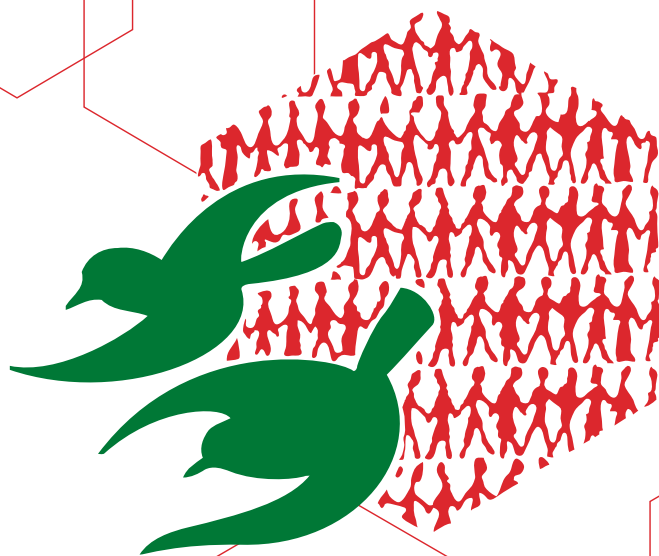


Croissance démographique et urbanisation

Politiques de peuplement et aménagement du territoire

Séminaire international de Rabat (15-17 mai 1990)



ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉMOGRAPHES DE LANGUE FRANÇAISE

AIDELF

Centres et périphéries urbaines

François PRADEL de LAMAZE

Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), Toulouse, France

De l'espace clos, et relativement restreint, qu'elles occupaient jadis aux vastes conurbations d'aujourd'hui, les villes ont changé de visage. Rares sont cependant celles qui ont disparu, rares aussi celles qui, hors du «Nouveau Monde», ne peuvent se flatter d'une origine millénaire. Si, en effet, les villes d'aujourd'hui et celles d'hier sont fondamentalement différentes dans leur urbanisme (encore qu'y subsistent souvent de vieux quartiers qualifiés selon le cas d'historique, de pittoresque, de vivant ou d'insalubre), la plupart reposent toujours sur un équilibre plus ou moins équitable de fonctions fondamentales.

Parmi ces fonctions, celle de défense, tant contre les éléments naturels que contre les autres hommes, est celle qui a le plus fortement marqué l'architecture urbaine : remparts le plus souvent, ou utilisation d'obstacles naturels ; plan selon le cas en damier (prédominance du rôle militaire) ou en courbes complexes (lutte contre le vent), etc. La domestication des agresseurs naturels (animaux, végétaux et même eaux), les « progrès » de l'art de la guerre, et peut-être même une certaine inconséquence (zones sismiques, par exemple) ont beaucoup réduit ce rôle de défense. Les remparts sont tombés, plus ou moins spontanément, les rivières se sont couvertes de ponts solidement ancrés, les faubourgs se sont peuplés. Le XVII^e et le XIX^e siècles, en Europe, ont vu ce passage de la cité fermée, avec remparts, portes et tours de guet, à la cité ouverte d'aujourd'hui. Mais la marque en demeure très forte, d'autant que l'espace libéré par la destruction des remparts a bien souvent été utilisé, dans un premier temps, pour l'implantation de jardins publics, dans un second, pour la circulation. D'où l'image classique de la petite ville : place centrale (souvent «place d'armes»), flanquée de ses bâtiments publics et commerciaux, vieille ville enserrée dans son anneau de boulevards, faubourgs populaires établis, au XIX^e siècle, le long des axes de circulation.

Si la fonction défensive s'est atrophiée, la fonction commerciale par contre s'est maintenue, et souvent fortement développée. Au rôle initial de marché, rassemblement périodique, au mieux hebdomadaire, de paysans ayant quelques produits à vendre et d'autres à acheter, s'est ajouté rapidement un rôle plus vaste. Florissant dans les villes italiennes du quattrocento, dans l'Espagne du siècle d'or ou dans les cités hanséatiques, le commerce international, et son corollaire, la banque, ont très fortement marqué un temps dans l'évolution des villes concernées. Architecture monumentale des palais vénitiens ou florentins, architecture bourgeoise, parfois somptueuse, parfois prétentieuse, des quais de la plupart des grands ports, et, par contraste, parfois nettement séparés des premiers, parfois étroitement imbriqués, docks et entrepôts souvent sordides. Caractéristique de ce moment de son développement, toute ville possède son quartier «bourgeois» : construire certes, mais rester «entre soi», implique une proximité géographique étroite.

Autre fonction essentielle, la fonction publique (et religieuse). Aussi modeste soit-elle, une ville se doit d'abord de s'administrer elle-même, ensuite de s'insérer dans une

hiérarchie politique. Dans ce rôle, doivent se conjuguer, architecturalement parlant, le pratique et le paraître :

— pratique, toutes les mairies se situent en un point facilement accessible de leurs administrés, donc généralement au centre géométrique ; pratique aussi une « grand-place » permet de réunir aisément la population ;

— paraître : la maison publique ne saurait être quelconque, elle doit signifier au premier venu l'importance de la cité, et de ses édiles.

Aux mêmes règles doivent obéir les monuments religieux, et à un moindre degré divers monuments publics (préfecture, théâtre...), d'où leur aspect généralement peu discret et leur emplacement central.

La fonction industrielle est venue plus tard, soit par la séparation entre commerce et artisanat, soit par la naissance d'entreprises purement industrielles. Le premier processus n'a pas fortement changé l'aspect de la ville, sinon par la colonisation d'arrière-cours et peut-être une modification de l'esthétique des façades. Le second, par contre, a eu une influence considérable : création de quartiers industriels et même parfois de villes entières sans autres fonctions. Quoiqu'il en soit, et au moins jusqu'au début du XIX^e siècle, deux principes fondamentaux ont modulé le paysage urbain : ville au service des campagnes et proximité entre habitat et travail. Le XIX^e siècle a vu la fin du premier principe. Jusqu'alors étroitement liées à leur environnement immédiat, les villes s'en sont de plus en plus distinguées, soit au profit de relations interurbaines, soit en étendant considérablement leur aire d'attraction. Les campagnes sont alors progressivement réduites à un rôle nourricier et à la fourniture de main-d'œuvre. Cette montée de la civilisation urbaine a eu un rôle considérable sur les mentalités, entraînant parfois des antagonismes urbain-rural démesurés. Elle a par ailleurs fortement modifié le peuplement des zones rurales, par le départ des jeunes, entraînant souvent des processus de désertification irréversibles. Le paysage urbain pour sa part n'en a pas été fondamentalement affecté, mais plutôt conforté : accroissement des densités de peuplement, séparation plus nette des quartiers ouvriers et des quartiers bourgeois... Par contre sont alors apparues, phénomène rare auparavant, des villes dans lesquelles l'une ou l'autre des fonctions fondamentales s'hypertrophiait (villes de garnison, villes minières...) ou même des villes se fondant sur des fonctions jusqu'alors « marginales » (villes d'eaux, villes résidentielles...).

Le passage progressif d'une civilisation rurale à une civilisation urbaine, dont il est difficile de dater précisément la fin a, au moins en Europe, correspondu en gros à l'ère du chemin de fer, moyen de transport interurbain par excellence. L'arrivée massive de l'automobile devait par la suite entraîner, ou accompagner (?), un processus, actuellement en cours, d'éclatement des villes.

Une des constantes des modes de vie a en effet longtemps été la proximité, dans le temps et l'espace, entre résidence et travail. L'industrialisation a amené une première coupure temporelle, séparant nettement le temps de travail (à l'atelier) et le temps de « vie ». Mais la proximité géographique demeurait, parfois, nécessaire (artisans et commerçants), parfois voulue (courées et corons), toujours recherchée. Ce n'est que très récemment, avec le développement de réseaux de transports en commun relativement commodes, puis l'accessibilité financière aux véhicules individuels, que l'idée de séparation totale lieu de résidence-lieu de travail est devenue commune.

La modification du paysage urbain qui en est résultée est considérable, et sans doute aussi l'évolution culturelle. Longtemps après la disparition des remparts, qui n'avait

entraîné qu'une colonisation très proche des faubourgs, sont apparues des « cités-dortoirs » créés de toutes pièces, sur des bases simplistes : architecture pavillonnaire, regroupement des systèmes de voiries, services de proximité réduits au minimum. Nées davantage d'opportunités diverses (géographiques, financières, politiques locales...) que d'un quelconque plan d'aménagement, ces cités sont apparues de façon très dispersée, à des distances souvent importantes des centres urbains auxquels elles sont, par ailleurs, très fortement liées. Par rapport à la notion de ville proprement dite, ces villes-dortoirs, plus ou moins importantes (de quelques centaines à plusieurs milliers d'habitants), présentent des aspects communs remarquables : absence de vocation propre, absence de vie locale, homogénéité du peuplement (âges et catégories sociales), architecture banale... et bien sûr rythme de vie lié en négatif aux horaires de travail.

Première étape de la dissociation lieu de résidence-lieu de travail, la banlieue pavillonnaire a eu pour résultat de dépeupler le centre des villes. Ce dépeuplement n'est pas resté stérile, l'espace libéré par l'habitat ayant été récupéré pour le travail : les bureaux se créent en ville, les « résidences » en banlieue. Mais, rapidement, à l'éclatement de l'habitat s'est ajouté celui de certaines activités : entrepôts et ateliers d'abord, ensemble de l'entreprise ensuite.

Ces transferts d'activité, rendus possible par l'idée qu'aucune proximité n'était désormais nécessaire, ont parfois revêtu un caractère spectaculaire : création des « campus universitaires » par exemple, aux justifications pratiques évidentes (prix du terrain), au prétexte idéologique plus douteux ; mise en place de « zones industrielles » ou commerciales considérables ; plus récemment, c'est même l'aspect « ludique » qui a été repoussé dans les banlieues avec la création de zones de loisirs, « aqualands » et autres parcs d'attractions.

Hormis les fonctions strictement politiques ou quelques manifestations prestigieuses, toutes les activités urbaines sont aujourd'hui touchées par ce mouvement : transfert des halles, implantation des hypermarchés, installation d'abord d'ateliers techniques, ensuite de bureaux d'études, de salles de rédaction ou de sièges sociaux, extension de centres hospitaliers géants, création de « technopôles » en tout genre, tout semble aller à la périphérie. La déshérence des centres urbains n'est cependant pas totale : activité brouillonne le jour, plus incertaine la nuit, le « centre-ville » devient lieu de passage et surtout immense « parking ».

L'image de la ville reste pour beaucoup, dans les esprits, celle d'un juste équilibre entre diverses fonctions, d'une harmonie entre personnes aux préoccupations diverses, d'un ensemble harmonieux de services. La croissance des populations urbaines avait déjà mis cette image en cause, mais assez faiblement. Aujourd'hui, l'éclatement des villes est en cours. Il ne s'agit plus, comme ce fut le cas, d'un ensemble, dans un même lieu, mais de la juxtaposition sur un territoire souvent étendu de zones aux fonctions très distinctes : zones industrielles, où l'on ne va que pour travailler ; zones commerciales, consacrées au remplissage de « caddies » débordants ; zones universitaires, coupées du monde environnant ; zones résidentielles, où l'on partage son temps entre sommeil et télévision ; le tout lié par des routes, autoroutes, bretelles et autres rocares.

Souci de rationalisation, de sécurité, de rendement, que sait-on encore, deux types de villes se profilent aujourd'hui : le coupe-gorge ou l'asepsie. La vie ne serait-elle pas entre les deux ?