui demeurent peu comparables entre elles. En outre, sur la base de l'étude des modes de vie et de pensée, des façons de communiquer, certains chercheurs — sociologues, anthropologues, géographes, philosophes — pensent que c'est l'ensemble de la population européenne qui peut, à certains égards, être considérée comme urbaine.

Des taux d'urbanisation modestes

Le taux d'urbanisation mesuré par les données de GEOPOLIS représente en réalité "le pourcentage de population vivant dans les agglomérations morphologiques ajustées de 10 000 habitants et plus dans un territoire donné" ; cet indicateur, bien que représentant une vue partielle de l'urbanisation — le modèle aggloméré de la ville — traduit l'emprise du fait urbain dans l'ensemble de la population habitant un territoire donné.

Suivant ce critère, et contrairement aux idées reçues, le taux d'urbanisation de l'Europe (66% en 1990) *s'établit à un niveau élevé, mais nettement inférieur à celui des autres parties du Monde développé* : 71% en Amérique du Nord, 75% pour la partie océanienne, et 89% pour la partie asiatique extrême-orientale (Japon-Corée-Taïwan...). En 1990, certaines parties du Monde en développement ont même atteint un niveau d'urbanisation comparable (Amérique du Sud), ou sont en voie de l'atteindre (Monde Arabe), progressant à un rythme rapide alors qu'en Europe il semble s'être aujourd'hui stabilisé au niveau actuel.

Quoi qu'il en soit, cet indicateur ne suffit pas à conforter la réputation de continent très urbanisé que l'on attribue à l'Europe. Ce qui caractérise davantage le continent, c'est la répartition relativement homogène de ce taux suivant les régions : les taux d'urbanisation les plus bas sont relevés sur les périphéries (Irlande, Portugal, Balkans, Norvège) mais ne sont qu'exceptionnellement inférieurs à 45% (Albanie : 30%); ils sont les plus élevés aux Pays-Bas (88%) et en Belgique (85%), pouvant même atteindre des valeurs supérieures à l'échelle de certaines régions (Rhénanie, Sud-Est de l'Angleterre, plaine du Pô, Silésie).

Le semis de villes le plus dense du Monde

L'homogénéité dans la répartition des agglomérations apparaît encore mieux lorsqu'on examine leur semis. Avec 5 157 agglomérations en 1990 sur 4,8 millions de kilomètres-carrés (hors ex-pays de l'Union Soviétique), l'Europe est de loin le continent du Monde le plus encadré par la ville. L'espacement moyen entre deux

villes[1] s'élève à 16 kilomètres, contre 29 kilomètres en Asie, 53 en Amérique, 55 en Afrique et dans l'ex-URSS, et 114 en Océanie.

A l'échelle régionale, cet espacement n'atteint aucun record mondial: ainsi, le semis des agglomérations est plus dense dans la Basse-Egypte ou dans certaines parties de l'Inde ou de la Chine que dans le delta du Rhin, mais il faut souligner l'exceptionnelle densité des équipements routiers et de communication qui caractérisent le territoire européen ainsi que la grande capacité de mobilité des habitants. En convertissant la distance de 16 kilomètres en distance-temps, on peut dire qu'en moyenne, toute ville est accessible en 20 minutes depuis une autre. Même dans les secteurs les plus isolés du continent, on considère qu'aucun point du continent n'est situé à moins d'une heure d'automobile d'une ville.

Comme partout dans le Monde, la localisation des agglomérations est soumise à l'influence prépondérante des facteurs les plus ordinaires de l'histoire de la mise en place des systèmes de peuplement : relief, sols, climat. Si la tendance actuelle des nouvelles localisations suit une logique qui tend à privilégier les littoraux et les grandes axes fluviaux au détriment des milieux les moins accessibles, elle n'est pas propre à l'Europe[2]. En revanche, au cours des siècles, les Européens ont été amenés à mettre leur territoire en valeur en fonction de type de ressources différentes, de sorte que l'Histoire a conféré à chaque milieu, à une certaine époque, une position privilégiée dans un système économique. Les centres urbains ont persisté, même s'ils ont parfois perdu de leur puissance.

Ainsi, l'expression "région défavorisée" n'est valable en Europe qu'en référence à une période très récente et très courte à l'échelle de l'histoire. Région "abandonnée" du système ou "déclassée" dans la compétition internationale serait plus juste que "défavorisée" dans l'absolu. C'est en effet oublier que les "périphéries" furent souvent "centrales" par le passé : en témoigne, par exemple, la richesse du patrimoine urbain des péninsules méditerranéennes. C'est également oublier qu'en Europe, il n'existe aucune région où les conditions naturelles sont rédhibitoires pour l'activité humaine: le climat étant adouci par les courants marins, les villes atteignent des latitudes où elles sont inconnues de l'autre côté de l'Atlantique; le plus haut massif de l'Europe n'est ni impénétrable, ni infranchissable et les zones les moins accessibles n'atteignent jamais une superficie démesurée.

Mais s'il n'y a ni désert, ni vastes régions inhabitables en Europe, il n'existe pas davantage de "bonne situation" unique qui ait pu offrir, à quelque moment de l'histoire que ce soit, une rente de situation assurant une domination absolue à une ville, à une région. Les chemins naturels de l'Europe conduisent inexorablement à ses périphéries, à l'image de ses fleuves, de ses plaines, de ses péninsules ou de ses mers. En d'autres termes, allié à un système de peuplement sans discontinuité majeure, l'étalement du semis des villes européennes est lié à l'existence d'un cadre naturel que l'on pourrait qualifier de *peu hiérarchisant* : on trouve de "bonnes" situations, mais en si grand nombre, qu'aucune ne peut prétendre commander seule l'ensemble des passages, des échanges, ou des flux.

---

[1] Calcul de l'espacement moyen dans un semis de Poisson.

[2] Cette tendance récente et universelle conduit à la densification des sites les plus exposés aux risques naturels et explique l'augmentation de l'impact des "catastrophes" naturelles et l'ampleur des polémiques qu'elles suscitent.

Échelles spatiales et temporalités

Les mutations des systèmes économiques de l'espace européen n'ont pas toujours privilégié les mêmes sites, favorisé les mêmes situations, soutenu le développement des mêmes régions. Les transformations se sont traduites par des changements de nature différente affectant, soit les moteurs de l'économie, soit l'échelle de mise en valeur ou de mise en circulation, mais dans tous les cas, la position des villes dans la hiérarchie du système urbain.

La construction des villes anciennes s'appuyait souvent sur des promontoires ou des buttes, quitte à être à quelque distance des chemins (ports grecs, villes médiévales chrétiennes ou musulmanes de Sicile, d'Andalousie ou de la péninsule italienne), mais on a partout peu à peu préféré l'accessibilité directe. Pour des raisons de navigabilité, les petites rivières furent longtemps préférées aux grandes, mais c'est aujourd'hui les grands cours d'eau qui sont les plus attractifs. Les vallées encaissées des massifs anciens furent, aujourd'hui comme aux temps anciens, peu prisées, mais ce ne fut pas le cas pendant la courte période de la première révolution industrielle, où leurs cours d'eaux produisirent la force motrice aux premières machines. La haute-montagne demeure généralement peu favorable au développement des villes, mais elle a parfois servi de refuge à certaines communautés dans les temps les plus difficiles.

Le cas de la moyenne montagne — milieu particulièrement représenté en Europe — est également significatif. Au temps où les communications étaient lentes, ce milieu fut favorable à l'émergence de villes: en jouant sur l'étagement des climats et sur l'exposition des versants, les productions agricoles, de l'élevage et de la forêt pouvaient être diversifiées à l'échelle micro-régionale, et les échanges suffisamment intenses pour favoriser l'émergence de petits centres dans lesquels se sont développées de véritables sociétés urbaines. Nombre de ces régions ont été affaiblies par la mise en concurrence de leurs productions avec celles de milieux beaucoup plus adaptés dans certains domaines spécialisés, et qui, minant une à une la rentabilité de leurs productions, ont sapé l'équilibre de leur système économique. Il subsiste néanmoins de solides traces de ces micro-systèmes régionaux à travers toute l'Europe : une densité étonnamment élevée, en comparaison avec le peuplement de la moyenne montagne dans d'autres parties du Monde, et un semis d'agglomérations relativement dense, représentant les centres de petites régions à la personnalité fortement marquée. Par ailleurs, certaines régions de moyenne montagne sont restées très compétitives dans le système économique européen, comme, par exemple, la Forêt Noire.

Sur le temps long, les transformations économiques de l'Europe ont donc créé des conditions favorables à la compétitivité de différents types de régions, de milieux, de complémentarités ou de spécialités, d'organisations sociales, de cultures... et ont ainsi engendré une succession de temporalités urbaines expliquant la répartition très étalée du semis des agglomérations. Dans la plus grande partie du continent, l'instabilité des découpages politiques et des rattachements territoriaux a longtemps favorisé un certain modèle d'organisation dans lequel les systèmes de référence identitaires sont plus vivaces à l'échelon régional, voire local, qu'à l'échelle nationale.

Différents types de semis

D'une manière générale, deux grands axes de développement urbain émergent: le premier, de direction nord-sud, rappelle l'Europe de Lothaire, et met en réseau

l'Angleterre avec l'Italie, en suivant la Vallée du Rhin et les piémonts et vallées alpines. Le second, plus récent, correspond à l'axe de colonisation industrielle ouest-européen, reliant l'Angleterre, le Bénélux, et l'Allemagne avec l'Europe industrielle de l'est jusqu'à l'Ukraine (figure 1).

Sur la carte, les frontières nationales ne sont pas visibles, mais en revanche émergent les grandes structures du relief, à la fois en négatif (Alpes, Pyrénées...) et par la densité élevée des agglomérations sur leurs pourtours. Les grandes vallées fluviales n'apparaissent que lorsqu'elles sont bien encadrées par le relief (Rhin, Rhône) mais, dans le cas contraire, sont peu lisibles (Danube, fleuves des plaines du nord de l'Europe).

Dans le détail, on distingue plusieurs grands modèles de répartition des agglomérations sur le territoire. C'est dans l'Europe du nord-est (Pologne, Allemagne du nord-est) que le semis est le plus uniforme, le plus conforme aux modèles réguliers imaginés par Christaller (1933). La régularité que l'on observe en 1980 semble d'ailleurs davantage léguée par 45 années de politique de planification que due à une isotropie plus grande du milieu naturel (elle n'apparaît pas sur les cartes du début du siècle). Une telle disposition régulière est aussi assez caractéristique du grand ouest de la France, où, là encore, l'État est également très présent par le biais de l'administration territoriale (figure 1). Préfectures et sous-préfectures ont été renforcées par des équipements et services divers, et sont demeurés les points forts de la trame urbaine régionale.

Au contraire, les semis sont plus groupés en Espagne et en Italie, et sur le pourtour des Alpes, suivant les structures oro-hydrographiques. D'une manière générale, l'Europe se distingue des autres continents par la moindre fréquence des répartitions axiales du semis des villes[3].

3 Le système urbain européen

Bien au delà de son seul chiffre de population, la taille d'une agglomération est un indicateur extrêmement significatif, car elle est corrélée à diverses expressions du poids économique et territorial des villes, qu'il s'agisse du degré de complexité de l'activité et de la société urbaines, des différences de portée spatiale de leur influence et des niveaux de fonctionnalité, ou même d'indicateurs plus qualitatifs comme le niveau moyen des salaires et des revenus par habitant. Tous les systèmes urbains sont d'abord caractérisés par les très grands contrastes de taille existant entre les villes, et cette organisation hiérarchique induit aussi un ordre spatial.

L'un des outils les plus synthétiques utilisés pour comparer la hiérarchie des systèmes urbains est le modèle rang-taille (Zipf, 1949). Il consiste à classer les agglomérations appartenant à un même système urbain par ordre décroissant, et à représenter leur rang en fonction de leur taille sur un graphique à doubles coordonnées logarithmiques. En utilisant la méthode des moindres carrés, on peut ajuster le nuage de points par une droite d'équation:

[3] cf. cartographie effectuée à partir des informations de la base de données GEOPOLIS (corpus non publié).

$$\log P = - p \log r + \log K$$

où:

- la population d'une ville P est exprimée en fonction de son rang r;
- la constante p , de valeur toujours négative, donne la valeur de la pente, c'est-à-dire du degré de contraste de la hiérarchie urbaine; autrement dit, elle représente un indice de l'inégalité des tailles des villes du système urbain.

Partout dans le Monde, cette valeur est toujours très proche de -1, une hiérarchie plus contrastée est traduite par une valeur absolue de p élevée; au contraire, lorsque la hiérarchie est peu marquée, la valeur de p se rapproche de zéro.

- la constante représente la taille K de la plus grande ville (ville de rang 1). Dans les 3/4 des pays du Monde, elle est inférieure — voire très inférieure — à la valeur observée de manière empirique (Moriconi-Ebrard, 1993, p. 291). Lorsqu'au contraire, la taille de la plus grande ville prédite par le modèle est supérieure à l'observation, on interprète ce fait comme un signe de sous-intégration du système urbain.

Un méta-système urbain encore sous-intégré

Que ce soit sur le plan économique, culturel ou social, l'Europe ne peut pas être considérée comme un système territorial parfaitement intégré: tout au plus, peut-on discerner l'esquisse de la formation de sous-systèmes transnationaux dans certaines régions frontalières. Globalement, c'est encore l'échelon national qui prévaut, ce qui corrobore les observations effectués par divers auteurs étudiant par exemple les domaines des transports (Cattan et al., 1994), des migrations (Courgeau, Poulain, van der Erf, 1989), de la démographie (Grasland, 1992) ou de la pénétration des entreprises multinationales (Rozenblat et Pumain, 1993).

Le graphique de la figure 2 montre une comparaison entre trois systèmes urbains de taille continentale: l'Europe (1990), l'URSS (1989), et les États-Unis (1990). Le système urbain européen est le moins hiérarchisé (p = -0,950), et le nuage de points est le plus concave vers le bas, ce qui est directement lié à nos observations précédentes, quant au nombre très élevé d'agglomérations en Europe : ces dernières sont 4,4 fois plus nombreuses qu'aux États-Unis pour une population urbaine 1,8 fois supérieure seulement, et 2,4 fois plus nombreuses qu'en URSS pour une population urbaine 1,9 fois supérieure.

Le modèle rang-taille n'a de valeur que descriptive, il ne représente en aucun cas une norme. Cependant, si on voulait aligner l'urbanisation européenne sur celle d'un système urbain de forme comparable à celui des Etats-Unis par exemple, on pourrait calculer que ce système européen devrait avoir pour centre principal une vaste agglomération comptant environ 28 millions d'habitants. D'ailleurs, en s'appuyant sur une approche fonctionnelle, certains géographes estiment qu'une "mégalopole" s'est déjà formée en Europe (Brunet, 1989), mais les avis divergent quant à son extension : sur un arc allant de Londres à Milan, on trouve la majorité des grandes capitales économiques et financières de l'Europe. Les dimensions de cette dorsale sont parfois étendues du Lancashire à Bologne, et son épaisseur varie selon les auteurs.

Selon la définition morphologique de l'espace urbain adoptée pour effectuer nos mesures, c'est au cœur de cette "mégalopole", dans le triangle Nord-Pas-de-

Calais/Randstad-Holland/Rhin-Ruhr, qu'elle pourrait se former. Une trentaine de millions d'habitants vivent dans ce périmètre d'une cinquantaine de milliers de kilomètres carrés. Malgré la faiblesse de l'accroissement démographique dans cette région (le taux est à peu près nul, et sera probablement légèrement négatif à la fin du siècle), la croissance du bâti reste élevée. Quatre grandes conurbations y sont déjà formées[4] et l'hypothèse d'une métropole européenne de 25-30 millions d'habitants est tout à fait plausible pour le début du XXI^{ème} siècle.

Des systèmes urbains façonné à l'échelle du "pays"

La faiblesse de l'indice de hiérarchie des agglomérations européennes est également visible à l'échelle des États. Sur 21 États possédant au moins 30 agglomérations en 1980, 17 ont un indice de hiérarchie urbaine inférieur à la moyenne mondiale[5].

De même, si l'on prend un autre indicateur, celui de l'indice de primatie[6], les pays européens se caractérisent par une moindre fréquence et une moindre ampleur de la macrocéphalie que dans le reste du Monde. Cette observation est à relier à l'instabilité historique de la carte politique du continent : les structures fortement macrocéphales héritées de réductions territoriales par suite de la désagrégation des empires (Autriche, Hongrie, Danemark, empires coloniaux français et anglais) ne suffisent pas à compenser la prépondérance des types d'organisation fortement régionalisés. Ainsi, plusieurs pays possèdent 2, voire 3 grandes métropoles de taille comparable (Italie, Espagne, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Pologne), ou très supérieure à celle des autres agglomérations (Grèce, Portugal), et se caractérisent par une sur-représentation relative de grandes agglomérations secondaires correspondant généralement au niveau "régional" ou "fédéral" de l'encadrement politico-économique (Allemagne, Suisse, Royaume-Uni).

Ces différentes mesures statistiques effectuées sur les agglomérations et les systèmes qu'elles forment rejoignent l'hypothèse historique de la formation de l'Europe. Au cours de l'Histoire, les espaces nationaux ont représenté des formes d'organisation territoriale trop éphémères, trop instables ou trop peu opérationnelles pour que s'installent durablement des hiérarchies de pouvoir très démultipliées, et par conséquent des systèmes urbains bien hiérarchisés, à l'exception notable de la France. Mais, là aussi, si l'échelon régional est indigent, le fait urbain est davantage façonné à l'échelle des "pays" qu'à l'échelle de la nation.

C'est ici que le rôle de la ville sur le continent, par la grande persistance de la centralité et du modèle aggloméré, prend tout son sens. Les villes européennes se caractérisent davantage par leur capacité à se mettre en réseau, et à travers elles, leurs "pays" ou leurs espaces régionaux tout entier, que par leur aptitude à s'insérer dans de vastes systèmes centralisés dominés par de puissants centres. Le tableau 1

---

[4] Le bassin Rhin-Ruhr (près de 10 millions d'habitants), la conurbation Bruxelles-Anvers-Gand-Nord-Pas-de-Calais (plus de 6 millions d'habitants), et la Randstad-Holland (4 millions d'habitant) n'ont pas été répertoriées comme telles dans la base de données de GEOPOLIS, du fait de la clause de non-intégration de l'agglomération morphologique lorsque la continuité du bâti s'effectue le long d'un seul axe,

[5] Les mesures effectuées sur des échantillons de moins de 30 agglomérations sont considérées comme non significatives. La moyenne mondiale des valeurs des pentes de la droite d'ajustement s'établissait à -1,05 en 1980 (cf. MORICONI-EBRARD, 1993, Annexe B).

[6] L'indice de primatie est le rapport entre la taille de la plus grande agglomération d'un système urbain et celui de la deuxième. Selon le modèle rang-taille il devrait être égal à 2. Lorsqu'il est supérieur à cette valeur, on dit que le système urbain est macrocéphale.

montre la modestie de la taille des mégapoles européennes faces à celles de l'Amérique du Nord et des pays industrialisés de l'Extrême-Orient.

Conclusion

La difficulté d'appréhender le fait urbain en Europe provient précisément de la configuration même des systèmes territoriaux de la société européenne. En dépit de la multiplicité et de la complexité des systèmes identitaires, malgré une importante fragmentation culturelle, linguistique et géographique, les territoires n'ont jamais été cloisonnés, isolés les uns des autres, que sur de courtes périodes à l'échelle de leur histoire. La coupure même du "rideau de fer" n'apparaîtra probablement que comme l'un des nombreux avatars de l'Histoire politique d'un continent où les peuples tendent inlassablement à renouer puis à redéfaire des systèmes d'alliances, basées sur des appartenances tantôt politiques, tantôt économiques, tantôt culturelles. Et c'est au cœur même de ces processus qu'intervient la ville, tour à tour élément expliqué ou au contraire explicatif, mais apparaissant toujours comme le pivot de l'organisation territoriale.

La fonction fondamentale de la ville apparaît dans toute sa clarté en Europe : celle de commander une portion de territoire et de la mettre en réseau avec d'autres territoires. Cette fonction est ici favorisée d'une part par la diversité des villes, inséparable de la persistance du modèle aggloméré et d'une centralité sans cesse réinvestie par le pouvoir, d'autre part grâce à la densité et à la continuité du système de peuplement, faits eux-mêmes liés à des données géographiques originales. Le système des villes s'est lentement façonné à partir d'un système de peuplement agraire, au cours d'une transition urbaine plus longue qu'ailleurs. Cette histoire a engendré une grande diversité fonctionnelle, faite de l'adaptation de chaque ville à de très nombreux cycles de développement de nature différente. En même temps, cette longue histoire a conféré à l'urbanisation européenne ses formes caractéristiques qui tiennent à l'utilisation, par des formes sociales, économiques et techniques successives, d'un semis de peuplement autrefois moins contrasté mais réparti dans l'espace de façon très homogène.

La référence au milieu, et donc au terroir, fait que la culture urbaine européenne est pétrie de références au monde rural et à l'identité régionale. Malgré l'absence de gigantesques mégapoles, l'urbanité est en général mal assimilée, et la ville historiquement "suspecte". Ainsi, bien que l'exode rural soit déjà un phénomène ancien en Europe, les citadins se débarrassent difficilement du culte de la "campagne" ou de la "nature". L'écologie politique y trouve une audience plus large qu'ailleurs, le nombre de résidences secondaires y est élevé, et de nombreux retraités s'y installent sitôt débarrassés des "contraintes de localisation urbaine" de la vie active. Par ailleurs, la modestie des taux d'urbanisation relevés à partir des données sur les agglomérations, proviennent du fait que les Européens ont tenté d'inventer un mode de vie à mi-chemin entre le rural et l'urbain. Ainsi, il est probable que celui-ci soit compensé par un taux de "rurbanisation" élevé, bien que l'on manque de données comparables dans ce domaine.

Bibliographie

Bairoch P., Batou J., Chèvre P., 1988: La population des villes européennes. Banque de données et analyse sommaire des résultats: 800-1850. Centre d'Histoire Economique International de l'Université de Genève, 339 p.

Benevolo L. 1993, La ville dans l'histoire européenne. Paris, Seuil.

van den Berg L., Drewett R., Klaassen L.H., Rossi A, Vijverberg C. T., 1982: Urban Europe, a study of growth and decline. Oxford, Pergamon Press, 1, 162 p.

Brunet R., (sous la direction de), 1989: Les villes européennes. Montpellier, GIP RECLUS, rapport pour la DATAR, 85 p.

Cattan N. Pumain D. Rozenblat C. Saint-Julien T. 1994, Le système des villes européennes. Paris, Anthropos.

Champion A.G. 1989, Counterurbanization, London, Arnold.

Chandler T.I., Fox G., 1976: 3000 years of urban growth. New York.

Cheshire P. Hay D. 1989: Urban Problems in Europe, an economic analysis. London, Unwin Hyman.

Davis K., 1969: World urbanization, 1950-1970. Berkeley, University of California, Institute of International Studies, Population Monograph series n° 4 et 9.

De Vries J., 1984: European urbanisation: 1500-1800. London, Methuen.

Dickinson R. E., 1964: The city region in Western Europe. London, Routledge, 308 p.

EEC 1990: Europe 2000: outlook for the development of the Community's territory. Luxembourg, Communication from the Commission to the Council of the European Parliament, Doc. COM90 544.

Grasland C. 1991, Espaces politiques et dynamiques démographiques en Europe, de 1950 à 1990. Université de Paris I, thèse de doctorat.

Hall P., Hay D., 1980: Growth centres in the European urban system. London, Heinemann Educational Books, 271 p.

Hohenberg P. M., Lees L. H., 1985: The making of urban Europe: 1000-1950, trad. fr. La formation de l'Europe urbaine. Paris, PUF, 496 p.

Juillard E. 1968: L'Europe rhénane. Paris, A. Colin.

Juillard E., Nonn H.,1976: Espaces et régions en Europe Occidentale. Paris, Editions du CNRS, 114 p.

Klaassen L.H., 1987: The future of the larger European towns. Urban Studies, Scotland, 24, 251-257.

L.E.T. 1989: Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, Actes du colloque, 388 p.

Meuriot P., 1897: Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine. Essai sur les causes, les conditions, les conséquences de leur développement. Paris, 475 p.

Moriconi-Ebrard F. 1993, L'urbanisation du monde depuis 1950. Paris, Anthropos.

Pumain D. Saint-Julien T. Cattan N., Moriconi F. Rozenblat C. 1992: Le concept statistique de la ville en Europe. Luxembourg, rapport pour l'Office Statistique des Communautés européennes, 72 p.

Rozenblat C. Pumain D. 1993: The location of Multinational firms in the European urban system. Urban Studies, 10, 1691-1709.

Schmal H., 1981: Patterns of European urbanization since 1500 - London, Croom Helm, 309 p.

Van der Haegen H. ed., 1982: West European settlement systems. Acta Geographica Lovaniensia, 2, 370 p.

White P., 1984: The West European city, a social geography. New-York, Longmann Group, 269 p.

Figure 1 Semis des agglomérations urbaines européennes

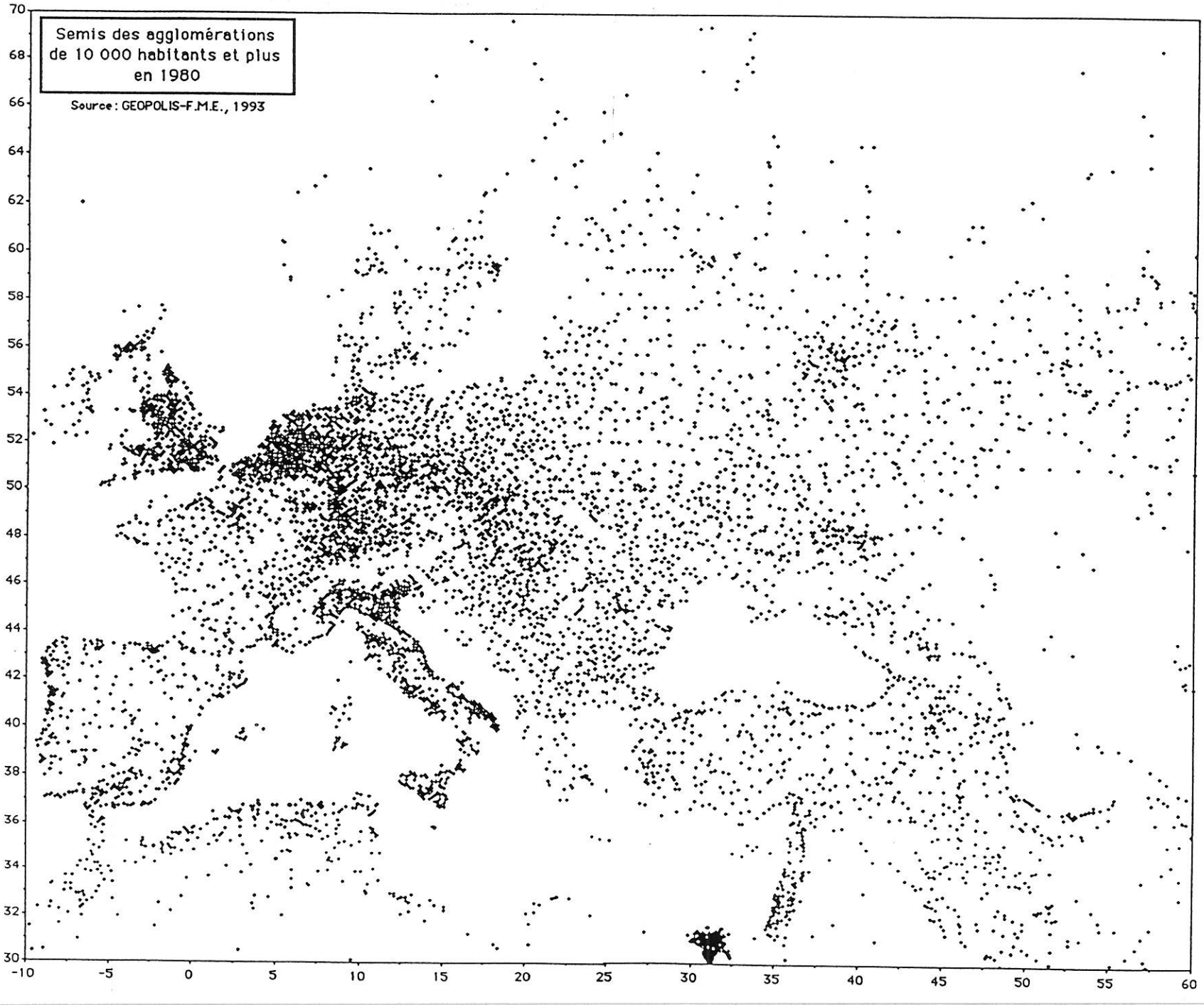


Figure 2 Distributions des tailles des villes en Europe, ex-URSS et Etats-Unis

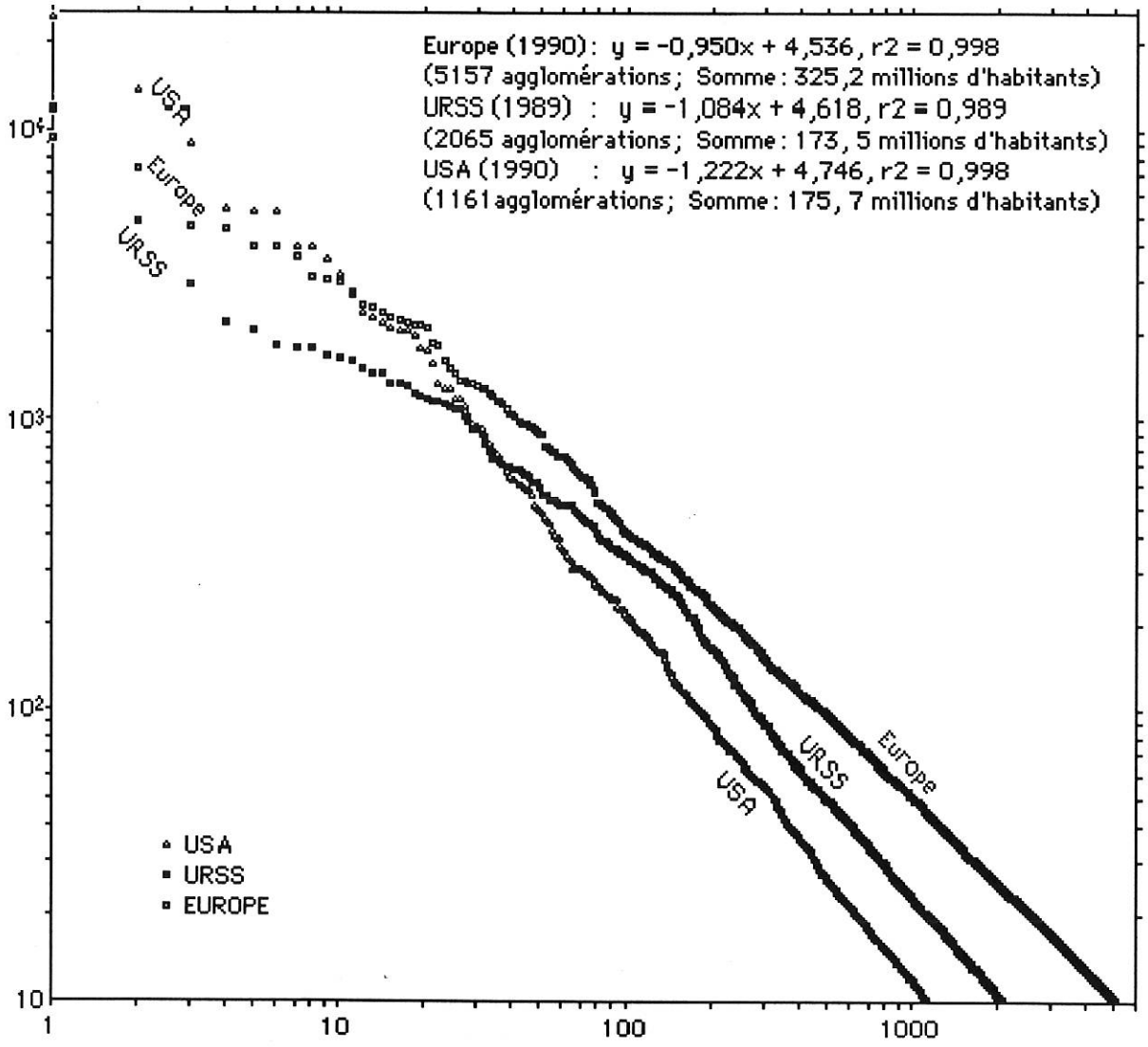


Tableau 1: Les 10 premières agglomérations dans trois zones du Monde développé

rang	AMERIQUE DU NORD agglomérations et population en millions		EUROPE		ASIE DU PACIFIQUE	
1	Megalopolis Centrale (New York)	23,9	Paris	9,3	Tokyo	28,7
2	Los Angeles/Riverside/Oxnard	13,3	Londres	7,4	Seoul	17,5
3	Chicago/Milwaukee	8,9	Rhein/Ruhr-Centre (Essen)	4,6	Osaka	15,0
4	Megalopolis Sud (Wash./Baltimore)	5,3	Madrid	4,6	Taipei	7,2
5	San Francisco	5,2	Barcelone	3,9	Nagoya	6,7
6	Megalopolis Nord (Boston)	5,2	Milan	3,9	Hong Kong	5,6
7	Toronto/Hamilton/Oshawa	4,2	Berlin	3,6	Pusan	4,0
8	Detroit/Windsor	4,1	Athènes	3,1	Taichung	3,0
9	Miami	4,0	Naples	3,0	Kaohsiung	2,5
10	Dallas	3,6	Rome	3,0	Taegu	2,4
Somme		77,7		46,4		92,7
Population urbaine (déf. GEOPOLIS)		195,0		325,0		176,0
Part des 10 plus grandes agglomérations :						
... dans la population urbaine (%)		39,9		14,3		52,7
... dans la population totale de la zone (%)		28,4		9,3		48,0