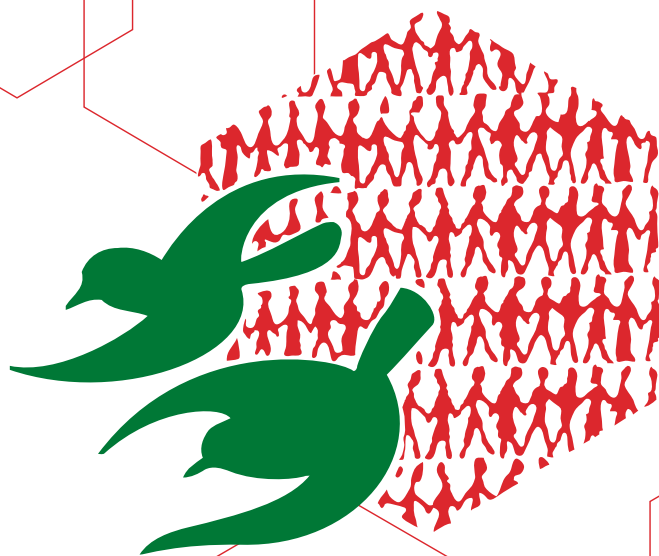


Croissance démographique et urbanisation

Politiques de peuplement et aménagement du territoire

Séminaire international de Rabat (15-17 mai 1990)



ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉMOGRAPHES DE LANGUE FRANÇAISE

AIDELF

Le phénomène urbain : genèse et évolution

René LEBOUTTE

Institut Européen de Florence, Italie

Introduction

L'histoire du phénomène urbain connaît un regain considérable d'intérêt depuis la parution en 1968 du recueil d'études édité par H.J. Dyos⁽¹⁾ : livres, articles, revues, collections, actes de colloques ont foisonné⁽²⁾. Désormais, l'évolution de l'urbanisation européenne est connue dans ses grands traits grâce aux ouvrages de Jan de Vries, de Paul Hohenberg et Lynn Lees, de Bernard Lepetit et de Richard Lawton et Robert Lee pour ne citer que les plus récents. Grâce à son ouvrage de synthèse – *De Jéricho à Mexico* – Paul Bairoch nous pousse à dépasser le cadre européen et à envisager le phénomène urbain à l'échelon mondial. De plus, en 1988, Paul Bairoch et son équipe fournissaient une banque de données considérable sur les villes européennes qui renouvelle notre matériel documentaire et qui ouvre les portes à de fécondes analyses.

La démarche historique, bien comprise, c'est-à-dire celle qui s'applique à dégager les grands traits d'une évolution après avoir passé au crible de la critique les données disponibles, fournit aux spécialistes des sciences humaines une profondeur de champ nécessaire à la bonne compréhension des situations contemporaines : telle est la grande leçon qui se dégage de ces récents livres. Quant à la nécessité de comparer pour mieux comprendre, elle ne fait plus de doute : les questions de réseaux, de hiérarchies, d'agencement spatial, de croissance, etc., impliquent la prise en compte des trois dimensions : démographique, géographique, chronologique, avec un constant souci de comparabilité.

Qu'est-ce que le phénomène urbain ?

Sans reprendre ici l'épineuse question de la définition de la ville, rallions-nous à la définition opérationnelle retenue par la plupart des auteurs récents : l'urbanisation est prise dans le sens de « concentration croissante de la population dans des agglomérations urbaines ». Cependant, comme le font apparaître les contributions de Thierry Eggerickx

(1) *The Study of Urban History*, Londres, Arnold, 1968 (lire notamment : H.J. Dyos, « Agenda for Urban Historians », pp. 1-46). En matière d'histoire du développement urbain, l'œuvre du R.P. Roger Mols, *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIV^e au XVIII^e siècle*, 3 tomes, Louvain, 1954-1956, demeure un classique. A citer aussi : Lewis Mumford, *La cité à travers l'Histoire*, Paris, Seuil, 1964.

(2) T. Chandler, G. Fox, *3 000 years of urban growth*, New-York, 1974. Pour plus de détails, se reporter à la *Bibliographie internationale de démographie historique*, diffusée chaque année par les *Annales de démographie historique* ; voir aussi : E. Helin, « Le programme du Centre d'Histoire des villes Wallonnes », dans *Cahiers de Cléo*, n° 60, 1988, pp. 65-82.

et Michel Poulain et de Joao Peixoto notamment, nous n'éluiderons pas aisément le problème des limites spatiales de la ville.

Quatre critères principaux permettent néanmoins d'appréhender le phénomène urbain : la taille de la population, la densité de peuplement, la structure socio-professionnelle, la diversification socio-économique (avec prépondérance du secteur tertiaire).

Naissance et localisation de la ville

Comme le rappelle Paul Bairoch, la naissance du phénomène urbain est subordonnée à l'apparition de l'agriculture (révolution néolithique), car l'existence d'un centre urbain présuppose l'échange de surplus agricoles. A son tour, la vie urbaine favorise les innovations techniques qui exercent une influence positive sur l'agriculture et l'ensemble de ces interactions permet l'émergence de civilisations dans lesquelles le milieu urbain joue un rôle déterminant. Pensons aux grandes civilisations urbaines de l'Antiquité que furent Athènes et Rome. La localisation des villes répond, en grande partie, à des impératifs de transports. Population et ressources s'accumulent là où il y a rupture de charges : embouchures fluviales, confluents de rivières, rupture de navigabilité d'un fleuve, ligne de chemin de fer, croisement routier, etc. Urbain Sedjro l'illustre à propos du Venezuela, où les colonisateurs espagnols ont créé au XVI^e siècle un chapelet de villes côtières destinées à l'évacuation des produits agricoles provenant de l'intérieur des terres (cannes à sucre, tabac, cacao, coton). Aujourd'hui, le Venezuela doit encore s'accommoder d'une implantation urbaine conçue dans un contexte colonial.

Les étapes du développement urbain en Europe

La civilisation gréco-romaine a engendré un réseau urbain précoce dans le bassin méditerranéen, qui a laissé des marques indélébiles dans l'histoire européenne. Jusqu'au XVI^e siècle, en effet, le nombre des villes demeure plus important à l'Ouest de la frontière naturelle formée par le Rhin et le Danube : en 1500, s'y concentrent 71 % des villes européennes de plus de 10000 habitants et les quatre villes de plus de 100000 habitants. Cette première phase d'urbanisation a créé un stock d'établissements urbains qui est demeuré presque inaltéré jusqu'à l'aube du XVIII^e siècle lorsque se développe la révolution industrielle. De nos jours, le cœur de nos villes historiques, qui constitue un atout touristique, donc économique, majeur, repose sur des vestiges de l'urbanisation romaine (Paris, Londres, Trèves, Cologne...).

Les invasions germaniques du V^e siècle, vastes mouvements migratoires, ont fait reculer l'urbanisation, surtout en dehors de l'Italie et de l'Espagne ; mais le réseau urbain romain n'a pas été démantelé pour autant. Rares sont les noyaux urbains qui ont totalement disparu. Les villes se sont repliées sur elles-mêmes en s'entourant de fortifications. Les peuplades germaniques, admiratrices de l'Empire romain, cherchaient d'ailleurs moins à le détruire qu'à s'y installer. Les royaumes mérovingiens et francs ont donc pris appui sur les villes romaines pour étendre leur pouvoir (Aachen, Tournai, Paris...). En revanche, les incursions scandinaves (Vikings) de la fin du VIII^e siècle et hongroises (IX^e-X^e siècles) accélèrent le recul de l'urbanisation, les villes étant une cible pour les razzias. Cette désurbanisation a été aggravée par la formation de l'empire arabe au VIII^e siècle : le réseau urbain de l'Europe de l'Ouest fut coupé de la Méditerranée, foyer de vie et de commerce, ce qui a entraîné une asphyxie économique, un déclin des échanges et de la circulation monétaire. L'Europe carolingienne apparaît dès lors comme

un monde essentiellement rural, tandis que, dans les territoires sous domination arabe, comme l'Espagne, se développe une véritable civilisation urbaine.

Le renouveau urbain en Europe de l'Ouest commence au X^e siècle. De l'an mil à 1340, ce continent connaît une forte croissance urbaine qui concerne non seulement d'anciennes villes romaines, mais aussi des bourgades nouvelles. D'obscurs villages accédèrent au rang de villes grâce à la présence de foires internationales : Troyes et Leipzig, par exemple. D'autres sont devenus des ports où transitent le commerce international : Venise, insignifiant village de pêcheurs à la fin de l'empire romain, compte déjà 45 000 habitants en l'an mil ; les ports de la Hanse... Cette croissance urbaine médiévale repose surtout sur une renaissance du commerce international, sur une amélioration de la productivité agricole et sur la possibilité d'importer des céréales (en provenance des pays de la Baltique principalement). Dès 1300, le taux d'urbanisation a atteint un niveau de 10-14 % qui se maintiendra jusqu'à la Révolution industrielle. Ce taux semble un maximum pour les sociétés pré-industrielles. La poussée urbaine de l'Europe médiévale a donc créé l'essentiel du réseau urbain : 93 % des villes qui, en 1800, avaient plus de 20 000 habitants existaient déjà en 1300. Durant le Moyen Âge, le stock d'établissements urbains s'est donc accru considérablement : il restera à peu près tel quel jusqu'à l'aube du siècle dernier.

La croissance urbaine de l'an mil à 1800 n'est cependant pas un processus continu. Entre 1340 et 1420, l'urbanisation subit un recul généralisé consécutif à la peste noire. Cependant, on constate que les villes vont regagner rapidement leur niveau antérieur de population, car les places laissées vides attirent les immigrants.

Le XVI^e siècle et la première moitié du siècle suivant sont une période de nouvel essor lié à l'ouverture de l'Europe sur le monde. Entre 1490 et 1530, l'Europe s'engage, après l'empire romain, les Arabes, l'empire ottoman, dans l'aventure coloniale. Cette mutation, qui tranche avec l'époque médiévale, a deux effets sur l'urbanisation. Dans les pays conquis, les Européens (Espagnols et Portugais d'abord, Français, Anglais, Hollandais ensuite) vont créer quantité de villes. La communication d'Urbain Sedjro fournit de nombreux exemples à propos de la côte vénézuélienne. Ailleurs, d'anciennes villes sont européanisées : c'est le cas au Maroc comme le montre Mohamed Refass. En Europe même s'opère un déplacement du centre de gravité : désormais ce ne sont plus les villes de la Méditerranée, mais bien celles situées sur la façade atlantique qui assurent la croissance : Lisbonne, Bordeaux, Anvers, Amsterdam, Londres, Bristol, etc. L'urbanisation, aux Temps Modernes, se présente donc comme un démantèlement de l'ancienne structure urbaine médiévale qui se caractérisait par une vie autarcique et l'absence de système de villes. Aux Temps Modernes, au contraire, les villes constituent un véritable système urbain en entretenant des relations constantes non seulement avec leur arrière-pays, mais surtout avec d'autres villes et le monde tout entier. Trois villes symbolisent cette époque : Anvers au XVI^e, Amsterdam au XVII^e, Londres au XVIII^e. Ce système urbain implique aussi l'apparition d'une hiérarchie, qui est encore polycentrique (un centre de gravité ancien – la Méditerranée – et un autre, nouveau : la façade atlantique). A côté des villes portuaires, d'autres villes, à l'intérieur des terres, deviennent des grands centres marchands et financiers (Lyon, Augsbourg, Genève par exemple).

Avec le développement des états monarchiques, apparaissent aussi des villes nouvelles construites ex nihilo ou presque et destinées à asseoir la grandeur du prince : Madrid, Berlin, Versailles... Ces capitales renforcent à la fois le système des villes (centralisation et réseaux)

et la hiérarchie urbaine (subordination croissante des capitales provinciales à la capitale nationale). Ces villes nouvelles s'efforcent de traduire les visions théoriques – souvent utopiques – qui alimentent les travaux des auteurs des XVI^e-XVII^e siècles en matière d'urbanisme et d'organisation de la société. A ce propos, citons la Métropolitée d'Alexandre Le Maître (1682). Claude Levy note chez cet auteur une prise de conscience toute moderne de la ville en tant que facteur d'innovation et de développement, un souci de rendre la ville attractive sur le plan de l'immigration tout en veillant à répercuter le développement sur la campagne, une attention à l'essor du secteur tertiaire dans la structure socio-professionnelle urbaine.

Entre 1500 et 1700, pour la première fois depuis la chute de l'Empire romain, l'Europe compte quelques villes qui atteignent le demi-million d'habitants. Ce sont d'ailleurs les très grandes villes qui sont responsables de l'augmentation de la proportion de la population urbaine dans l'ensemble. La réapparition de très grandes villes en Europe se traduit par un changement social : la vie urbaine n'est plus imprégnée de culture rurale ; un divorce se marque entre urbains et ruraux. D'autre part, les campagnes encerclant les grandes villes subissent elles aussi des transformations : forte demande de denrées alimentaires entraînant l'essor de la culture maraîchère ; gros problèmes de transports nécessitant la construction de routes, de canaux ; exode rural. De plus, vers 1500 déjà, la moitié des villes de plus de 20 000 habitants possédait une université. La ville des Temps Modernes joue plus que jamais un rôle essentiel dans le rayonnement intellectuel.

Si l'essor urbain du XVI^e siècle s'inscrit dans un contexte de croissance démographique généralisée, en revanche, il se poursuit au XVII^e siècle dans un climat bien différent de stagnation, voire de recul démographique. Cette constatation, sur laquelle Jan de Vries insiste tant, est importante : la construction du système urbain européen est antérieure à la révolution industrielle ; elle s'est effectuée à une période de stagnation démographique, c'est-à-dire que la ville a été un foyer d'immigration intense précisément au moment où les campagnes traversaient une crise démographique et socio-économique liée, en grande partie, aux opérations militaires et à l'insécurité générale (guerres de Trente Ans et de Louis XIV). Jan de Vries constate cependant que la croissance urbaine du XVII^e siècle est très sélective : elle ne concerne que les villes-capitales et les très grandes villes (Paris, Londres, Amsterdam), ainsi que les villes commerciales. Londres joue d'ailleurs un rôle tout-à-fait original dans cette croissance. En revanche, il observe une désurbanisation des villes de moins de 40 000 habitants, surtout des villes de l'intérieur du pays qui se vouaient depuis le Moyen Age à des activités industrielles. En effet, l'absence de contrainte corporative et des salaires moindres dans les campagnes favorisent le développement de l'industrie rurale (proto-industrialisation) au détriment des villes. Ce phénomène est typique en Flandre où Bruges, Gand et d'autres centres textiles plus petits voient leur industrie se répandre dans les campagnes environnantes, ce qui a pour effet de retenir les populations rurales dans leurs villages au lieu de les diriger vers la ville.

A partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'essor de la mécanisation et de la concentration manufacturière (la Révolution industrielle) va en partie modifier ce schéma : des villes nouvelles, à vocation industrielle, vont naître à partir de villages. Cette nouvelle urbanisation a été rendue possible par une amélioration de l'agriculture, ensuite par l'innovation technologique et par une croissance rapide de la population à partir de 1750. Cette poussée urbanisante a encore accru le stock de villes, mais ce serait une

erreur de considérer la croissance rapide des villes industrielles au XIX^e siècle comme à l'origine du système urbain contemporain. Au contraire, la mise en place de celui-ci était, selon Jan de Vries, une condition préalable à la croissance industrielle moderne. Quant à l'apparition de villes spécifiquement industrielles, c'est une nouveauté, mais fort localisée. Notons d'ailleurs que peu de ces agglomérations sont devenues des places centrales dans le système urbain; la plupart sont demeurées subordonnées à des villes ayant une existence plus ancienne. La communication de Thierry Eggerickx et de Michel Poulain met en lumière le mécanisme d'urbanisation propre à la phase d'industrialisation du siècle dernier. Dans le cas belge, l'exode rural pousse les nouveaux venus soit dans des espaces hybrides – les bassins industriels – soit directement au cœur des centres urbains anciens. Dès 1880, la saturation du centre urbain provoque l'éclatement des agglomérations, favorisé par l'essor des moyens de transport en commun à bon marché. Depuis 1970, la croissance des agglomérations s'essouffle et les gens refluent loin du centre historique, c'est le phénomène de « péri-urbanisation » dont l'avenir n'est pas clair. Va-t-on vers un étalement géographique du phénomène urbain (constaté en Belgique, comme au Portugal par Joao Peixoto) ou, au contraire, vers un retour au centre dont on note les premiers symptômes en 1974-1985? La Révolution industrielle est d'abord un phénomène rural; elle a pris naissance en dehors des centres urbains traditionnels pour deux raisons évidentes: besoin de sources d'énergie (eau et charbon) et besoin d'espace. Ainsi, dans des zones jadis rurales, s'est formé au siècle dernier un type nouveau d'agglomération urbaine: le bassin industriel dont l'exemple le plus achevé est sans doute le Ruhrgebiet. Le bassin industriel en formation a accéléré l'exode rural et a également eu un effet d'entraînement sur les grandes villes qui constituent l'armature du système urbain hérité du XVII^e siècle. Les capitales nationales, lieu où se regroupent les centres de décision politique et économique, connaissent une croissance renouvelée. Dans sa communication, Thierry Eggerickx nous donne l'exemple de Bruxelles. Le bassin industriel provoque aussi l'essor des villes provinciales, des ports fluviaux et maritimes (Anvers, Rotterdam, Hambourg...) L'industrialisation s'est amorcée dans des régions où le taux d'urbanisation était relativement bas (10% ou moins); par contre, dans les pays accusant un taux d'urbanisation élevé, comme l'Italie ou l'Espagne, elle y a été tardive. En d'autres termes, l'hypertrophie urbaine, telle qu'on l'observe depuis quelques décennies dans le Tiers-Monde, serait un facteur négatif pour un développement harmonieux. Le XIX^e siècle est aussi celui de l'urbanisation aux Etats-Unis. Vers 1820, 6% seulement de la population américaine vivaient en ville contre 14% en Europe; mais les Etats-Unis vont rattraper le niveau européen en moins de quatre-vingts ans. Cette urbanisation rapide est due d'abord au flot d'immigrés européens dont une forte proportion s'est installée dans les villes, mais également au niveau élevé de la productivité agricole américaine et à l'essor des moyens de transport. Au XX^e siècle, par contre, peu de nouvelles villes ont vu le jour dans les pays développés, sauf en U.R.S.S.; on assiste plutôt à un éclatement spatial dans les pays développés (périphéries urbaines, banlieues) grâce aux moyens de transports publics et privés.

La démographie urbaine ancienne

Jusqu'au XX^e siècle, elle se caractérise par une sumortalité prononcée qui frappe non seulement les adultes, mais surtout les jeunes enfants (mortalité néo-natale). En règle générale, le solde naturel urbain était constamment négatif de sorte que la ville ne devait sa croissance qu'à un large afflux de migrants. Thierry Eggerickx nous en

donne un exemple à propos de l'essor de Bruxelles au siècle dernier. La ville assurait sa survie en pompant dans la campagne denrées alimentaires et hommes. Cette ponction fait parfois de la ville un parasite qui entrave la croissance dans le cas d'une hyperurbanisation. Ce n'est qu'au cours du XX^e siècle que la surmortalité urbaine a disparu.

Le phénomène urbain dans le Tiers-Monde

L'Asie

En 1300, l'Inde avait un niveau d'urbanisation comparable à celui de l'Europe et l'unification par la conquête mongole (1526) a encore renforcé l'essor urbain qui se caractérise par la présence de très grandes villes. L'arrivée des Britanniques vers 1780 a provoqué une désindustrialisation et un accaparement des réseaux commerciaux qui ont eu pour effet une baisse catastrophique du niveau de vie de la grande masse des citadins indiens. La colonisation se traduit donc par une paupérisation qui transforme la ville en parasite. En Chine, grâce à une agriculture très avancée, on observe aussi la présence de très grandes villes (plus d'un million d'habitants) dès l'an mil. Toutefois, l'absence de révolution agricole aux XVI^e-XVII^e siècles et une explosion démographique ont entraîné un recul du taux d'urbanisation. L'exemple chinois montre donc que le phénomène urbain est intimement lié à l'essor agricole. La semi-colonisation européenne y a aggravé la désurbanisation. A la différence de l'Inde et de la Chine, entrés dans l'orbite européenne, le Japon est demeuré volontairement isolé. Il était le pays le plus urbanisé du monde au XVIII^e siècle, suite à une expansion de la production agricole et à une augmentation de la productivité.

Moyen-Orient, Maghreb, Afrique noire

Cette région du monde nous donne une illustration des effets complexes des vastes mouvements migratoires sur l'urbanisation. L'Empire romain d'Orient offre l'exemple-type d'une ville primatale : Constantinople qui fut avant l'an mil la plus grande ville du monde. La pression turque et le déferlement des croisades ont peu à peu engendré une contraction urbaine jusqu'à la chute de Constantinople en 1453. La formation de l'empire ottoman a renforcé le caractère primatial d'Istanbul, tandis que, dans le reste de l'empire, on observe une désurbanisation. Dès la fin du VII^e siècle, la conquête arabe va couvrir le Moyen-Orient, le Maghreb et l'Espagne. Dans le Maghreb et dans une partie de l'Afrique noire, la diffusion de la civilisation musulmane a été un puissant facteur d'urbanisation. Les Arabes se sont installés dans des villes pré-existantes ou en ont créé de nouvelles le long des axes commerciaux : Bagdad (la plus grande ville du monde entre 850 et 930), Alger, Fez, Marrakech...

La colonisation européenne, qui touche, dès le XV^e siècle, la côte marocaine et qui s'intensifie à partir du début du XIX^e siècle, aura des conséquences considérables sur l'urbanisation au Maghreb. Comme l'explique Mohamed Refass, la colonisation ibérique a provoqué la rupture des courants d'échanges traditionnels avec l'Afrique occidentale et a engendré un climat d'insécurité qui a entraîné une désurbanisation. La création de postes de relais sur les routes maritimes a entraîné une forte disparité entre villes côtières abandonnées par les Marocains et villes intérieures mieux protégées (Fez) servant de refuge. L'insécurité a encouragé également un semi-nomadisme qui accentue

la désurbanisation. Au XIX^e siècle, la présence européenne plus importante a renforcé un système urbain dualiste : la ville européenne se développe à côté de l'ancien centre urbain musulman (médina). Ce dualisme, qui traduit une forte ségrégation sociale et ethnique, fait l'objet de la communication d'Anne-Marie Sahli à propos d'Alger; il a survécu au départ des Français en 1962.

L'Afrique noire a connu une urbanisation antérieure à l'arrivée des Européens dès le XV^e siècle. Le développement de la traite des esclaves a créé des villes-marchés, des cités-états comme la civilisation d'Haoussa (actuelle république du Niger). Sur les côtes, des villes-relais fortifiées ont été érigées par les Portugais (exemple : Luanda fondée en 1576).

L'Amérique latine

La colonisation y a été d'emblée urbanisante, les Espagnols y créant près d'un millier de villes, la plupart étant des ports de transit et des postes militaires. Urbain Sedjro nous en parle à propos du Venezuela. Entre 1550 et 1800, deux phases distinctes d'urbanisation se dégagent. La première, entre 1550 et 1700, est liée à l'exploitation des métaux précieux au Mexique, au Pérou et en Bolivie; des villes minières sont fondées, la plus fameuse étant Potosi (1547), qui comptait 160 000 habitants à l'aube du XVII^e siècle (mais 8 000 seulement en 1800). La seconde phase est liée aux exportations de produits agricoles et concerne surtout le Brésil et les Antilles. Comme l'explique Urbain Sedjro, les réseaux urbains créés par les activités agro-alimentaires et leur commercialisation ont laissé de profondes marques dans la configuration du système urbain vénézuélien jusqu'en 1920 : hyperurbanisation côtière au détriment de l'intérieur du pays. Les mégalo-poles se développent en équilibre fort instable puisqu'il ne repose pas sur un essor parallèle de l'agriculture vivrière.

Vers 1800, l'Amérique latine est le continent le plus urbanisé du monde. Au XIX^e siècle et plus encore au XX^e, ce sous-continent connaît une inflation urbaine qui réfigure à partir de 1920 l'explosion que l'on observe dans tout le Tiers-Monde depuis 1950 (taux d'urbanisation supérieur à 40% alors que dans les pays développés cette proportion n'a jamais dépassé 33%). Dans le cas du Venezuela, Urbain Sedjro montre les effets de l'exploitation pétrolière et, à partir de 1960, de la politique d'industrialisation : phénomène d'hyperurbanisation et de débordement qui s'opère à travers l'absorption des petites villes voisines; expansion de villes-satellites et de cités-dortoirs.

Villes : facteur de développement ou de sous-développement ?

En Europe, l'urbanisation a eu un effet positif sur le développement, la ville étant un facteur d'innovation, d'intensification des échanges, de monétarisation. Elle a été rendue possible grâce au soutien de l'agriculture vivrière. Il semble bien que, jusqu'à la révolution industrielle, le taux d'urbanisation en Europe n'ait pas dépassé un seuil acceptable (10 à 14%) compte tenu du niveau de développement agricole. Au XIX^e siècle, l'essor urbain suit une révolution à la fois agricole et industrielle. La ville dans son ensemble a donc pu jouer un rôle dynamique, positif, sans devenir parasitaire.

Il en va tout autrement dans le Tiers-Monde actuel. Jean-Louis Rallu démonte, à travers deux exemples types, le mécanisme de sous-développement qui se met en branle lorsque l'urbanisation n'est plus supportée par l'agriculture vivrière. En Nouvelle-Calédonie, les îles Wallis et Futuna, qui ont vécu longtemps d'une monoculture de type

colonial, ont atteint, dès l'entre-deux-guerres, un seuil de saturation démographique. L'émigration, surtout vers la ville (Nouméa), devenait indispensable. Mais cet échappatoire n'a rien résolu : sur place, la fécondité est demeurée élevée; à Nouméa, les émigrés alimentent une ville parasitaire, fort dépendante de la métropole. Jean-Louis Rallu donne un second exemple, celui du Souss marocain, où la sécheresse entrave l'essor agricole et pousse à l'émigration vers les villes, ce qui a pour effet, sur place, de maintenir une fécondité anormalement élevée par rapport aux ressources disponibles. Ces deux exemples mettent le doigt sur la plaie de l'explosion urbaine dans le Tiers-Monde : la ville est un exutoire au trop-plein démographique d'une campagne en proie à l'insuffisance de progrès agricoles réels. La solution de l'explosion urbaine se trouve dans le monde rural.

Le réseau urbain traditionnel des sociétés du Tiers-Monde a également renforcé les effets négatifs de la colonisation, essentiellement par une désindustrialisation, par l'adoption de formes de consommation favorisant les importations (Inde), et par un déséquilibre de la répartition spatiale des populations urbaines. Les villes coloniales implantées en bord de mer ont créé un réseau de transport en forme d'entonnoir qui aboutit à un port, alors que le système urbain des pays développés a la forme d'une toile d'araignée dont le centre est la capitale. Cette forme en entonnoir provoque une désurbanisation dans l'intérieur des terres et une hypertrophie des villes côtières.

Causes de l'inflation urbaine dans le Tiers-Monde

50% de l'accroissement s'expliquent par les flux migratoires des campagnes vers les villes. Paul Bairoch relève quatre causes principales :

1) une densité de peuplement agricole extrêmement élevée suite à l'explosion démographique, une question qui est étudiée par Jean-Louis Rallu dans sa contribution. Or, cette croissance démographique n'est accompagnée ni d'une révolution agricole, ni d'un développement industriel;

2) un écart important entre revenus urbains et ruraux : depuis 1960, les premiers dépassant largement les seconds, de sorte que la ville attire les ruraux qui alimentent un chômage structurel urbain considérable;

3) le développement de l'instruction encourage l'immigration vers la ville : pour les instruits, le milieu rural est devenu répulsif;

4) une croissance naturelle urbaine rapide due à la fois au recul de la surmortalité urbaine grâce à la technologie occidentale et à une structure par âge urbaine très dynamique.

Ainsi, contrairement à la ville occidentale des XVIII^e-XIX^e siècles, qui possédait un frein à sa propre croissance (surmortalité), la ville du Tiers-Monde actuelle trouve en elle-même un facteur de croissance. Alors que dans les pays développés, au XIX^e siècle, il y avait un parallélisme entre la croissance urbaine et l'accroissement des emplois industriels, l'urbanisation du Tiers-Monde se produit sans développement économique, sans industrialisation, sans progression de la productivité agricole. On assiste donc à une hypertrophie urbaine qui est encore aggravée par un déversement massif de produits manufacturés en provenance des pays développés et à une spécialisation excessive de l'agriculture non-vivrière.

Depuis 1975 : une « contre-urbanisation » ?

Depuis 1968-1975, l'urbanisation est entrée dans une nouvelle phase, tant dans les pays développés qu'ailleurs. En Europe, en Amérique du Nord et au Japon, on assiste à un ralentissement de la croissance des très grandes villes, car, désormais, les inconvénients de la vie urbaine l'emportent largement sur les avantages : problèmes de transport, pollution, coût du logement, etc. On assiste à un éclatement spatial qui a pour effet de dépeupler le centre au profit de la périphérie. Cette situation contemporaine est étudiée en détail par Joao Peixoto à propos du Portugal. C'est aussi ce phénomène d'éclatement spatial des villes d'aujourd'hui qui préoccupe Jelassi Hechmi à propos de la Tunisie. Jusqu'en 1980, constate-t-il, la capitale joue le rôle habituel de ville primatale : les immigrants affluent de l'intérieur du pays vers Tunis. Or, depuis une dizaine d'années, la direction des flux a changé : Tunis est moins attractive – saturation de l'espace urbain – tandis que les villes de banlieue attirent les migrants. Ce phénomène d'éclatement spatial de la ville s'observe depuis peu dans les pays du Tiers-Monde où de nouveaux problèmes viennent s'ajouter aux problèmes anciens : réduction des surfaces agricoles exploitables à la périphérie des villes, habitat spontané ne disposant pas d'équipement et d'infrastructure de base, lotissements clandestins, etc. Autant de problèmes qui sont soulignés par Jelassi Hechmi. Il n'est donc pas certain que, dans les décennies à venir, les très grandes villes vont continuer leur croissance boulimique. Par contre, on risque d'assister à un éclatement spatial qui fera resurgir des problèmes anciens, notamment la tyrannie de la distance, le déséquilibre ville-campagne, la questions des infrastructures.

Quelle leçon tirer de l'histoire du phénomène urbain ?

En Europe, l'histoire de l'urbanisation depuis l'an mil jusqu'à nos jours montre que l'essor urbain a été un facteur positif de développement. D'abord, la ville s'est développée en harmonie avec la croissance agricole. Ensuite, elle a été un facteur d'innovation technique et intellectuelle, un stimulant tant pour l'agriculture que pour l'industrie. Il en va tout autrement en Afrique, en Amérique latine et en Inde : l'urbanisation qui a accompagné la colonisation européenne a engendré un système urbain qui s'est révélé peu favorable au développement et qui, aujourd'hui, est devenu parasitaire. Un taux d'urbanisation excessif – on parle de plus de 45 % pour la prochaine décennie – a été et risque toujours d'être une entrave à l'industrialisation et au développement. Si le caractère répulsif de la campagne n'est pas éliminé, l'hyperurbanisation a toutes les chances de se maintenir pour longtemps, accentuant ainsi un déséquilibre dont on mesure depuis plus d'un quart de siècle les effets désastreux.