

La métropolisation : un processus lié à la privatisation de la mobilité

2898

F. Moriconi-Ebrard, UMR 7135 -SEDET

L'étude de la métropolisation est revendiquée par diverses disciplines des sciences humaines, de sorte qu'elle a déjà fait l'objet d'une abondante littérature. Dans les sciences humaines, on a d'abord distingué les métropoles par leurs fonctions stratégiques : ce sont les « métropoles mondiales », qui se réduisent à trois ou quatre villes selon les auteurs. Le concept a cependant peu à peu été étendu à des métropoles de second rang qui seraient aussi bien celles des pays en développement, que les métropoles secondaires des pays développés.

La géographie a tardé à se saisir de cet objet qui, encore aujourd'hui, souffre d'un problème crucial d'absence de définition spatiale précise. Or, on sait que du problème de délimitation géographique d'un quelconque espace, dépend en grande partie celui de son contenu, de sa nature, de son profil : taille démographique, superficie, densité, caractéristiques socio-économiques, activités, fonctions... L'ensemble des sciences humaines souffre aujourd'hui de cette absence de clarification des concepts géographiques, à telle enseigne que le vocabulaire confond encore souvent les notions de « ville » mondiale, d'« agglomération », d'« aire métropolitaine ». Ce malaise apparaît également au travers du florilège de néologismes qui a vu le jour à la fin du XX^{ème} siècle : mégalopole, mégapole, métapoles...

Cette profusion d'expressions porte préjudice à l'approche géographique elle-même, dans la mesure où, convoqués tardivement dans ce débat, certains géographes se sont saisis des diverses acceptions existantes empruntées à d'autres disciplines, si bien que les mêmes expressions désignent souvent des réalités différentes et conduisent à des conclusions contradictoires. Prolongeant les travaux que j'ai initiés dans le cadre de l'action AVTM en 1999¹, je propose ici de resserrer la problématique autour de son entrée spatiale, autant dire : sur une démarche fondée sur la description des faits géographiques. Cette démarche implique une réflexion sur la singularité du sens des expressions fondées sur la racine « métropol- »

1 Dynamique du sens

1.1 Cadre épistémologique

La démarche que je propose ici a pour but de cerner au plus près à quelle réalité ontologique correspond cette chose que l'on pense pouvoir être objectivement identifiable dans l'espace géographique : « l'aire métropolitaine ». La méthodologie s'inscrit dans le cadre de l'école du structuralisme dynamique. Elle conduit à séparer au préalable deux niveaux de réflexion pour pouvoir ensuite les relier : l'un sur les mots qui représentent la chose métropolitaine, l'autre sur la description sensible de la chose.

Dépasant la critique qu'a reçue le structuralisme, le structuralisme dynamique permet de prendre en compte le fait que le langage possède sa propre dynamique, indépendante des « choses » qu'il cherche à représenter. Jean Petitot² formule à cet égard

¹ Dinard Frédéric & Moriconi-Ebrard François, 2001, *L'émergence de la métropole euro-méditerranéenne*, Cahiers de la métropolisation, Forum villes et territoires en Méditerranée, n°2-2001 (2 vol.), 88

² Petitot Jean, 1989, V° « Forme » pp. 712-728, in *Encyclopaedia Universalis*, Volume IX. Paris, Edition Encyclopaedia Universalis.

que : « les formes ne sont pas que des apparences. Elles possèdent une réalité ontologique. Elles régulent une intériorité substantielle extra spatio-temporelle ». Ceci signifie : (1) que les formes du monde ne se réduisent pas aux projections de nos représentations sur le monde, (2) qu'elles existent indépendamment du regard et de la pensée de l'observateur, et (3) que l'intérieur d'une forme a une substance qualitativement différenciée de son apparence extérieure et obéit à des contraintes endogènes spécifiques, spatiales et temporelles.

Le geste du géographe est littéralement d'écrire (*graphein*) la terre (*geo*) : il voile pour ainsi dire le monde d'un tissu langagier. Une définition statistique, une carte ne « sont » pas la réalité, mais des représentations qui se déploient dans le champ d'un langage institué. Les mots qui représentent cette chose ne sont ni choisis au hasard, ni inventés par le sujet parlant au fur et à mesure qu'il déploie son discours, mais appartiennent à une culture. Legendre nous dit à ce propos qu'ils créent une « créance généalogique ». Entendons par là que, bien que possédant leur propre dynamique, les mots conservent une partie minimum de leur signification, ce qui permet à telle génération de se saisir du sens que leur accordaient les générations précédentes, pour les transmettre aux suivantes.

1.2 Définitions

Le mot « métropolisation » renvoie à un processus (suffixe en *-tion*), c'est-à-dire, structurellement, à un signifiant. Ce signifiant conduirait à la formation d'un objet appelé « métropole ». Cet objet posséderait une morphologie sensiblement identifiable à la surface de la terre : il est généralement appelé « aire métropolisée » (parfois : aire métropolitaine, *area metropolitana*, *metropolitan area*...) et fait l'objet de définitions statistiques légales dans plusieurs Etats de la Planète.

L'émergence d'une nouvelle expression pour désigner une morphologie de surface, prouve, s'il le fallait, la nécessité de démarquer la dynamique de la métropolisation à la fois de celle des agglomérations et de celle des villes³.

L'expression « aire métropolitaine » est en effet apparue aux Etats-Unis dans les années 1930. Au recensement de 1950, elle alimenta pour la première fois de l'Histoire une définition statistique dont les critères étaient fondés sur la mobilité, et non pas sur le statut administratif (ville) ou l'édification du sol (agglomération). Cette définition se superpose depuis lors sans l'annuler à la définition administrative (*incorporated areas* : *cities*, *towns*, etc.) et à celle de l'agglomération urbaine (*urban area*). Une *metropolitan area* américaine intègre par les flux plusieurs villes, des agglomérations urbaines et des périphéries qui restent rurales au regard des deux autres définitions. Inversement, des centaines de villes et d'agglomérations ne font partie d'aucune aire métropolitaine.

Comme la définition ne fut établie qu'à partir des plus grandes villes du pays, on a rapidement assimilé « métropolitain » à « grande ville ». Adoptée ensuite par de nombreux pays, cette définition légale est d'ailleurs généralement réservée à la seule capitale (Manille, Buenos Aires, etc.), ou à des aires de plus d'un million d'habitants environ (Royaume-Uni, Corée du Sud, Colombie, Mexique, Brésil, Afrique du Sud...). La France a fait exception en évitant d'employer ce mot, et en développant en 1962 la notion de ZPIU (1962), remplacée dans les années 1990 par le zonage en « aires urbaines », qui se superpose également aux agglomérations (unités urbaines) et aux villes (communes).

Pour pouvoir saisir en quoi consiste la spécificité de l'aire métropolisée, il est utile de comparer rapidement ces trois types de définition.

La *ville* est une morphologie politique : ses limites sont invisibles dans la nature et renvoient à un découpage administratif territorial. Ses habitants sont des citoyens, ce qui rappelle l'étymologie politique de citoyen. Lorsqu'une ville s'étend, elle implique des fusions communales. Ce processus met en jeu l'appareil juridique, de sorte que la morphodynamique des villes émerge à la surface sensible de la Terre comme une affaire de débats politiques.

³ François Moriconi-Ebard, 2000, *De Babylone à Tokyo*, Ophrys, Collection Géophrys, Gap

L'*agglomération urbaine* est une morphologie de surface qui se rapporte à l'édification du sol. C'est un ensemble de constructions dense qui ne présente aucune solution de continuité, telle, par exemple l'« unité urbaine » définie par l'INSEE en France. Ses habitants sont appelés « urbains », ce qui s'oppose sémantiquement aux « ruraux ». L'exode rural, mouvement centripète, a contribué à la croissance urbaine tout en vidant le monde rural de ses populations actives. Une agglomération s'étend au rythme de l'avancée du front des constructions : on parle à cet égard d'« étalement de la tache urbaine » et parfois de « consommation d'espace ».

L'*aire métropolitaine* est pour sa part définie comme une morphologie de réseau : c'est un ensemble de point densément mis en relation, qui dessine un espace où la circulation des biens, des personnes et des informations est intense, plus ou moins polarisée, parfois multipolarisée. La plupart des définitions légales existantes mettent surtout en valeur les flux des actifs entre lieu de résidence et lieu d'emploi, ce qui revient à relier un pôle d'emploi à des périphéries dans lesquelles un certain pourcentage de population migre quotidiennement au centre, mais qui ne sont ni forcément des villes, ni forcément agglomérées.

Ces trois définitions se superposant dans l'espace géographique, « ville », « agglomération » et « aire métropolitaine » sont souvent confondues dans le vocabulaire courant. Cependant, il convient ici d'insister sur le sens précis que nous donnons à ces mots dans la présente étude. Cette nécessité est d'abord technique et peut être démontrée à l'aide de quelques exemples. Le territoire d'une ville peut comporter une ou plusieurs agglomération mais également, à l'intérieur de ses limites administratives, des champs, des villages, etc. C'est le cas de l'immense commune de Rome (1 285 km²), d'Alexandrie (2 700 km²), ou de Murcie (885 km²). Au contraire, certaines villes comme Athènes (39 km²), Tel Aviv (52 km²), Naples (117 km²) ou Barcelone (99 km²) ne couvrent qu'une petite partie de leur agglomération. Mais le plus souvent, comme à Marseille, le territoire de la ville comprend de vastes surfaces non bâties (massif du Garlaban), tandis que sur d'autres fronts l'agglomération déborde les limites administratives de la ville. Ainsi, « ville » et « agglomération » ne peuvent être confondues. Par analogie, une aire métropolitaine peut donc de même interconnecter plusieurs « villes », plusieurs « agglomérations », ainsi que des villages et des établissements ruraux.

1.3 Singularité morphodynamique de la métropolisation

Au delà de cette nécessité technique, on saisit que les mots ne renvoient pas à la même représentation : c'est donc que leur sens profond ne se déploie pas dans le même registre de la culture. Or, les définitions auxquelles je me réfère constituent un matériau de réflexion tout aussi « scientifique » que les chiffres : ce sont en effet des définitions légales, qui renvoient à un discours de l'institution.

On peut donc émettre l'hypothèse selon laquelle la morphogenèse (genèse de la forme) de chacun de ces objets est singulière. La discontinuité ville-village procède ainsi d'un parcours politique (administratif, électoral, budgétaire, législatif, etc.). La discontinuité urbain-rural procède d'une morphogenèse d'occupation du sol, opposant l'espace édifié à des espaces libres d'édification. La discontinuité métropolitain-non métropolitain procède d'une morphogenèse réticulaire liée à la mobilité non résidentielle. A l'intérieur d'une aire métropolisée, les réseaux et les moyens de communication sont diversifiés. A l'extérieur, ils se raréfient. Leur couverture devient lacunaire, voire inexistante, comme en témoigne par exemple celle des réseaux de téléphones portables.

Au cours de l'histoire, ces trois morphologies sont plus ou moins actualisées⁴. Sous l'Ancien Régime, les habitants des villes ont arraché leurs libertés aux pouvoirs terriens par une charte. Plus tard, la Révolution industrielle fut plutôt propice à la concentration en

⁴ Moriconi-Ebrard François, 2000, *op.cit.*

agglomération : dans les régions d'industrie lourde, on vit au XIX^{ème} siècle des agglomérations grossir et atteindre plusieurs dizaines de milliers d'habitants sans avoir accédé au statut administratif de « ville ». Les tissus agglomérés fusionnèrent entre eux, formant des « conurbations », tandis que certaines villes industrielles s'entourèrent de couronnes de banlieues denses, puis de lotissements pavillonnaires. Parfois encore, le mitage anarchique des zones rurales s'est intensifié localement au point de se transformer en un espace quasi entièrement urbanisé. La morphodynamique d'une aire métropolitaine suit de même des règles singulières.

Pour cerner de plus près le sens de la morphogenèse métropolitaine, il est utile de revenir à l'origine même de la notion de « métropole ».

Pour les historiens de l'Antiquité, l'existence d'une métropole dépend d'une condition politique précise : la présence d'un empire. En effet, dans l'Antiquité, le titre de « métropole » ne pouvait être attribué à une ville que par un empereur. C'était un privilège impérial.

Par la suite, lorsque les grands empires s'effondrèrent en Occident, seule l'Eglise romaine fut en position de maintenir l'unité culturelle des sociétés européennes : au Moyen Age, on était chrétien avant d'être Français, Portugais ou Allemand. L'Eglise s'empara ainsi du titre : « métropole » désigna alors une ville où résidait un évêque métropolitain. Ce privilège était accordé par le Pape, c'est-à-dire, suivant les schéma précédents, depuis le sommet de la pyramide d'une institution organisée sur le mode hiérarchique.

Sous la période coloniale, le mot « métropole » s'élargit à une nouvelle acception courante, en désignant le territoire entier du pays colonisateur. Ainsi « la Métropole » de l'empire colonial français n'était plus seulement Paris, mais la France entière.

Loin d'être aboli par l'usage, ce vieux mot a curieusement repris du service à la fin du XX^{ème} siècle, entendant désigner ce qui apparaissait à cette époque de plus nouveau dans les formes génériques du fait urbain. La première aporie de ce choix est que l'expression « métropole mondiale » apparaît au moment où la civilisation mondialisée en finissait définitivement avec les empires coloniaux.

Simultanément, le mot « empire », auquel la notion « métropolitaine » semblait inexorablement liée depuis plus de 2000 ans, lui aussi, été actualisé. Son occurrence la plus fréquente sert désormais à désigner des entreprises géantes, souvent transnationales, multi-filiales : les empires industriels et financiers. Cette expression fait encore référence à une « puissance » organisée, dont la structure hiérarchique évoque l'empire romain, l'Eglise catholique ou l'Etat moderne. Cependant, la cohérence de l'empire ne repose pas sur une relation interpersonnelle (institutions de l'Ancien Régime), le scrupule d'une croyance (religion) ou la cohésion d'un territoire (Etat), mais sur un lien financier. En effet, la raison d'être d'une entreprise privée est de réaliser des bénéfices, sous peine de disparaître, si bien que la puissance métropolitaine de l'empire financier ne se mesure plus en kilomètres carrés ou en nombre de fidèles, mais en dollars, en livres sterling ou en euros.

Simultanément, d'un point de vue purement topologique, force est de constater que l'empire financier contrôlé par une firme multinationale n'est plus une « étendue de territoire », mais bien un « ensemble de points » mis en relations sur un mode hiérarchique, autrement dit : un réseau de filiales polarisé, dirigé depuis l'un de ces hauts lieux appelés « métropole mondiale ».

Ces développements permettent de dégager trois propositions :

(a) la représentation de la chose métropolitaine est une affaire de réseaux et de mobilité ;

(b) la condition de son développement est la rentabilité financière.

(c) la notion de métropole est désormais devenue mondiale

D'où l'on déduit logiquement :

(a) + (b) la mobilité ne cesse de croître parce qu'elle doit optimiser les profits financiers.

(a) + (c) la rentabilité financière se conçoit à l'échelle mondiale.

(b) + (c) la condition du développement des aires métropolisées est la mondialisation.

Vérifions ces propositions.

2 Dynamique des institutions

2.1 La mobilité « doit » devenir rentable

Dans la société actuelle, affirmer que la mobilité ne cesse de s'accroître est une évidence. Cependant, cette affirmation purement descriptive est partielle, car elle laisse dans l'ombre l'autre face de la médaille : celle de la dynamique des institutions.

Les définitions légales de l'aire métropolisée présentent une grande diversité de critères et de seuils quantitatifs d'un Etat à l'autre. Toutefois, et même si la démarche institutionnelle de l'Etat consiste à identifier des territoires, une constante apparaît dans les définitions : elles s'adressent à une morphologie de réseau. On peut donc formuler que la forme métropolitaine est actualisée dans les institutions lorsque la mobilité devient le facteur qui prime sur tous les autres. Ironie de la langue : le « métropolitain » ne désigne-t-il pas à la fois l'habitant de la métropole et le moyen de transport qui caractérise le milieu où il vit ?

Avec Bernard Marchand⁵, rappelons que, dès le XIX^{ème} siècle, les investissements des grandes banques privées qui financèrent la construction des réseaux furent étroitement associés à la morphogenèse de l'espace appelé alors « métropolitain » : métro, chemin de fer, gares monumentales, percement d'avenues, etc. Ainsi, la perspective de rentabilité des réseaux est étroitement associée à l'émergence des toutes premières métropoles mondiales telles Londres, New York et Paris, de sorte que, par extension, elle apparaît comme une condition décisive du processus de métropolisation. Aujourd'hui, on peut dire que ce processus est lié à une dynamique globale opérationnelle et objectivement identifiable aux deux niveaux de la structure des institutions :

a) au niveau séculier, il procède de la privatisation de tous les secteurs liés à la mobilité au sens large ;

b) au niveau moral, à une injonction des instances financières internationales.

a) La privatisation de la mobilité se manifeste dans tous les secteurs qui lui sont liés :

- les *réseaux matériels* appartenaient autrefois au secteur public : eau, électricité, téléphone, chemins de fer, autoroutes. Aujourd'hui, et à des rythmes différents selon les Etats, ces services ont été transformés en entreprises qui, à ce titre sont sommées de dégager des profits financiers ;

- le même processus est repérable dans les *réseaux immatériels* tels que la télévision, la radio et parfois la presse. Dans ce secteur, on notera même que des pans entiers des NTIC se sont développés exclusivement sous la houlette du secteur privé, tels le téléphone portable (qui transforme de ce fait le téléphone en réseau immatériel) et internet. De ce fait, certains pays pauvres d'Afrique ne disposent plus de compagnie de téléphone public, après leur mise en faillite : les seuls réseaux disponibles localement sont ceux du téléphone portable et appartiennent à des compagnies privées.

- la *construction* de matériel roulant (trains, automobiles, etc.), à l'origine souvent contrôlée directement ou indirectement, entièrement ou partiellement, par la puissance publique pour des raisons stratégiques au cours de la phase militaro-industrielle, est restructurée et privatisée (Moriconi-Ebrard, 2000, ch.3) ;

- animant cette mobilité, le secteur de l'*énergie*, et notamment du pétrole, du gaz et de l'électricité, a suivi le même sort.

A chaque fois que la mobilité augmente, l'activité monétaire qu'elle génère est amplifiée par la prolifération des « services » qui lui sont liés : réparation, contrôle technique, sécurité, publicité et, surtout, assurances. La filière « mobilité » représente ainsi une part croissante du PIB des pays les plus métropolisés.

b) La dimension mondiale du processus.

Le processus de privatisation se conforme aux directives des institutions supra-étatiques (Union Européenne) ou internationales (FMI, Banque Mondiale) qui surplombent

⁵ Bernard MARCHAND, Paris, histoire d'une ville, XIXe-XXe siècles, Paris, Seuil, 1993, 443 p

les Etats, lesquels représentent en théorie l'instance ultime de l'autorité de la puissance publique (Charte de l'ONU, 1948).

Une injonction des institutions financières internationales suffit à elle seule à vérifier cette affirmation : la stigmatisation systématiquement des « retards » dans les programmes de privatisations.

Cette notion de « retard » indique en effet quel est l'horizon normatif de la légalité. Elle signifie qu'à terme toute entreprise « doit » être privée, ce « doit » étant la vérité que préfèrent les institutions financières internationales. Ces dernières occupent ainsi dans la structure une position analogue à celle qu'occupait l'Inquisition dans l'Eglise romaine au XIV^{ème} siècle. En surplombant les Etats, elles représentent l'instance de référence, ce « au nom de quoi » l'autorité se justifie, ce qui garantit la morale de l'action séculière de chaque souverain. Suivant cette injonction, une entreprise publique n'est pas « normale ». Nulle entreprise privée ne pouvant survivre sans profits financiers, cette formulation révèle la finalité des références normatives de la légalité : ce qui garantit moralement l'ordre et la prospérité du Monde, c'est la rentabilité financière.

Si l'instance de référence a migré, passant de Dieu à l'Etat, puis de l'Etat à l'Argent, la structure, pour sa part n'a donc pas désarmé : elle s'inscrit dans la même trajectoire de l'empire. Dans *De Babylone à Tokyo (ibid.)*, j'ai montré que villes, agglomérations et aires métropolisées se déploient dans un cycle au cours duquel s'enchaînent trois phases de développement : la phase territoriale, la phase militaro-industrielle et la phase financière. Chaque changement de phase, qui est marqué par une crise, constitue non une rupture mais une bifurcation au sens de la Théorie des Catastrophes de René Thom.

La métropolisation se déploie au cours de la phase financière. La prospérité de l'empire étant au cours de cette phase une affaire d'accroissement des profits monétaires, cela signifie que l'ensemble des acteurs sont sommés d'optimiser en priorité un facteur : celui de la rentabilité financière.

Le processus qui tend à transformer les services publics en entreprises publiques, puis semi-publiques, puis finalement privées, contribue à brouiller la frontière entre « public » et « privé ». La conception même de « service public » tend à glisser vers une notion entrepreneuriale qui se réfère à la rentabilité financière. Ce brouillage n'est pas activé en vain et favorise la réémergence de familles d'acteurs qui occupent eux-mêmes la double fonction de responsable politique et de magnat de la finance, du pétrole ou de la presse. Ainsi apparaissent les notions de « gouvernance », de « compétitivité des territoires », de « gestion » de l'espace, et autre vocabulaire qui, sur le mode de l'entreprise, réduisent la question territoriale à une affaire de rentabilité financière.

Ce glissement, que j'ai déjà décrit dans le cadre de la théorie des 4 « a » peut se résumer ainsi : dans la phase territoriale, le contrat social est institué par les liens interpersonnels, ce qui actualise de facto le rôle des instances religieuses au sein de l'édifice institutionnel (*religio* : « scrupule », ce qui retient). Dans la phase militaro-industrielle, le contrat social est institué par l'entremise du territoire, par, pour, et au nom de l'Etat (*status* : ce qui tient debout) qui a peu à peu détrôné les instances religieuses⁶. Dans la phase financière, il repose sur l'argent, qui est par nature fait pour circuler et entreprendre, de sorte que l'entreprise, mieux armée pour assumer cette fonction, détrône à son tour l'Etat⁷.

2.2 La mobilité « doit » être source de richesse

Chaque année, les plus grandes entreprises qui arrivent en tête du classement mondial sont : les groupes pétroliers, les constructeurs automobiles et les géants de la distribution. Chacun d'entre eux prospère directement sur l'accroissement de la mobilité.

Au XIX^{ème} siècle, le « bon » patron prévoyait de loger ses ouvriers près de l'usine. Au milieu du XX^{ème} siècle, cette pratique avait été abandonnée, mais l'entreprise proposait à ses employés un service de ramassage quotidien en transports en commun. Au XXI^{ème} siècle, ce

⁶ Legendre Pierre, 1988, *Le désir politique de Dieu, Études sur les montages de l'État et du Droit (Leçons VII)*. Paris, Fayard, 436 p.

⁷ FME, 2000, *op.cit.*, p.295

service est, au mieux, externalisé au profit d'un transporteur indépendant qui n'a d'autre issue que de rentabiliser son activité. Au pire, il est abandonné et profite à l'automobile individuelle : la mobilité domicile-travail devient ainsi une source de profits pour les constructeurs, les groupes pétroliers, les assurances, etc.

Simultanément, on assiste au regroupement scolaire dans les campagnes, à la fermeture de petits hôpitaux et maternités au profit de grosses unités situées dans les grandes villes, et à la réduction du nombre de sites d'innombrables services et d'entreprises sous prétexte de « délocalisation ». Ces restructurations sont entreprises au nom de la rentabilité. Or, elles entraînent toutes les mêmes conséquences : un accroissement de la mobilité.

L'apologie des réseaux, ce discours qui tend à présenter les bienfaits de leur prolifération sur le mode de la métaphore hydraulique, ne saurait faire oublier le sens que véhicule encore l'étymologie du mot : *rets*. En latin, *rets* désigne le filet du pêcheur. Les réseaux ne servent pas seulement à « irriguer » : leur fonction première est de capturer et de trier les ressources qui se répartissent dans l'espace géographique. Les mailles du réseau permettent de faire remonter les prises jusqu'au pêcheur. Elles servent également à trier les gros et les petits poissons pour satisfaire l'appétit financier de la métropole. Ainsi, les grands équipements (aéroports, TGV...) maillent grossièrement l'espace, mais génèrent de gros profits à chaque prise. Les petits réseaux, plus fins, permettent pour leur part de capter de minuscules bénéfices, mais qui sont multipliés par la quantité massive de prises : ainsi se comprend la rentabilité des essais de microbus d'Alexandrie ou d'Istanbul, assurant la prospérité des constructeurs automobiles, des groupes pétroliers et des transporteurs privés.

Optimiser la mobilité : contrairement à ce qui se passe dans un processus d'urbanisation, les forces institutionnelles qui génèrent la métropolisation ne cherchent pas à maximiser la densité, mais la circulation. Il s'ensuit que la métropolisation ne valorise pas la densité et la coprésence des corps (agglomération) mais au contraire la mise à distance (circulation) et l'isolement physique. A la limite, l'agglomération trop dense constitue un obstacle à la fluidité de la circulation, ce qui pourrait expliquer pourquoi les agglomérations denses perdent actuellement des habitants. Dans le registre sociologique, on peut donc avancer que le processus de métropolisation apparaît contraire à celui de l'urbanisation.

En théorie, en optimisant la densité, l'agglomération valorisait la coprésence, la marche à pied, la rencontre directe. Une part considérable du lien social ne produisait ainsi aucun échange monétaire. La métropolisation transforme au contraire en richesse la mise à distance des corps, la solitude et le repli individualiste : la consommation d'objets et de services comble le déficit du lien social, pour la bonne cause institutionnelle. Ainsi, les NTIC, qui offrent au sujet métropolisé la possibilité inédite de communiquer à tout instant avec le Monde entier, ont un prix comptable : celui de l'impulsion téléphonique ou de l'abonnement à internet. Grâce à l'automobile, le désir de rencontre se transforme en consommation de carburant, assurances, péages d'autoroutes et parkings privatisés. Dans la logique de la dynamique de métropolisation, une part croissante du lien social génère des profits financiers. A moins que l'on considère que le lien social métropolitain se réduise au fait que les dépenses des uns font les bénéfices des autres.

Le tourisme, secteur lié par excellence au déplacement, est devenu une activité prépondérante, au point qu'un nombre croissant de spécialistes le considèrent comme une activité typiquement métropolitaine⁸. Pour les institutions, « prendre » des vacances est devenu synonyme de « partir », et non plus de cesser son activité, d'être libre de choisir ses activités (vaquer) ou simplement... se reposer sur place. Témoignant de cette confusion, les rapports de l'INSEE sur les vacances des Français ne se préoccupent que d'un seul aspect des vacances : celui du taux de départ et de la longueur des séjours. Dans les commentaires de ces rapports, on se félicite de la hausse du taux de départ de telle ou telle catégorie de population, et on plaint celles qui ne partent pas. « Partir » est la norme de référence, et celui qui fait exception est un anti-sujet de la métropolisation. Bouger, téléphoner, rouler pour le

⁸ Voir notamment les travaux de R. Knafou, M. Stock, Ph. Violier.

plaisir répond à une injonction institutionnelle. Citoyen dans la ville, urbain dans l'agglomération, le sujet métropolisé est devenu consommateur de mobilité.

2.3 La mobilité « doit » alimenter la croissance

A masse monétaire égale, l'accroissement de la mobilité implique qu'elle occupe structurellement une part croissante dans le mécanisme de création de richesse.

Dans une précédente étude, j'ai montré que le début de la phase de métropolisation commence en Europe au cours de la décennie 1970-1980⁹ : depuis lors les taux d'urbanisation stagnent, tandis que le peuplement s'étale dans l'espace. Dans de *Babylone à Tokyo*, j'ai également montré que la bifurcation s'opère dans la trajectoire vers 1974. La crise pétrolière et la démétallisation du dollar signent l'entrée de la civilisation capitaliste mondiale dans la phase financière. La croissance économique des Etats qui étaient à ce moment les plus industrialisés baisse fortement. Sur une période de trente ans, elle s'établit en moyenne autour de 2-3% selon les pays.

Au cours de la même période, la croissance économique a été extrêmement forte en Corée, à Taïwan, puis dans les années 1980, en Chine, en Thaïlande ou en Malaisie, puis plus attd en Inde. atteignant des scores de 5% à 10% annuels. Or, dans ces pays, l'on a constaté au contraire une forte croissance urbaine. Le processus de métropolisation y est nul, encore balbutiant, ou n'y a démarré que très récemment.

Cette double symétrie permet tout d'abord de rappeler que le processus d'urbanisation implique une dynamique de rendements d'échelle et de rendements d'agglomération croissants. Pour augmenter les profits, on produit en plus grande quantité, ce qui permet d'abaisser les coûts de production, tandis que la concentration spatiale des marchés permet de réduire les coûts de distribution.

Au contraire, la métropolisation prospère dans une dynamique de rendements d'échelles décroissants et de déséconomies d'agglomération.

Pour comprendre ce processus, on doit se souvenir que, contrairement à ce que l'on observe dans la phase militaro-industrielle qui précédait, l'objectif institué dans la phase financière est de générer du profit financier, et non pas d'augmenter la production. Dans un système keynesien, la solution de ce problème est que l'offre augmente moins vite que la demande. Mais dans cette logique de court terme, comment faire monter les prix tout en masquant l'inflation ? Justement, en ajoutant le coût des services dans le prix final des productions, autrement dit en dématérialisant la notion de production.

En économie, la notion d'*inflation apparente* permet de prendre en compte les améliorations techniques apportées aux produits. Par exemple, l'adjonction d'airbags ou de pots catalytique entraîne l'augmentation du prix d'une automobile et le justifie, puisque le nouveau produit, qui améliore considérablement la sécurité passive des passagers et abaisse les émissions de particules polluantes, n'est pas exactement comparable à l'ancien. Ce type d'adjonction inclut en amont le financement d'activités de recherches, mais qui entrent toutefois dans l'activité « industrie » et non dans la catégorie « services ».

L'adjonction de services consiste pour sa part à obliger le consommateur à acheter des services liés à l'utilisation des objets. Les objets de la mobilité se prêtent bien à ce processus. Par exemple, sitôt qu'il a acheté une automobile, le consommateur va devoir payer sans cesse d'innombrables services : carte grise, stations service, garages, assurances, péages, parkings, amendes, contrôles techniques, etc. L'utilité apparente de l'automobile est de se déplacer mais du point de vue de la structure institutionnelle, c'est une machine à consommer des services.

Divers dispositifs sont ainsi mis en place pour accroître la masse monétaire sans accroître le volume de la production. Agriculture, alimentation, industrie, automobile, logement : dans tous les domaines de la vie quotidienne, des normes légales sont imposées au nom de la nécessité de préserver l'environnement, la santé, la sécurité. La mise en place de ces normes implique, d'une part celle de dispositifs de contrôle, d'expertise, de

⁹ Dinard Frédéric & Moriconi-Ebrard François, 2001, *op.cit.*

surveillance, de conseil, de communication et de répression qui entraînent la prolifération de services. D'autre part, elle implique la privatisation de ces services.

Suivant les injonctions des institutions, ces services ne doivent plus seulement être rémunérés : ils doivent dégager eux-mêmes des bénéfices. Cette rente contribue ainsi à la croissance de la masse monétaire même si la production diminue. A la limite, les normes visent directement la baisse de la production : c'est la tendance que l'on observe dans l'agriculture (remise en cause des méthodes industrielles), l'alimentation (manger moins mais mieux), la santé (consommer moins de médicaments), l'eau potable, l'énergie, etc. Les prétextes au nom desquels ces normes prolifèrent, dérivés du courant malthusien ou du mouvement hygiéniste du XIX^{ème} siècle, sont certes tous moralement justifiés. On pourrait justement s'étonner du fait que leur nécessité n'apparaisse soudainement qu'à l'ère de la métropolisation, si l'on ne réalisait en même temps leur utilité dans un cadre institutionnel dont la référence morale est le profit financier. Le but des institutions n'est pas de créer de nouvelles normes parce qu'il est nécessaire d'améliorer la santé, la sécurité ou l'environnement de la population, mais de créer des activités rentables.

Alvin Toffler¹⁰ a montré comment, à l'intérieur même de la sphère privée, les hiérarchies se sont inversées entre producteurs et distributeurs. Ses enquêtes indiquent la même époque : les années 1980, parfois 1970 dans certains secteurs comme celui des grandes surfaces de distribution. Dans ce secteur, par exemple, il montre qu'avant cette époque, les producteurs imposaient aux détaillants leurs prix, les quantités à livrer, l'emplacement de leurs produits dans le magasin, la période de promotion des produits, etc. Aujourd'hui, la situation s'est inversée : ce sont les distributeurs qui imposent leurs normes aux producteurs, ce qui correspond bien à l'évolution structurelle de la dynamique que nous venons de décrire.

Ainsi, il se pourrait que le financement de la mobilité au sens large soutienne une croissance illusoire, masquant une décroissance réelle des économies métropolisées sur le long terme. L'impératif (même racine qu'impérialisme) de croissance de l'économie impose l'institutionnalisation des déséquilibres spatiaux. L'agitation brownienne, le mode de vie instable des sujets, la prolifération des réseaux, la mise à distance des individus entre eux, le regroupement des services seraient pour ainsi dire le prix à payer à cette forme de croissance. La dynamique morphologique de métropolisation que révèlent les cartes en serait l'expression spatiale : elle n'en serait pas la cause, mais la conséquence.

3 La concurrence et ses conséquences

3.1 Concurrence et secret statistique

Contrairement aux limites d'une « ville », juridiques donc indiscutables, celles des « agglomérations » et des « aires métropolisées » doivent être argumentées dans un champ méthodologique. Pour identifier objectivement les limites d'une agglomération urbaine dans l'espace géographique, des documents cartographiques et autres mesures argumentées sont indispensables. Ces données sont relativement accessibles car elles relèvent du secteur public. La délimitation des aires métropolisées, pour sa part, pose des problèmes spécifiques. En effet, la structure d'une aire métropolisée relève d'une morphologie de réseaux et non de territoires. Or les informations relatives à ces réseaux ne sont pas contrôlées par le secteur public, mais par le secteur privé.

En effet, si l'on repart ici de la référence normative des institutions, on constate que pour être moralement justifié, le principe de la privatisation implique la mise en concurrence des entreprises privées entre elles. Or, la concurrence explique qu'elles tiennent secrètes les informations essentielles relatives à leur fonctionnement, leurs stratégies et leurs projets. L'étude spatiale de la métropolisation ne peut donc pas être basée sur ces données privées,

¹⁰ Toffler Alvin, 1990 (1991, trad. fr.), *Les nouveaux pouvoirs. Savoir, richesse et violence à la veille du XXIe siècle*, Fayard, 658p.

qui seraient en réalité les plus adaptées et peut-être les seules à prendre en considération, mais qui sont inaccessibles au public. On ne peut donc actuellement proposer qu'une approche statistique et cartographique indirecte de la métropolisation, car les données publiques ne permettent pas de pénétrer au cœur de l'étude des processus, mais seulement de révéler leurs effets sur le territoire.

Mais le paradoxe ne s'arrête pas là. En effet, la plupart des grandes entreprises actuelles disposent de puissants services d'analyse statistique et de cartographie, et d'abondantes informations sur leurs clients. Certaines d'entre elles vont même jusqu'à les commercialiser ou à les échanger avec des entreprises travaillant sur un secteur d'activité différent. Ainsi, les hypermarchés étudient leur zone de chalandise ; les groupes pétroliers déterminent leurs lieux de distribution, et les compagnies de téléphone savent cartographier la géographie des communications de leurs clients.

Si du moins la statistique publique et la cartographie ne sont pas des informations « neutres » sous prétexte qu'elles sont élaborées objectivement par des fonctionnaires, le problème scientifique de l'étude de la métropolisation est donc désormais tout autre : c'est celui de l'absence d'accès à ces informations-clés qui seraient indispensables pour accéder à une étude des faits et des processus. Il est à noter que, partout dans le monde, les crédits publics de la recherche ayant diminué, les institutions publiques elles-mêmes encouragent les chercheurs à se tourner vers des bailleurs de fonds extérieurs, c'est-à-dire privés. Cependant, on voit mal comment les chercheurs du secteur public, placés dans la nécessité matérielle de séduire des partenaires privés dont les intérêts sont étroitement liés au déploiement du processus de métropolisation lui-même, pourraient travailler sur ce sujet en toute « neutralité » et en toute indépendance. De ce fait, et semble-t-il pour longtemps, les chercheurs ne pourront étudier les aspects géographiques de la métropolisation qu'indirectement, à partir d'indicateurs qui sont imparfaitement corrélés avec l'objet de l'étude. Quand bien même on enquête sur la mobilité des populations, on travaille à partir de ceux qui la subissent et non sur ceux qui la produisent, donc sur des effets et non des causes.

3.2 Concurrence et convergences stratégiques

Les entreprises multinationales tiennent leurs informations stratégiques secrètes, mais elles ont en revanche accès, tout comme chaque citoyen, à la statistique publique. Lorsqu'elles se lancent à l'assaut d'un marché vierge en mettant en jeu la rentabilité de milliards de dollars d'investissements, elles ne partent évidemment pas à l'aveuglette mais élaborent des stratégies rationnelles combinant les informations publiques à leurs propres informations.

On pourrait imaginer que la mise en concurrence devrait produire de la diversité. Or, il n'en est rien. Au contraire, pour rassurer les milieux financiers et garantir la rentabilité de leurs projets à leurs actionnaires, la plupart des entreprises du même secteur, loin de diversifier leurs stratégies, sont conduites à adopter la même stratégie que leurs concurrentes. La somme de ces stratégies converge vers la fabrication d'un espace métropolisé entièrement dédié à la rentabilité financière.

Dans le cadre de ce chapitre, on se contentera ici de citer un exemple. Dans une publication récente portant sur la région du Caire, Eric Denis¹¹ note qu'à l'échelle de l'Egypte, 86% des investissements étrangers se concentrent dans un rayon de 50 kilomètres autour de la capitale. Or, à la même époque, interrogeant successivement quelques responsables du développement à l'étranger de grandes multinationales françaises, j'obtins en substance toujours les mêmes réponses : « lorsque nous nous implantons sur un marché étranger, nous classons les grandes agglomérations par ordre décroissant et nous investissons d'abord dans les plus grandes ». En général, le choix tombe donc sur la capitale (cas des réseaux urbains extrêmement primatiaux comme l'Egypte) ; parfois, dans les 3 ou 4

¹¹Eric Denis et Leïla Vignal, 2004, « Dimensions nouvelles de la métropolisation dans le Monde arabe : le cas du Caire. Mondialisation, instabilités et recomposition de la forme urbaine. » *Cahiers de la Méditerranée* n°64, Aix-en-Provence

premières agglomérations du pays (cas de la Chine, de l'Inde ou du Brésil) ; parfois encore, l'entreprise tient compte de configurations spatiales particulières, et s'implante non pas dans une très grande agglomération mais au cœur d'une région animée par un réseau de grandes villes proches et bien reliées les unes aux autres, c'est-à-dire une aire métropolisée.

Si l'entreprise donne une réponse qui éclaire le constat du chercheur, on réalise en retour que sa stratégie est identique à celle de ses rivales, avec lesquelles elle est placée en concurrence directe sur les mêmes secteurs de marketing, les mêmes emplacements publicitaires. Comme ses rivales, elle devra réduire les coûts sur les mêmes postes de dépenses, utiliser les mêmes externalités, emprunter les mêmes réseaux, etc.

Ainsi, chaque entreprise, tout en se présentant comme une entité singulière, contribue à sa manière à la hiérarchie métropolitaine. Le problème est que, à la différence des pouvoirs publics, l'entreprise ne dispose pas des compétences qui lui seraient nécessaires pour contrôler une dynamique territoriale : par définition, sa stratégie s'applique à un secteur précis qu'elle organise suivant une dynamique de réseau.

3.3 Concurrence et spécialisation

Suivant la logique de la trajectoire décrite dans la Théorie des 4 « a », les empires de la phase financière apparaissent à la fois acteur et victime d'un engrenage qu'ils ont eux-mêmes mis en place et dont ils sont en même temps prisonniers. Les termes d'« empire » et d'« impérialisme » utilisés doivent être dépouillés de toute connotation idéologique, et la thèse du « complot impérialiste » mondial, n'est pas nécessaire à la compréhension du processus de métropolisation.

Rappelons en effet que toute grande entreprise est aussi une « société ». Le mode de fonctionnement des sociétés multinationales actuelles n'est structurellement pas moins démocratique que celui de certains Etats de la Planète. Les décisions, prises au sein de conseils d'administration parfois représentatifs de dizaines de milliers d'actionnaires, visent les intérêts de ces derniers et seulement de ces derniers... au même titre que les stratégies élaborées au sein du conseil des ministres d'un Etat ne visent que l'intérêt des citoyens de cet Etat, et non ceux des Etats voisins.

Institutions privées et institutions publiques se différencient cependant sur deux points. Le premier point réside dans leur *morphologie spatiale*, réticulaire et transnationale pour la puissance privée, territoriale et nationale pour la puissance publique. Le deuxième point réside dans la *référence morale* de la société, qui est de faire fructifier l'argent dans le cas de la société privée. C'est cette référence ultime qui constitue le moteur de la métropolisation. Or, il est absurde de reprocher à une banque de chercher à maximiser ses profits, dans la mesure où cette activité est précisément sa raison d'être.

L'impératif de rentabilité entraîne l'accélération des échanges, qui est maximisée par la dématérialisation de la notion de production. L'intégration des activités et des services liés à la mobilité dans cette logique de marché engendre l'ensemble des conséquences économiques, sociologiques et géographiques que nous avons décrites : emballement de la mobilité, mise à distance généralisée de lieux de plus en plus spécialisés et d'individus de plus en plus isolés, délocalisation, désindustrialisation, regroupements...

Cette double mutation repérée au niveau abstrait de la structure produit des morphologies sensibles, donc expérimentalement perceptibles à la surface de la Terre : étalement réticulaire du peuplement, spécialisation extrême entre les lieux et entre les activités. Ce processus de spécialisation, qui résulte des stratégies de restructuration par regroupements successifs liées à un impératif de rentabilité, permet à chaque lieu comme à chaque activité d'atteindre l'excellence dans son domaine. Dans une logique de mise en concurrence généralisée, cette dynamique oblige toutes les sociétés à s'engager dans le même processus, sous peine de périr ou de se voir dominées, autant dire : rachetées par celles qui adoptent la « bonne conduite » conforme à l'enveloppe dogmatique des institutions dominantes. Peu importe les moyens pourvu qu'ils aient les mêmes fins.

L'excellence métropolitaine est repérable dans tous les registres de la culture. Productivité, technologie, tourisme, enseignement et recherche, transport, rayonnement

culturel, autonomie financière, nombre de sièges de décision : les métropoles arrivent en tête de tous les classements mondiaux. Or, plus une aire métropolitaine est grande, plus elle interconnecte entre eux ces multiples domaines de spécialisation, de sorte que les grandes « métropoles mondiales » finissent par disposer d'une base économique à la fois diversifiée et fondée sur une somme d'excellences.

4 La métropolisation, produit de la mondialisation

4.1 Métropolisation ou contre-urbanisation ?

Dans les années 1960, les travaux de l'Ecole de Chicago ont avancé la thèse de la *counterurbanization*, néologisme qui évoquait à la fois la contre-urbanisation (ou « désurbanisation ») et la ruralisation (ou « urbanisation des campagnes » : en anglais *countryside*). Depuis lors, ces idées ont alimenté de longs débats en : la métropolisation s'inscrit-elle dans le trend multimillénaire de l'urbanisation de la Planète ou au contraire indique-t-elle une crise profonde de l'urbain, annonçant un déclin durable des agglomérations ?

J'ai expliqué plus haut la nécessité sémantique et technique de séparer formellement la définition de l'agglomération (morphologie d'édification) de celle de l'aire métropolisée (morphologie de réseau). La distinction entre ces deux définitions est la condition pour concevoir que chacune des morphologies qu'elles désignent possède une dynamique singulière. Ainsi, une aire métropolisée peut se développer même si sa partie agglomérée décline, la différence s'expliquant par la prospérité des zones interstitielles et périphériques non agglomérées qui se densifient et s'étalent. Dans ce cas, la dynamique de l'aire métropolisée est prise dans une logique cartésienne de mouvements centre-périphéries. Or, à l'instar de tout processus de concentration, nulle agglomération ne peut se former dans une logique de flux centrifuges. On en déduit alors que la métropolisation est le contraire de l'urbanisation, d'où la thèse de la contre-urbanisation.

Toutefois, si l'on considère l'ensemble de la trajectoire de l'urbanisation sur la très longue durée de l'Histoire, on peut soutenir la thèse inverse : formation des villes, urbanisation et métropolisation participeraient d'une même tendance à l'accumulation toujours plus grande de richesses et de pouvoirs sur de petites portions de la surface de la Planète. De la sorte, même si une aire métropolisée est plus étendue qu'une agglomération, l'ensemble des aires métropolisées de la Planète ne représente somme toute qu'une superficie très modeste en regard de l'immensité de l'ensemble de la surface terrestre. Tout comme les privilèges acquis par les bourgeois des « villes », tout comme l'accumulation des capitaux, des activités et des hommes dans les « agglomérations urbaines », les aires métropolisées contribueraient ainsi à perpétuer les déséquilibres de la répartition des ressources et des populations, tout en remaniant leurs dynamiques au profit d'une morphologie réticulaire. Vu sous cet angle, la métropolisation ne serait donc qu'un changement de forme d'un même processus. Cette thèse, proposée dans *De Babylone à Tokyo*, n'annule aucunement la précédente – celle de la désurbanisation – car elle n'est pas rapportée au même registre de description. Le changement de forme que l'on observe au profit de la métropolisation apparaît ainsi comme une *bifurcation* au sens de la Théorie des Catastrophes de René Thom. Cette bifurcation signale une mutation profonde qui s'opère périodiquement au niveau institutionnel de la structure de la trajectoire qui, même si elle est « invisible » avec les outils classiques du géographe, n'en est pas moins réelle et expérimentable, comme l'ont montré les développements ci-dessus.

La métropolisation, processus sélectif de concentration : les cartes montrent effectivement que tout le territoire n'est pas attractif. Ceci signifie donc qu'il existe encore des territoires délaissés. Si l'exode rural subsiste dans de nombreux pays en développement, il tend à être remplacé dans les pays développés par un exode prométropolitain qui peut affecter aussi bien des zones rurales que des zones urbaines. Ainsi, en France certaines campagnes continuent à se dépeupler (Creuse, Haute-Marne...),

prolongeant localement un mouvement d'exode rural enclenché il y a un siècle et demi. Cependant, à la différence de l'exode rural, l'exode pro-métropolitain peut aussi contribuer au déclin relatif ou absolu de certaines agglomérations urbaines. Tel est par exemple le cas des vieilles régions désindustrialisées (Maubeuge, vallées des Vosges,...) et d'un grand nombre de chefs-lieux et centres administratifs isolés dont la base économique et fonctionnelle n'est plus soutenue par la puissance publique (Bourges, Roanne, Moulins...).

Bien que les processus de métropolisation et d'urbanisation ne procèdent pas des mêmes dynamiques anthropologiques, ils ne s'excluent pas nécessairement mais au contraire se superposent souvent dans l'espace géographique, notamment au cours de la phase de transition métropolitaine. Les cartes révèlent que toutes les métropoles méditerranéennes n'en sont pas au même point dans le processus de desserrement. Celui-ci est beaucoup plus avancé dans les pays développés (agglomérations de la rive nord de la Méditerranée), où, en 2000, la métropolisation avait déjà engendré la formation de vastes couloirs connectant plusieurs pôles urbains. Autour des métropoles du Sud (Oran, Alger, Beyrouth), ce processus dessinait une auréole qui élargit la forme de l'agglomération principale, évoquant la situation qui prévalait en Europe dans les années 1960-1970¹². Ceci explique également la densité beaucoup plus élevée des aires métropolisées du sud.

Contre-urbanisation ou métropolisation : ces deux points de vue ne se contredisent pas, mais se complètent. Le premier permet de comprendre (a) les mécanismes de l'étalement du peuplement qui produit les aires métropolisées ; le second, (b) la mise en réseau nécessaire de ces aires métropolisées au niveau mondial. La prise en compte de ces deux dynamiques (a) + (b) permet de saisir en quoi la métropolisation est la manifestation spatiale de la mondialisation.

4.2 Rente foncière et rémunération du capital

Tout processus de concentration spatiale est par définition l'expression d'un déséquilibre. Ce déséquilibre se manifeste dans toutes les villes du Monde par un « gradient de centralité » (loi de Clark¹³) qui peut être vérifié par de multiples indicateurs statistiques : densités démographiques, prix du sol, nombre d'emplois, présence de certaines activités...

Dans une économie capitaliste, la *loi de Clark* implique que les revenus de celui qui occupe une terre soient supérieurs au coût de la rente foncière, qu'elle soit payée sous forme locative ou d'acquisition de la propriété. Dans le cas contraire, il devrait l'abandonner (location), ou ne pourrait pas l'acheter (propriété).

L'augmentation du coût de la rente explique une bonne partie du processus de « desserrement » urbain, qui, suivant les théories de la contre-urbanisation, est l'un des moteurs principaux du mouvement centrifuge de redéploiement métropolitain. Si le coût de la rente diminue lorsqu'on s'éloigne du centre, celui de la distance, en revanche augmente. Ainsi le gradient de la rente foncière urbaine ne se déploie pas indéfiniment dans l'espace, mais seulement jusqu'au point où les deux courbes se croisent (graphique 1).

Chacun de ces facteurs possède des limites théoriques.

a) *Le coût de la rente foncière* est limité par la masse monétaire disponible sur le marché : dans ce cas, évidemment absurde, toute la monnaie disponible sur le marché serait exclusivement consacrée à payer la rente foncière.

b) De même, au delà d'une certaine distance, la rémunération du capital ne suffit plus à payer la mobilité. Au point limite, l'employé engloutirait la totalité de son salaire dans ses déplacements, les revenus d'une production seraient exclusivement occupés à payer les transports qui assurent leur écoulement sur le marché, etc.

Ce mouvement centrifuge de desserrement procède d'abord de contraintes physiques, qui se manifestent à la fois au départ et à l'arrivée du processus.

a) Au départ la contrainte physique est la *rareté des terres disponibles*. Le « manque de place » oblige par exemple les ménages à s'éloigner du centre lorsque le marché du

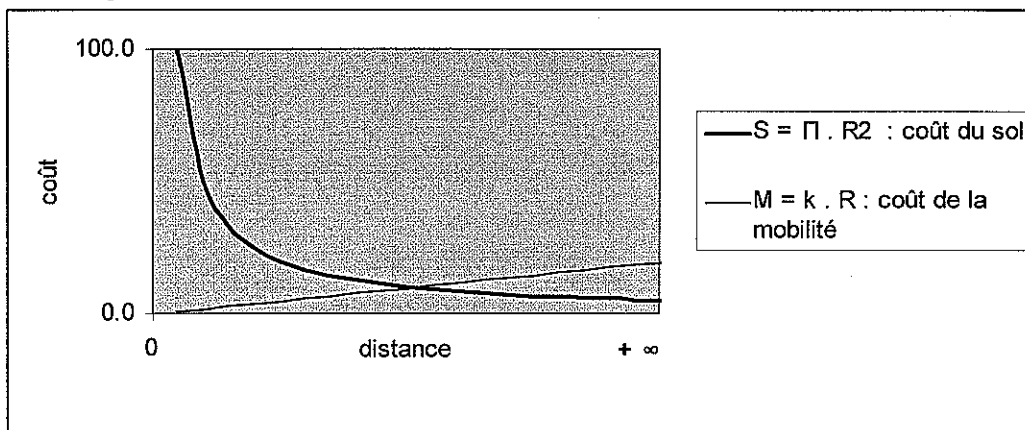
¹² Dinard et Moriconi-EBrard, 2001, *op.cit.*

¹³ Clark, 1951, *Urban Population Densities, Journal of the Royal Statistical Society*, 114, pp.490-496

logement est saturé, les entreprises à se déplacer lorsque plus aucune terre n'est disponible, etc. Selon la loi de l'offre et de la demande, cette rareté intrinsèque provoque l'élévation de la valeur des terres au centre, ce qui se traduit sur le marché réel par l'augmentation du coût de la rente foncière. Ce mécanisme explique classiquement la substitution de fonctions par d'autres. Par exemple, l'émergence des premières métropoles mondiales s'est traduite par une décroissance spectaculaire de la population des hyper-centres de Londres, de Paris, de New York ou de Tokyo, où les fonctions résidentielles furent remplacées par les seules occupants capables d'assurer le paiement de la rente foncière¹⁴. Lorsque le produit du capital est mieux rémunéré que celui du travail, les activités de productions sont chassées des centres par les fonctions financières (bureaux, banques, assurances, commerces...).

b) A l'arrivée, la contrainte physique est liée à la notion de *distance*. Plus le centre est proche, plus cette contrainte est faible. Plus on s'en éloigne, plus elle augmente. La distance a un coût que l'on peut calculer de différentes façon : prix du transport, temps passé à se déplacer, fatigue, risques, etc.

Figure 1 : Coût de la terre et coût de la mobilité



« Naturelles » à l'origine, les contraintes physiques de la rareté des terres et de la distance au centre, souvent présentées comme des mécanismes inéluctables, sont toutefois largement perturbées par l'action anthropique. Par exemple, une plus grande fluidité des transports permet de réduire les temps de déplacement, ce qui revient à réduire la distance effective. De son côté, la création de logements sociaux au centre a pour effet, en pratique, de baisser les coûts d'accès au foncier. De même, le déplacement d'activités, de logements ou d'équipements peut recréer en périphérie des relais de centralités, etc. La contrainte devient dès lors une problématique sociale qui met en jeu le politique, l'économique, le niveau de développement technologique...

Les contraintes naturelles, enfin, ne suffisent pas elles-mêmes à expliquer les différentes formes que prennent les aires métropolisées dans l'espace géographique. L'un des apports fondamentaux du structuralisme dynamique est d'avoir montré que l'impossibilité de s'établir dans l'espace géographique ne se résume pas aux surfaces de terres « naturellement » indisponibles, tels les espaces maritimes, les escarpements ou les zones inondables¹⁵. Bien souvent la « nature » n'est qu'un prétexte utilisé par les institutions pour formuler un interdit d'établissement : tels est le cas des massifs naturels protégés, des monuments, des lieux sacrés, des réserves, forêts et parcs publics qui ne sont « naturels » que parce que la législation l'a décidé...

Naturels ou non, la présence de ces massifs a pour effet d'augmenter la rareté des terres disponibles sur leur pourtour, donc leur valeur. A distance égale du centre, la

¹⁴ Voir Moriconi-Ebrard, op.cit, 2000, pp.47, 58, 60

¹⁵ Ritchot Gilles, 1991, *Etudes de géographie structurale*, Centre de recherches et en aménagement et en développement (CRAD), Université de Laval, Cahier Spécial n°15, 219 p.

présence d'un massif interdit d'établissement a pour effet d'augmenter sur ses pourtours la rareté des terres, et donc leur prix. L'augmentation des prix entraîne à son tour un mécanisme de sélection au profit des seuls utilisateurs qui sont en mesure de payer la rente. Ainsi voit-on émerger en périphérie des centres secondaires ainsi que des quartiers dans lesquels se rassemblent les ménages les plus riches, en particulier aux abords des massifs protégés (forêts, parcs, etc.)¹⁶.

4.3 Qui paie la rente foncière métropolitaine ?

Aucune métropole du littoral méditerranéen ne peut se prévaloir d'être une métropole mondiale de « premier niveau ». Selon les critères admis, ce club très fermé compte ses membres sur le doigt d'une main : New York, Londres, Tokyo en font partie, et même la place de Paris et de Los Angeles y est discutée¹⁷.

Si même la place de Paris est discutée au « premier niveau », c'est que les métropoles méditerranéennes sont sans conteste, et au mieux, des « métropoles de deuxième rang », soit à cause de la taille réduite de leur population (Montpellier, Oran, Nice, Gênes...), soit à cause de leur faible niveau de développement économique (Alexandrie, Alger, Oran, Tunis...). Le tableau 1 donne la mesure de l'écart des richesses générées par les agglomérations du littoral méditerranéen, comparées à celles des six métropoles les plus riches de la planète. La somme des Produits Urbains Bruts (PUB) générés par les 15 métropoles méditerranéennes n'atteint même pas le PUB de Los Angeles, et la moitié de celui de New York ou de Tokyo !

La prise en compte des aires métropolisées, et non plus seulement de l'agglomération, pourrait changer significativement leurs poids démographiques économique absolu. Ainsi, les trois agglomérations françaises semblent faire partie d'une vaste aire métropolisée reliant tout le grand sud-est français, Gênes et l'ouest de la Suisse, soit un ensemble de 15 millions d'habitants¹⁸. Cependant, il serait nécessaire de comparer ces grands ensembles à des objets homologues tels que les megalopolis nord-est américaine, californienne et japonaise, ou encore le nord-ouest de l'Europe, ce qui ramènerait les métropoles méditerranéennes loin derrière ces dernières. Une fois de plus, force est de revenir au problème de délimitation spatiale des aires métropolisées. En effet, comme nous l'avons vu dans l'introduction, la plupart des économistes et des sociologues évacuent cette question. Ainsi Manuel Castells isole-t-il New York de Washington, de Philadelphie et de Boston¹⁹, tandis que d'autres considèrent que la côte est des Etats-Unis constitue une seule megalopole incluant ces quatre villes²⁰.

Mais pour dépasser ce débat, il faut surtout remarquer que les indicateurs les plus significatifs qui servent à évaluer la portée mondiale des métropoles ne sont même pas applicables à plusieurs métropoles méditerranéennes. Par exemple, les indicateurs relatifs à l'activité boursière et au nombre de siège d'entreprises multinationales sont considérés par les spécialistes parmi les plus significatifs. Or, Montpellier et Oran sont dépourvues de bourse, tandis que le nombre de sièges d'entreprises multinationales à Alexandrie est quasi nul.

L'augmentation du coût de la rente impliquant un accroissement de la masse monétaire, le déploiement des « métropoles de second rang » sur les littoraux ne peut s'expliquer que par l'apport de capitaux extérieurs. Dès lors, le processus de métropolisation ne peut localement se comprendre que par la mise en réseau mondiale des métropoles.

¹⁶ Rebour Thierry, 2000, *La Théorie du Rachat*, Publications de la Sorbonne, Paris, 258p.
Ritchot Gilles, 1991, *Etudes de géographie structurale*, Centre de recherches et en aménagement et en développement (CRAD), Université de Laval, Cahier Spécial n°15, 219 p.

¹⁷ Cf. les travaux de Saskia Sassen (*La ville globale*), Manuel Castells, François Ascher, etc.

¹⁸ Cf. Dinard et Moriconi-Ebrard, op.cit.

¹⁹ Castells, Manuel *L'ère de l'information, la société en réseau*, Fayard, 1998, tableau 6

²⁰ Jean Gottman, *Megalopolis : The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, 1961.

Si l'expression « métropoles en réseau » apparaît a priori comme un pléonasme, il faut entendre par cette expression que le déploiement d'aires métropolisées en Méditerranée procède essentiellement de transferts de capitaux depuis des centres de l'économie mondiale, qui ne sont autres que ces « métropoles mondiales de premier rang » des classements économiques. Ces transferts entraînent une hausse des prix du foncier, ce qui localement contribue puissamment à trier les activités et les hommes dans l'espace et à accentuer les contrastes existants. Ces contrastes entraînent notamment une survalorisation des espaces « rares », tels que les littoraux touristiques, où le foncier est souvent devenu inaccessible aux populations locales. Ainsi, voit-on logiquement les prix des appartements de la Croisette à Cannes, de Capri (Naples) ou de la Corniche de Beyrouth flirter avec les records absolus de la Planète, comparables à ceux des centres des « métropoles de premier rang ».

Tout comme le financement de la mobilité, celui de la rente foncière métropolitaine implique donc une croissance des échanges monétaires sans croissance locale de la production matérielle. Ici encore, la logique de l'accroissement du profit financier semble accompagner le processus de métropolisation. Privatisation de la mobilité, augmentation des prix du foncier, transferts mondiaux de capitaux : si l'on peut vérifier empiriquement quelques uns de ces faits, ces observations restent toutefois ponctuelles et il est impossible de mesurer l'ampleur ou l'intensité réelle de ces phénomènes de manière systématique, faute de données accessibles au public. Aussi, doit on rappeler en conclusion que l'ensemble de ces remarques risque de rester encore longtemps à l'état de simples hypothèses. Le secret statistique n'est peut-être pas protégé en vain.

Tableau 1 :

Population et PUB des « métropoles méditerranéennes » comparés aux « métropoles mondiales »

Agglomération urbaine	Population 2005 milliers d'habitants	PUB 2005 millions x US\$	PIB/HAB 2005 milliers x US\$
Tokyo	31 112	1 349	43.4
New York	27 860	1 211	52.2
Los Angeles	14 446	695	48.1
Osaka	15 067	556	36.9
Paris	9 951	532	53.4
Londres	9 538	478	50.1
(...)			
Barcelone	3 525	125	35.6
Rome	2 599	86	33.0
Istanbul	11 620	82	7.0
Athènes	3 290	73	22.0
Naples	2 888	63	21.8
Marseille	1 374	50	36.5
Tel Aviv	2 162	42	19.4
Valence	1 242	40	32.4
Gênes	754	31	40.9
Nice	912	29	32.0
Beyrouth	2 153	14	6.5
Montpellier	343	12	35.7
Alger	3 361	10	3.1
Tunis	1 927	7	3.4
Alexandrie	3 340	5	1.6
Oran	754	2	3.1

Source : FME- GEOPOLIS 2006. Le PUB/habitant est égal au PIB/habitant du pays (source : Banque Mondiale, 2006) multiplié par le ratio de surproductivité (RSP) de l'agglomération (voir méthodologie in : Moriconi-Ebrard, 2000, op.cit.)

Dynamiques spatiales du peuplement : comparaisons

F. Moriconi-Ebrard, UMR 7135 -SEDET

1.1 Optimiser les comparaisons : les cartes

Chacune des 15 cartes a été construite à la même échelle et présente une aire strictement équivalente en termes de surface au sol (75 x 75 km). L'agglomération mère (métro-pôle) est disposée au centre du cartouche. Les cercles tiennent lieu d'échelle et correspondent à une distance de 30 kilomètres par rapport au centre (30, 60, 90).

Les dates des sources pouvant être très différentes d'un pays à l'autre, les données statistiques ont été harmonisées par interpolation géométrique de manière à renvoyer aux mêmes dates. La population des unités locales correspond au 1/7/2000 et la variation de la population à la période 1/7/1990-1/7/2000. Font exception Alger (1987-1998) et Le Caire (1986-1996).

Afin d'optimiser les comparaisons, les cartes présentent trois types d'information en utilisant la même légende.

A) **Le nombre d'habitants des unités locales** (communes, municipalités ou équivalent) donne une idée de la répartition des masses de populations dans l'espace. En effet, un même taux de variation appliqué à une communauté de quelques dizaines ou de plusieurs milliers d'habitants n'a pas le même sens. Ces unités locales correspondent à la définition « politique » de la ville. Dans tous les cas ce sont des unités administratives fonctionnelles représentant le niveau d'encadrement du territoire fonctionnel le plus fin. Dans le cas où les grandes villes divisées en arrondissements (Alger, Beyrouth, Tunis, Alexandrie, Istanbul), ces derniers ont donc été regroupés et leur population additionnée.

B) **L'extension spatiale des agglomérations urbaines** a été définie conformément aux critères adoptés dans la base de données mondiale Geopolis (Moriconi-Ebrard, 1994) : ce sont des espaces bâtis sans solution de continuité et dont l'ensemble compte au moins 10 000 habitants. Elles sont représentées par une tache gris sombre. A cause de l'échelle, elle est parfois masquée par les cercles représentant la taille de la population.

C) **La variation de la population** des unités locales est répartie en trois classes :

- 1) supérieure à la moyenne nationale ;
- 2) positive mais inférieure à la moyenne nationale ;
- 3) négative.

En effet, la croissance naturelle de la population est extrêmement hétérogène selon les Etats - elle s'étend de zéro (Italie) à plus de 3% (Palestine) - et la majeure partie de la variance de ses composantes (taux de natalité et de mortalité) est corrélée aux comportements nationaux.

Les unités locales qui sont dans le cas n°1 présentent un taux d'accroissement démographique supérieur à la moyenne, ce qui signifie qu'elles sont investies par de jeunes actifs et/ou un solde migratoire positif, et témoignant donc du fait qu'elles sont attractives.

Celles qui sont dans le cas n°2 sont dans une phase de déclin relatif, même si leur taux de croissance démographique est positif : soit à cause des départs, soit à cause d'un déficit de jeunes ménages en âge de procréer.

Dans le cas n°3, la population des unités locales sont en déclin absolu : c'est le cas de nombreux centres et de leurs banlieues proches, ainsi que des villages qui continuent à être victimes de l'exode rural ou de ses conséquences - le vieillissement de la population - et que le redéploiement métropolitain n'avait pas atteint en 2000.

1.2 Optimiser la comparaison : les tableaux

Les tableaux visent à donner quelques informations statistiques de base sur les quinze sites étudiés. Ces statistiques renvoient aux trois niveaux de définitions : ville, l'agglomération urbaine, et l'aire « métropolisée ».

La délimitation des *aires métropolisées* est l'aspect le plus problématique de la méthodologie. En effet, on doit se souvenir que, faute de mieux, on ne peut que proposer une approche indirecte d'un phénomène sur lequel les informations les plus significatives, détenues par le secteur privé, sont secrètes. A défaut, l'approche que je propose permet de décrire les conséquences de la métropolisation sur le plan des dynamiques du peuplement.

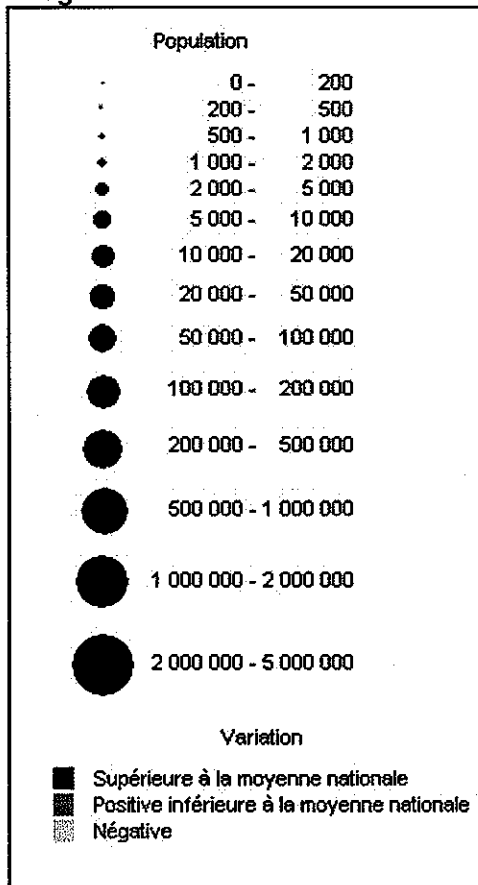
On a pris ici pour hypothèse que les unités locales du cas n°1 (croissance supérieure à la moyenne, en noir sur les cartes) dessinent les espaces attractifs au plan national. Faute de données ad hoc sur les véritables indicateurs de la métropolisation (détenues par le secteur privé), on peut considérer l'aire que ces unités locales couvrent correspond en gros à une aire métropolisée qui se forme autour des agglomérations étudiées. La forte croissance des villes et des villages situés en dehors de l'agglomération centrale est en effet fortement corrélée avec leur mise en réseau avec les centres urbains.

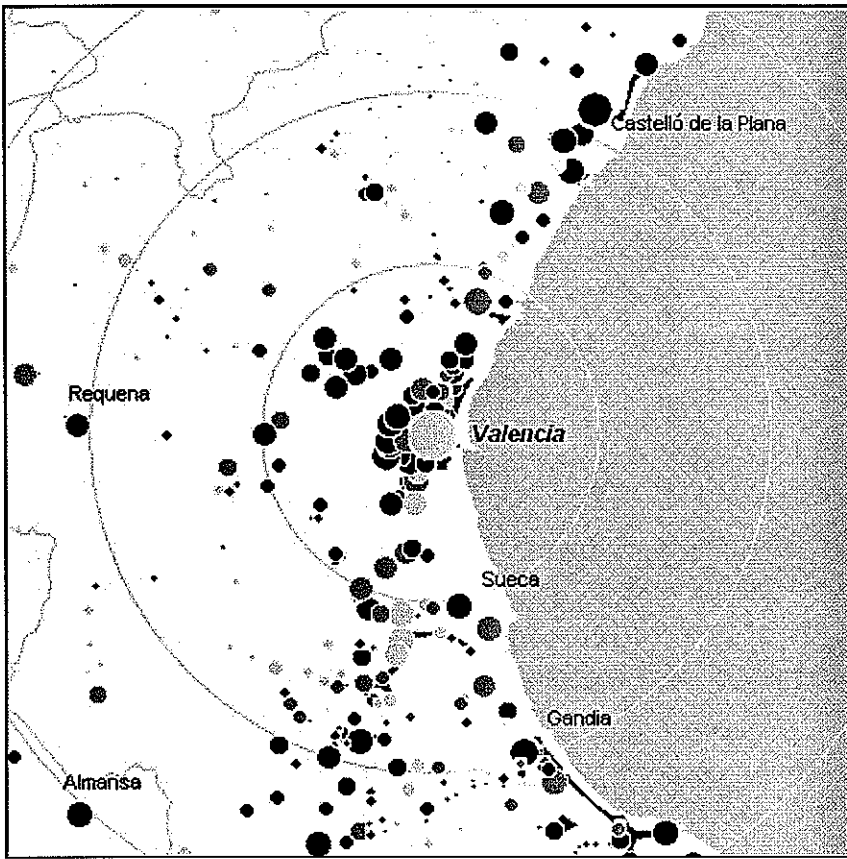
A ces unités locales, on a ajouté en totalité la population des agglomérations centrales. Dans ces agglomérations, on trouve en effet de nombreuses unités locales qui sont dans le cas n°2, voire dans le cas n°1 (variation négative), puisque la majorité des villes éponymes ont perdu des habitants au cours de la période. Cependant, ces unités locales présentent par définition la particularité d'être agglomérées au noyau central, qui alimente le moteur de la redistribution spatiale du peuplement dans l'aire métropolisée.

Il est à noter que l'extension spatiale de plusieurs aires métropolisées dépasse le cadre des cartes. Dans les tableaux, les chiffres restituent cependant des données pour l'ensemble des aires métropolisées, en incluant les zones hors carte.

1.3 Cartes et tableaux comparatifs

Légende commune aux 15 cartes

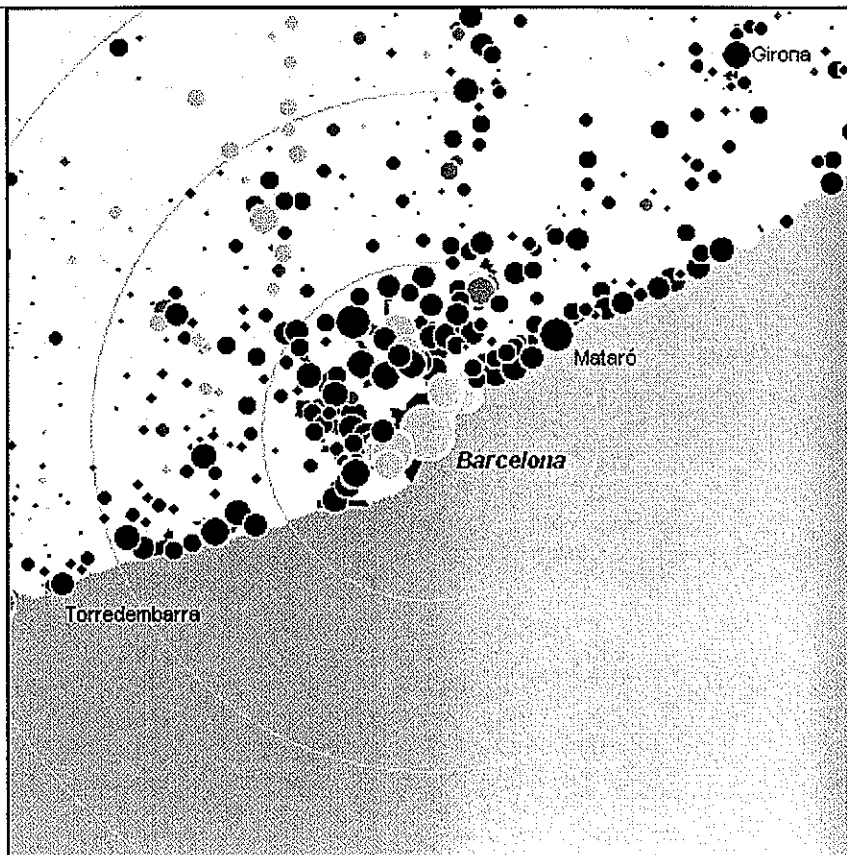




Valence

Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1991
et 2001.

Unités locales :
municipios
Découpage
administratif : région.



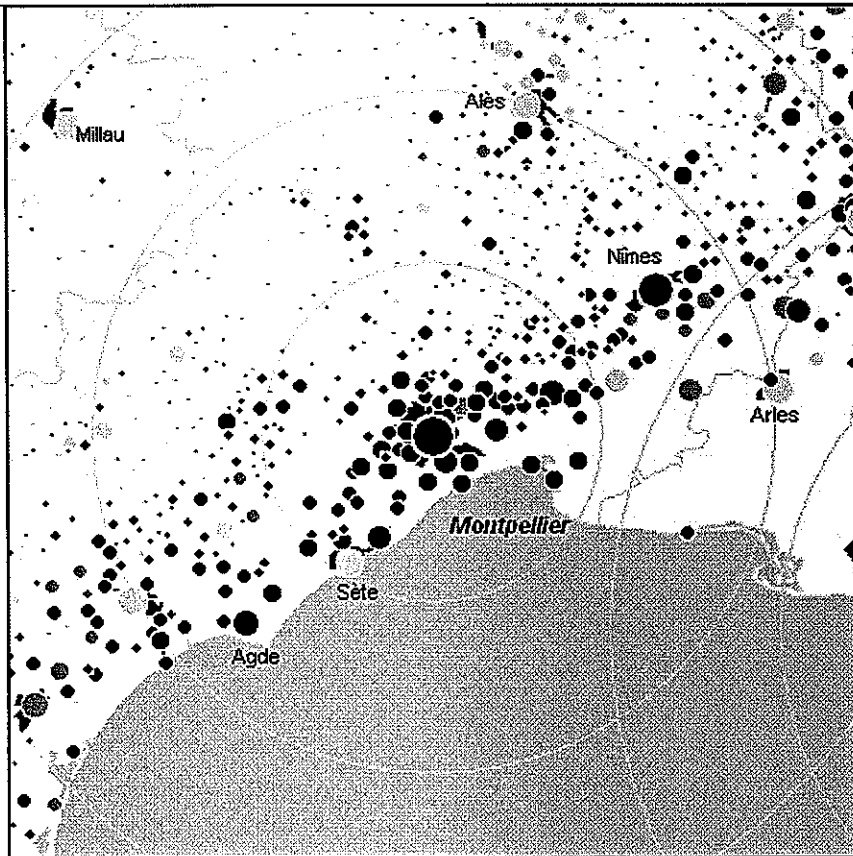
Barcelone

Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1991
et 2001.

Unités locales :
municipios
Découpage
administratif : région.

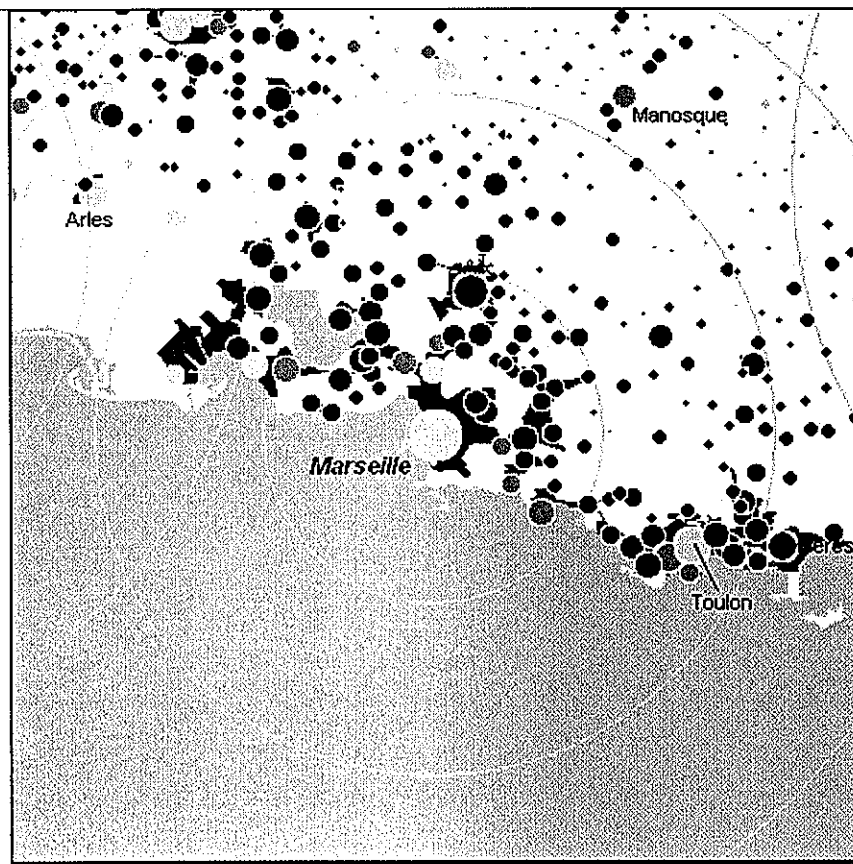
Montpellier

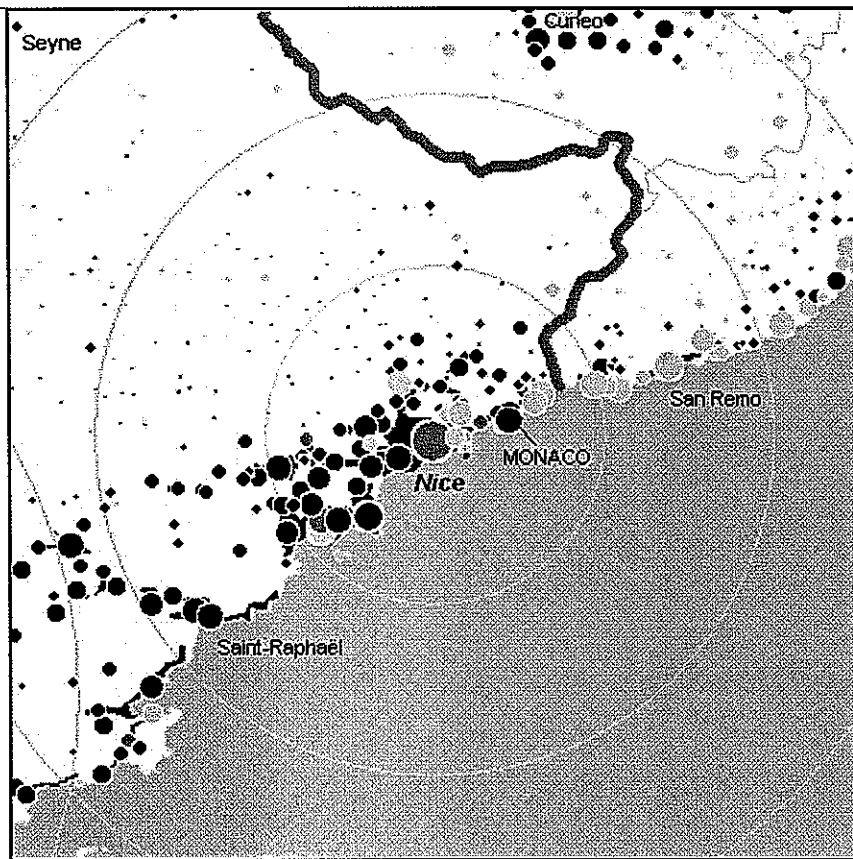
Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1990
et 1999.
Unité locale :
commune.
Découpage
administratif : région



Marseille

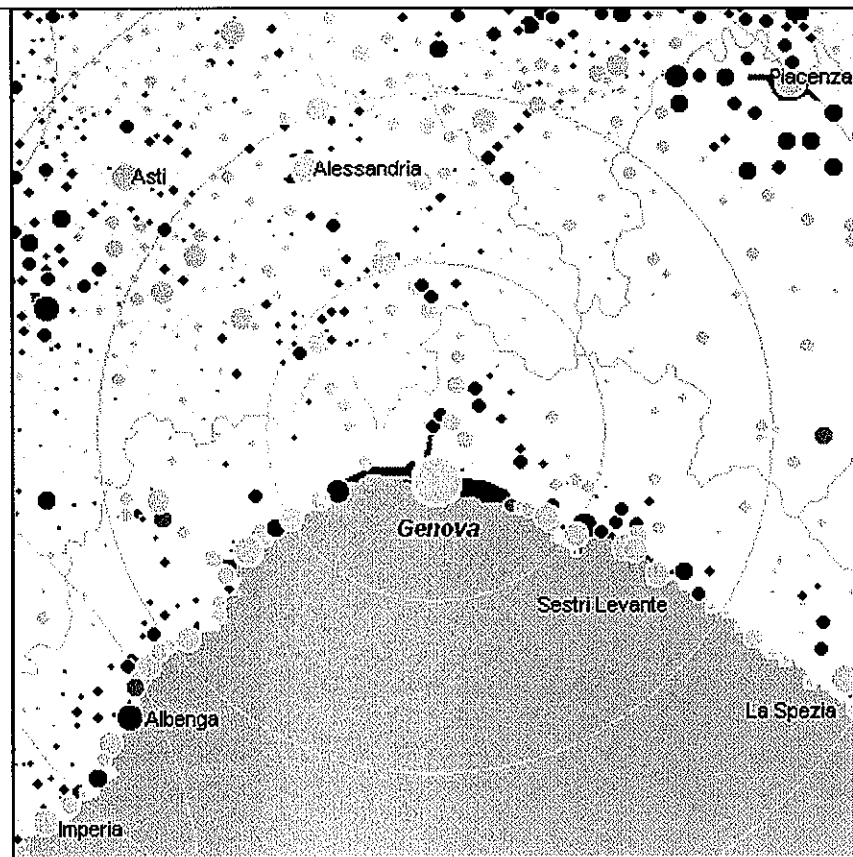
Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1990
et 1999.
Unités locales :
commune.
Découpage
administratif : région





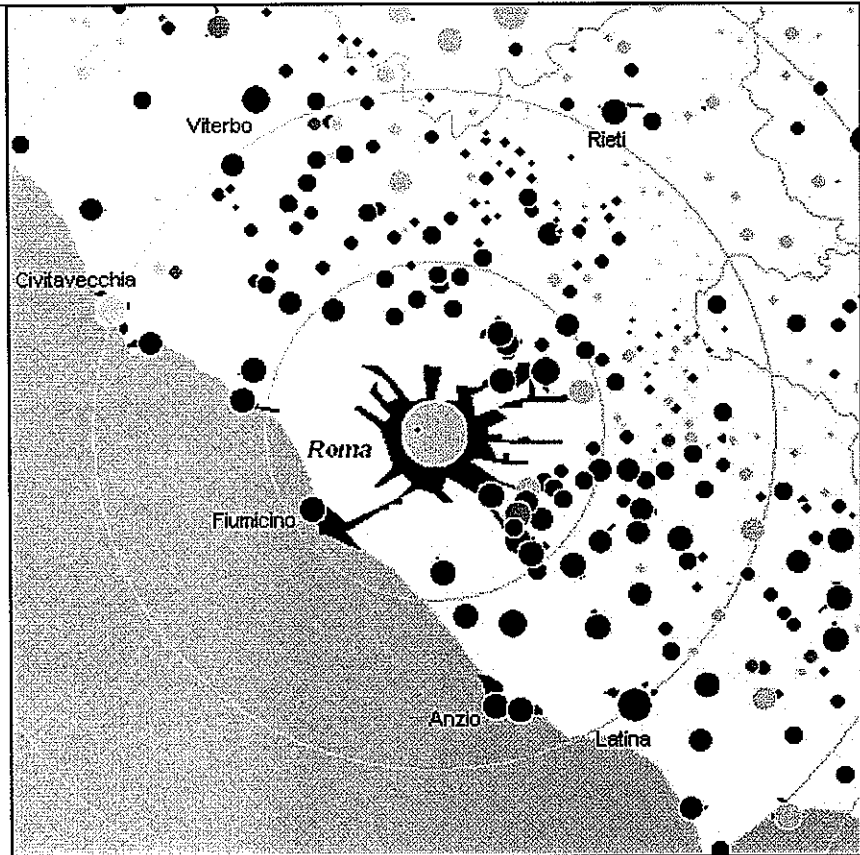
Nice

Carte :
 F. Moriconi-Ebrard,
 d'après les
 recensements de 1990
 et 1999 (France et
 Monaco) et 1991 et
 2001 (Italie).
 Unités locales :
 commune.
 Découpage
 administratif : région



Gênes

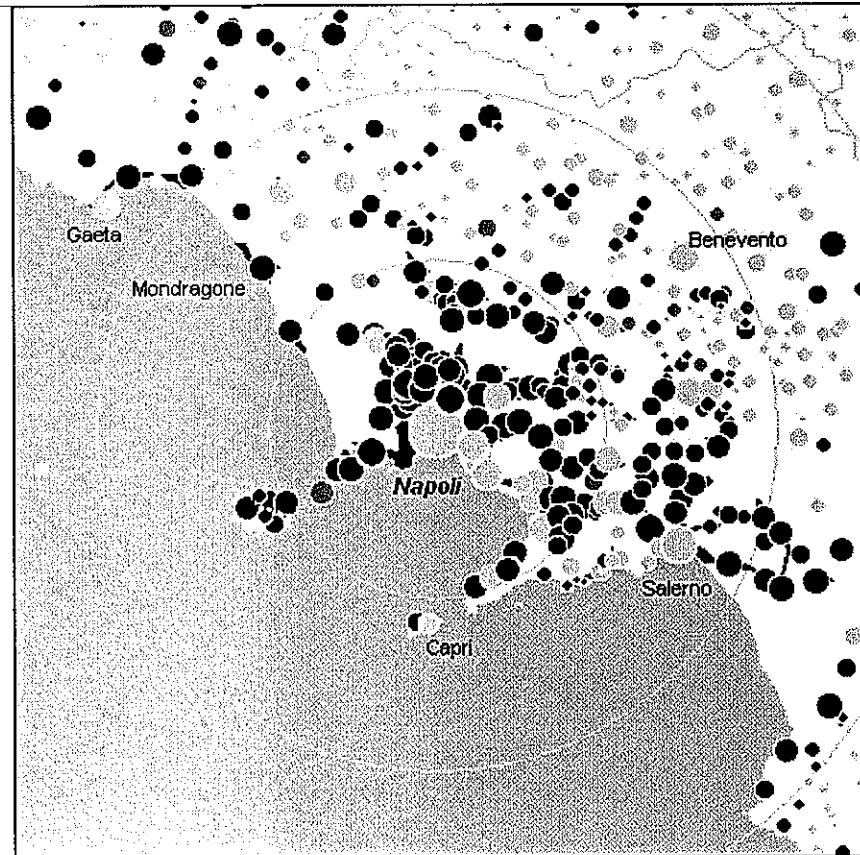
Carte :
 F. Moriconi-Ebrard,
 d'après les
 recensements de 1991
 et 2001.
 Unités locales :
 commune.
 Découpage
 administratif : région



Rome

Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1991
et 2001.

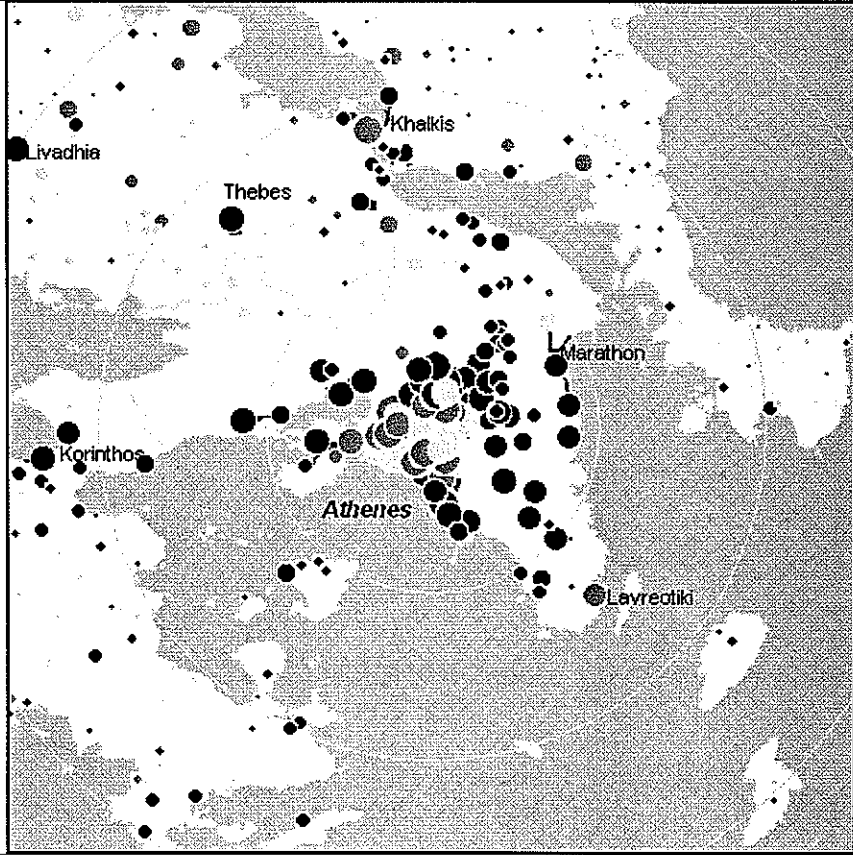
Unités locales :
commune.
Découpage
administratif : région



Naples

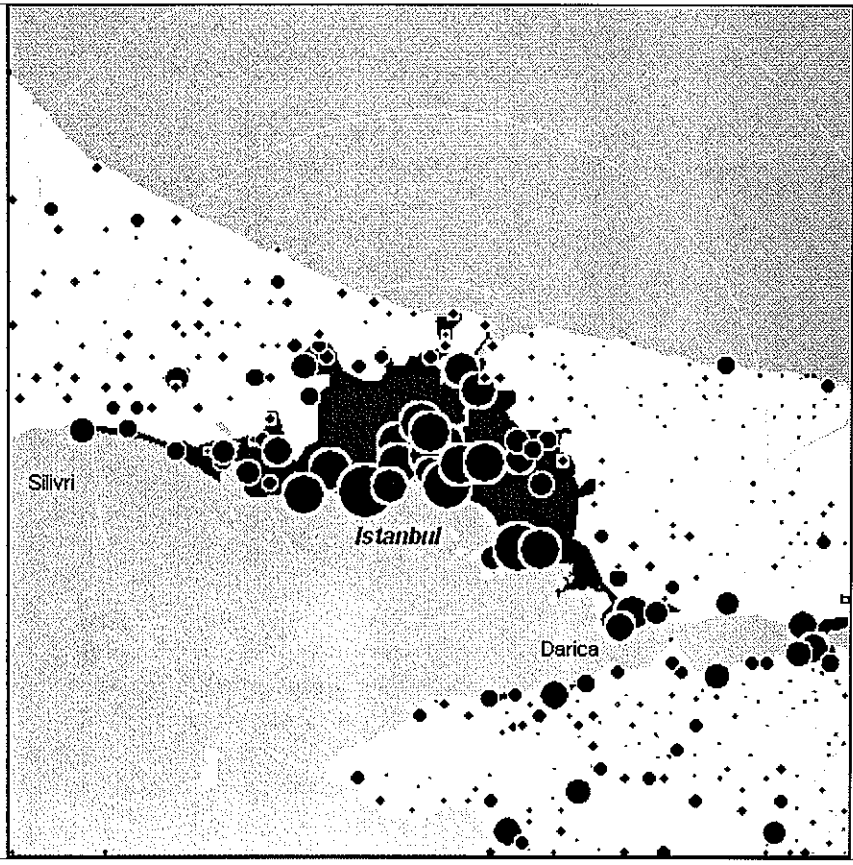
Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1991
et 2001.

Unités locales :
commune.
Découpage
administratif : région



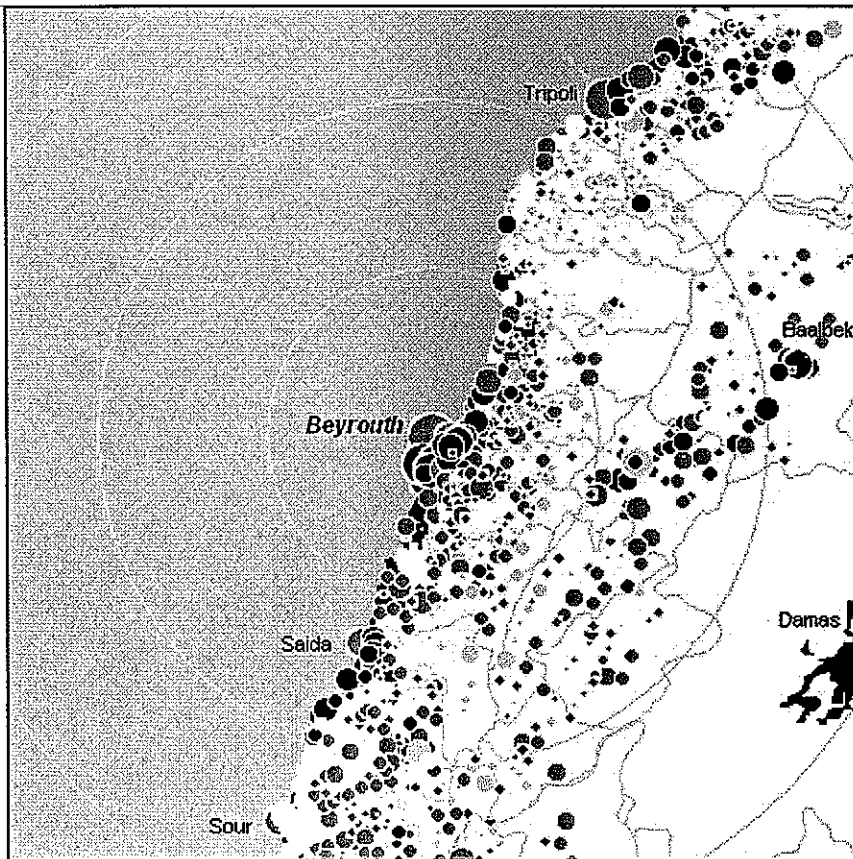
Athènes

Carte :
 F. Moriconi-Ebrard,
 d'après les
 recensements de 1991
 et 2001.
 Unités locales : dême
 (ville) et koinotites
 (village).
 Découpage
 administratif : nome.



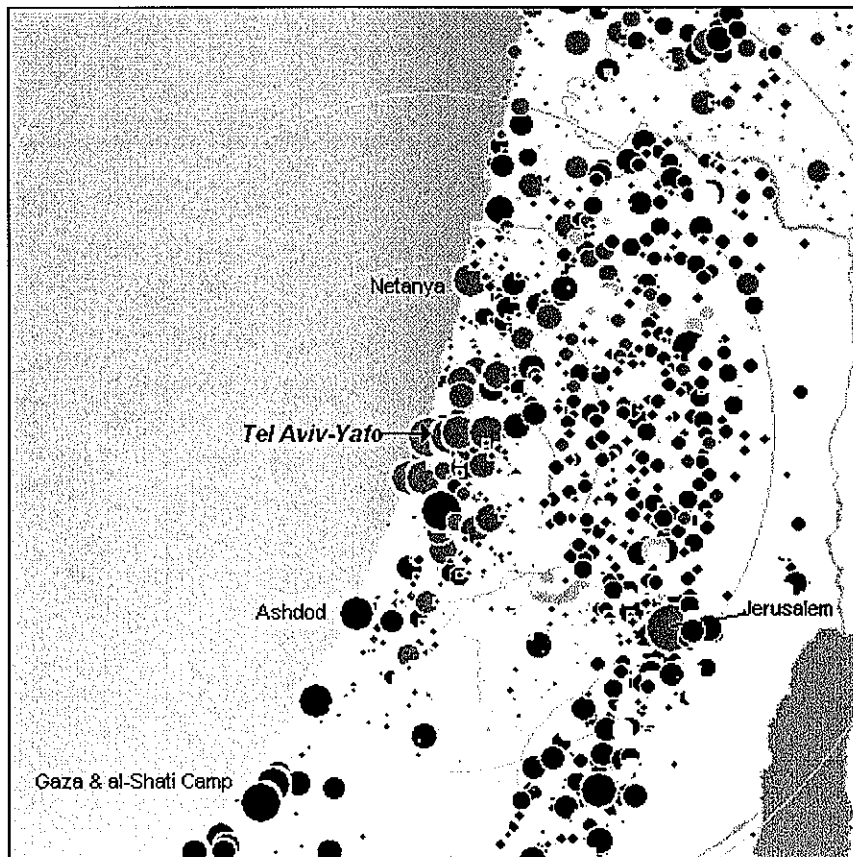
Istanbul

Carte :
 F. Moriconi-Ebrard,
 d'après le
 recensement de 2000.
 Unités locales : sehir
 (ville) et köy (village).
 Découpage
 administratif : ill



Beyrouth

Carte :
 F. Moriconi-Ebrard,
 d'après les
 recensements de
 l'habitat de 1964 et
 1996 (cartographie de
 la Syrie manquante).
 Unité locale : village.
 Découpage
 administratif : qadha



Tel Aviv-Jaffa

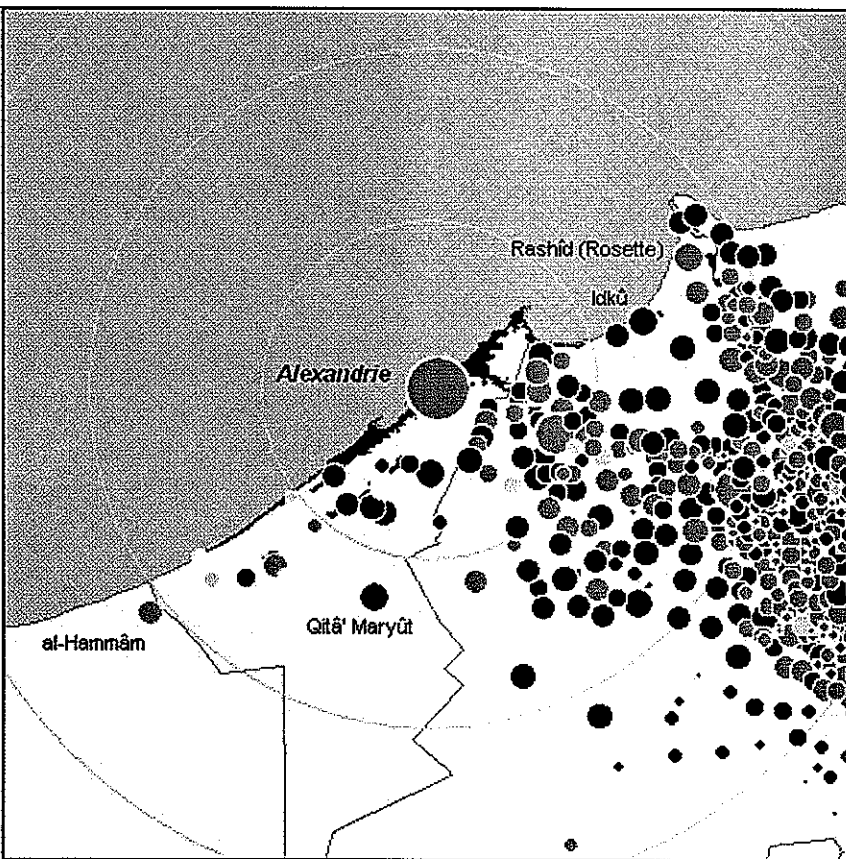
Carte :
 F. Moriconi-Ebrard,
 d'après les
 recensements de 1995
 (Israël) et de 1997
 (Autorité
 Palestinienne) et le
 fichier central de l'état-
 civil de 2005 (Israël et
 Autorité palestinienne)
 Unités locales : villes
 et villages.
 Découpage
 administratif : districts

Alexandrie

Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1996
et 2006

Unités locales : qarya
(village) et madīna
(ville).

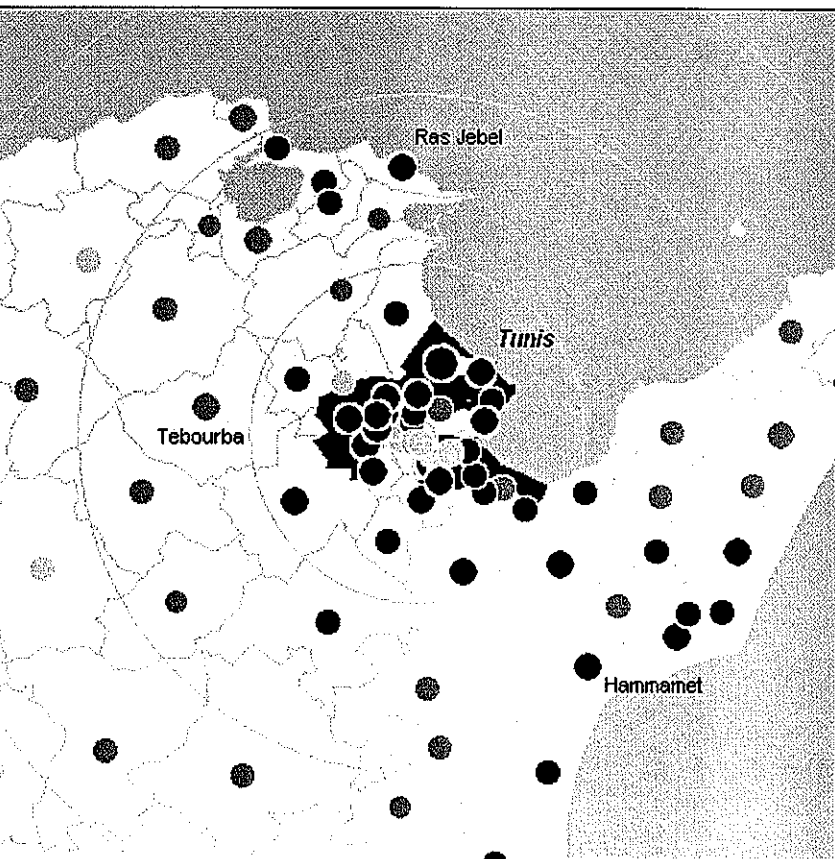
La population
d'Alexandrie
correspond à la
somme des
arrondissements
centraux (qīsms 1 à 12
+ 16 : port
d'Alexandrie).
Découpage
administratif :
muhafadha



Tunis

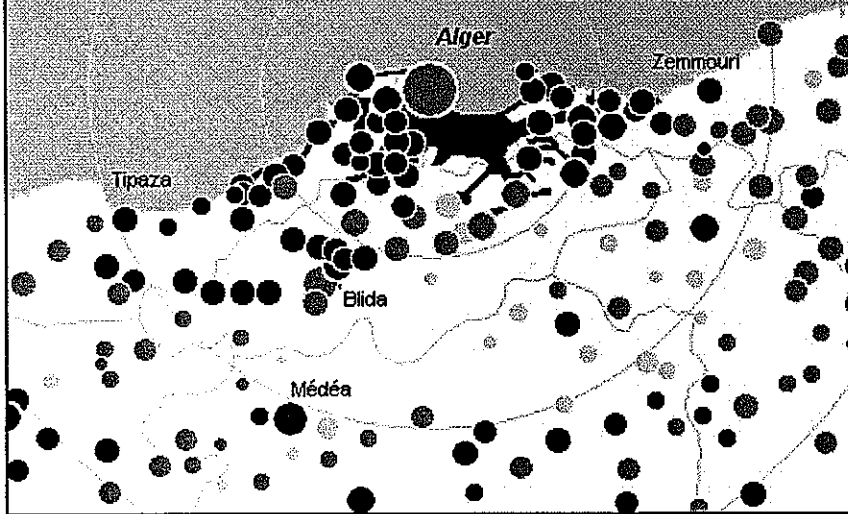
Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1994
et 2004

Unité locale :
délégation (données
ramenées au
découpage de 1994).
Découpage
administratif :
délégation



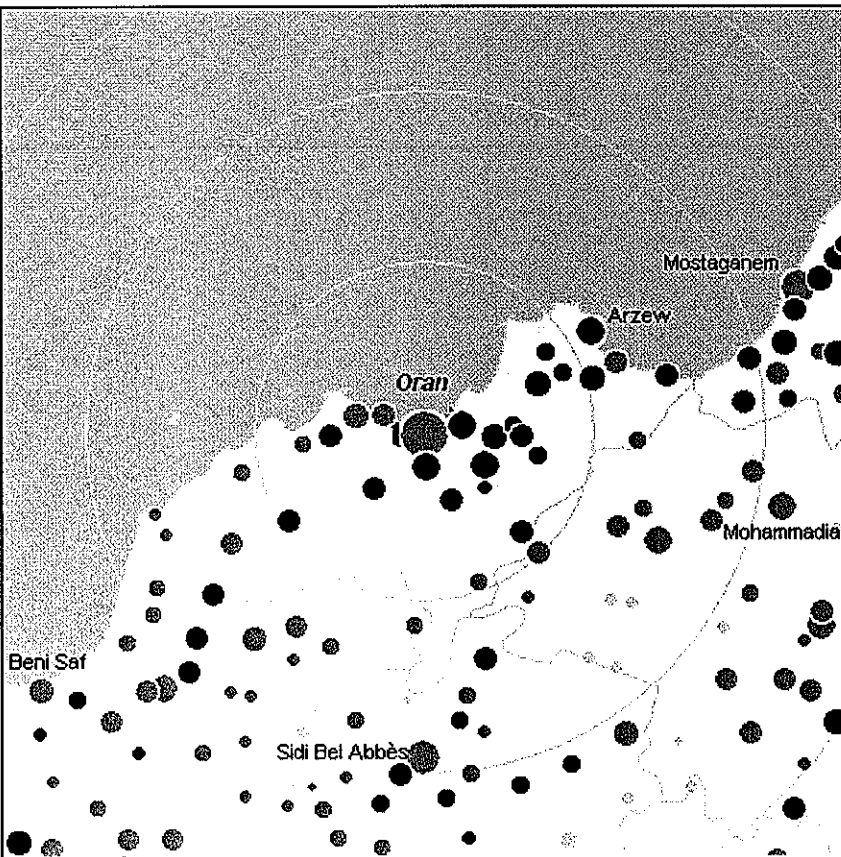
Alger

Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1987
et 1998
Unité locale :
commune.
Découpage
administratif : wilaya



Oran

Carte :
F. Moriconi-Ebrard,
d'après les
recensements de 1987
et 1998
Unité locale :
commune.
Découpage
administratif : wilaya



1.4 Tableaux statistiques comparatifs

A1. Comparaison des aires métropolisées

Aires métropolisées	Nombre d'u.l.	Population		Superficie km2	Densité 2000	Remarque
		1990	2000			
Barcelone	340	5 197 501	5 390 224	7 227	746	
Valence	85	1 559 870	1 611 718	2 375	679	
Grand Sud-Est de la France	5 969	9 526 474	11 064 579	104 732	106	(1)
Gênes	128	1 324 645	1 236 938	2 168	571	(2)
Rome-Naples	458	9 183 433	9 298 568	14 720	632	(3)
Athènes	153	3 571 878	3 821 478	3 113	1 228	
Beyrouth	261	1 583 978	2 129 016	734	2 901	
Tel Aviv	64	1 861 497	2 120 790	463	4 581	(4)
Alexandrie	139	4 393 984	5 253 886	4 238	1 240	
Istanbul						
Tunis	73	3 074 728	3 817 543	7 309	522	
Alger	71	3 209 573	3 975 176	2 374	1 674	
Oran	39	1 235 352	1 593 414	2 382	669	

(1) relie Marseille, Nice et Montpellier en France, mais s'étend également jusqu'à Lyon et hors des frontières françaises. Les totaux ne présentent ici que la partie française. Ils n'incluent ni Gênes en Italie ni la partie Suisse.

(2) jointive avec l'AM du grand sud-est de la France

(3) relie les deux agglomérations de Rome et Naples

(4) Partie israélienne seulement : non compris les colonies juives en Palestine et les villages palestiniens

Les 15 agglomérations littorales étudiées se réduisent à 12 aires métropolisées (AM) car, d'une part, les trois agglomérations françaises et Gênes font partie d'une même AM dont l'extension spatiale, qui va jusqu'à Dijon au nord, dépasse largement le cadre de l'étude (cf. Dinard et Moriconi-Ebrard, op.cit.) et d'autre part, Rome et Naples forment de même une seule AM.

A2. Répartition structurelle des masses de population

	Effectifs absolus			En %		
	Ville-centre	Ses banlieues	Hors agglomération centrale	Ville-centre	Ses banlieues	Hors agglomération centrale
Barcelone	1 525 376	2 000 136	1 864 712	28%	37%	35%
Valence	743 295	498 794	369 629	46%	31%	23%
Grand Sud-Est de la France			*6 600 000			
- Montpellier	227 808	93 839				
- Marseille	798 136	556 435				
- Nice	342 780	550 586				
Gênes	618 472	184 036	434 430	50%	15%	35%
Rome-Naples	3 581 624	2 222 976	3 493 968	39%	24%	38%
- Rome	2 569 473	268 960				
- Naples	1 012 151	1 954 017				
Athènes	748 128	2 586 892	486 458	20%	68%	13%
Istanbul	8 741 266	1 284 131				
Beyrouth	541 534	1 299 262	288 220	25%	61%	14%
Tel Aviv	357 720	1 718 838	44 232	17%	81%	2%
Alexandrie	3 069 419	38 286	2 146 181	58%	1%	41%
Tunis	728 453	1 162 077	1 927 013	19%	30%	50%
Alger	1 569 897	1 314 660	1 090 619	39%	33%	27%
Oran	634 112	71 223	888 079	40%	4%	56%

* hors agglomérations de Lyon, Toulon, Grenoble, Saint-Etienne, Dijon, Avignon et les trois agglomérations du tableau.

Contrairement à une idée reçue les populations métropolitaines vivant hors de l'agglomération principale représentaient déjà des effectifs substantiels en 2000. Cette idée reçue repose sur la confusion entre « périurbain » et « métropolitain ». En effet, l'espace métropolisé ne comprend pas que des villages et des établissements isolés, mais intègre de nombreuses agglomérations secondaires : l'AM d'Oran comprend Mostaganem ; celle de Beyrouth, Saïda ; entre Rome et Naples, on compte une armature dense de petites et moyennes agglomérations, etc. Ainsi, dans les pays du sud, le processus de métropolisation est encore essentiellement un fait d'agglomération : l'AM se confond quasiment avec l'agglomération à Tel Aviv et relie des zones déjà urbanisées autour d'Alexandrie, Alger, Tunis et Oran. Héritage de l'exode rural, certaines agglomérations ont au contraire créé un véritable désert urbain autour d'elles, et notamment dans l'intérieur lorsqu'elles sont sur le littoral : c'est le cas d'Athènes et de Beyrouth, mais aussi de Valence et de Gênes, où la métropolisation suit le littoral.

A3. Extension territoriale et administrative

	Superficie en km2			Nombre d'unités locales		
	Ville	Agglo.	AM	Ville	Agglo.	AM
Barcelone	99	580	7 227	1	53	340
Valence	135	194	2 375	1	26	85
Grand Sud-Est de la France			104 732			5 969
- Montpellier	57	119		1	15	
- Marseille	241	518		1	38	
- Nice	72	383		1	50	
Gênes	239	169	2 168	1	23	128
Rome-Naples			14 720			458
- Rome	1 285	481		1	13	
- Naples	117	376		1	75	
Athènes	39	329	3 113	1	71	153
Istanbul	1 639	1 288		1	28	
Beyrouth	20	448	734	1	195	261
Tel Aviv	52	179	463	1	29	64
Alexandrie	204	144	4 238	1	4	139
Tunis	154	590	7 309	1	26	73
Alger	724	500	2 374	1	39	71
Oran	52	52	2 382	1	2	39

Nota : les superficies de la ville (administrative) et de l'agglomération (espace urbanisé) ne sont pas comparables, car le territoire de certaines villes comprend des espaces non agglomérés.

La superficie d'une aire métropolisée est grosso modo proportionnelle à la taille de l'agglomération. Elle est généralement 10 à 12 fois plus étendue que celle de son noyau aggloméré. Ces vastes dimensions confèrent à l'aire métropolisée une bonne partie de son originalité et cette caractéristique est liée à l'accroissement récent de la mobilité non résidentielle.

A4. Densité résidentielle

	Densité en 2000 (habitants/km2)		
	Ville	Agglo.	AM
Barcelone	15 450	6 077	746
Valence	5 526	6 406	679
Grand Sud-Est de la France			106
- Montpellier	4 005	2 705	
- Marseille	3 317	2 616	
- Nice	4 766	2 334	
Gênes	2 589	4 760	571
Rome-Naples			632
- Rome	1 999	5 904	
- Naples	8 631	7 893	
Athènes	19 202	10 149	1 228
Istanbul	5 333	7 786	
Beyrouth	26 809	4 110	2 901
Tel Aviv	6 879	11 594	4 581
Alexandrie	15 040	21 581	1 240
Tunis	4 725	3 205	522
Alger	2 169	6 089	1 674
Oran	12 194	13 544	669

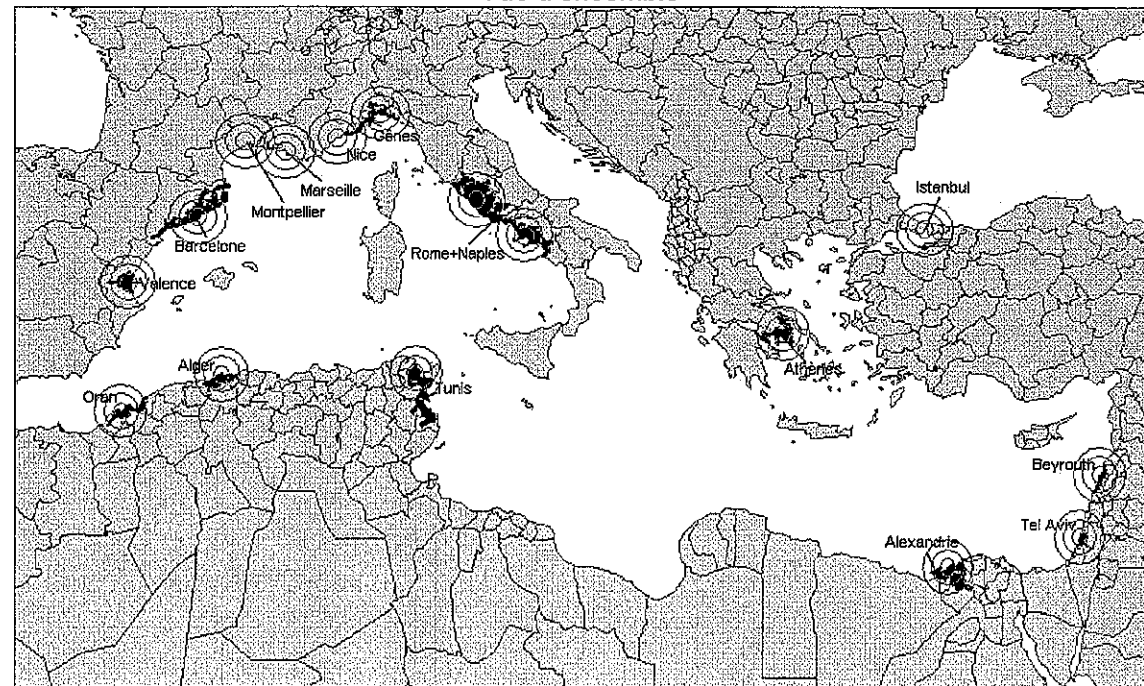
Si les densités de la ville et de l'agglomération sont souvent du même ordre de grandeur, l'on observe en revanche une rupture importante lorsqu'on compare leur valeur à la densité de l'aire métropolisée (AM). Celle-ci est en moyenne de 8 à 12 fois inférieure en Europe, mais la différence est moindre dans la plupart des AM du sud (Beyrouth, Tel Aviv, Alger, Tunis). La densité absolue de l'AM est également très élevée à Alexandrie. Ceci s'explique par le fait que dans les pays du sud, les AM englobent de nombreuses agglomérations secondaires qui sont très denses, mais distinctes morphologiquement du noyau principal.

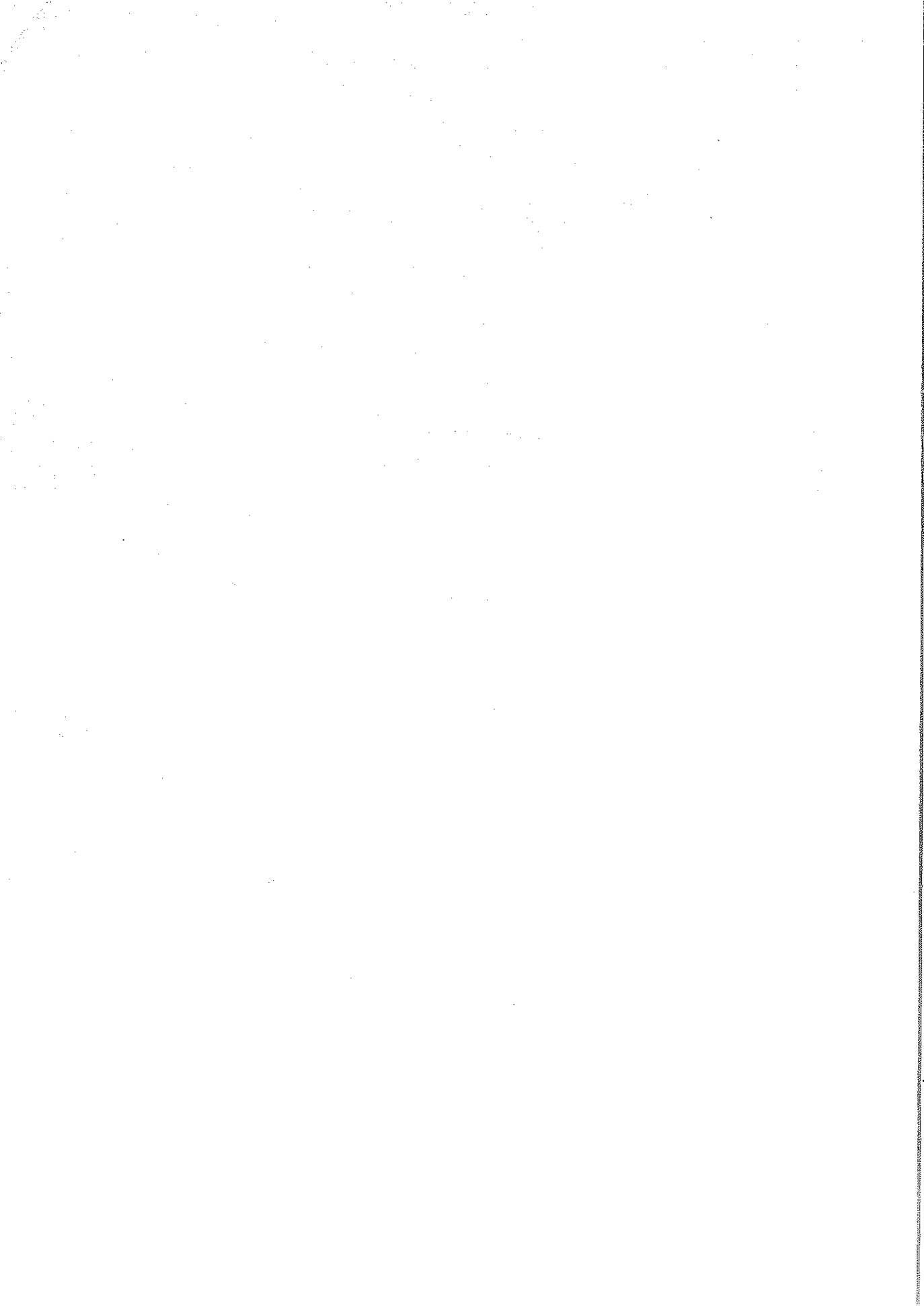
A5. Variation de la population

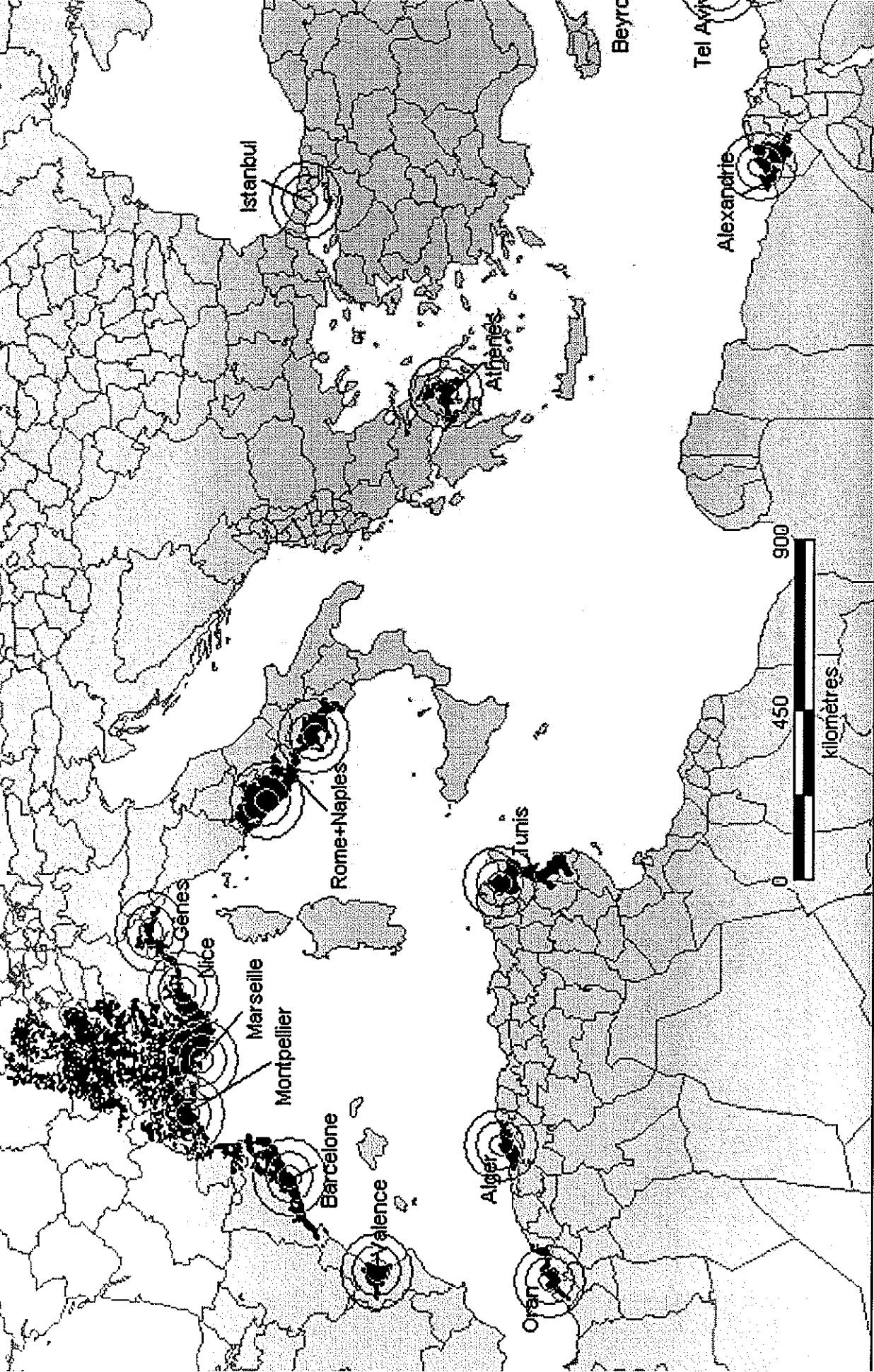
	Variation de la population 1990-2000		
	Ville	Agglo.	AM
Barcelone	-9.6%	-2.8%	3.7%
Valence	-4.1%	0.4%	3.3%
Grand Sud-Est de la France			16.1%
- Montpellier	9.3%	14.7%	
- Marseille	-0.3%	2.9%	
- Nice	0.1%	4.3%	
Gènes	-10.2%	-8.3%	-6.6%
Rome-Naples			1.3%
- Rome	-6.3%	-3.7%	
- Naples	-6.7%	-0.1%	
Athènes	-4.4%	4.6%	7.0%
Istanbul	33.1%	41.3%	
Beyrouth	14.4%	35.8%	34.4%
Tel Aviv	4.2%	13.6%	13.9%
Alexandrie	9.0%	9.4%	19.6%
Tunis	8.1%	19.0%	24.2%
Alger	6.2%	22.3%	23.9%
Oran	3.9%	12.1%	29.0%

La croissance de la population de l'aire métropolisée est systématiquement supérieure à celle de l'agglomération (sauf à Beyrouth, qui se relève de la guerre au cours de la période étudiée), laquelle est-elle même supérieure à celle de la ville-centre. Ce phénomène est toutefois moins net au sud, où les agglomérations centrales ont encore des taux de croissance élevés : ceci indique que le processus de métropolisation y est relativement moins avancé, tandis que celui d'urbanisation reste encore actuel. Il faut cependant rappeler que la croissance urbaine a aujourd'hui fortement ralenti, après avoir atteint son apogée au cours de la période 1950-1980.

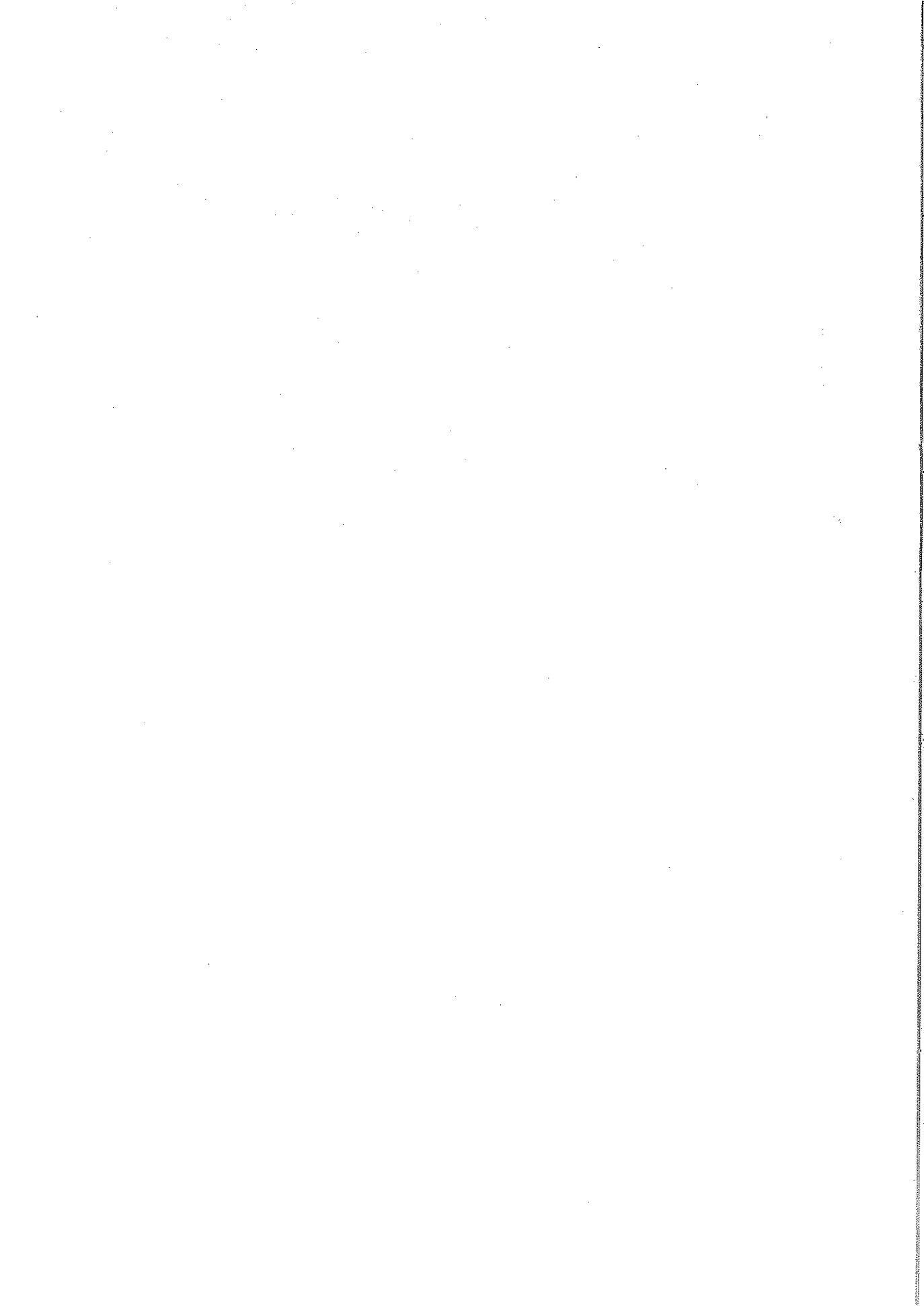
Vue d'ensemble







Bassin2.jpg



François Moriconi-Ebrard

métropolisation
et dynamiques de peuplement

l'émergence de la métropole euro - méditerranéenne

responsable scientifique :	François Moriconi - Ebrard
relation avec	Jean-Claude Jager
???????	Hervé Gazel
rtographie :	Frédéric Dinard • François Moriconi - Ebrard
crétariat de rédaction :	Emmanuelle Chelhot-Ruhard
nception et réalisation graphique :	Abdelmajid Arrif

métropolisation et dynamiques de peuplement

l'émergence de la métropole euro-méditerranéenne

vé Gazel

géographe,

ur associé,
MR Espace,
n-Provence

synthèse du rapport de recherche pour la DATAR de François Moriconi-Ebrard.
Marseille, VTM, cahiers de la métropolisation n°2, 2001.

L'objectif du rapport de recherche est d'identifier les " aires métropolisées " et d'apporter une réponse concrète au problème de leur délimitation.

la problématique et l'hypothèse centrale

Les représentations objectivées des éventuels territoires de la métropolisation se limitent souvent à des généralités qualitatives. Ces dernières ne permettent pas l'élaboration d'actions concrètes sur le territoire. Cette lacune témoigne du décalage existant entre les discussions théoriques et les interrogations concrètes concernant la métropolisation.

La démarche retenue par le rapport dissocie clairement les faits et les processus. La métropolisation est un processus dont la dynamique profonde relève de valeurs anthropologiques abstraites. La dynamique des territoires est quant à elle comprise comme la manifestation de surface de ces valeurs anthropologiques motrices et profondes. Les transformations induites dans le monde réel par ces valeurs motrices doivent être identifiées et mesurées. Elles sont le résultat et l'effet du processus, non pas sa cause. Il en résulte une hypothèse fondamentale : " les indicateurs démographiques, s'ils n'expliquent pas la métropolisation, en sont néanmoins le révélateur ".

le plan

Le rapport est composé de deux parties. La première s'attache à l'identification des territoires de la métropolisation et de proposer une définition des " aires démographiquement métropolisées " (ADM). La deuxième présente le territoire de l'étude, les données exploitées et la méthode mise en œuvre pour tester l'hypothèse. **Ce test conduit à l'identification d'aires concrètes en cours de métropolisation. Il permet de dater leur apparition et d'examiner leur évolution.**

le raisonnement

L'ensemble s'inscrit dans un raisonnement réaliste : il n'existe ni définition concrète des territoires de la métropolisation, ni méthode universelle pour aborder un processus pourtant réputé mondial. Les définitions existantes sont d'abord nationales et reposent sur des données qui ne permettent pas les comparaisons internationales. A ces " définitions locales " correspondent donc des hypothèses, des méthodes, des expérimentations et des résultats " locaux ".

Les indicateurs réellement disponibles dans la perspective d'une définition concrète sont rares. La population résidente est un des rares indicateurs (avec les images satellites) universellement disponible. Dès lors, l'hypothèse selon laquelle les indicateurs démographiques peuvent jouer le rôle de révélateur de la métropolisation autorise la mise au point d'une méthode universellement applicable.

les arguments

Ce raisonnement global articule différents arguments :

- Pour percevoir l'accumulation de population au lieu de l'étalement urbain observé et observable, il convient de prendre du " recul ", de changer d'échelle (voir cahier de la métropolisation n°1, fiche territoire, François Moriconi).
- Puisque les changements observés concernent plusieurs échelles, il est impossible d'appréhender la



métropolisation par une entrée simplement locale.

La démonstration du caractère innovant de la métropolisation est à réaliser.

Puisqu'il est impossible de délimiter un territoire compris comme une portion d'espace terrestre approprié n'exploitant une méthode fondée sur les réseaux, une telle délimitation réclame des données sur le territoire et non un réseau compris comme un ensemble de lignes connectant des nœuds.

Puisque de nombreuses études exposent une remise en question de la monocentralité par la métropolisation, la définition de l'aire métropolisée s'appuyant sur un système de flux polarisés telles les mobilités domicile-travail paraît inadaptée.

A l'inverse des définitions fondées sur un système de flux révélant une " conscience locale " des changements qui ne permettent pas de comparaisons internationales, le nombre d'habitants témoigne d'une " conscience universelle ". La variable " population " est qualitativement riche : elle sous-tend aussi bien des mobilités au sens large (exode rural, mobilité quotidienne...) que des activités (travail, loisirs, hobbies, shopping...) et de " l'habiter " (des habitudes, des mouvements, de la territorialisation). Ainsi, parmi les systèmes de flux contribuant à définir une aire métropolisée, le système des flux de populations en vaut-il d'autres : l'attraction démographique est alors une condition nécessaire du processus de métropolisation.

les résultats

Les arguments développés, le rapport aboutit à la définition concrète des aires métropolisées : **ce sont les unités territoriales qui ont connu un accroissement démographique supérieur à la moyenne de leur pays au cours d'une période donnée.**

Ce résultat s'accompagne de l'élaboration d'une méthode employée pour déterminer une aire démographiquement métropolisée. Elle est testée sur les espaces français, helvétiques, italiens et ibériques et se traduit par des cartes où la variable " population " est étudiée au niveau communal (voir fiche n°9 " identification des aires en cours de métropolisation de 1970 à 2000 "). Cette méthode, appliquée rétroactivement aux trente et vingt dernières années, montre l'évolution des aires métropolisées (voir fiche n°10 " évolution des ADM de 1970 à 2000 ").

La carte de la situation en 1980 révèle trois principales ADM déjà constituées :

- **l'ADM Rhin-Rhône-Méditerranée** à l'Ouest des Alpes (15 millions d'habitants, 64 803 km²) englobant dans une même zone de croissance démographique de grandes agglomérations (Marseille, Lyon, Zurich, Nice, Toulon, Grenoble, Genève...);
- **l'ADM de Paris** plus polarisée autour de l'agglomération de la capitale française (12,5 millions d'habitants, 24373 km²) englobant les agglomérations de Rouen, Le Havre, Caen ;
- **l'ADM de Milan** (11 millions d'habitants, 18471 km²) englobant tout le Nord de la plaine du Pô jusqu'à l'actuelle frontière de la Slovénie avec les agglomérations de Bergame, Parme, Vérone, Padoue, Venise...

La carte de la situation en 1990 indique la poursuite du processus :

- **l'ADM Italie Centre-Nord** (Milan-Rome-Naples) (30 millions d'habitants, 72469 km²) aux contours complexes s'étend de Milan à Naples en passant par Bologne, Florence, Rome ;
- **l'ADM Rhin-Rhône-Méditerranée** (20 millions d'habitants, 102601 km²) s'est étendue et densifiée ;
- **l'ADM de Paris** (15,5 millions d'habitants, 48596 km²) s'est étendue vers Orléans, Tours, Angers...

La carte de la situation en 2000 révèle une importante évolution :

l'ADM de Paris (17 millions d'habitants, 57739 km²) s'est encore considérablement étendue ;

l'ADM Rhin-Rhône-Méditerranée (62 millions d'habitants, 238047 km²) a fusionné d'une part avec l'aire de Barcelone et d'autre part avec l'aire Milan-Rome-Naples au sein d'une immense zone de croissance démographique : **la métropole euro-méditerranéenne.**

Les aires démographiquement métropolisées repérées suggèrent des pistes sur les moteurs de la métropolisation. La conquête ou la reconquête de territoires auparavant délaissés par l'économie de production et les fonctions résidentielles du premier 20^{ème} siècle paraît en être un fondement.

Finalement, le processus de métropolisation semble conduire à une reterritorialisation qui aboutit à des formes spatiales différentes selon la nature de l'héritage urbain.

Le substrat historique et géographique des aires métropolisées

répartition et densité des unités spatiales locales

Le semis de points sur la carte représente les 59 239 unités locales (communes, municipios...) recensées par les différents services statistiques des pays de la zone d'étude considérée. Une ligne Lisbonne - Venise sépare cette région en deux zones : au Nord, un semis plus dense signifie que les unités spatiales sont de dimension plus réduite qu'au Sud. Cette division d'échelle continentale suggère que la problématique de l'intercommunalité et des recompositions territoriales mérite d'être posée en des termes différents de part et d'autre de cette ligne qui se joue des frontières nationales. En effet, les "communes" sont bien plus que des unités statistiques de comptage de la population :

- Tout d'abord, si certains acteurs français considèrent que le modèle communal est "en panne", il ne faut pas oublier qu'à l'inverse de la France, il a repris de la vigueur depuis les années 1980 (Italie, Espagne, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Angleterre, Suède, Danemark...).

- Ensuite, il faut se garder d'assimiler le rôle politique des communes dans le paysage des institutions avec le rôle réel qu'elles ont joué dans l'organisation réelle du territoire.

L'immense majorité des communes en voie de métropolisation possède un bourg (agglomération au chef-lieu) et un "finage" composé de champs, de bois, de hameaux et de fermes isolées. A l'échelle micro-locale, l'organisation polarisée du finage structure et façonne depuis deux siècles les paysages, et souvent depuis bien plus longtemps, car le découpage de la plupart des communes hérite des paroisses de l'ancien régime qui existent souvent depuis plus de 1000 ans. Autour de l'église, de la mairie, de l'école et des commerces, le bourg organise l'utilisation de l'espace, polarise le réseau des routes et des chemins.

De la même manière que, sur le littoral, la mer ne remanie pas de la même manière une plage de galets ou une plage de sable fin, la métropolisation s'étale sur un substrat très différent selon les régions. Ainsi, sur une superficie équivalente la région Rhône-Alpes compte 2 878 communes et la Suisse 2 894, tandis que Sicile et Sardaigne n'en comptent ensemble que 676. Le département des Bouches-du-Rhône (1,8 million d'habitants) ne compte que 119 communes, tandis que l'Isère (1,1 million) en rassemble 533.

Bien au delà de leur rôle politique dans les institutions, le substrat des communes représente en quelque sorte un "grain" dont l'inégale rugosité explique les différentes formes que prend le redversement urbain sur les anciennes périphéries rurales.

délimiter les agglomérations morphologiques grâce aux données démographiques

L'extension spatiale de l'agglomération étant identifiée par la continuité des zones bâties (moins de 200 mètres entre les constructions), les contours des agglomérations morphologiques sont ajustés sur les limites des unités locales (selon les pays : communes, municipios...). Certaines d'entre elles sont entièrement englobées dans une agglomération, d'autres s'étendent partiellement sur des zones rurales. Pour qu'une unité soit agglomérée ou constitue une agglomération, 50 % au minimum de sa population doit appartenir au noyau morphologique principal. Lorsqu'on ne dispose d'aucun renseignement statistique infra-unités locales, cette proportion est évaluée en fonction de la répartition géographique des constructions sur le territoire de l'unité locale. Le nombre d'habitants de toutes les unités locales ayant en commun un même noyau de peuplement est additionné. L'entité ainsi identifiée est une " agglomération morphologique " qui s'étend sur un nombre d'unités locales allant de 1 à n. (voir Moriconi-Ebrard F. Géopolis : pour comparer les villes du monde. Paris, Anthropos, 1994).

L'agglomération de Barcelone est constituée en 2000 de 85 unités équivalentes à l'unité communale (NUT5 : municipios). L'agglomération (zone en gris sur la carte) couvre 570 km². Elle ne doit pas être confondue avec la "ville" de Barcelone au sens politique (municipio ou ville proprement dite).

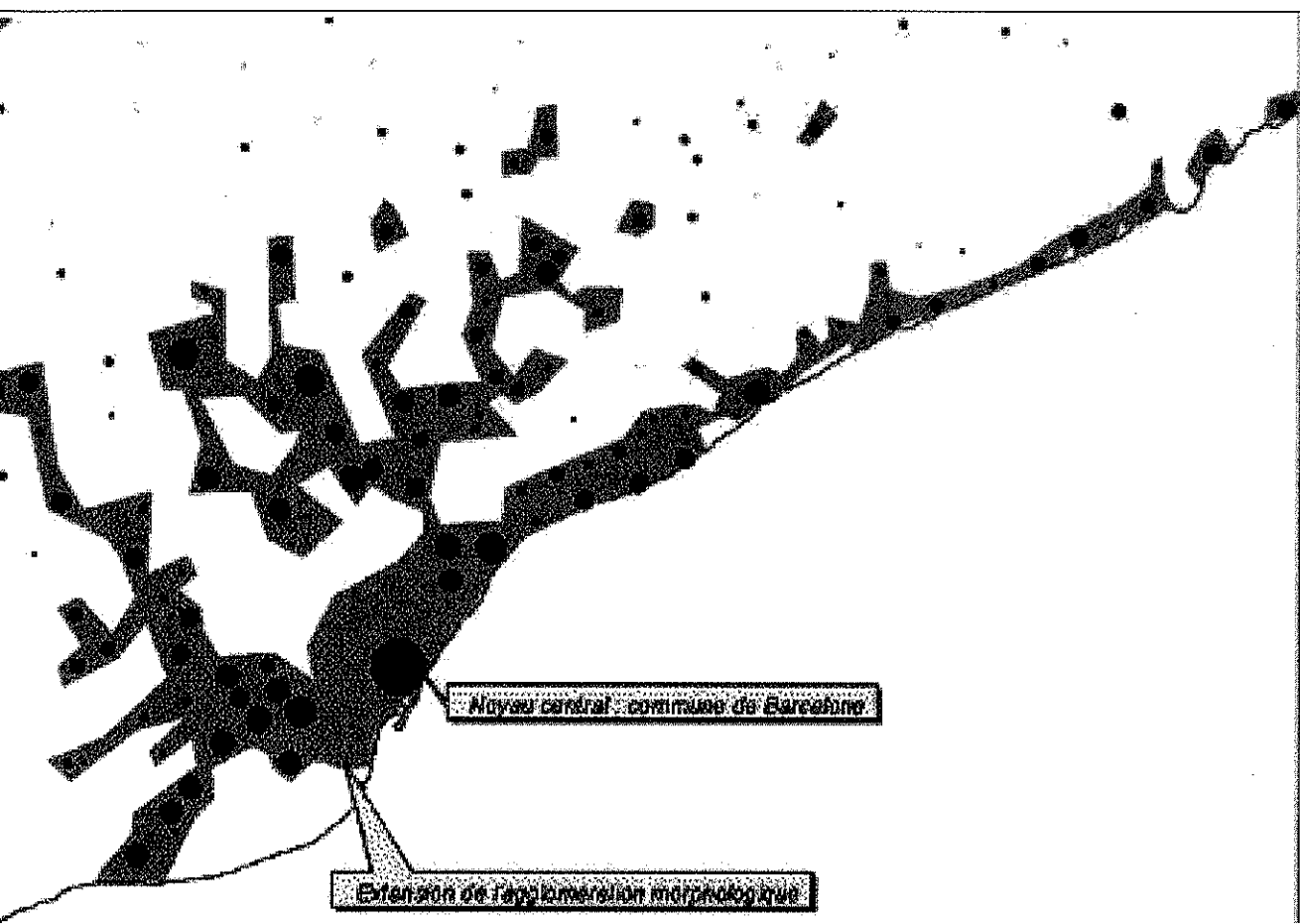
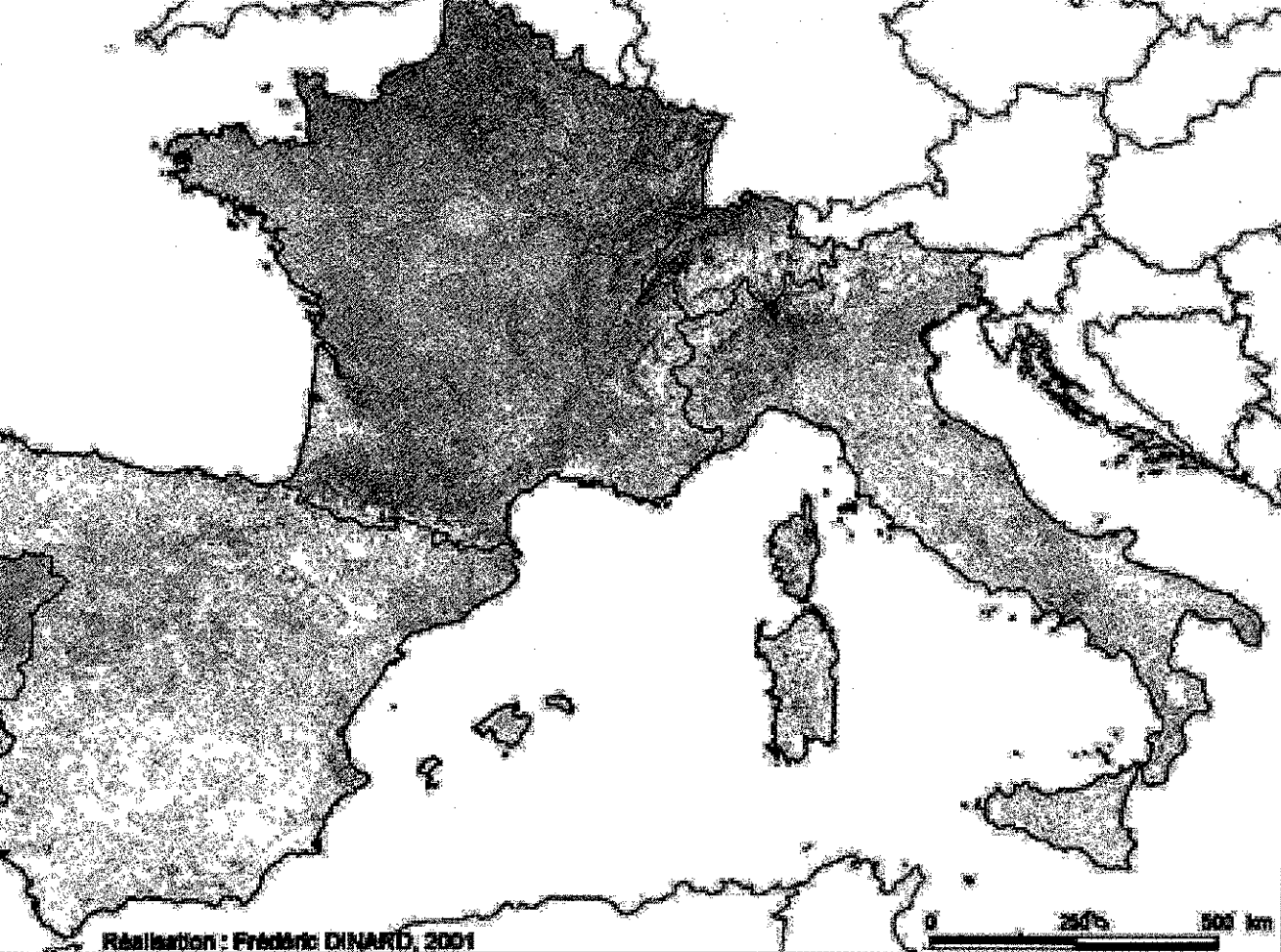
oni-Ebrard

géographe,
recherche,
space, Avi-
gnon
la base de
ndiale Géo-
polis
ndateur de
scientifique
Statisticae

rvé Gazel

géographe,
eur associé,
MR Espace,
n-Provence





les agglomérations à l'échelle du bassin méditerranéen

con-Ébrard

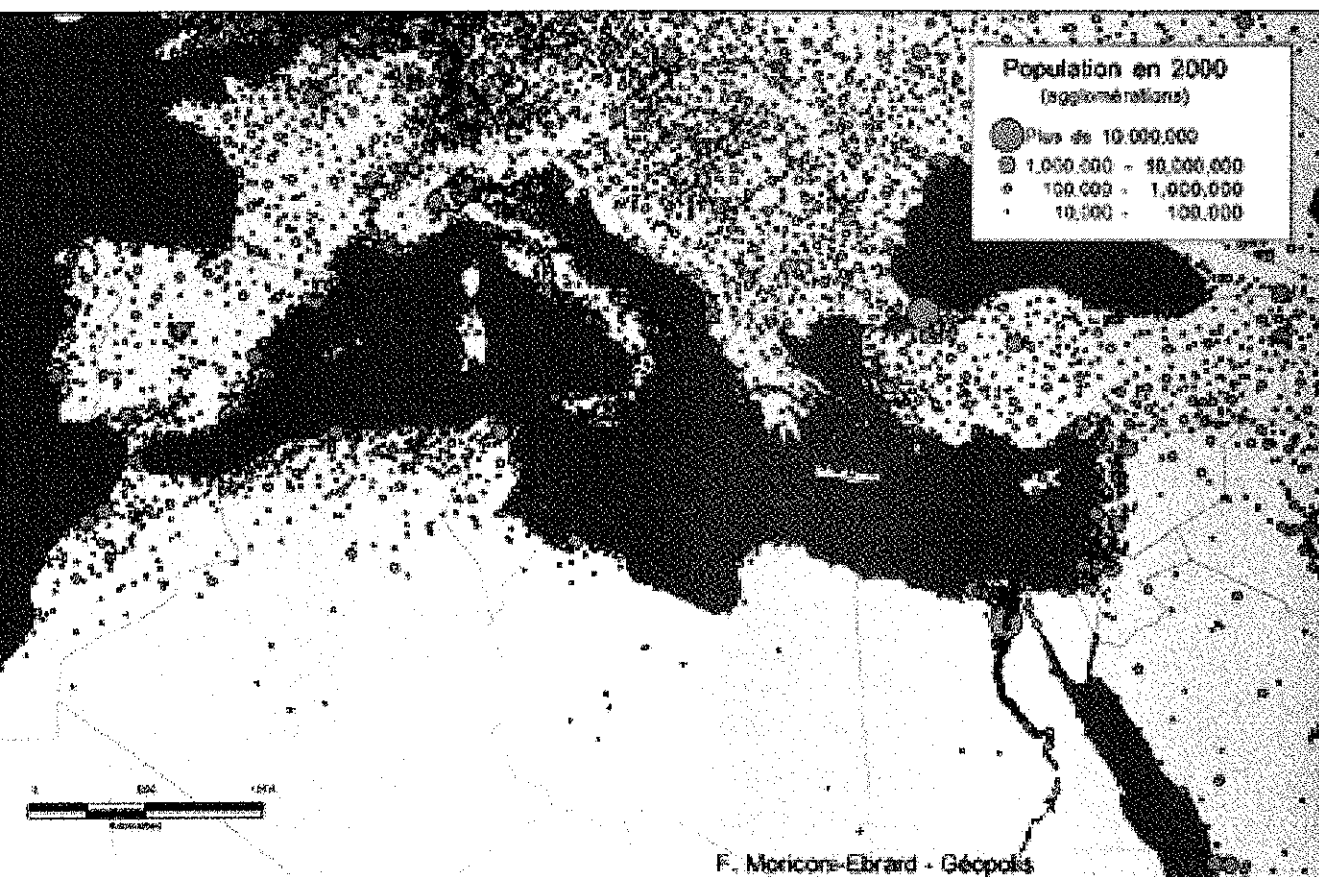
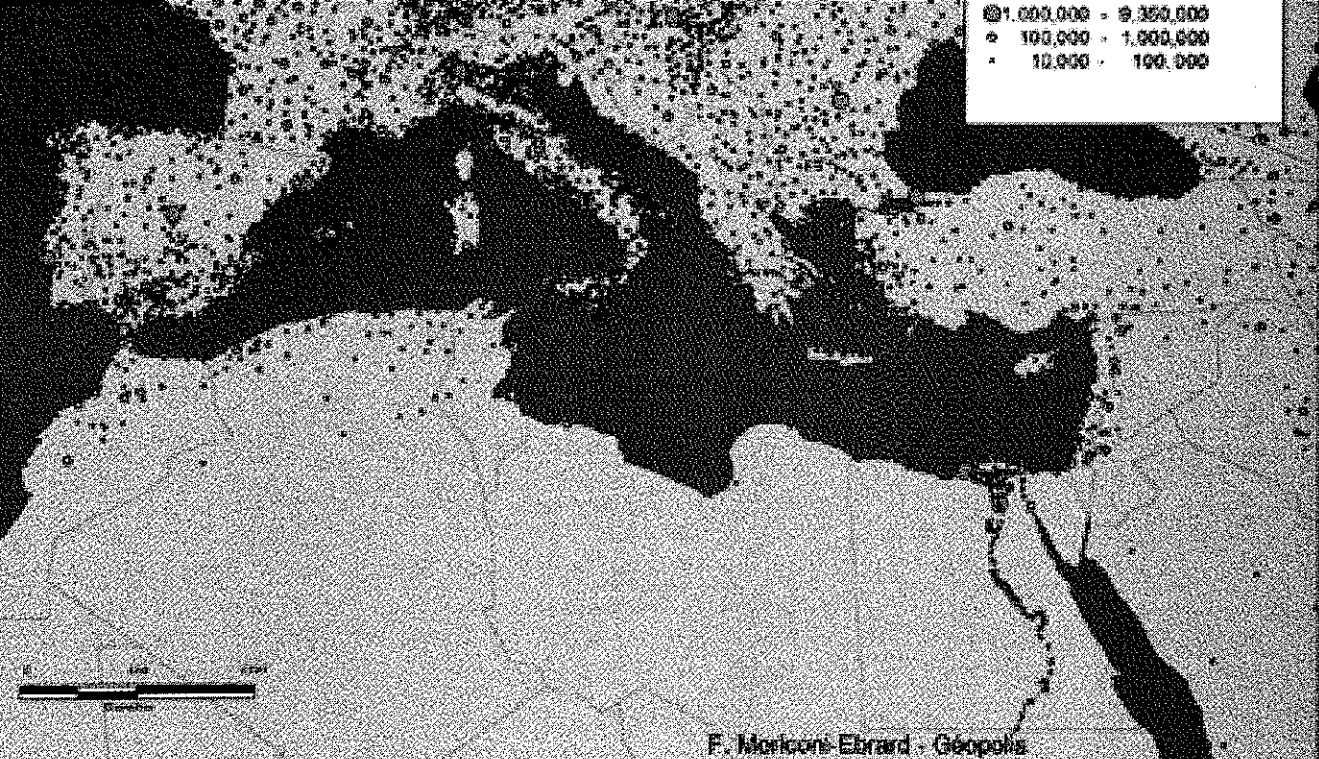
géographe,
recherche,
space, Avi-
gnon
de la base de
ndiale Géo-
polis
ndateur de
scientifique
Statisticae

Les agglomérations sont les noyaux de peuplement fondamentaux qui permettent de comprendre les formes que prend le redéploiement local de la population et des activités dans le cadre du processus de la métropolisation.

Les agglomérations du sud de l'Europe appartiennent au monde méditerranéen. Dans cette région du monde, les villes sont extrêmement nombreuses et la cartographie du semis des agglomérations montre qu'il n'y a pas vraiment de rupture entre l'Europe et l'Orient, de même qu'entre le Sud et le Nord de l'Europe. Après l'effondrement de l'empire romain, il n'y a plus jamais eu de très grandes agglomérations dans le bassin méditerranéen : ainsi, même au temps de leur apogée, des villes comme Gênes ou Venise n'ont guère dépassé le nombre des 100 à 150 000 habitants. En revanche, le peuplement reste imprégné des traces des civilisations urbaines anciennes qui se sont succédées et parfois superposées autour du bassin (Phéniciens, Grecs, Romains, Arabes...). Nombre de ces caractéristiques sont aujourd'hui remises en cause par la métropolisation. Ainsi :

- Dès avant la révolution industrielle, les régions "méditerranéennes" étaient bien plus urbanisées que le reste de l'Europe. Le peuplement se structure encore dans de vastes communes polarisées par un gros bourg. Ceci se lit encore dans le semis des unités locales (fiche 2, conditions techniques d'étude des aires métropolisées, carte des semis). Dans les régions les plus caractéristiques de ce type de peuplement (basse-vallée du Rhône, Pouilles, Andalousie, Sicile...), il n'y a jamais eu cette trame dense de petits villages que l'on trouve en Europe du Nord, mais un semis de gros bourgs, bien espacés, et isolés les uns des autres par les zones agricoles ou des espaces naturels. Suite à l'explosion démographique générale des XIXe-XXe siècle, la plupart de ces gros bourgs sont devenus de véritables agglomérations qui ont ensuite perdu leur caractère rural avec le développement spectaculaire de l'économie durant la période des "30 glorieuses". Il en résulte aujourd'hui un semis très dense de petites et moyennes agglomérations. Autrement dit, les distances entre les villes sont relativement réduites. Des agglomérations importantes qui se trouvaient à une journée de marche ou de cheval (20-30 km) les unes des autres sont aujourd'hui situées à moins d'une demi-heure en automobile ou en train, formant de proche en proche de vastes nébuleuses. Ce substrat urbain explique le caractère spécifique que revêt la forme des aires métropolisées dans les régions méditerranéennes : formation d'immenses couloirs parallèles aux littoraux ou aux vallées, polycentrisme des aires métropolisées, faible hiérarchisation des centres urbains et des réseaux.
- Ce modèle, vers lequel tend à évoluer le peuplement s'oppose radicalement à celui de la ville traditionnelle méditerranéenne qui était très dense (rues étroites, maisons hautes) : la métropolisation valorise plutôt l'étalement, l'habitat individuel et le mitage. Les implications de cette rupture historique dans les dynamiques du peuplement sont innombrables et perceptibles aux niveaux social, culturel, politique...
- La forte densité des tissus urbains traditionnels explique aussi la vigueur récente de l'étalement péri-urbain : plus les agglomérations sont grosses et denses, plus l'étalement est fort et plus la recherche d'espace conduit les aires métropolisées à s'étaler aujourd'hui. A contrario, si les agglomérations sont peu denses, l'ampleur du re-densification urbaine est moins grande.



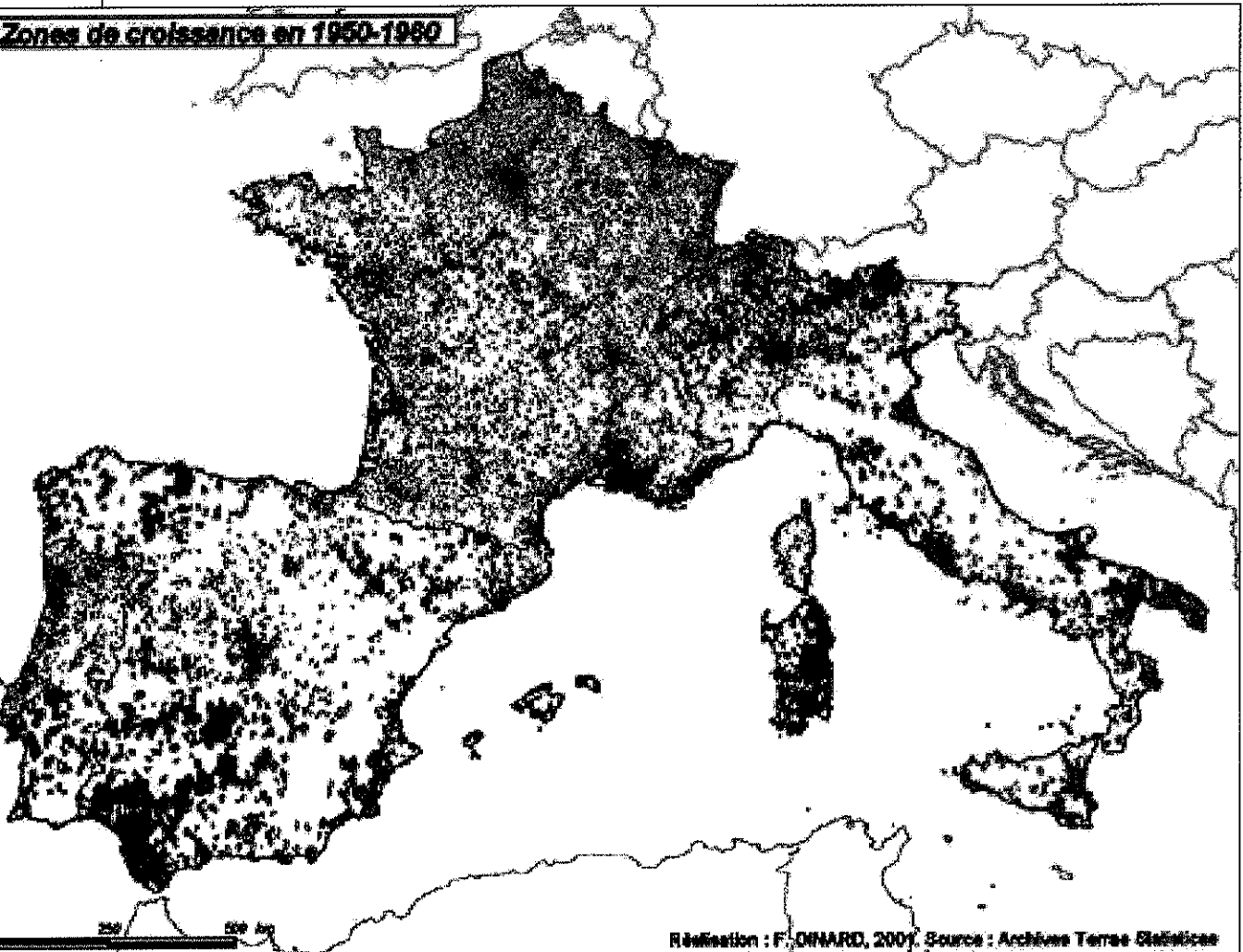


les variations de la population dans les unités locales de 1950 à 2000

Les cartes des zones de croissance montrent l'ampleur des changements territoriaux à l'égard de cet indicateur. Durant la décennie 1950-1960, de nombreuses unités locales isolées dans des régions rurales ont encore une croissance positive : ce phénomène est lié à une forte natalité, qui peut encore l'emporter sur l'exode rural (Sud de l'Espagne, de l'Italie, campagnes françaises). Ces résidus des dynamiques de la période de l'urbanisation disparaissent de manière spectaculaire en 1970-1980 : la carte se simplifie, opposant de grandes zones qui se vident (en blanc) à des blocs de territoires devenus compacts, où la croissance démographique est positive. A cette période de contraction, succède alors une période de redéploiement de la croissance (1980-1990, 1990-2000), mais le cœur des grandes agglomérations apparaît cette fois en blanc (Madrid, Paris, Milan, Lyon...) tandis que la forme des territoires denses de leurs périphéries gagne en compacité.

De 1950 à 1970, une croissance importante (plus 22,9 millions d'habitants) concerne un petit nombre d'unités locales. De 1980 à 2000, une croissance modeste (plus 10,5 millions) concerne un grand nombre d'unités locales. Durant la décennie 70-80 (avec une croissance encore importante de plus 10,5 millions), la tendance commence à changer.

Zones de croissance en 1950-1980

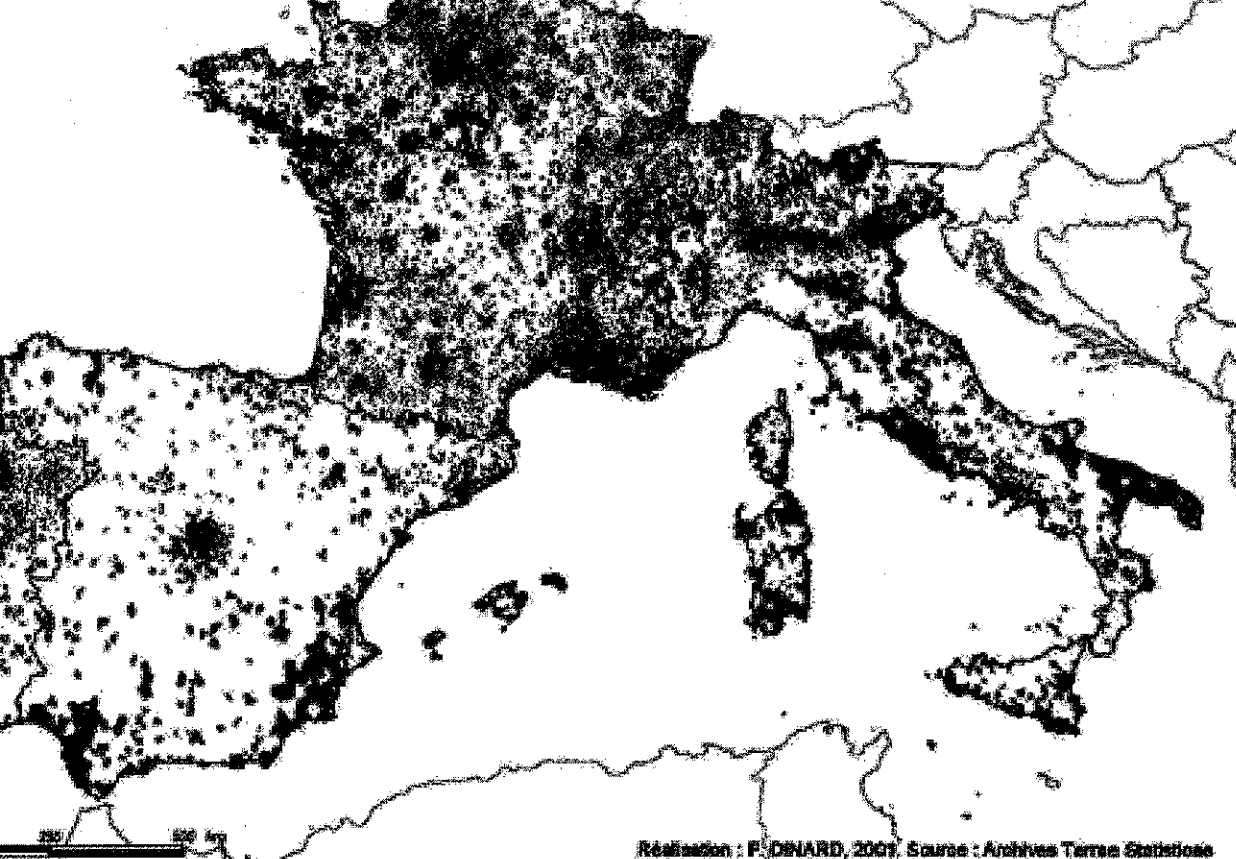


oni-Ebrard
géographe,
recherche,
space, Avi-
gnon
la base de
ndiale Géo-
polis
ndateur de
scientifique
Statisticae

rvé Gazel

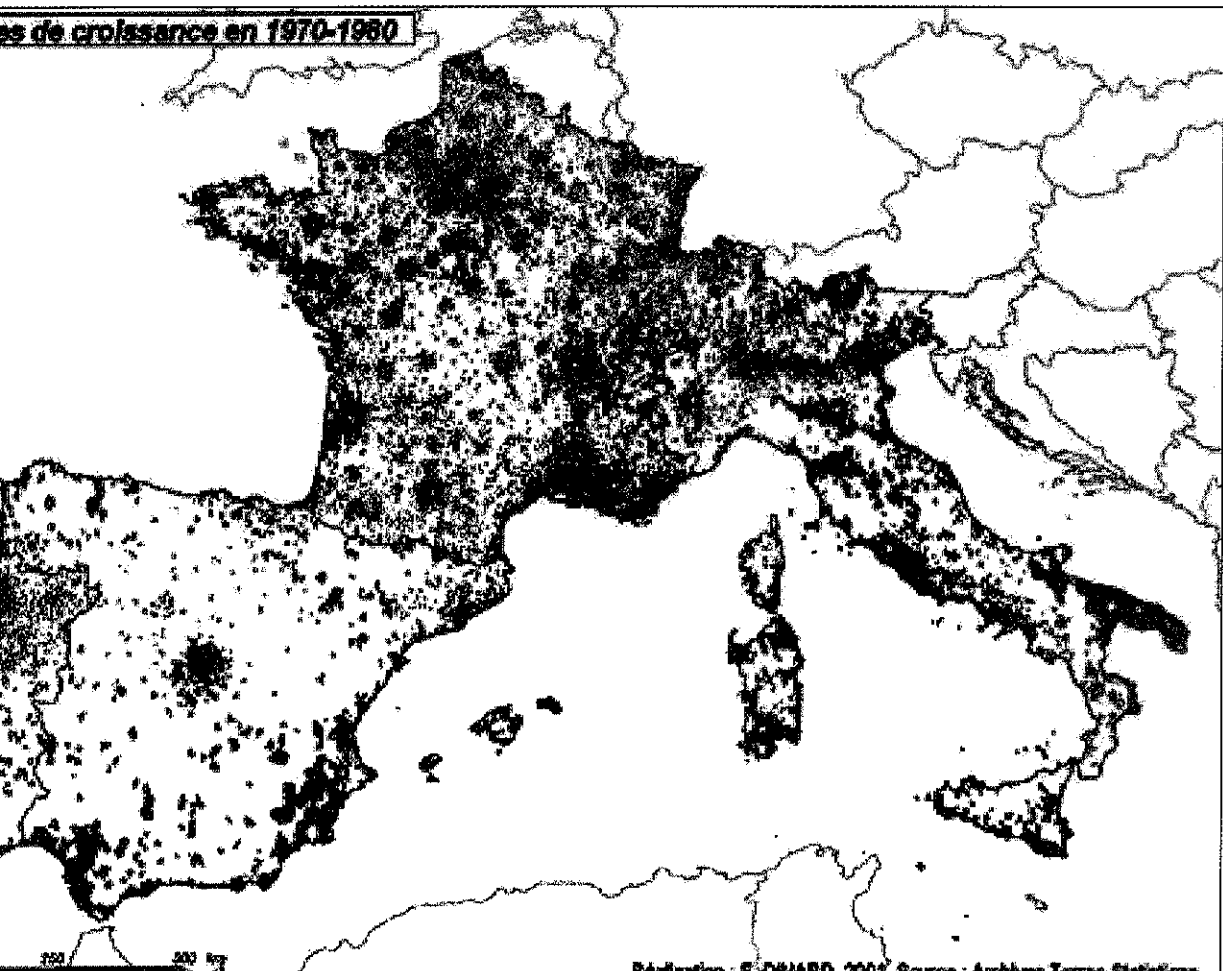
géographe,
eur associé,
MR Espace,
n-Provence





Réalisation : F. DENARD, 2007. Source : Archives Terras Statistiques

es de croissance en 1970-1980



Réalisation : F. DENARD, 2007. Source : Archives Terras Statistiques

L'urbanisation dans les agglomérations de 1950 à 2000

Afin de restituer des chiffres et des cartes scientifiquement comparables, on définit comme urbaines les agglomérations morphologiques comptant au minimum 10 000 habitants, quelle que soit la définition officielle en vigueur dans les pays.

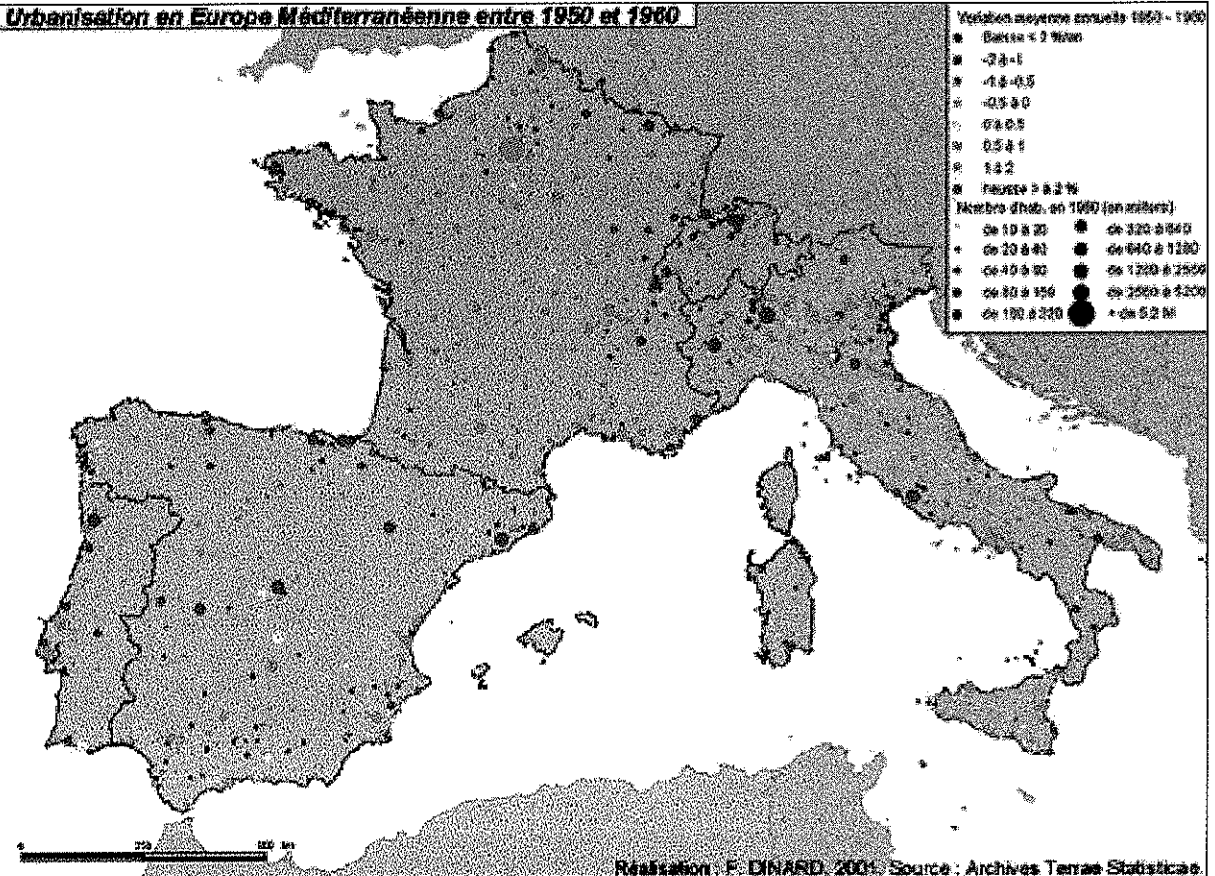
La croissance urbaine a été très vive de 1950 à 1970. D'une manière générale, cette dynamique est soutenue essentiellement par le fait que de nouvelles agglomérations dépassent à chaque décennie le seuil de 10 000 habitants.

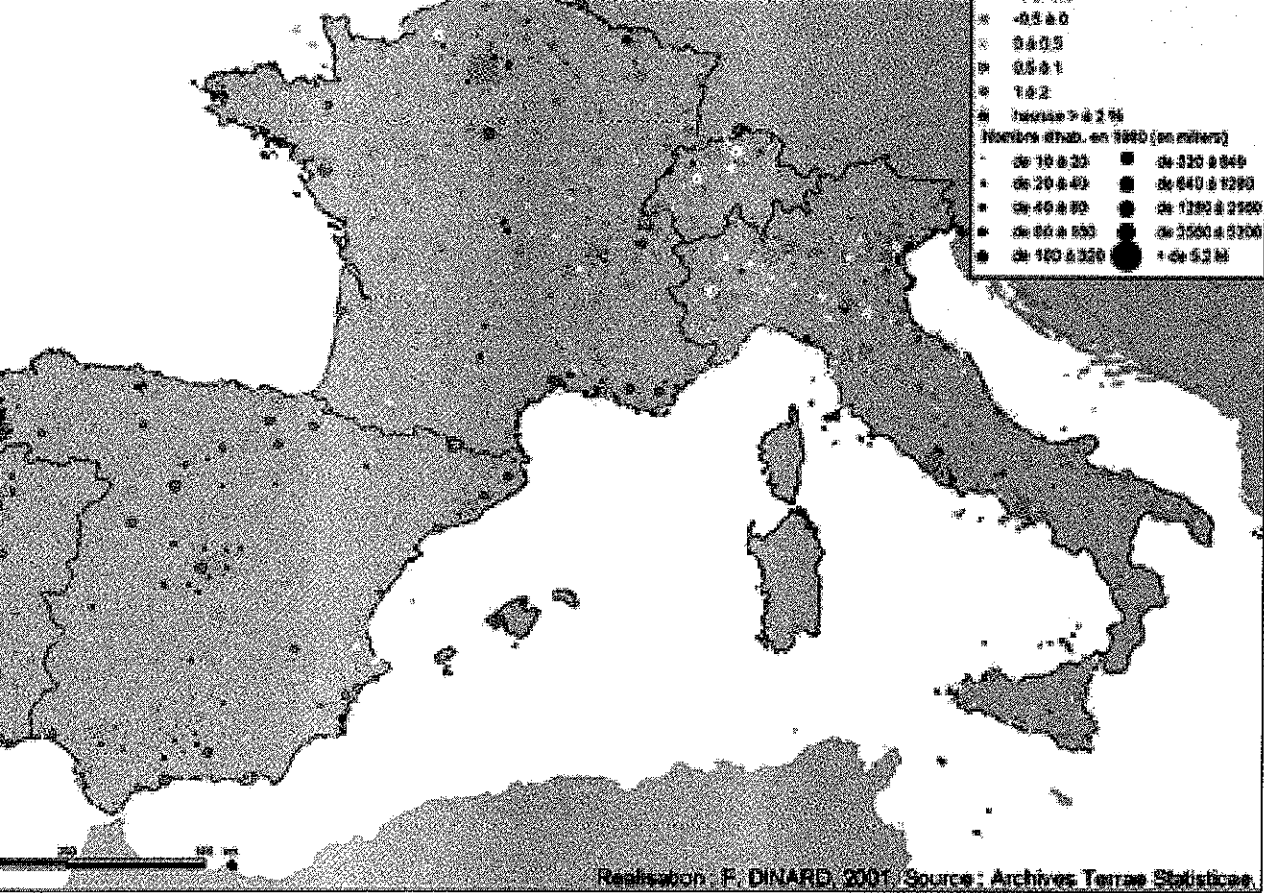
Le nombre d'agglomérations continue d'augmenter, ce qui se traduit par une baisse de leur taille moyenne. Leur répartition sur le territoire est très contrastée et donne les plus fortes densités aux régions méditerranéennes, où la tradition de l'habitat groupé est la plus ancienne en Europe. Au contraire, l'espacement moyen entre les agglomérations est beaucoup plus grand dans l'Ouest de la France et à l'intérieur de l'Espagne (voir fiche 1, conditions techniques d'étude des aires métropolisées : la ligne Lisbonne -Venise).

Cette notion de densité des semis des agglomérations est une donnée essentielle pour comprendre le processus de la métropolisation. En Europe du Sud, la mise en réseau des agglomérations qui caractérise le phénomène de la métropolisation est d'autant plus rapide et facile que les distances qui séparent les agglomérations sont faibles. Les progrès récents de la mobilité induisent donc ici une sorte de rattrapage de l'histoire européenne.

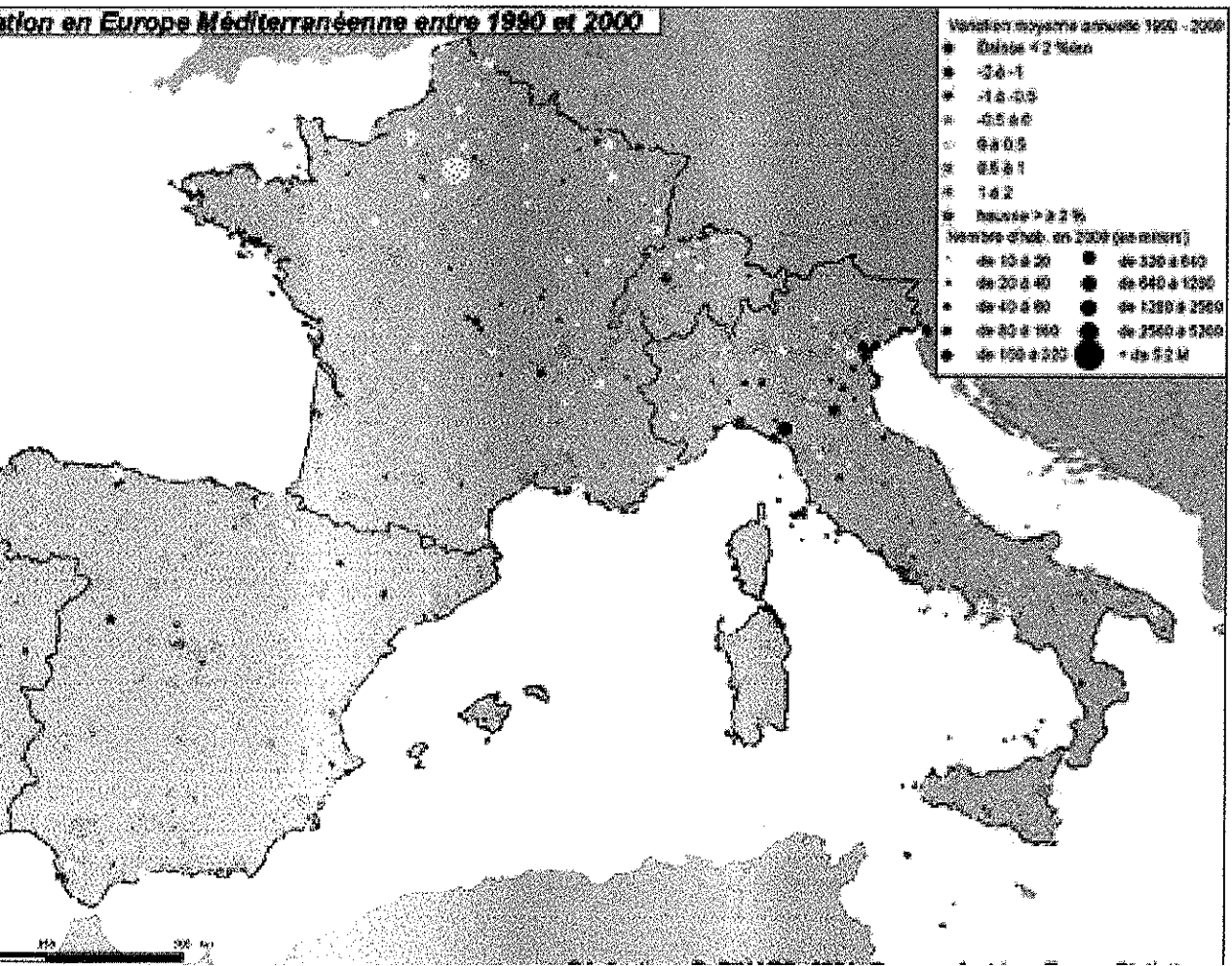
A travers cette collection des cartes présentées, on observe que le taux d'urbanisation est en stagnation, voire en régression dans certains pays (France, Italie, Suisse) depuis 1990. On assiste à l'achèvement d'un cycle de concentration dans les agglomérations qui avait démarré massivement au XIXe siècle.

Urbanisation en Europe Méditerranéenne entre 1950 et 1990





Evolution en Europe Méditerranéenne entre 1990 et 2000



identification des aires en cours de métropolisation de 1970 à 2000

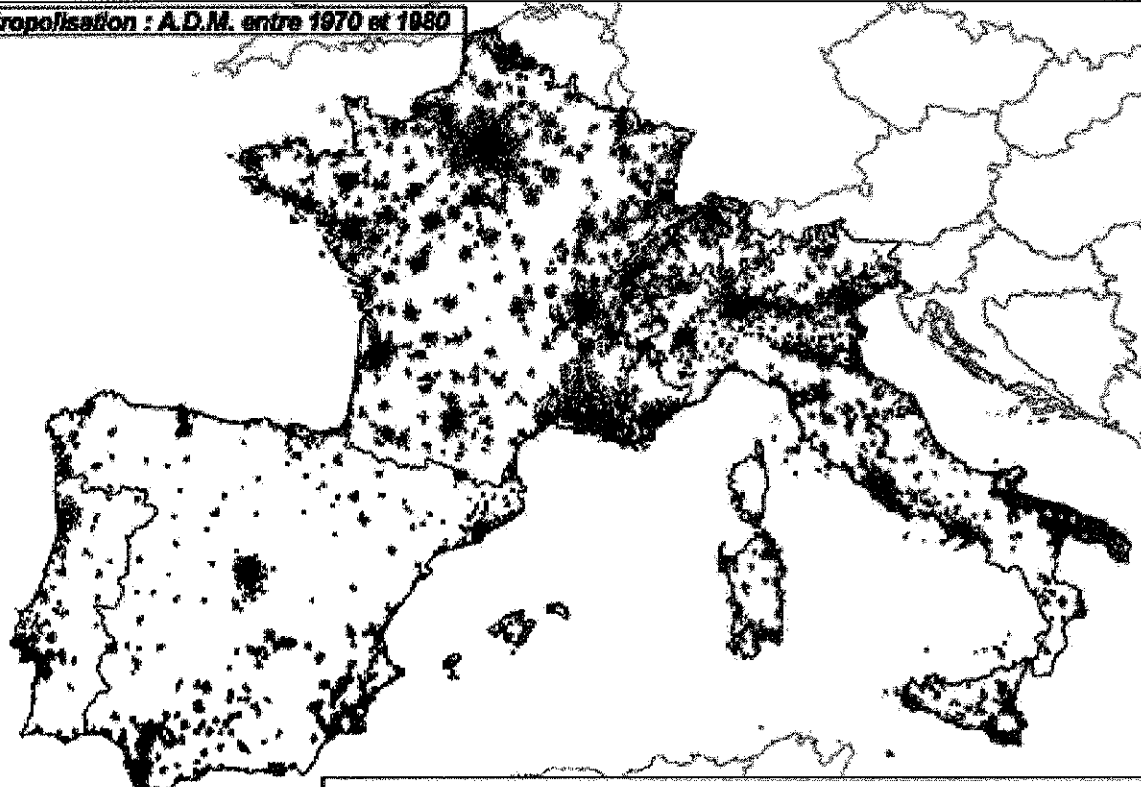
Les Aires démographiquement métropolisées (ADM) sont techniquement déterminées comme suit :

- (a) calcul du taux de variation démographique de chaque unité locale au cours de chaque décennie ;
- (b) centrage de ce taux par rapport à celui de l'Etat dans lequel elle est située ;
- (c) fusion en une seule entité des polygones de Voronoï des unités locales dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale pour chacune des périodes considérées ;
- (d) élimination des aires de croissance ne présentant pas de continuité spatiale avec une agglomération morphologique de plus de 10 000 habitants ;
- (e) détermination des unités locales appartenant à une agglomération morphologique quelle que soit sa croissance pendant la période considérée ;
- (f) fusion des aires de croissance retenues en (d) et des agglomérations morphologiques identifiées en (e) en un seul polygone.

Environ quatre personnes sur cinq vivent dans une ADM sur environ un tiers du territoire en 2000 : ces chiffres montrent que les aires métropolisées sont bel et bien des territoires de la concentration démographique.

Le nombre d'ADM est en diminution constante depuis 1970-1980. Ceci est dû au fait que leur extension spatiale s'est accrue : à force de s'étendre, plusieurs ADM ont fusionné entre elles. D'ailleurs, la superficie qu'occupe globalement l'ensemble des ADM a augmenté de moitié en 20 ans.

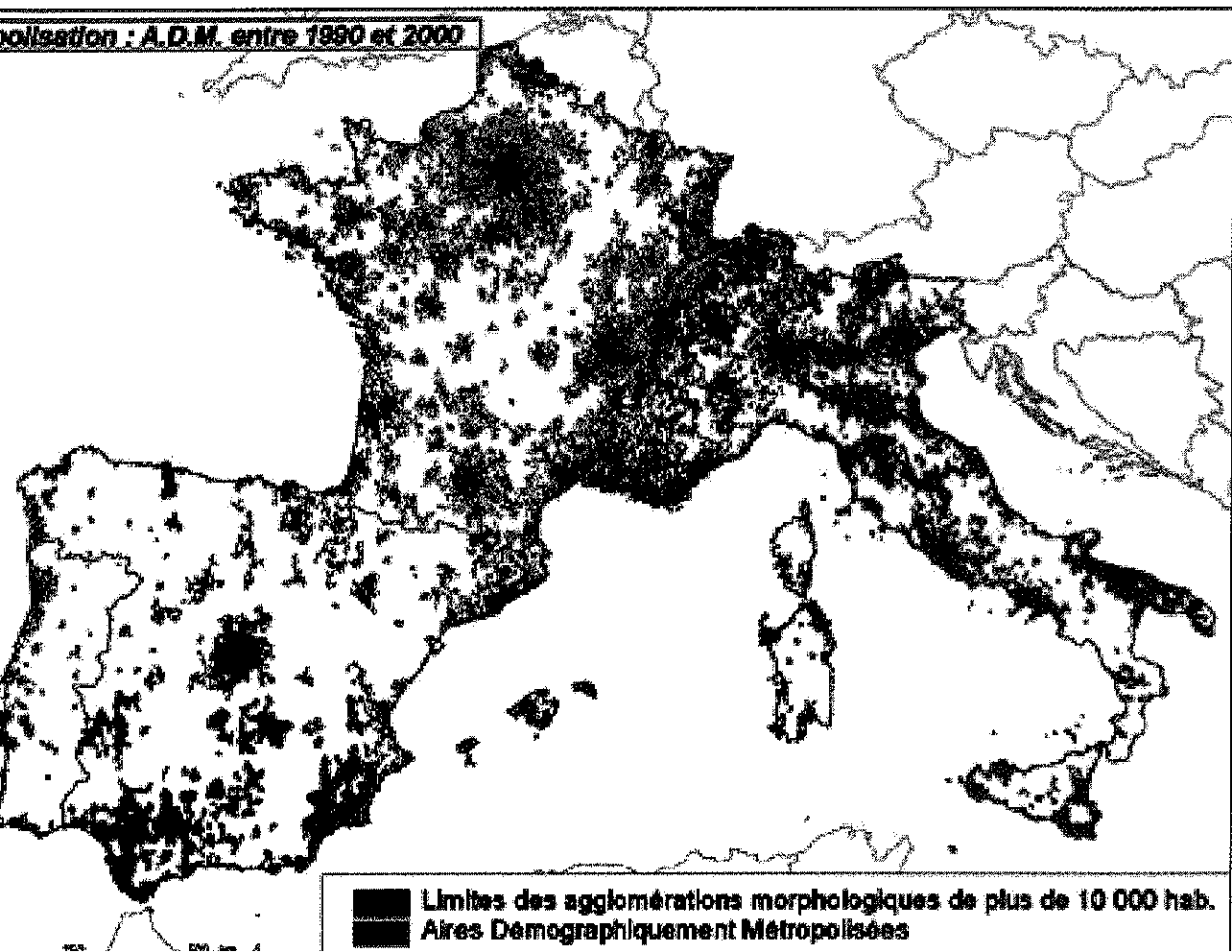
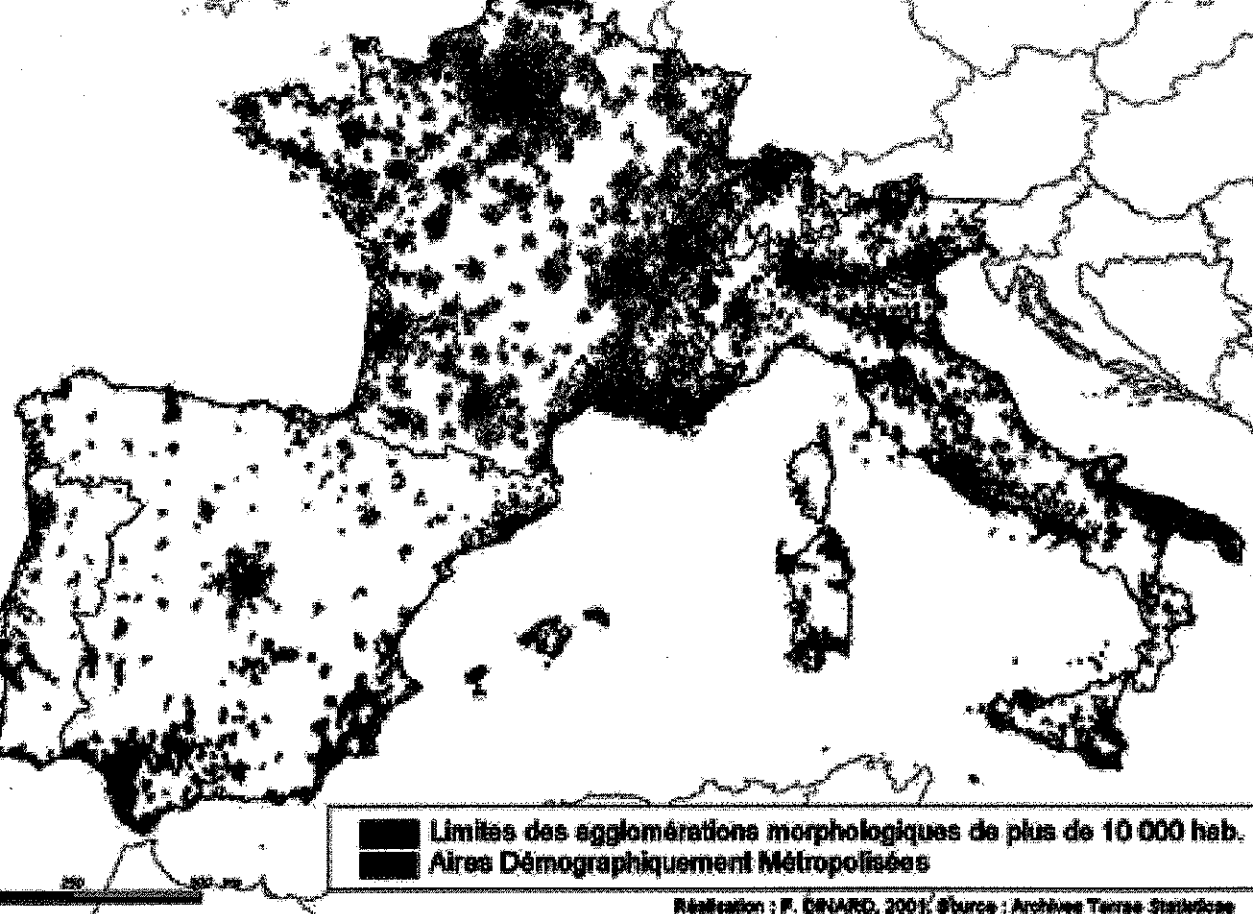
Métropolisation : A.D.M. entre 1970 et 1980



Limites des agglomérations morphologiques de plus de 10 000 hab.
 Aires Démographiquement Métropolisées

con-Ébrard
 géographe,
 recherche,
 space, Avi-
 gnon
 la base de
 ndiale Géo-
 polis
 ndateur de
 scientifique
 Statisticae
 rvé Gazel
 géographe,
 eur associé,
 MR Espace,
 n-Provence





L'évolution des ADM de 1970 à 2000

Comme l'ont montré les différentes séries de cartes précédentes, à l'issue de la décennie 1970-1980, le processus de métropolisation a déjà démarré en Europe du Sud et en particulier en France et en Suisse.

En 1980, une gigantesque ADM de 15 millions d'habitants s'était déjà constituée à l'ouest des Alpes. Elle unissait la Suisse à la Méditerranée et englobait en continu dans la même zone de croissance démographique plusieurs grandes agglomérations de Nice à Zürich, en passant par Marseille, Montpellier, Lyon, Grenoble, Genève, Saint-Etienne, Lausanne, Berne, Bâle. Au delà de la carte, elle se prolonge en Allemagne du Sud et en Autriche.

Au second rang arrivait l'ADM de Paris, qui, contrairement à la précédente reste très polarisée autour de l'agglomération de la capitale française, bien qu'elle englobe les agglomérations de Rouen, Le Havre, Caen...

L'ADM de Milan est presque aussi peuplée que celle de Paris : elle englobait tout le Nord de la plaine du Pô jusqu'à la frontière yougoslave (aujourd'hui : slovène), avec Bergame, Parme, Vérone, Padoue, Venise...

Les ADM de Madrid, Naples, Barcelone et Rome étaient, comme Paris, essentiellement des projections spatiales de l'agglomération centrale. Celles de Bari et de Bologne se caractérisent au contraire par un poids relativement faible de l'agglomération la plus peuplée. Enfin, celle de Lille était à l'inverse pour 99,6% constituée par les agglomérations et conurbations de la région Nord - Pas de Calais : les couronnes périurbaines y étaient fort peu développées.

Dès 1990, la situation a considérablement évolué. La moitié de la population de l'Italie (soit environ 30 millions d'habitants) vit dans une zone aux contours complexes et dans laquelle il est impossible de trouver une solution de continuité, qui s'étend de Milan à Naples, en passant par Bologne, Florence et Rome.

De son côté, l'ADM Rhin-Rhône-Méditerranée s'est étendue et densifiée et compte près de 20 millions d'habitants. Celle de Paris ne vient plus qu'en troisième position, mais loin devant les suivantes, dont la plus peuplée (Madrid) ne compte guère plus de 5 millions d'habitants.

Les années 1990 marquent l'apogée spectaculaire de ce phénomène d'expansion : toutes les ADM du Sud ont fusionné sous forme d'immenses couloirs qui unissent Barcelone au couloir rhodanien, puis à l'Italie via la Suisse. Ses 62 millions d'habitants peuvent sembler considérables, mais sont d'un ordre de grandeur comparable à la Megalopolis du Nord-Est américain et ont leur équivalent au Japon (axe Tokyo - Osaka). On y trouve finalement quatre agglomérations de plus de 3 millions d'habitants (Barcelone, Milan et Naples), 3 autres de plus d'un million d'habitants (Lyon, Marseille, Zürich), une cinquantaine de plus de 100 000 habitants et près de 600 agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants sur 238 000 km² seulement. La population non agglomérée représente 1/5 de cette zone, soit 12 millions d'habitants.

Notons que les ADM de Turin et Bari (Italie), Madrid, Séville et Valence (Espagne) ne font pas partie de cette aire selon le critère de délimitation adopté.

Bien que s'étant encore considérablement étendue, l'ADM de Paris n'atteint que 17 millions d'habitants, dont 58% de la population vivent dans la seule agglomération parisienne.

Le résultat cartographique de ces tests sont reportés dans les cartes ci contre de confirmation de la présence d'ADM sur 20 et 30 ans. Ces cartes, générées à partir d'un indicateur simple, représentent l'aboutissement d'un processus de 30 années qui peut être considéré comme le résultat le plus solide de l'étude.

Coni-Ebrard

géographe,

recherche,

espace, Avi-

gnon

la base de

ndiale Géo-

polis

ndateur de

scientifique

Statisticae

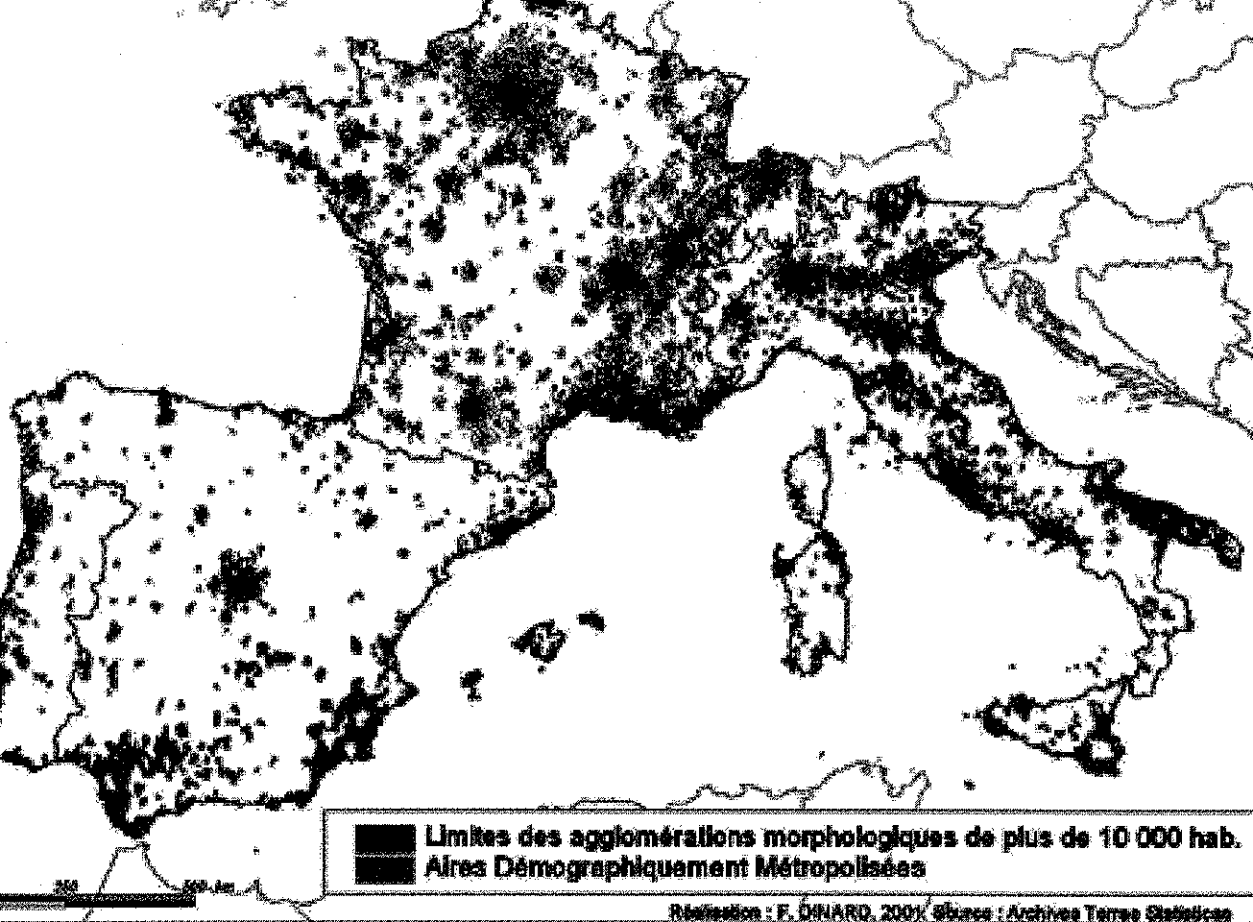
rvé Gazel

géographe,

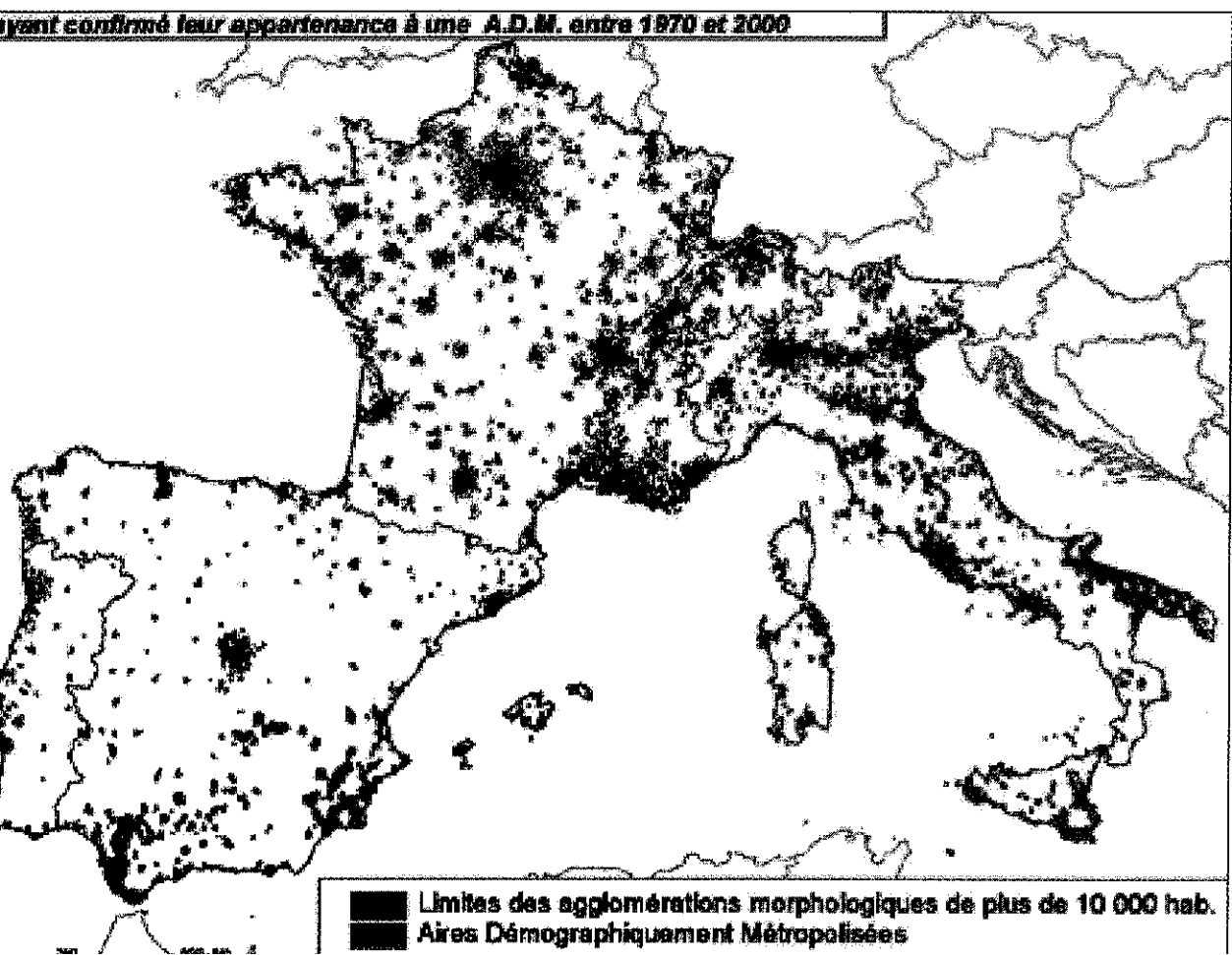
eur associé,

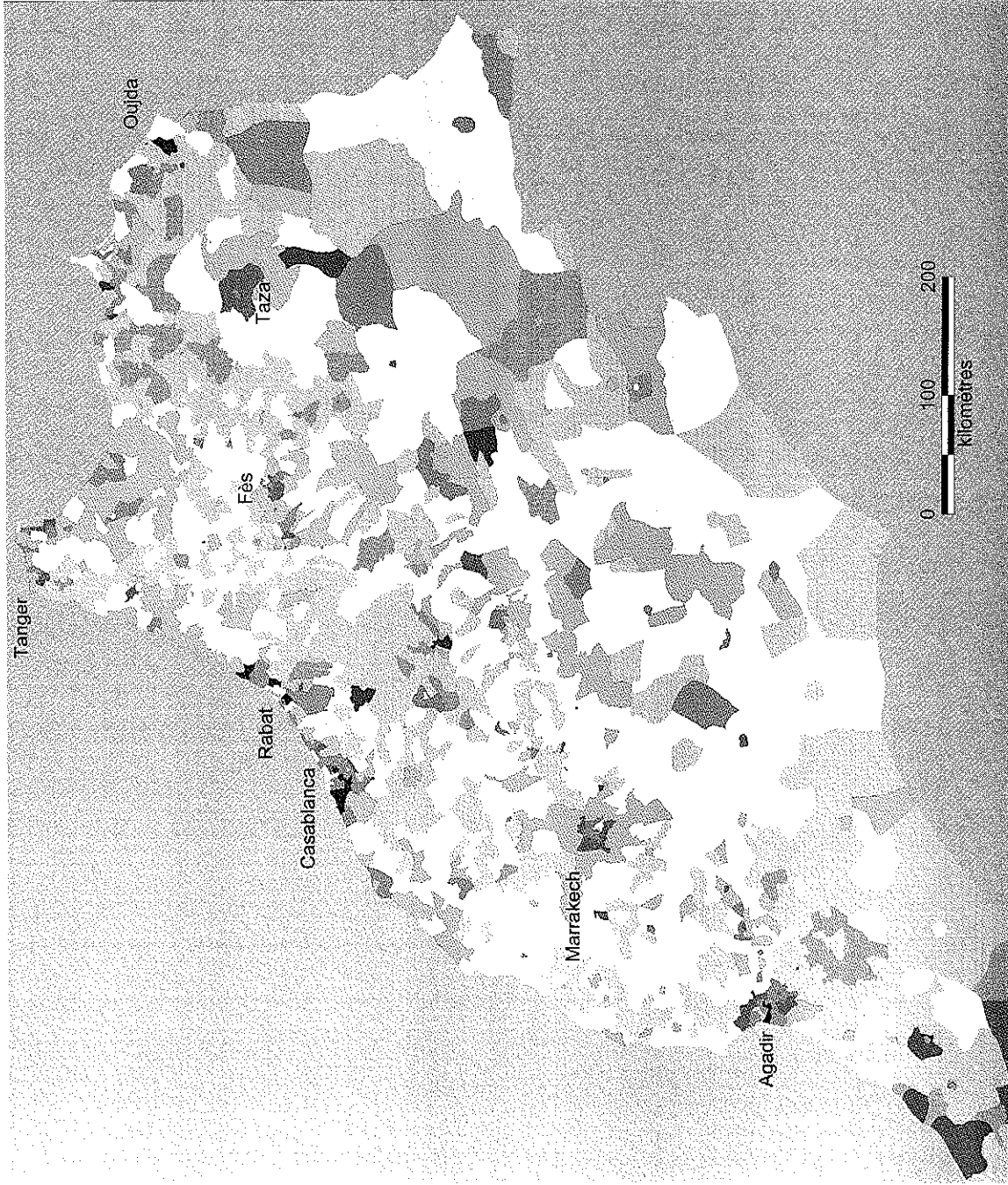
MR Espace,

n-Provence



ont confirmé leur appartenance à une A.D.M. entre 1970 et 2000





Evolution du nombre d'habitants de 1994 à 2004 (en %)

■	116,8 - 1 990	(27)
■	58,4 - 116,8	(39)
■	29,2 - 58,4	(103)
■	14,6 - 29,2	(267)
■	0 - 14,6	(587)
■	-14,6 - 0	(406)
■	-29,2 - -14,6	(63)
■	-70 - -29,2	(17)

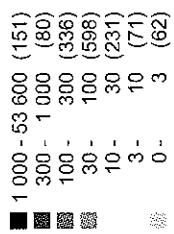
Source RP1994 et RP2004
F.M.E.

Population en 1994 : 26 073 717
Population en 2004 : 29 891 708
soit : +14,6%

Nombre de communes et municipalités :
1529

Population médiane en 1994 : 9 562
Population médiane en 2004 : 10 060

Densité en 2004
(habitants/km²)



Source RP1994 et RP2004

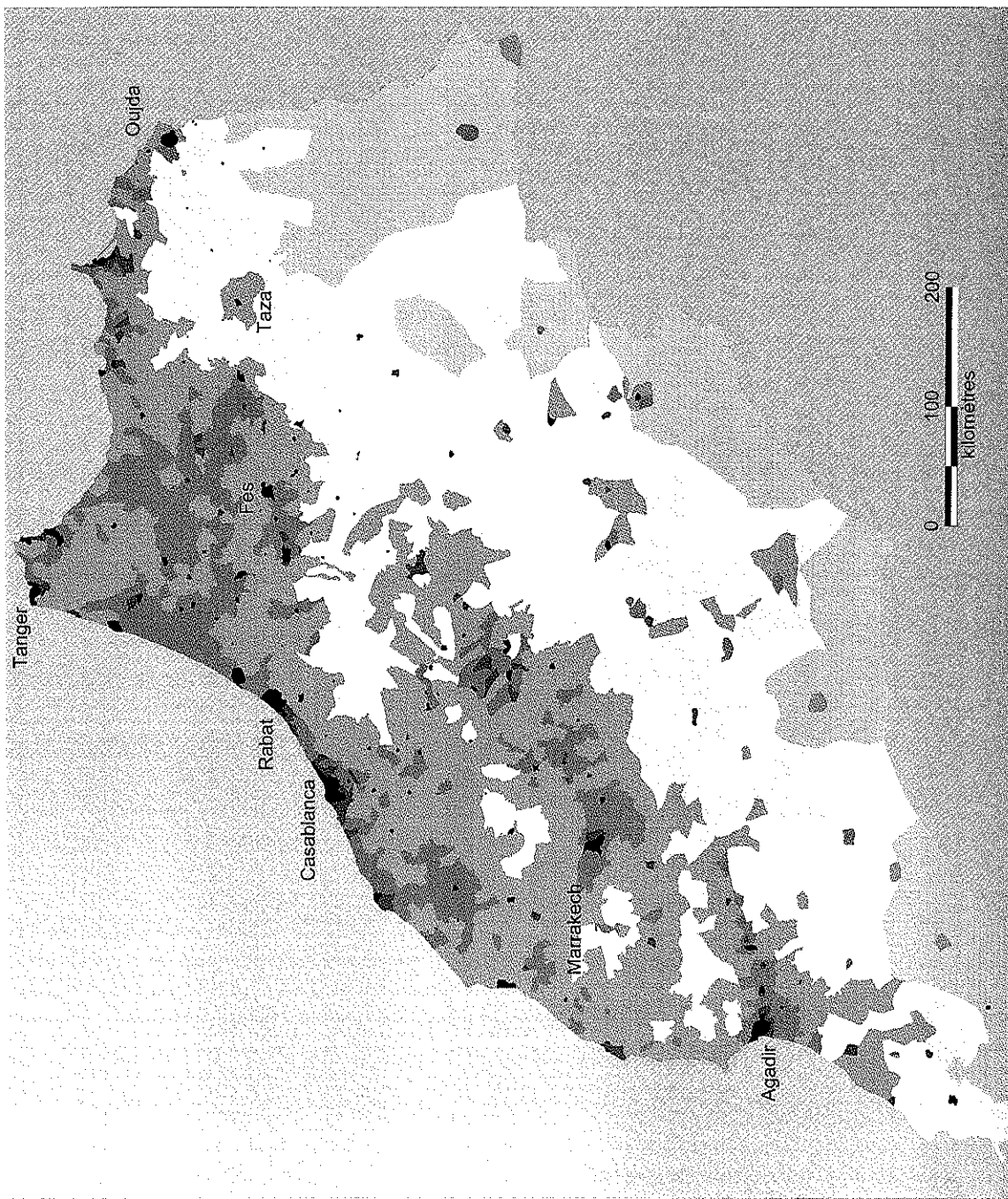
F.M.E.

Population en 2004 : 29 891 708
Superficie (calculée) : 713 627

Densité moyenne : 42

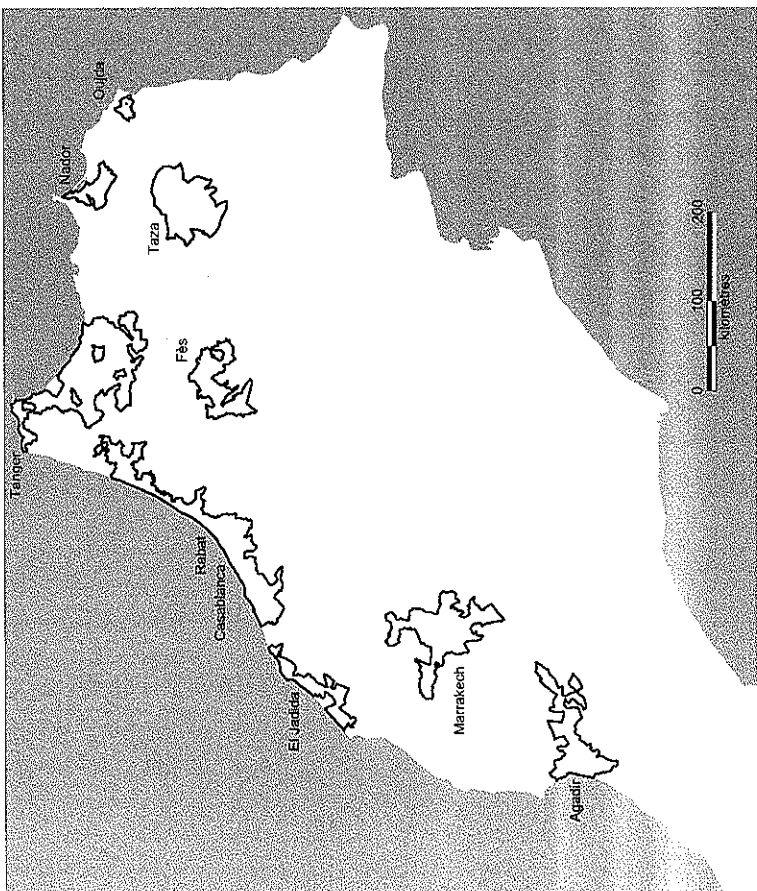
Nombre de communes et municipalités :
1529

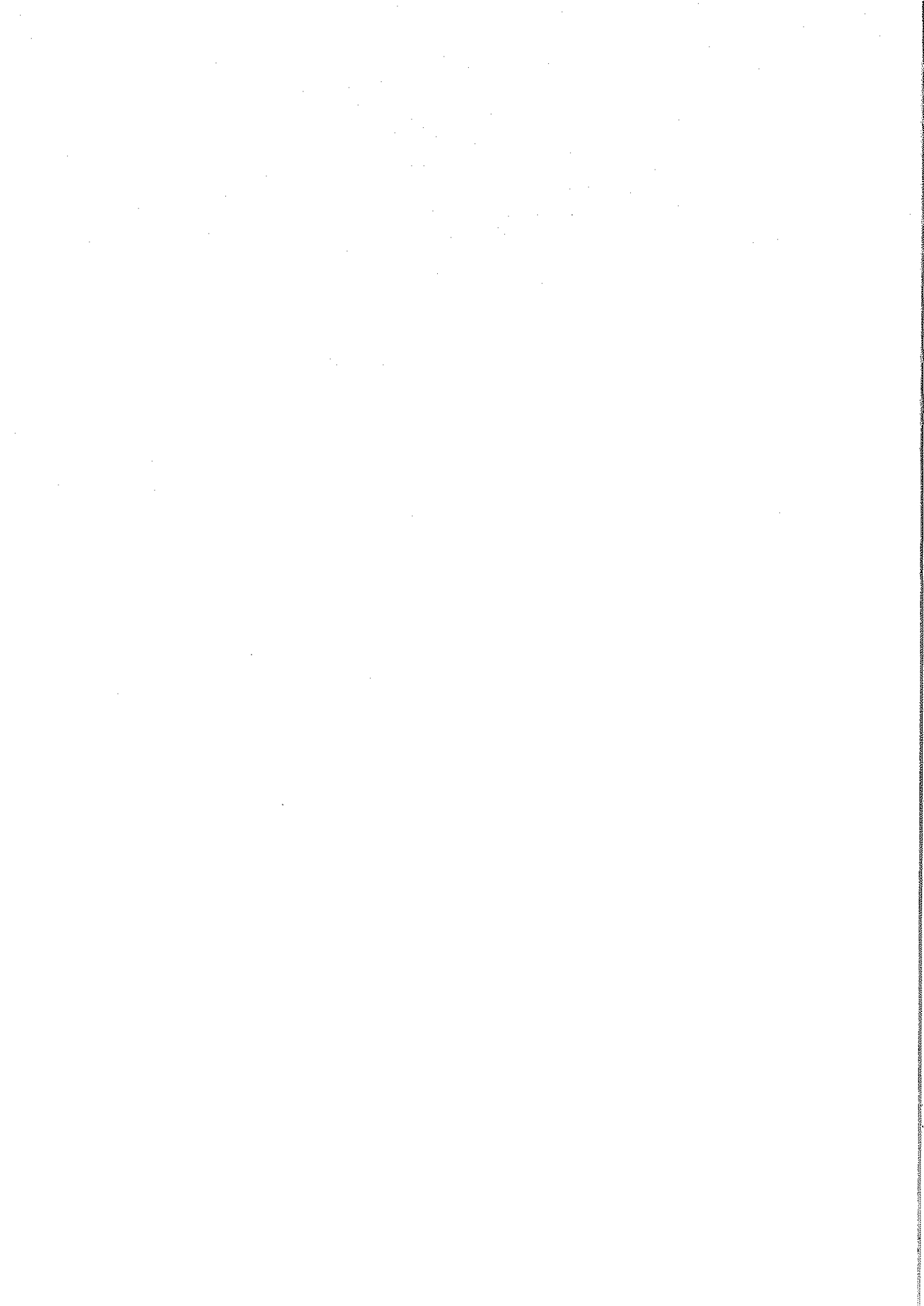
Densité médiane : 71



Aires métropolisées en 2004
(selon la définition des ADM – F. Dinard & F. Moriconi-Ebrard)

	Superficie km ²	Population 1994	Population 2004	Croissance %	Densité 2004
CASABLANCA-RABAT	6 342	5 476 086	6 591 829	+20.4	1 039
TANGER-TETOUAN-CEUTA	7 308	1 494 713	1 911 350	+27.9	262
FES-MEKNES	2 673	1 531 768	1 887 237	+23.2	706
AGADIR	3 614	988 878	1 376 121	+39.2	381
MARRAKECH	4 870	1 017 059	1 269 283	+24.8	261
Oujda	301	367 417	424 634	+15.6	1 411
EL-JADIDA	1 789	315 084	394 574	+25.2	221
NADOR-MELILLA	1 025	322 523	389 090	+20.6	380
TAZA	4 145	164 302	223 403	+36.0	54
(ensemble)	32 067	11 677 830	14 467 521	+23.9	451
(reste du Maroc)	681 560	14 395 887	15 424 167	+7.1	23





Étalement urbain et littoralisation

Une interprétation anthropologique des dynamiques spatiales de la métropolisation

François Moriconi-Ebrard

[Draft d'un article publié dans Belgéo, 2006, n° coordonné par J.-P. Hubert]

Résumé :

Quel lien y a-t-il entre l'étalement urbain et la littoralisation du peuplement ? Parallèlement à l' « étalement urbain », qui suppose la continuité, dans le temps et dans l'espace, d'un phénomène appelé « urbanisation », nous envisagerons par la « métropolisation » l'actualisation d'une autre forme de dynamiques de peuplement : la « littoralisation ». Le lien entre les deux phénomènes est appréhendé dans un registre qui suppose l'action de forces sous-jacentes que nous proposons de développer ici sous un angle anthropologique inédit : la référence à la scène mythique du Jardin d'Eden¹.

Mots clés : Métropolisation, urbanisation, littoralisation, dynamiques spatiales, anthropologie du dogme

What is the link between urban sprawl and littoralization ? As the urban sprawl supposes the space-time continuity in the urban trend, we consider that the metropolization trend actualises an other pattern in the spatial dynamics of the population : the « littoralization ». The link between these two trends is presented in a field which supposes the action of invisible forces, which are developed under an original anthropologic point of view : the reference to the mythic scene of the Garden of Eden.

Introduction

En partant des définitions statistiques officielles en vigueur dans les États de la planète, on peut identifier trois types de définitions légales du « fait urbain », que nous appellerons : *ville*, *agglomération urbaine* et *aire métropolisée* (Moriconi-Ebrard, 2000, p.1).

a) La *ville* est un objet du politique. Ses limites sont définies par la légalité institutionnelle (charte) : invisibles, elles ne sont matérialisées qu'éventuellement par une enceinte, une barrière ou une borne. A l'origine, le statut légal de ville procède d'une libération de la communauté par rapport aux pouvoirs terriens. Son extension procède de même par fusion ou association d'autres villes situées à sa périphérie : c'est un processus politique. L'habitant des villes est un « citoyen », ce qui convoque les notions politiques de cité et de citoyen. Le politique catégorise l'espace en *ville* et *campagne*, dans les pays où tout le territoire n'est pas découpé en municipalités (Angleterre avant 1974, Sénégal, Argentine, etc.), ou *village* dans les pays où les municipalités bénéficient de statuts distincts (*gorod* russe, *stadt* allemande, *varos* hongrois, etc.)

b) L'*agglomération urbaine* est un objet morphologique, identifié par une rupture dans la continuité du paysage (unités urbaines en France) et/ou par une discontinuité spatiale dans la densité du bâti (*urban areas* américaines ou indiennes). Sa dynamique procède de l'exode rural, c'est-à-dire d'un transfert de la population des campagnes dans une logique économique de concentration et de rendements croissants d'échelles. Sa croissance spatiale ne change pas la carte politique des villes : une agglomération peut s'étendre au-delà des limites d'une ville ou ne couvrir qu'une partie de son territoire, ou encore les deux à la fois. L'habitant d'une agglomération est un « urbain », ce qui renvoie aux notions morphologiques caractéristiques de paysage bâti et de densité élevée (*urbs*). La discontinuité spatiale qui résulte de cette approche oppose l'*urbain* au *rural*.

c) L'*aire métropolisée* est un objet socio-économique défini par un ensemble de flux polarisés ou multipolarisés. Sa dynamique procède de la mise en réseaux de centres de décision qui impliquent le contrôle direct de la mobilité. Le processus de métropolisation conduit à la formation d'espaces dont la cohérence repose sur les réseaux et les flux : l'aire métropolisée est fondamentalement définie comme un système de points mis en relation. La discontinuité spatiale entre le métropolisé et le non-métropolisé est repérée dans le double registre de la connexité et de la connectivité. D'une part, ces points doivent être bien reliés les uns aux autres. D'autre part, l'ensemble produit doit être bien relié au reste du Monde : les deux échelles – local et mondial – sont prises en compte. Selon l'« effet-tunnel » des réseaux, et d'un point de vue morphologique, une aire métropolisée peut donc être « trouée » de champs, de prés, de forêts, de déserts. Sa population globale peut continuer à augmenter, alors même que celle des agglomérations qui en constituent les noyaux diminue. L'habitant d'une aire métropolisée est un « métropolitain », ce qui renvoie aux notions de mobilité, de transport, de réseau (cf. le « métro »).

La distinction de ces trois registres de définition dans l'espace géographique a aussi un sens historique. Comme le suggère la théorie des 4 « a » (*ibid.*), chacun d'eux correspond à une phase de développement particulière au cours de laquelle le fait urbain s'impose aux institutions tantôt comme un processus de qualification politique (*ville*), tantôt comme une logique de concentration des capitaux, de la production matérielle et des populations (*agglomération*), tantôt comme un principe

d'interconnexion et de circulation des biens, des informations et des personnes (aire métropolisée).

Après avoir examiné ce que cette distinction formelle implique, nous nous intéresserons plus particulièrement au processus de métropolisation (a). Celui-ci implique un changement dans le contrôle de la mobilité qui, au niveau de la structure des institutions, s'opère au profit du secteur privé : au niveau des dynamiques spatiales, on peut par contraste vérifier la déprise de la puissance publique dans sa capacité à contrôler les dynamiques spatiales du peuplement (b). La troisième partie de l'article (c) relie ces deux types d'observations dans un système d'interprétation anthropologico-juridique, et révèle une mutation majeure dans la dynamique des valeurs de notre civilisation.

a) Implications formelles : faits et structure

Il existe une très forte corrélation, tant spatiale que temporelle, entre les trois objets géographiques qui viennent d'être définis. Cette corrélation est logique, car la distinction politique de la ville a souvent entraîné la concentration des élites, de là, celle des capitaux et de l'appareil productif, donc celle des populations dans une agglomération. Cette dernière a entraîné à son tour la polarisation des flux, la concentration urbaine facilitant leur maîtrise et leur contrôle. Finalement, le cas de figure le plus fréquent est donc celui d'une ville-centre historique, entourée de banlieues industrielles et résidentielles formant ensemble l'agglomération, le tout étant enveloppé par une aire métropolisée qui englobe un nombre variable de villes satellites, de villages et d'établissements isolés.

Recouvrements et spécificités des définitions

Cette forte corrélation justifie et explique qu'à un niveau très général, l'on puisse confondre les trois registres sous l'expression générique du « fait urbain ». Le vocabulaire technique contient d'ailleurs une foule d'autres expressions qui les mélangent (aire urbaine, mégapole, mégapole, région urbaine...). Il est toutefois nécessaire de séparer ces registres, non seulement à cause des sources statistiques, mais parce qu'aucun d'eux ne peut se réduire à une conséquence des autres. En effet, la coïncidence entre la présence d'une ville, d'une agglomération et d'une aire métropolisée n'est en rien obligatoire. A travers quelques cas limites, nous pouvons saisir rapidement ce que cette distinction implique.

Il existe tout d'abord dans le Monde d'innombrables villes dépourvues d'agglomération urbaine. Ce sont par exemple des regroupements administratifs qui ont obtenu le statut légal de « ville » mais qui sont composés exclusivement d'établissements ruraux (Chine, Cambodge, nouveaux dèmes de Grèce...). A tout moment de l'Histoire, on trouve également des villes comptant zéro habitant, telles certaines « villes nouvelles » au moment de leur création (Brasília au Brésil, Six-October en Egypte, etc.). La ville est d'abord une affaire de décision légale, donc de texte : c'est la raison pour laquelle elle naît parfois sur le papier avant de prendre corps dans la réalité.

Inversement, il existe des agglomérations urbaines dépourvues de ville, comme les *census designated places* (CDP) des États-Unis (Moriconi-Ebrard, 1994), qui n'ont pas de statut municipal ; comme Touba, deuxième agglomération du Sénégal derrière Dakar avec plus de 400.000 habitants en 2005, qui reste un ensemble de villages dépourvus de statut communal ; comme des centaines de villages indiens,

égyptiens ou viêt-namiens, qui comptent parfois plusieurs dizaines de milliers d'habitants agglomérés, ou qui sont agglomérés à un grand centre urbain, mais dont le statut administratif de « ville » n'est pas reconnu.

Enfin, et de même, il existe des aires métropolisées dépourvues à la fois de toute ville et de toute agglomération. La situation est fréquente dans ces nouveaux territoires que l'on appelle les « paradis fiscaux », mais également dans certaines zones résidentielles et touristiques du littoral des pays riches.

Un exemple limite : le cas des paradis fiscaux

Les îles Caïman et les îles Vierges Britanniques (BVI) sont deux territoires paradisiaques, où s'étendent villas somptueuses et piscines noyées dans une végétation luxuriante. L'univers pavillonnaire n'y est ni rural, ni urbain. D'une part, on n'y trouve donc aucune agglomération urbaine au sens littéral du terme et, d'autre part, l'agriculture y est insignifiante, voire absente (carte 1). Par ailleurs, il n'y existe pas de municipalités ou de communes, donc pas de discontinuité ville/campagne. Pourtant ces deux territoires sont indéniablement métropolisés. Dans les années 2000 (TSO 1998 et 2000) on y comptait respectivement 49.000 et 356.000 sociétés (pour 60.000 habitants en tout, cf. tableau 1), qui émargeaient dans les secteurs tertiaires de pointe : assurance, finance internationale, tourisme de haut de gamme... activités qui sont par excellence celles des grandes métropoles.

De ce point de vue, les paradis fiscaux sont loin d'être marginaux à l'échelle planétaire : au contraire, ils jouent un rôle central dans le contrôle des flux financiers. Ainsi, la juge Eva Joly estime que dès 1994, « 54,2% des avoirs financiers détenus hors frontières transitaient par les paradis fiscaux », au point que même les banques centrales des États y ont recours (Joly, 2003). En Europe même, le phénomène ne cesse de se développer. En 1998, les avoirs détenus via les sociétés de Jersey, Guernesey et Man représentaient 6.000 milliards de livres sterling, 9.200 milliards d'euros (TSO 1998). Gibraltar, Andorre, Monaco, Liechtenstein, Saint-Marin et le nouvel État des îles Åland, créé en 2004 dans la plus grande discrétion, ne sont pas en reste, tandis que l'Europe abrite les pays pionniers tels que la Suisse (qui inventa le secret bancaire dès les années 1930) et le Luxembourg. Dans l'Europe du Nord, l'île de Gotland, celle de Bornholms et l'enclave de Kaliningrad entreprennent tout aussi discrètement une évolution similaire à celle de Åland.

Forte spécialisation, rayonnement international des activités tertiaires, poids international considérable des activités, présence d'élites : l'évacuation de ces territoires de la problématique de la métropolisation est difficile à justifier tout en prouvant qu'il est impossible de restreindre le processus de « métropolisation » au seul « étalement urbain ».

A quelque échelle que ce soit, la logique de localisation de ces hauts lieux de la métropolisation planétaire s'inscrit dans un principe de retrait, de mise à distance avec les foyers historiques de l'industrialisation : 95% des paradis fiscaux sont insulaires (de *insula* : « isolé »), les autres se trouvent sur des promontoires rocheux réputés difficiles d'accès (« rochers » de Monaco, Gibraltar) ou retirés au cœur des montagnes (Andorre, Liechtenstein, Saint-Marin).

Le moins que l'on puisse dire est que l'accessibilité n'a pas été leur facteur de décollage déterminant. C'est au contraire une position excentrée qui a permis de contrôler la mobilité et l'accès : l'évasion fiscale prospère dans l'oubli, à l'ombre des palmiers ou au pied des glaciers, loin de l'agitation des grands centres urbains. Même en l'absence de lignes aériennes régulières les paradis fiscaux les plus

excentrés restent accessibles avec une simple carte d'identité, au moyen d'un jet privé ou d'un yacht.

Tableau 1 - Superficie, population et nombre de compagnies de 9 paradis fiscaux

	Km2	Population Vers 2000	Nombre de compagnies
Jersey	116	87 000	32 000
Guernesey	67	60 000	16 000
Man	539	75 000	42 000
Turks et Caïques	430	14 000	16 000
Caïman	260	40 000	49 000
Vierges Britanniques	153	20 000	358 000
Montserrat	103	4 500	?
Anguilla	91	11 500	3 100
Bermuda	53	62 000	13 200

Source : *Review of Financial Regulation in the Crown Dependencies*, (TSO 1998) *Review of Financial Regulation in the Caribbean Overseas Territories and Bermuda* (TSO 2000)

b) Données sur la structure des instances de contrôle

Ce bref détour par les paradis fiscaux révèle l'une des composantes essentielles de la métropolisation : la mise à distance des centres urbains, hors des pouvoirs des États. Par contraste, il révèle aussi la perte du contrôle qu'avait l'État sur la mobilité, sous toutes ses formes, et, partant, sur la croissance urbaine.

La privatisation du contrôle de la mobilité

Durant la longue période de croissance urbaine et d'exode rural qui s'achève, l'État a contrôlé la mobilité, des flux et des réseaux matériels et immatériels, soit directement (administrations, services publics), soit indirectement (entreprises publiques et semi-publiques). La puissance publique contrôlait en effet la construction des routes, des ponts et des chemins de fer, des lignes téléphoniques, la distribution d'électricité, de l'eau, la poste et les services de messagerie ainsi que les flux immatériels (radio, télévision). L'État maîtrisait, au moins partiellement, le secteur de la construction de matériel roulant (automobiles, bus, camions, trains, métros...) et la production de l'énergie. Si, au fil des siècles, les progrès technologiques n'ont cessé de « rétrécir l'espace », ce fut sous le contrôle des pouvoirs publics.

Le début de la métropolisation coïncide avec un changement qualitatif du contrôle de la mobilité au profit du secteur privé. En effet, en quelques années ou quelques décennies, tous les secteurs cités précédemment ont été, peu ou prou, privatisés ou sont en voie de l'être. Tout gouvernement qui résiste à ce mouvement est sommé de se plier à cette règle par les institutions internationales, qui ne connaissent qu'une seule expression pour qualifier ce comportement : « retard dans la privatisation », ce qui prouve implicitement que cette dernière est un fait acquis. Les derniers moyens de communications qui sont apparus ont eux-mêmes prospéré hors de l'intervention de la puissance publique (Internet, téléphone portable...).

Par suite de ce changement de main, chaque secteur économique est désormais dominé par des entreprises trans-nationales, qui n'ont pas de compte à rendre à un État en particulier, mais seulement à leurs actionnaires. Le coût de la mobilité étant une de leurs sources de profit, il va de l'intérêt des entreprises que personnes, biens matériels et informations soient toujours plus mobiles et que la

circulation monétaire s'accélère. A l'inverse de la logique d'urbanisation, la métropolisation ne valorise donc pas la compacité, mais la dispersion.

La fin du rôle structurant des institutions territoriales

Les séries des recensements de la population permettent de vérifier combien les États ont, jusqu'à récemment, contrôlé la croissance urbaine. Celle-ci, en effet, s'est calquée sur la hiérarchie de l'encadrement du territoire. Ainsi, en France (tableau 2), la taille des chefs-lieux s'est ajustée de manière presque parfaitement géométrique à celle de leur hinterland légal : la capitale a polarisé le peuplement deux fois plus que les préfectures de départements, qui ont à leur tour polarisé le peuplement deux fois plus que les sous-préfectures, et ainsi de suite.

Tableau 2 – France : Polarisation du peuplement dans les chefs-lieux (en % de la population nationale)

	1806	1870	1910	1950	1960	1970	1980	1990	2000	Polarisation 1806 - 2000
Capitale	2.0	5.1	8.1	11.0	14.8	16.2	16.1	16.5	16.7	x 8,5
CLD *	6.2	9.8	13.8	17.6	20.0	24.4	25.6	26.0	28.0	x 4,3
CLA**	4.6	6.3	8.0	8.7	10.9	12.9	13.9	12.9	12.1	x 2,2
CLA supprimées***	1.0	0.9	0.9							
Cantons ruraux										x 1,2
Simple communes										X 0,6

* à l'exception des préfectures de 78, 91, 92, 93, 94, 95 (créées en 1964 et déjà agglomérées à Paris à cette époque) et 2B (créée en 1975). ** à l'exception des sous-préfectures de 91, 92, 93, 94, 95, mais avec Bastia (devenue préfecture en 1975)

*** sous-préfectures supprimées définitivement en 1924

Sources : recensements généraux de la population

Ce processus peut être vérifié empiriquement dans la plupart des États. Il n'en offre pas moins une grande diversité, puisque tous les pays n'ont pas tous le même système d'encadrement territorial (Moriconi-Ebrard 2006, T3). Par exemple, en Espagne, la hiérarchie de l'encadrement territorial est plus simple, puisque la *provincia* (équivalent du département français) est la seule maille intermédiaire entre la *municipio* (équivalent de la commune) et l'État (tableau 3).

Tableau 3 -Espagne : Polarisation du peuplement dans les chefs-lieux : bilan global

	Population absolue			Population en %			Nombre de municipios	Superficie (2000)		Polarisation 1857-2005
	1857	1981	2005	1857	1981	2005		km2	%	
Capitale	333 970	4 401 960	5 118 216	2.2	11.7	11.6	24	1 570	0.3	x 5,37
CL Provincia	2 024 891	14 416 658	16 252 490	13.1	38.2	36.9	215	18 830	3.7	x 2,81
Reste	13 105 479	18 928 214	22 730 752	84.7	50.1	51.5	7 869	484 147	96.0	x 0,61
Total	15 464 340	37 746 832	44 101 458	100.0	100.0	100.0	8 108	504 547	100.0	

Source : censos de población et padrón 2005

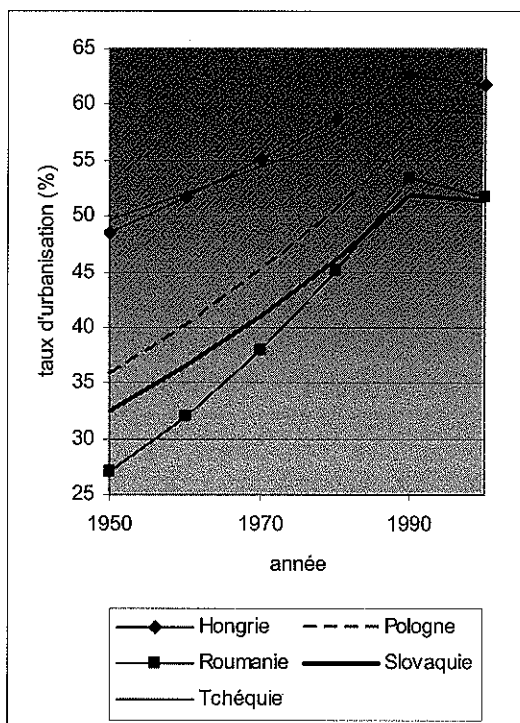
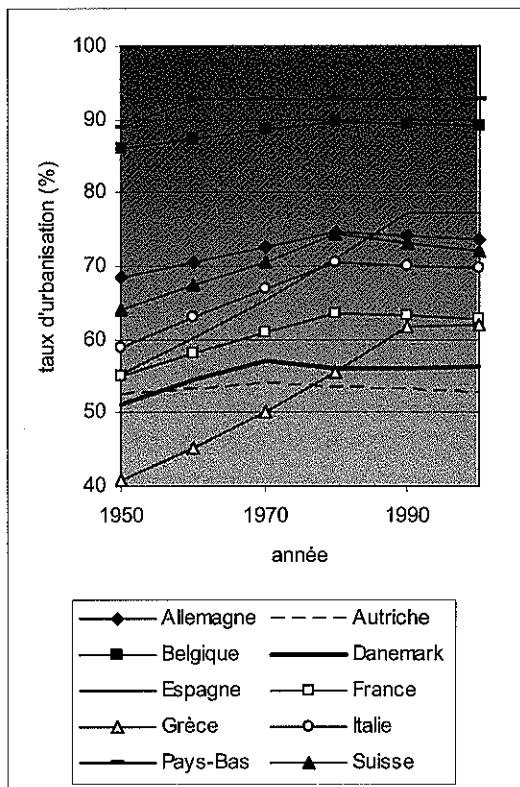
En Europe, ce processus s'est arrêté vers le milieu des années 1970. Ainsi, en France, le poids démographique de l'agglomération parisienne est le même en 2000 qu'en 1975, et celui des chefs-lieux d'arrondissement a baissé de 1,8% depuis 1980. En Espagne, la baisse du poids de la capitale et des chefs-lieux de province est générale de 1981 à 2001. Le même constat peut être dressé en Italie, en Suède, en Suisse... : il s'agit d'un mouvement particulièrement net dans les pays riches, donc d'un fait de civilisation et non d'exceptions nationales.

L'arrêt de la concentration urbaine se double d'un effondrement de la natalité, lequel creuse un déficit démographique considérable qui ne peut être compensé localement que par des soldes migratoires positifs. La concomitance de ces deux événements se traduit par une désurbanisation, autrement dit : une baisse relative de la population urbaine, qui peut même devenir absolue.

Outre l'accroissement naturel de la population urbaine, les moteurs qui assuraient la croissance urbaine dans les pays développés reposaient sur l'étalement urbain et la reclassification de nouvelles agglomérations dans la catégorie urbaine (Moriconi-Ebrard, 1994). Or, les graphiques 1 et 2 montrent que ces processus ne suffisent même plus à maintenir les effectifs de population urbaine.

Les seuls événements qui avaient jusqu'alors interrompu la dynamique de l'urbanisation étaient les guerres, les famines ou les épidémies. Or, en dépit d'un taux de chômage élevé, les sociétés occidentales vivent en paix et n'ont jamais été aussi riches. Ce processus apparaît donc comme une mutation interne de la trajectoire de notre civilisation, que nous explorerons dans le registre des valeurs anthropologiques (Ritchot 1992).

Graphiques 1 et 2
Evolution des taux d'urbanisation dans quelques États d'Europe
1. Ouest



(source : extrait du site internet Geopolis)

c) Une mutation profonde des dynamiques spatiales du peuplement

La métropolisation se caractérise par un redéploiement géographique de la population qui ne se résume pas à de l'« étalement urbain ». Ainsi, concomitamment à l'arrêt de la croissance urbaine *stricto sensu*, on assiste à une conquête de territoires qui, historiquement, étaient considérées comme ingrats et répulsifs du point de vue des deux rentes foncières de l'économie classique : la rente agricole et la rente urbaine. Le milieu urbain, sa densité, ses embouteillages, aussi bien que les milieux dédiés à l'agriculture intensive et industrielle, sont dévalorisés. L'habitat dispersé recherche la proximité des parcs naturels, ceintures vertes et autres

dispositifs de protection des espaces verts détachés de toute finalité productive. Ceci entraîne un remaniement profond de la valeur des terres : « *Les acheteurs n'achètent la terre ni comme un bien de production agricole, ni comme un terrain urbain à bâtir, mais comme un bien de consommation [...]. Sa valeur n'est que la mesure du plaisir qu'il procure. [...] C'est l'espace que l'on achète pour la proximité de la plage, pour jouir de la vue sur la mer [...] Il ressemble un peu, sur le plan des mécanismes économiques, au marché de l'art. [...] L'économiste ne peut qu'enregistrer la cote et observer les effets de mode* » (Comby 1995). Ainsi, les littoraux méditerranéens ou la haute montagne ne se caractérisent pas par la fertilité de leurs sols. Dans le même ordre d'idée, les îles, les caps et promontoires, les hautes vallées ont le point commun d'être difficilement accessibles. On rejoint donc bien l'idéal-type des paradis fiscaux évoqué précédemment.

La conclusion de ces remarques est que :

a) la valorisation esthétique des positions géographiques ne découle, mais au contraire a précédé la valorisation économique de l'espace (Ritchot 1992, p.25 sq ; Hubert 1993, p.129 sq).

b) cette esthétique valorise, l'isolement et le retrait. Elle attire donc tout particulièrement la frange des retraités, dont la proportion est croissante dans la population vieillissante de l'Europe, et, plus généralement, les inactifs, qu'ils soient riches ou pauvres. Les taux élevés de chômage ou de pensionnés dans les pays d'Europe (handicapés, RMistes, assistés, *pensionati...*), conjugués à une augmentation de la part des ménages de retraités, confèrent un potentiel de migration considérable. A titre d'exemple, le département du Gard présentait dès 1990 à la fois le taux de chômage le plus élevé et le bilan migratoire le plus positif de France, ce qui suggère qu'on ne migre pas vers les régions méditerranéennes pour trouver du travail. Dans le monde du travail, enfin la même logique de retrait prévaut, puisqu'on trouve dans ces régions des activités spécialisées autorisant le télétravail ou une faible présence sur le lieu d'emploi. Enfin, il faut y ajouter les actifs qui choisissent délibérément d'effectuer de longs trajets pour accéder à leur lieu de travail, en utilisant la double résidence et les dispositifs de réduction/aménagement du temps de travail.

Cette dynamique de retrait mérite d'être saisie par un nom, et nous proposerons celui de *littoralisation*. D'un point de vue morphologique (« logique des formes »), la littoralisation consiste à s'installer *le plus loin possible des centres*, si possible aux confins de l'écoumène. Cette stratégie de migration des activités et des hommes contredit la dynamique d'étalement urbain, qui consiste, elle aussi, à s'éloigner des centres, mais à une distance « raisonnable ». Cependant le plan de l'esthétique et celui des valeurs anthropologiques permettent d'établir l'hypothèse d'un lien entre l'étalement urbain et la littoralisation du peuplement.

Homo fruens

Dans l'étalement urbain, tout comme dans la littoralisation, la recherche du lieu de résidence est guidée par un désir de jouissance : le but est de profiter du lieu investi. Cet horizon signale peut-être un changement de faciès de cet actant de la civilisation industrielle qualifié de *homo economicus*, au profit d'une sous-espèce actualisée que l'on pourrait appeler : *homo fruens*, littéralement, « l'homme jouissant ».

Homo economicus, que l'on a rencontré dans les sociétés « éclairées » par la rationalité des Lumières, se caractérise par le désir constant de maximiser son utilité

et d'accumuler son capital. Lorsqu'il choisit son lieu de résidence, il veut habiter près du lieu où il travaille ou de l'emploi qui lui rapporte le plus d'argent.

Homo fruens a des perspectives un peu différentes. Il cherche à se plonger, non pas dans *l'utilité du travail*, mais dans la *jouissance méritée*. Si la notion de travail reste acceptable pour lui, c'est parce qu'elle porte le désir de jouir (*frutar*) de ses *fruits*, sous forme de confort, d'habitat agréable, d'objets de consommation. Cet horizon se concrétise le jour de sa retraite, qui est aussi un « retrait » du Monde industrialisé, lorsqu'il décide de s'en éloigner en s'installant dans son ancienne résidence secondaire littorale.

Homo fruens est-il pour autant un être nouveau ? Non, car la perspective de la jouissance a déjà alimenté la trajectoire du matérialisme historique. De même que le *vacuum* de la géographie structurale organise l'espace par le vide (Ritchot 1992), l'*activité* économique n'est-elle pas stimulée, au moins en partie, par la perspective de la *jouissance*, donc d'inactivité ? Ces pistes de recherche méritent d'être étayées sur le versant anthropologique par quelques remarques sur la notion de « jouissance ».

Le Paradis rapatrié sur Terre

Dans la culture occidentale, la représentation du cadre idéal de jouissance se conforme à une scène mythique : celle du Jardin d'Eden.

Dans la Genèse, Eden est un toponyme qui désigne une région dans laquelle est implanté le Jardin : « [YHWH] planta un jardin en Eden, à l'orient, et il y mit l'homme qu'il avait modelé » (Genèse, 2.8). Avant de créer le Jardin en Eden, il est dit que Dieu avait créé la Terre et le Ciel. Cependant : « il n'y avait aucun arbuste des champs sur la terre et aucune herbe des champs n'avait poussé » (Genèse, 2.5). Heureusement, « un fleuve sortait d'Eden pour arroser le jardin et de là il se divisait en quatre branches pour arroser le Jardin » (Genèse, 2.10).

Cette description géographique, évoque le géotype de l'oasis de verdure dans une région désertique, déclinable en diverses variantes combinant chaleur douce, présence d'eaux de surface (en raison de la sécheresse du climat) et discontinuité brutale avec un milieu inhabitable (le désert ou la mer), que l'on peut ainsi appeler *paradisiques* ou *édéniques*. Cet idéal biblique peut sembler banal pour le sujet occidental, qui baigne à son insu dans une culture imprégnée par mille ans de tradition romanochrétienne, mais il ne l'est que pour lui.

Rappelons notamment que, du point de vue des traditions juive et musulmane, le jardin d'Eden n'appartient pas au monde matériel et terrestre, mais au monde divin. La toute première phrase de l'Ancien Testament est en effet « Au commencement, [YHWH] créa le ciel et la terre » et non pas « Dieu créa le monde ». Ciel et Terre sont présentés comme deux entités séparées : l'un est le domaine de Dieu, l'autre des hommes. Selon ces traditions, le jardin est situé *tout près* d'Eden : à l'orient) et en contrebas, puisque le fleuve sortant d'Eden s'y écoule. Au plus près du Royaume de Dieu, il occupe la place privilégiée, la situation la plus désirable qui soit dans l'idéal du croyant : tout près de son Créateur. Néanmoins, il n'est pas « chez » Lui. Cette tradition a permis de maintenir à distance l'Ici-Bas et l'En-Haut, plaçant la position divine en un lieu inaccessible à la connaissance humaine.

Le point de vue chrétien est longtemps resté équivoque. Ce n'est qu'au X^{ème}-XI^{ème} siècle, dans le mouvement de la Révolution pontificale dont émergera la posture *romanochrétienne* que « Paradis » (du persan : « entouré de murs ») et « Eden » furent assimilées. Ernst Kantorowicz (1984), Pierre Legendre (1964), Harold Berman (1983), ont montré comment cette nouvelle attitude a constitué le

« ticket d'entrée dans la modernité » (Legendre). A l'instar d'autres représentations des concepts religieux, le modèle du jardin d'Eden biblique, théorisé par Saint-Bernard, est entré dans l'architecture sacrée (le *hortus conclusus* du cloître), puis progressivement dans le monde laïc. On le rencontre jusqu'à nos jours, aussi bien dans les espaces publics que privés, comme en témoignent l'architecture des centres commerciaux ou des hôtels de luxe, les jardins et les squares, mais aussi de grands monuments publics tels que la Bibliothèque François Mitterrand. Désormais, dans la culture romanochrétienne actuelle, qu'on soit croyant ou agnostique, il va de soi que le sujet peut aménager son Paradis sur Terre, sans remettre en cause les perspectives du salut de son âme, puisque cette attitude est non seulement moralement autorisée par l'institution, mais recommandée, car conforme à (formée avec) la Référence traditionnelle qui sous-tend la Vérité institutionnelle.

Métaphore (metaphorein : déplacer) instituée du lieu de l'Origine, la scène du Jardin d'Eden préfigure donc ici-bas les jouissances attendues dans l'Au-delà, selon l'idéal romanochrétien. S'opposant par exemple au paradis musulman qui promet au contraire des jouissances sexuelles sans fin, le paradis chrétien n'est constitué que d'êtres asexués. C'est un monde fraternel et chaste : on ne s'y marie pas, on ne s'y reproduit pas (Ranke-Heinemann 1990). Ainsi, à toutes échelles, les régions les plus édéniques sont celles où le taux de natalité est le plus bas. Dans le sillage de la mondialisation, l'idéal sous-jacent à la dynamique de métropolisation apparaît donc très marqué par une culture dont les valeurs expansionnistes ont envahi le Monde via les croisades, la colonisation puis la mondialisation. Si cet idéal s'est actualisé à la fin du deuxième millénaire, il n'en est pas pour autant « nouveau » : c'est le moins qu'on puisse dire. Du point de vue de l'économie capitaliste, il n'est pas non plus activé en vain. \$\$\$

Un lieu matriciel

Au delà d'un modèle architectural qui se répand dans les paysages de la métropolisation et de la littoralisation, le biotope d'*homo fruens* met en scène le lieu de l'Origine institué par la tradition. Il comporte de ce fait les symboles de la matrice originelle.

a) La poche d'eau pure est symbole du liquide amniotique. L'eau occupe le cœur du dispositif, sous forme de piscine, de bassin ou de fontaine. La piscine devient indispensable dans l'immobilier pavillonnaire de l'ère de la métropolisation. Elle n'est pas un lieu d'activité, mais un lieu de détente, de repos, de contemplation, de régénérescence.

b) La membrane protectrice est matérialisée par une haie végétale, symbole de l'enveloppe utérine. L'intérieur secret et privé de la parcelle évoque l'abondance généralisée. L'ivraie y est proscrite : les essences végétales y sont soigneusement sélectionnées, mais sans finalité productive.

c) La douceur de la température permet au sujet d'y déambuler nu, ou revêtu seulement de son maillot de bain, substitut moderne de la feuille de vigne.

Ces trois éléments sont idéalement à la base de l'esthétique *édénique* et d'une axiologie du retrait du monde qui masque en fait un désir régressif de retour à l'origine. Certaines régions sont plus conformes à cet idéal que d'autres, mais les techniques de pompage, d'irrigation ou de climatisation permettent de reproduire ces trois conditions sous toutes les latitudes. Que le coût de telles réalisations soit exorbitant et donc jugé « irrationnel » au regard des modèles scientifiques s'explique peut-être par le fait que la réalisation d'un fantasme n'a pas de prix.

Interdit d'inceste et interdit spatial

En nous narrant comment le couple primitif fut chassé du Jardin d'Eden, l'épisode de la Chute métaphorise enfin l'interdit universel de l'inceste selon des modalités particulières. L'Homme a été engendré par Dieu dans le Jardin d'Eden, et c'est ce personnage masculin lui-même qui l'expulse de ce lieu matriciel de manière radicale : nul retour vers la Mère n'est désormais permis. A travers ce Dieu masculin, se dégage la figure de l'autorité du Père, ce « Il » majuscule qui fait Référence et s'incarne aussi dans l'État moderne (Legendre, 1992). Par la métaphore, le modèle du Jardin d'Eden crée ainsi un lien entre l'interdit de l'inceste et cet interdit spatial de propriété qu'ont décrit Ritchot (1992) et Mercier (1985) en géographie. Remplaçant les vacuums urbains où trônaient les symboles des nations divisées, le jardin d'Eden devient un vacuum-*oikos*. Œcuménique : toutes les cultures mondialisées sont sommées de se reconnaître dans cette scène. Ecologique : Adam était le gardien du Jardin, ce qui implique un impératif universel de protection de l'environnement. Economique : l'idéal édénique actualise les intérêts des institutions privées passées en position dominante. En ce lieu de repli, d'inactivité, d'innocence, l'abondance des objets de la civilisation industrielle vient en effet combler la solitude engendrée par le déficit du lien social, pour le plus grand profit des industriels et des opérateurs de réseau.

Dans la dynamique de la métropolisation, le rétrécissement virtuel de l'espace se « paye » ainsi de la mise à distance réelle des corps, au sens figuré comme au sens propre, puisque le lien social se compte réellement en unités téléphoniques, en consommation de carburant et d'assurances privées des véhicules.

Le lien entre étalement urbain et littoralisation

La notion de jouissance permet finalement de placer sur le même plan étalement urbain et littoralisation. Entre le paradis fiscal tropical et la banlieue pavillonnaire d'une grande agglomération industrielle, il existe toute une gamme de solutions.

Il y a cinquante ans, les transhumances estivales permettaient de franchir annuellement la distance qui sépare les deux formes d'habitats. Aujourd'hui, la pendularité permet aux classes moyennes actives de satisfaire le désir d'Eden sans s'éloigner excessivement des grands centres : l'univers pavillonnaire se développe sur le front des agglomérations et dans les villages périurbains.

Cette dernière solution ne reste, dans l'idéal édénique, qu'une alternative temporaire car dès que l'accessibilité d'un lieu s'améliore, l'environnement se dégrade, de sorte que les pionniers du desserrement se retrouvent contre leur gré enserrés à leur tour. Ils perdent alors le bénéfice des externalités édéniques, tandis que l'intensification de la circulation rallonge encore leurs temps de trajet quotidien. L'idéal édénique demande donc de viser toujours plus loin. C'est ce que font les rentiers les plus riches, les actifs dont la profession autorise à résider loin d'un centre, et, plus généralement, les retraités qui revendent leurs biens urbains. Une solution intermédiaire consiste à posséder deux résidences, si bien que le marché des résidences secondaires connaît un boom sans précédent.

A l'inverse de la dynamique d'agglomération, le problème structurel que pose le désir d'Eden est qu'en devenant attractif, un lieu perd mécaniquement ce qui constituait son attrait. Idéalement, les pionniers de cette démarche, sitôt installés dans leurs paradis, n'ont de cesse que d'en interdire l'accès aux autres. Ceci expliquerait le succès des partis d'extrême droite dans les localités périurbaines du Sud à l'échelle de la France, ou dans les vallées réputées paradisiaques des Alpes

et la région des lacs italiens à l'échelle européenne, et dont l'idéologie prospère au moins partiellement sur un réflexe archaïque qui valorise l'entre-soi matriciel, et qui peut précisément séduire ceux qui ont choisi une stratégie de repli.

Conclusions

D'un point de vue social, la dynamique de la métropolisation, animée par un désir de jouissance se référant à la scène du Jardin d'Eden, est un modèle de développement pour populations riches et âgées. Dans leur majorité, ces dernières ont travaillé durement toute leur vie, de sorte que la réalisation de leur désir profond, si tel est leur choix, ne saurait être remise en question par un quelconque jugement de valeur. Cet idéal devient en revanche problématique et mortifère pour l'ensemble de la société lorsqu'il est massivement adopté par des populations jeunes qui n'ont eu le temps ni de se reproduire, ni de travailler, donc de s'enrichir. Il est pourtant matraqué quotidiennement et sans cesse par les médias, via les messages publicitaires, les séries télévisées, les jugements de valeurs des journalistes de la météo sur le « bon » et le « mauvais » temps, etc. Or, les médias qui véhiculent ces images sont majoritairement contrôlés par des populations... riches et âgées. En témoignent, d'une part, l'âge moyen des dirigeants, publics ou privés, et, d'autre part, l'influence déterminante des fonds de pension, de retraite et d'assurance-vie dans l'actionnariat des multinationales.

D'un point de vue économique, la dynamique de la métropolisation suppose un bouleversement des rendements d'échelles. L'urbanisation n'a pu se déployer historiquement que dans une logique de rendements d'échelles croissants : plus on produisait en grandes quantités, plus on pouvait abaisser les coûts de production pour augmenter les bénéfices ; plus le marché était concentré, plus l'écoulement des productions était aisé. Cependant, à partir du moment où la mobilité est contrôlée par des entreprises, l'écoulement de la production devient lui-même un objet de profits. Dès lors, l'économie d'agglomération devient déséconomie, remettant en cause la logique des rendements d'échelles croissants, puis la production matérielle elle-même. La masse monétaire continuant d'augmenter, il n'y a certes pas « disparition » de richesse (Rebour 2000). Cependant, la création monétaire se disjoint de la production matérielle car une partie croissante de la richesse sert à payer le coût exorbitant d'une mobilité qui serait inutile si le peuplement était encore aggloméré, et une autre à payer des terres improductives, voire légalement interdites de production, dont les prix augmentent de manière effarante.

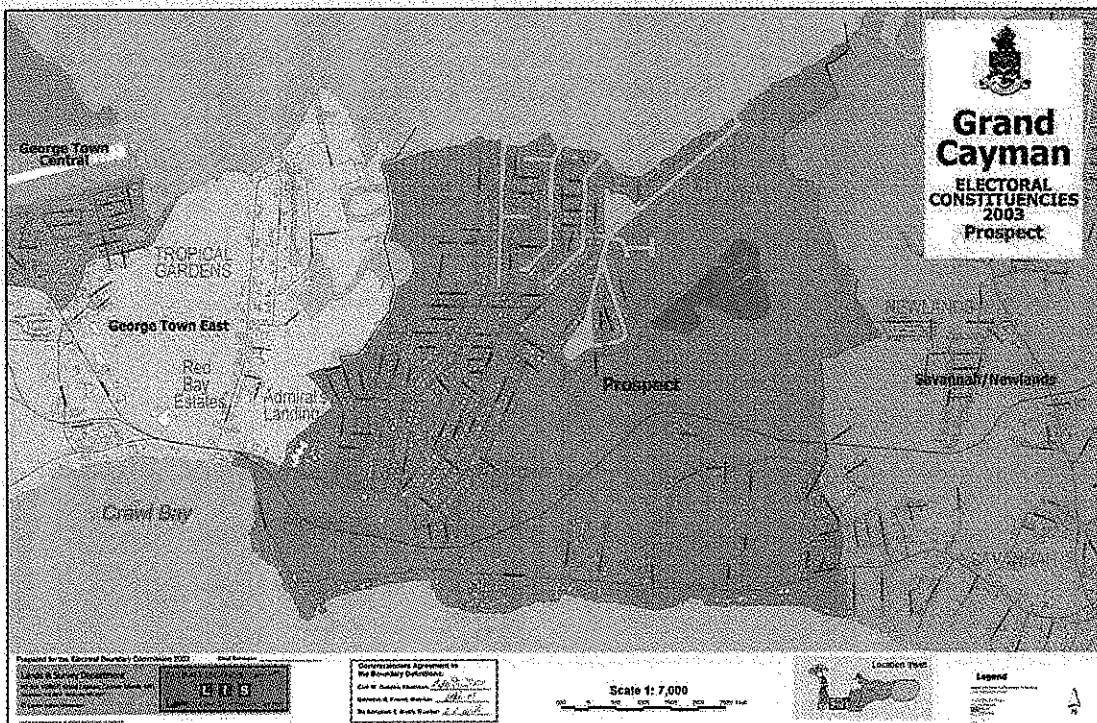
D'un point de vue géographique, la dynamique de la métropolisation et son esthétique édénique supposent un réaménagement radical de la valeur foncière à toutes les échelles. Des régions édéniques s'opposent à des régions dévalorisées, des quartiers verts à des quartiers urbanisés, la vue imprenable sur le parc à la vue sur cour. Ce réaménagement du désir peut certes contribuer à améliorer le cadre de vie urbain et à mieux protéger l'environnement, mais on risque de voir la notion de bien-être monopolisée par celle de « nature », dans la conception anthropologique de la Civilisation occidentale, diffusée à l'échelle planétaire. En outre, à force d'associer un idéal de bien-être à une « nature » derrière laquelle se dégage en réalité une scène mythique qui renvoie au stade archaïque prélangagier chez l'animal parlant, cette civilisation risque d'en oublier la condition essentielle du progrès : la valeur du langage et du lien social.

Références bibliographiques

Berman, Harold J., 1983, *Law and Revolution. The formation of the Western Legal Tradition*, Harvard, University Press, 657p.

- Comby J. (1995) "Enjeux fonciers sur le littoral", *Cahiers du Conservatoire du Littoral* (actes du colloque *Demain le rivage, un héritage à inventer*, Assemblée Nationale, 14-15/11/1995)
- De Dominicis B., 2001, "De l'herméneutique juive à la morphodynamique urbaine au regard de l'anthropologie du dogme : une contribution aux sciences de la forme", *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 45, n°124, avril 2001, pp.9-35
- Gazel H. et Moriconi-Ebrard F. (2001) *L'émergence de la métropole euro-méditerranéenne*. Cahiers de la métropolisation, Forum Villes et Territoires Méditerranéen, Interreg IIC, 96p.
- Hubert J.-P. (1993), *La discontinuité critique*, Paris, Publications de la Sorbonne, 221 p.
- Joly E. (2003) *Est-ce dans ce monde-là que nous voulons vivre ?* Paris, Les Arènes, 337p.
- Kantorowicz Ernst (1984) *Mourir pour la patrie et autres textes* (présentés par Pierre Legendre), Paris, PUF, 140p.
- Legendre P. (1964) *La pénétration du droit romain dans le droit canonique classique*, Paris, Imprimerie Jouve,
- Legendre Pierre, 1992, *Les Enfants du Texte. Etudes sur la fonction parentale des États (Leçons VI)*, Fayard, Paris, 468p.
- Mercier G. (1985) « Prémises d'une théorie de la propriété », *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol.29,
- Moriconi-Ebrard F. (1993) *L'urbanisation du Monde depuis 1950*, Paris, Economica-Anthropos, Collection Villes.
- Moriconi-Ebrard F. (1994) *Géopolis pour comparer les villes du Monde*, Paris, Economica-Anthropos, Collection Villes.
- Moriconi-Ebrard F. (1999a), "L'urbanisation du littoral méditerranéen" (en collab. avec F. Dinard), *Mappemonde*, 1999-I, pp.366-368.
- Moriconi-Ebrard F. (2000), *De Babylone à Tokyo*, Paris, Ophrys, Collection Géophrys, 344p.
- Moriconi-Ebrard F. (2001) "Sources et références. Comparer les grandes villes du Monde", in *Vocabulaire de la ville. Notions et références* (coordonné par E. Dorier-Apprill), Editions du temps, pp. 121-174
- Moriconi-Ebrard (2006), *La théorie des 4 « a »*, Paris, Belin (à paraître).
- Ranke-Heinemann U. (1990) *Des eunuques pour le royaume des cieux. L'Eglise catholique et la sexualité*, Paris, Robert Laffont Coll. Pluriel, 408p. [trad. de l'allemand : *Eunuchen für das Himmelreich* (1988)]
- Rebour Th. (2000) *La Théorie du Rachat*, Paris, Publications de la Sorbonne, 258p.
- Ritchot G. (1991) *Etudes de géographie structurale*, Cahiers du Centre de recherches et en aménagement et en développement, Université Laval, Québec, Cahier Spécial n°15, 219 p.
- Rosenstock-Huessy E. (1993) *Out of Revolution, Autobiography of Western Man*, Providence/Oxford, Berg, 795p.
- Thomas Y. (2005) « Les artifices de la vérité en droit commun médiéval », *L'homme* n°174-176, pp.113 -130.
- TSO (1998) *Review of Financial Regulation in the Crown Dependencies. Presented to Parliament by the Secretary of State for the Home Department by Command of Her Majesty, November 1998*, 4 vol, Londres, The Stationery Office.
- TSO (2000) *Review of Financial Regulation in the Caribbean Overseas Territories and Bermuda. Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs and the Governments of Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Montserrat and Turks and Caicos Islands*. 6 vol., Londres, The Stationery Office.

Carte 1 : Un territoire de la métropolisation : le quartier de Prospect aux îles Caïman
 Source : Cayman Islands Electoral Boundary Commission for 2003. Land & Survey Departement. Fond original : 1/7000



Carte 2 : Europe méditerranéenne : zones de croissance supérieures à la moyenne nationale en 1950-1960

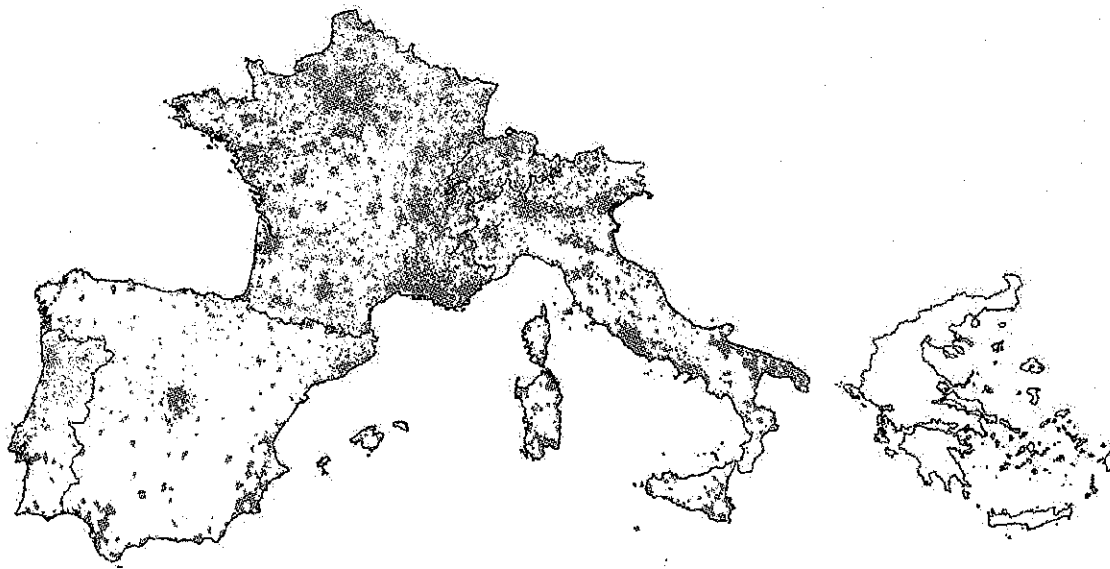
Europe Méditerranéenne : zones de croissance supérieure à la moyenne nationale 1950-1960



(*) Pas de données pour la Grèce

Carte 3 : Europe méditerranéenne : zones de croissance supérieures à la moyenne nationale en 1970-1980

Europe Méditerranéenne : zones de croissance supérieure à la moyenne nationale 1970-1980



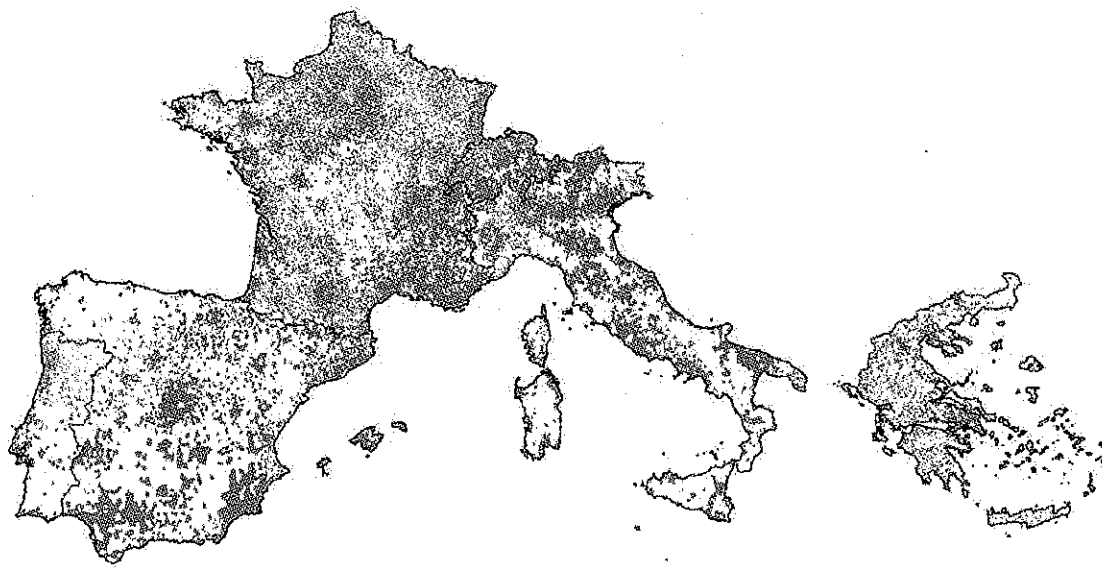
(*) Pas de données pour la Grèce

Sources : RGP nationaux, 1940-2000 : Archives Terrae Statisticae, 2

Source : recensements généraux de la population nationaux 1940, 2000, Archives Terrae Statisticae 2001

Carte 4 : Europe méditerranéenne : zones de croissance supérieures à la moyenne nationale en 1990-2000

Europe Méditerranéenne : zones de croissance supérieure à la moyenne nationale 1990-2000



Sources : RGP nationaux, 1940-2000 ; Archives Terrae Stasticae, 2

Source : recensements généraux de la population nationaux 1940, 2000, Archives Terrae Stasticae 2001

François Moriconi-Ebrard
CNRS-SEDET UMR 7135
Université Paris 7
2 Place Jussieu – Case courrier 7017
75251 PARIS CEDEX 05
fme@noos.fr

¹ Les thèses proposées dans cet article sont tirées de : Moriconi-Ebrard F., *Les dynamiques spatiales au regard de l'anthropologie du dogme. [Habilitation à Diriger les Recherches (Université d'Avignon), 2003]. Pour la publication de cet ouvrage, cf. bibliographie : ibid., 2006*

première partie : identifier les territoires de la métropolisation, un état de la question 11

introduction.....	9
1. définition.....	10
1.1. métropole et empire	10
1.2. métropolisation et impérialisme	11
1.3. territoires de la métropolisation	12
2. identification d'un objet du monde réel : les territoires de la métropolisation	12
2.1. les constats empiriques	13
a) le territoire métropolisé est le résultat d'un mouvement d'accumulation	13
b) la métropolisation s'inscrit dans un trend pluri-millénaire de la concentration du peuplement	13
c) les changements se lisent à plusieurs échelles	14
d) les moteurs de l'action se situent à différentes échelles	15
2.2. les constats d'ordre théorique	15
a) une juxtaposition d'études de cas ne permet pas de théoriser la métropolisation	15
b) il n'existe aucune méthode universelle pour décrire un phénomène pourtant réputé mondial	15
c) il est impossible de délimiter un « territoire » à partir d'une approche s'appuyant sur les « réseaux »	16
d) la métropolisation procède parfois de processus a-spatiaux	17
2.3. critique des définitions existantes	17
a) les définitions existantes des « aires métropolisées » utilisent implicitement la notion d'accumulation de population	17
b) les définitions existantes des « aires métropolisées » s'appuient sur des critères obsolètes	18
c) de fausses définitions des territoires de la métropolisation	19
d) comment apprécier l'impact de ce qui est « nouveau » ?	20
3. la construction des définitions des aires métropolisées	21
3.1. la pauvreté des indicateurs disponibles	21
3.2. la variable démographique	22
a) la population : une épistémè	22
b) la population : une représentation concrète et vivante de l'espace	23
c) habiter n'est pas seulement résider	24
conclusion	24
3.3. une condition nécessaire : l'attraction démographique	24
3.4. la définition de l'ADM	25
conclusion.....	27

deuxième partie: données de cadage

35

1. conditions techniques de l'étude	30
1.1. sources démographiques et géographiques	30
1.2. intégration des données démographiques	33
l'urbanisation : quelques éléments méthodologiques	33
harmonisation du fond de carte	34
les polygones de Voronoï (ou polygones de Thiessen)	35
2. situation démographique entre 1950 et 2000 : données de cadrage	36
2.1. les dynamiques démographiques nationales	36
2.2. les densités	37
2.3. les variations de la population des unités locales	38
2.3.b) le nombre d'habitants vivant dans ces unités	38
2.3.c) superficie de ces unités locales	39

3. les aires démographiquement métropolisées	40
3.1. la variation de la population des unités locales pondérée par la moyenne nationale	40
3.3. identification des aires en cours de métropolisation	45
4. évolution des ADM de 1970 à 2000	45
4.1. les plus grandes ADM	46
4.2. la robustesse de l'indicateur	48
4.3. ADM et agglomérations	49

première partie

identifier les territoires
de la métropolisation :
un état de la question

introduction

Les acteurs constatent à l'unanimité qu'il existe un décalage grandissant entre les débats d'idées qui noircissent des pages de plus en plus nombreuses sur les aspects théoriques et abstraits de la métropolisation et les dimensions concrètes et opérationnelles de cette question qui restent désespérément pages blanches.

Ce problème est apparu de manière récurrente dès les premiers séminaires et réunions du tronc commun, sous la forme d'une méfiance des acteurs envers les chercheurs et universitaires dont les travaux « n'apportent pas de réponse concrète aux problèmes de la gestion de la métropolisation » donnant de surcroît « l'impression que les débats finissent par tourner dans le vide ».

On peut même avancer que le mot « métropolisation » témoigne d'une certaine lassitude au sein même de la recherche. Rappelons que le terme de « métropolisation » est un néologisme de la langue française du strict point de vue académique. Or, avant même d'être passé sous les fourches caudines des académiciens, on parle déjà de « nouvelle » métropolisation, au point que cette expression constitue le titre même du colloque international de Grasse. Avec l'adjectif « nouvelle », les scientifiques et les acteurs entendent montrer qu'ils ancrent leurs préoccupations dans le souci du présent. Mais ils considèrent aussi implicitement qu'il n'y a plus rien à tirer d'une notion qui n'a pas donné les résultats que l'on escomptait : l'adjectif « nouvelle » a aussi une vocation incantatoire, celle de réenchanter le thème de la « métropolisation » pour lui donner une « nouvelle » dynamique. L'évolution de l'économie et de la société est-elle devenue si rapide que les académiciens n'auraient même plus le temps d'incorporer de nouveaux mots au dictionnaire avant même qu'ils soient démodés ? Faut-il réduire la « métropolisation » au rang d'anecdote de l'Histoire ?

Plus prudemment, on peut convenir que de semblables situations suscitent davantage de questions que de réponses. La première d'entre elles est tout simplement : de quel objet parle-t-on ? En quoi cet objet est-il la nouveauté (« nouvelle ») d'un fait déjà lui-même nouveau (« métropolisation ») ? Face à une telle profusion d'innovations, une solution sage consiste à reprendre classiquement et méthodiquement le problème à la base et en particulier de s'interroger sur la définition et les méthodes fondamentales qui peuvent être mobilisées pour identifier ce phénomène.

Si sociologues, économistes, politologues et géographes ont été très diserts sur la métropolisation, la représentation objectivée de ses territoires réels se cantonne dans des généralités qualitatives qui n'autorisent guère de mise en œuvre concrète de l'action : « changement d'échelle dans la polarisation », « assujettissement aux flux transnationaux », « inscription spatiale de la mondialisation », « fragmentation des territoires », « fragilisation des populations démunies », « invention d'une nouvelle échelle de la vie politique ». D'un point de vue scientifique, ces formules ne permettent guère d'avancer vers la recherche de solutions concrètes et n'offrent aucune explication hors des grands systèmes de références idéologiques.

Le présent rapport entend donc reprendre le débat beaucoup plus en amont, en respectant deux règles :

- 1) suivre les indications que nous offre le discours des acteurs et des chercheurs afin de tenter d'en résoudre les apories ;
- 2) proposer un début de solution concrète au problème de la définition des « aires métropolisées » dans une perspective d'appropriation « durable » par les acteurs des outils qui seront créés.

1. définition

« Métropolisation » a pour racine un terme très ancien, « métropole » (mêter-polis). La réactivation récente de toute une série de termes dérivés de cette racine est pour le moins paradoxale, concernant la désignation d'un phénomène perçu unanimement comme « nouveau ». Quelle que soit la posture que tout un chacun adopte face à ce phénomène, il faut rappeler que toute représentation passe d'abord par les mots.

Les mots qui nous servent à nommer les phénomènes que nous observons, nous ne les inventons pas au fur et à mesure que nous parlons : que nous le voulions ou non, ils véhiculent des représentations partagées qui s'intercalent entre le sujet qui les utilise et l'objet réel qu'ils désignent. Or, le langage est de ce fait une créance généalogique qui nous oblige à penser l'origine des représentations qui véhiculent aussi, tout comme le montre le travail des psychanalystes, des représentations refoulées.

La métropolisation est un fait que l'on représente comme nouveau, mais en tant que représentation, la métropolisation n'est pas à elle-même son propre père ou mère. Elle n'est ni installée dans l'atemporalité, l'éternelle enfance ou l'immortalité ou encore : elle n'est pas née en parlant comme le Bon Sauvage de Rousseau.

1.1. métropole et empire

On sait depuis longtemps ce que désigne le terme de *métropole* : c'est la « ville-mère », c'est-à-dire une cité qui a donné naissance à d'autres villes. De l'antiquité jusqu'à la période coloniale, le terme a été abondamment utilisé, mais son sens a évolué. Pourquoi ce terme si ancien retrouve-t-il à la fin du XXe siècle un tel succès ? Dans quel champ se situe-t-il ? A quelles notions fondamentales renvoie-t-il ?

• Les historiens de la période antique^[1] rappellent sans ambiguïté que la notion de *métropole* est indissociable de la notion d'*empire*. Dans l'Antiquité, seuls les empereurs ou tout représentant d'un pouvoir central à vocation impérialiste pouvaient attribuer le statut de *métropole* à une ville. Etre une métropole était un privilège impérial. **Au cours de l'Histoire, il n'y a jamais eu de métropoles sans empire.**

• Au Moyen Âge, le sens de « métropole » dérive vers une acception religieuse et fonctionnelle : dans le monde chrétien, une métropole était la ville où résidait un évêque métropolitain.

• L'utilisation du terme connaît une nouvelle évolution avec la période des grandes colonisations, sans pour autant abandonner immédiatement son sens religieux : il y a une évidente filiation

entre religion et politique impériale dans l'œuvre saint-simonienne des conquêtes des premiers empires coloniaux universels. Ce n'est que progressivement que les intérêts économiques s'afficheront comme l'objectif principal des conquêtes. Ainsi, l'œuvre de colonisation européenne fut d'abord entreprise avec l'appui et la bénédiction de l'Eglise catholique (Portugal, France, Espagne, Belgique...), mais aussi des missions protestantes (Afrique noire, Océanie...). De nombreuses colonies ont pour origine des établissements religieux, voire même un projet religieux (Paraguay, Etats-Unis). De même, l'expansion de l'islam fut liée à une conquête religieuse chez les Arabes, comme chez les Turcs ou les Persans. La synergie métropole - religion - conquêtes militaires peut être résumée par cette phrase d'Anatole France : *Mais ayant institué les empires, les royaumes et les républiques, Dieu souffre qu'on les défende par les armes*^[2]. Or, dès l'époque coloniale, la *métropole* désigne aussi le territoire national des grandes puissances colonisatrices que leur capitale. Ainsi, la France était la métropole de l'empire colonial, mais on disait aussi dès cette époque que Paris était la *métropole* de la France. Il va donc sans dire que les notions d'empire et d'impérialisme s'ajustent fort bien à cette notion de métropole.

• Aujourd'hui, on a quelque peu oublié la filiation de ce terme avec la notion d'impérialisme. En effet :

1) Les Etats du monde actuel sont des républiques, des royaumes, des fédérations, des confédérations, des unions... Un seul pays du monde possède encore un empereur : le Japon. On peut d'ailleurs souligner le fait que l'agglomération la plus riche et la plus peuplée du monde n'est autre que sa capitale : Tokyo^[3].

2) Officiellement, il n'existe plus d'empires coloniaux sur la terre, même si certaines grandes puissances ont conservé quelques confettis des ruines de leurs empires, comme la France, le Royaume-Uni ou les Etats-Unis.

C'est que depuis les années 1930, une autre acception du mot « empire » est apparue dans les expressions telles que « empire industriel » ou « empire financier ». Un empire industriel ou financier se distingue d'une simple « entreprise » par le fait qu'elle possède plusieurs établissements disséminés à travers le territoire. Ce territoire peut être un pays, un continent, voire le monde entier. Tous les établissements d'un empire industriel ou financier sont au service des intérêts d'un même pouvoir, représenté par un individu ou par un groupe d'individus (une famille, un conseil d'administration, des actionnaires, etc.). Le terme ne s'adresse donc plus au territoire mais aux réseaux. Si localement les emprises territoriales appartenant à ces nouveaux empires peuvent être vastes (domaines agricoles, sol urbain), la somme de l'étendue territoriale de ces « possessions » est cependant dérisoire à l'échelle planétaire. Ce n'est évidemment pas le territoire (au sens d'étendue de terre, d'emprise spatiale) qui caractérise leur puissance, mais le volume de leurs productions, la quantité d'argent qu'ils brassent, l'importance stratégique des flux qu'ils contrôlent.

Or, une très grande majorité de ces nouveaux empires siègent sur le territoire d'une ancienne métropole coloniale (Etats-Unis, Japon, France, Italie, Pays-Bas, Belgique...). Et — fait encore plus significatif — à l'échelle de ces pays, les sièges « sociaux »

de ces empires se concentrent en réalité dans un très petit nombre de très grandes agglomérations (Tokyo, Osaka, New York, Chicago, Los Angeles, Londres, Paris, Milan...) [4]. Or, ces villes ne sont autres que celles que l'on qualifie aujourd'hui sans hésiter de « grandes métropoles » : dans notre problématique, ce sont celles qui ne doutent pas de leur « métropolité ».

Etablir le lien entre les notions de métropole et d'empire n'est donc ni un abus de langage, ni une position idéologique : c'est bien au contraire ce qui explique le mieux la curieuse réminiscence de toute une famille d'expressions fondées sur la notion de métropole — aire métropolisée, métropolisation, grandes métropoles, métropoles d'équilibre — alors même que les fondements historiques du concept semblaient devoir tomber en désuétude par l'abandon de la logique impérialiste sous sa forme territoriale [5]. En d'autres termes, l'identification des « nouvelles métropoles » conduit directement sur la piste de ces « nouveaux empires » en réseaux.

Enfin, rappelons que tous les spécialistes — acteurs et chercheurs — caractérisent la métropolisation par « une mise en réseau des lieux, à une échelle économique et sociale de plus en plus vaste » : les termes de « métropole » et « impérialisme » convergent jusque dans les structures et les échelles des phénomènes réels qu'ils désignent.

La racine « métropol- » fournit donc une première piste de réflexion solide. Les notions attachées au terme de « métropole » conduisent sans ambiguïté possible vers une définition précise : *une métropole est un objet appartenant à la catégorie de l'urbain et son statut est lié à l'existence d'un système politique de type impérialiste.*

Insistons également sur le fait que, par le terme de « politique », il faut entendre non plus seulement le champ des institutions publiques territoriales (Etats, administrations...) ou sociales (institutions religieuses...), mais également celui des sociétés privées (entreprises) qui ont évidemment, elles aussi, leurs propres politiques.

1.2. métropolisation et impérialisme

Le mot *métropolisation* se compose de la racine « métropol(e) » que nous venons de situer et d'un suffixe « (-)isation ». Jean-Paul Ferrier apporte sur ce point un éclairage particulièrement intelligent [6] en rattachant la construction du mot à la typologie proposée par Ferdinand de Saussure.

En sciences sociales, l'usage veut qu'un grand nombre de termes soit associé dans la relation objet réel - signifiant - signifié. Le signifiant correspond au *processus* qui produit l'objet réel, et le signifié est l'aspect *perçu* de cet objet. Le tableau suivant montre quelques exemples de termes construits sur ce modèle.

La « métropolisation » désigne donc un *processus* : si l'objet réel est la métropole, alors la métropolisation est le processus qui conduit à la formation de cet objet. La « métropolité » — autre néologisme — serait quant à elle l'aspect *perçu* de cet objet.

La référence dynamique attachée pour sa part à l'objet « empire » est le terme d'« impérialisme ». La notion d'impérialisme pourra être définie ici comme un processus connoté par sa tendance. Elle est d'ailleurs tout simplement donnée par le dictionnaire : c'est la « tendance à la formation d'empires, c'est-à-dire à la réunion de peuples ethniquement et culturellement divers dans un même ensemble d'intérêts politiques, sous la direction d'un pouvoir central dévolu à un groupe social dominant ».

Il est important de rappeler que cette définition ne s'inscrit pas dans une doctrine idéologique, mais participe d'une posture conceptuelle de niveau méthodologique. La théorie devient de l'idéologie si elle contrevient aux faits du niveau descriptif. La posture conceptuelle de niveau méthodologique, quant à elle, ne s'oppose ni à l'empirie, ni à la pratique. Dans ce qui précède, la notion d'« empire » est un fait descriptif et non pas un jugement de valeur idéologique. « Empire » est une notion indissociable de celle de « métropole » : elle renvoie à une structure politique sans laquelle le mot « métropole » n'existerait même pas. C'est au contraire la négation de cette filiation qui placerait l'observateur ou l'acteur dans une posture idéologique qui ne serait soutenable qu'en niant les faits ou psychanalytiquement parlant, en refoulant la charge historique évidente que contient ce vieux mot.

Objet réel (a)	Signifiant (processus conduisant à l'objet)	Signifié (aspect perçu de l'objet)
Urbain*	Urbanisation	Urbanité
Pole	Polarisation	Polarité
Territoire	Territorialisation	Territorialité
Métropole	Métropolisation**	Métropolité**
Globe	Globalisation	Globalité
Monde	Mondialisation	Mondialité

(a) On définira comme réel tout ce qui est perceptible à nos sens. En mathématique et en physique, cette définition borne le seuil du réel entre l'infiniment petit et l'infiniment grand, lesquels ne sont pas perceptibles à nos sens.

* comme adjectif substantivé

** formellement : néologisme de la langue française en 2001. « Métropolité » est un terme proposé par Jean-Paul Ferrier au séminaire de Lausanne, voir [cahier n°1 de la métropolisation « Enjeux et définition de la métropolisation »].

carrosserie, ceux qui animent le processus de la métropolisation offrent peu de possibilité d'être appréhendés directement. En revanche, on peut identifier et mesurer ce qu'ils font bouger dans le monde réel, en considérant que la dynamique des territoires est la manifestation de surface de moteurs anthropologiques profonds. Parmi ces manifestations de surface, la question qui préoccupe les acteurs est celle de l'identification des espaces que nous appellerons « territoires de la métropolisation », et qui sont parfois appelés « aires » ou « zones » « métropolisées » ou « métropolitaines » selon les pays, les disciplines ou les écoles.

En cherchant à identifier la forme des « territoires métropolisés », il faut rester conscient que l'on ne s'intéresse qu'à des résultats, à l'effet de processus, et

non pas à des causes. Cette démarche est originale et apparaît fondamentale à plusieurs titres :

- 1) Elle tente de répondre *directement* à la question concrète que posent les acteurs, par l'identification la plus rigoureuse possible des formes des objets (objectivation).
- 2) A terme, elle tente aussi d'identifier les chaînes de causalités en descendant des classes de faits vers l'univers de l'explication théorique (approche inductive). Cette démarche fait nécessairement appel à la médiation de l'abstraction, mais en restant le plus près possible des faits réels : la description des faits peut ainsi donner un nouvel élan à la réflexion.

Il faut enfin rappeler que le mot "métropole" n'évoque pas seulement une représentation franco-française de la littérature : le terme est en usage dans la plupart des langues des pays développés, et désigne partout le même phénomène. Ceci est dû à son origine très ancienne et à l'exceptionnelle longévité de son usage qui a suivi les différentes formes de mutation de l'objet qu'il représentait.

1.3. territoires de la métropolisation

Ce rapide rappel de l'usage et de la construction des termes employés permet de situer la problématique à la fois sur le plan théorique et sur le plan pratique. Résumant ce qui a été avancé plus haut, on proposera la définition fondamentale suivante :

« La métropolisation est un processus qui conduit à la formation d'un objet réel. Cet objet est de type urbain et son émergence est liée à l'action d'une structure politique de type impérialiste ».

A partir de cette définition, deux voies sont ouvertes pour répondre à la demande des acteurs. D'un côté, la métropolisation renvoie à un processus que l'on peut appréhender par une notion anthropologique abstraite : l'impérialisme. Mais d'un autre côté, les acteurs se préoccupent d'abord du monde réel, et ce n'est que lorsqu'ils sont confrontés à la réalité qu'ils s'interrogent sur les processus, mobilisant alors éventuellement un bagage théorique. Dans une perspective opérationnelle, c'est à ce deuxième niveau d'interrogation qu'il apparaît essentiel de s'adresser.

La démarche que nous proposons consiste donc à séparer formellement les faits des processus. On considèrera ainsi que la « métropolisation » est un processus dont les dynamiques profondes relèvent de valeurs anthropologiques abstraites. Ces valeurs sont les véritables moteurs du phénomène, mais, de même que le moteur qui anime une automobile est caché sous une

2. identification d'un objet du monde réel : les territoires de la métropolisation

Ce que l'on observe directement dans l'espace du réel, ce sont moins des processus que des objets concrets. Au travers de leur évolution et de leurs changements, l'émergence de territoires métropolisés renseigne l'observateur sur l'existence de processus à l'œuvre et dont l'effet se sédimente dans l'espace géographique. Parmi ces processus, certains sont également réels, mais d'autres appartiennent au monde de l'abstraction. Si certains espaces géographiques deviennent des aires métropolisées, alors on déduira qu'il existe un processus qui les a conduit à cet état : la métropolisation. Cette approche ne prétend donc pas identifier le processus, mais seulement ses résultats. Pour ce faire, partons de quelques observations empiriques, de faits tangibles, réels et tentons comme précédemment de déceler les apories des discours des spécialistes : elles nous aideront à mieux définir ces objets.

2.1. les constats empiriques

a) le territoire métropolisé est le résultat d'un mouvement d'accumulation

Une lecture générale des contributions présentées au colloque de Grasse montre que tous les auteurs, sans exception, caractérisent la métropolisation comme un mouvement de desserrement, d'étalement, d'éclatement des agglomérations, de mise en réseau des lieux à de vastes échelles économiques (ou petites échelles géographiques). Certains vont jusqu'à affirmer que l'aire métropolisée n'est plus une ville. Par cette affirmation il faut évidemment comprendre : l'aire métropolisée n'est plus ni une « ville » ni une « agglomération ».

D'un autre côté, l'aire métropolisée n'en demeure pas moins un objet appartenant à la catégorie des objets urbains. Dans le cas contraire, on serait en contradiction avec la notion même de « métropole » qui, nous l'avons vu, se situe indiscutablement dans le champ de l'urbain. Si l'on maintenait cette affirmation, on arriverait à un constat absurde du point de vue logique : il faudrait reconnaître que des organismes urbains se construiraient par des tendances centrifuges, des mouvements de déconcentration, et non par des mouvements centripètes, de concentration, d'accumulation.

Au demeurant, sur le plan empirique, chacun peut au contraire observer que l'étalement des agglomérations, la péri-urbanisation et la rurbanisation ne convergent ni vers un équilibre spatial des facteurs (capital, travail), ni vers une homogénéité sociale. Ainsi, tous les experts s'accordent en même temps sur le fait que la métropolisation engendre de la ségrégation. Si certains d'entre eux y voient l'une des caractéristiques essentielles de ce phénomène nouveau, c'est en oubliant un peu vite que les agglomérations d'antan n'étaient pas toujours des modèles de mixité sociale. Il est clair que la métropolisation n'a pas inventé la ségrégation : elle ne ferait au mieux que la perpétuer et au pire que l'amplifier. En l'absence de mesures précises, une telle affirmation ressemble à une impression, voire à un jugement de valeur.

Au cours du *trend*^m pluri-millénaire de l'urbanisation, on n'a bien sûr jamais vu aucun organisme urbain se créer par mouvement de dispersion, par processus de déconcentration : si tel était le cas, il n'y aurait tout simplement pas de villes à la surface de la terre. Si la notion de métropole se situe dans le même paradigme, force est donc de considérer que la métropolisation crée de la différenciation spatiale par accumulation de la population, des richesses et de la production.

Ainsi, s'il existe un étalement bien réel de l'urbanisation, comment replacer cette tendance dans le paradigme du *trend* multi-millénaire de la concentration urbaine ?

b) la métropolisation s'inscrit dans un trend pluri-millénaire de la concentration du peuplement

Jean-Paul Ferrier apporte ici un éclairage utile sur cette question, en considérant que la métropolisation est le troisième acte d'un mouvement historique.

• Le premier a vu dominer le rapport ville-campagne : les villes devaient acquérir laborieusement leurs libertés par des chartes et s'enfermaient dans des murs.

• Le deuxième était la période de l'urbanisation ou des agglomérations, qui entérina le divorce entre les périmètres politiques et le milieu aggloméré des villes.

• Le troisième serait celui de la métropolisation, de la péri-urbanisation et des réseaux.

Comme toute époque se dit et se croit « moderne », Jean-Paul Ferrier propose tout simplement d'appeler ces périodes celles de la Modernité I, II et III.

La théorie de l'Alliance des 4 « a » (Moriconi-Ebrard, De Babylone à Tokyo, Paris, éditions Ophrys, collection Géophysys, 2000, 253 p.) s'appuie également sur la mise en regard de trois types de définitions scientifiques du fait urbain — « ville », « agglomération » et « aire métropolisée » — que l'on peut résumer de la manière suivante :

• La « ville » désigne une classe d'objets identifiés par une discontinuité spatiale d'ordre politique. Ses limites, définies par des lois ou des décrets, sont invisibles dans le paysage. Sa réalité représente un groupe d'habitants vivant sous la même administration territoriale ; ainsi on peut parfaitement délimiter et définir « la Ville de Paris ».

• L'« agglomération » est un objet identifié par une discontinuité morphologique dans l'organisation de l'espace géographique : la continuité du bâti. Par définition, c'est un milieu densément bâti, occupé et valorisé. Ses formes n'ont rien à voir avec celles des villes politiques : une agglomération peut englober des centaines de communes (comme l'agglomération parisienne), voire s'étendre au-delà des frontières d'un département (Lyon), d'une région (Avignon) ou d'un pays (Lille, Genève). Inversement certaines agglomérations n'occupent qu'une partie du territoire politique de leur ville (exemple : Saint-Martin-de-Crau). D'autres n'occupent à la fois qu'une partie du territoire politique de leur ville, tout en débordant d'un autre côté sur une commune voisine (exemple : Arles et Fourques).

• L'« aire métropolisée » (métropolitaine ou urbaine selon les pays et les écoles) est un objet économique ou socio-économique. Sa forme est définie par le type et l'intensité de la mobilité des gens, des biens, des capitaux et des informations : c'est un ensemble de flux et de mouvements plus ou moins polarisés par un centre, voire par plusieurs centres. C'est un système de points mis intensément en relation les uns avec les autres dans lequel la notion d'étendue de territoire cède devant celle de la connectivité des réseaux.

Cette classification permet de résoudre la contradiction soulevée plus haut par le phénomène d'« étalement » des organismes urbains, sans remettre en cause le paradigme de la concentration du peuplement : à chaque étape, les organismes urbains ont changé d'échelle, de sorte que globalement, le processus de concentration n'a, à aucun moment, été remis en cause.

Ainsi, lorsque l'ère de l'urbanisation (modernité II) s'est substituée à l'ère de la « ville » (modernité I), les villes centres

ont perdu un grand nombre d'activités et de populations : il y a eu déconcentration à l'échelle de la « ville » mais concentration parfois spectaculaire à l'échelle des agglomérations, avec la croissance des banlieues. De même, aujourd'hui il y a une relative déconcentration à l'échelle des agglomérations (modernité II), mais la concentration se poursuit à l'échelle des aires métropolisées (modernité III), si on prend en compte la formidable croissance des localités péri-urbaines. Dans les deux cas, on voit donc bien qu'étalement et concentration ne sont pas contradictoires si l'on n'oublie pas de changer d'échelle.

Au cours de l'ère de l'urbanisation proprement dit, les agglomérations morphologiques ont largement ponctionné leurs forces vives dans les campagnes (exode rural). Ces flux se sont taris depuis longtemps dans les pays les plus riches et sont de moins en moins importants dans les pays pauvres (Moriconi-Ebrard, 2000, p. 79).

Quel que soit le niveau de développement des économies et le niveau d'échelle spatiale considéré (macro-régionale, nationale, voire internationale), on peut observer d'un côté que la concentration des hommes et des richesses se poursuit aujourd'hui dans de vastes bassins de plus en plus attractifs, tandis que d'autres régions décrochent, s'appauvrissent et se dépeuplent. Ce dépeuplement peut être relatif : dans un pays où la croissance reste forte (pays du sud de la Méditerranée, un taux d'accroissement (même légèrement positif) signe à terme un déclin. Le fait nouveau est que ce ne sont plus seulement des campagnes qui se vident, comme au temps de la modernité II mais des agglomérations entières.

En revanche, les régions attractives prennent la forme de vastes bassins intégrant villes, agglomérations et couronnes dites péri-urbaines, voire des chapelets entiers d'agglomération. La concentration du peuplement ne concerne plus, comme il y a encore quelques années, les villes ou les franges immédiates des agglomérations, d'où l'illusion selon laquelle « la métropole se construit par un mouvement de desserrement ». Cette impression est vérifiée à l'ancienne échelle des agglomérations mais s'évanouit dès que l'on change de cadrage en se plaçant à une échelle géographique plus petite.

Ainsi, ce sont bien les faits qui permettent d'inscrire sans état d'âme les territoires de la métropolisation en continuité avec le *trend* pluri-millénaire de la concentration du peuplement et des activités dans certaines régions de la Terre. Au cours de l'Histoire, ces organismes s'appellent successivement : « villes », « agglomérations » puis « aires métropolisées ». Ainsi s'éclaire la phrase « la métropole n'est plus une ville... », qui ne se conçoit que si l'on ajoute « au sens historique de ville politique ou d'agglomération morphologique ». Cependant, même s'ils correspondent à des réalités différentes, les territoires de la métropolisation se construisent par des moteurs identiques, qui, rappelons-le, renvoient notamment à la notion d'impérialisme.

Nous avons évoqué plus haut l'origine du mot "métropole", qui renvoie incontestablement à la notion d'"empire" Il est intéressant de rappeler également celle du mot "réseau", qui, dans les discours des spécialistes, est systématiquement attaché à la notion de

« métropolisation ». Réseau a en effet pour origine le mot latin "retes" (forme plurielle de "rete") qui veut dire "filet" et désigne donc le plus souvent le filet du pêcheur. En français, le mot "rets", plus proche du latin, en reste la forme littéraire est vieillie. Il est par exemple utilisé par Jean de La Fontaine dans *le Lion et le Rat* :

*"Il advint qu'au sortir des forêts,
Ce lion fut pris dans des rets"*

Cette fable nous rappelle quelle était la fonction des "rets". Le règne des réseaux ouvre la porte à la métropolisation : leur développement assure le décloisonnement de régions jusqu'alors délaissées, isolées, enclavées. Mais localement, ils renforcent aussi du même coup la prééminence des pouvoirs dominants : « réseau » représente donc implicitement les filets que l'empire jette sur le territoire pour en récupérer certaines ressources à son profit. De plus, lorsqu'on parle de la métropolisation, dans la foulée de « réseau », viennent aussi un certain nombre d'expressions directement liées à la morphologie même du "filet" : « des mailles serrées », « un territoire bien maillé », « des noeuds »... Là encore, il serait bien naïf de croire que le terme de « réseau » est employé "par hasard" lorsqu'on évoque la métropolisation.

Situer les « aires métropolisées » dans un mouvement de continuité n'est pas le moindre intérêt de la présente démarche : ceci va nous permettre de déterminer avec une plus grande précision les caractéristiques de l'objet que nous cherchons à identifier.

c) les changements se lisent à plusieurs échelles

A l'échelle intra-urbaine des quartiers, Petros Petsimeris⁽⁸⁾ montre qu'il existe des mouvements extrêmement sélectifs dans toutes les grandes villes du Nord du bassin méditerranéen : si les ouvriers et les employés gagnent la périphérie, les classes sociales aisées se maintiennent, voire reviennent plutôt au centre. Ceci n'est pas sans rappeler le phénomène bien connu de la *gentrification* identifié dans les pays anglo-saxons dès les années 1960-70. Ici encore, on se trouve donc face à la généralisation d'un phénomène identifié il y a près de 30 ans. Des phénomènes de tris sociaux identiques sont également notés par Eric Denis pour le Caire. De même, les spécialistes des villes du Sud de la Méditerranée montrent que de vastes projets d'urbanisme tendent à substituer des fonctions résidentielles populaires par des réalisations de prestige ou de services financiers (centre de Casablanca, de Beyrouth, de Tunis)⁽⁹⁾ : selon les auteurs, ces opérations sont légitimées dans les discours des politiques par la nécessité d'une « mise à niveau » des métropoles du Sud. L'expression de « mise à niveau » est une référence explicite à la mondialisation, érigée en norme par les acteurs.

Les changements auxquels on assiste ne sont donc pas seulement quantitatifs : non seulement les populations et les activités se déplacent massivement dans l'espace, mais ces migrations sont de surcroît qualitativement sélectives dans l'espace social. Pour appréhender la dimension réelle des territoires de la

métropolisation, il ne suffit pas de changer d'échelle : il faut considérer simultanément plusieurs échelles en observant les changements qui affectent l'espace intra-urbain, l'agglomération, la région urbaine, l'Etat, voire le monde entier.

L'irruption d'une nouvelle échelle — l'aire métropolisée — qui *a priori* n'existait pas auparavant plonge les observateurs dans le monde de l'inconnu. Comme il n'existe aucun élément qui pourrait servir à définir l'extension réelle des territoires concernés par la métropolisation, acteurs et chercheurs raisonnent nécessairement sur des objets territoriaux abstraits dont ils sont incapables d'évaluer les dimensions, les formes et le rôle global dans l'organisation de l'espace.

d) les moteurs de l'action se situent à différentes échelles

Comme le souligne Robert Escallier¹⁰⁰ : « la métropolisation est l'inscription spatiale de la mondialisation ». Cette remarque crée un large consensus parmi les spécialistes, ce qui nous autorise d'autant plus à poursuivre le raisonnement dans cette direction. La mondialisation n'est pas un phénomène qui se développe « tout seul ». Force est donc d'accepter le fait qu'il existe des acteurs responsables — volontairement ou non, consciemment ou non — des conséquences qu'entraînent les choix de leurs décisions, de leurs investissements, de leurs discours.

Il faut prendre ici cette notion d'acteurs au sens large de la sociologie de l'action. D'un côté, on sait que dans un certain nombre de pays, une part de la population prend directement part à la construction de l'espace (auto-construction, constructions illégales) et de l'économie (secteurs informels) : il s'agit en particulier des territoires du Sud et de l'Est de la Méditerranée. D'un autre côté, dans les démocraties, les représentants des collectivités locales, qui ont parfois des pouvoirs importants, sont des élus. Certes, il n'y aurait pas de métropolisation sans acteurs locaux, mais, dès lors qu'on a affirmé que « la métropolisation est l'inscription spatiale de la mondialisation », il ne peut également pas exister d'inscription de la mondialisation dans l'espace sans acteurs mondiaux. On ne peut donc pas appréhender la métropolisation par une approche exclusivement locale : c'est un phénomène qui se construit en interaction entre différentes échelles spatiales de l'action.

Une fois de plus, il faut souligner l'étroite corrélation qui existe entre l'émergence de processus lisibles, d'un côté dans l'espace géographique — la métropolisation — et de l'autre dans le domaine socio-économique — la mondialisation. Sur le plan politique, l'apparition des aires métropolisées correspond bien à l'émergence de nouveaux « empires » au sens où nous avons défini ces termes. Or, la portée de l'action des opérateurs de ces nouveaux « empires » privés (multinationales) ou institutionnels (Banque Mondiale, FMI, Europe...) est bien internationale, voire mondiale.

2.2. les constats d'ordre théorique

Il résulte directement de l'ensemble de ces remarques une série de conséquences logiques sur le plan méthodologique — tout au moins si l'on désire donner à la question de la métropolisation une assise scientifique plus systématique.

a) une juxtaposition d'études de cas ne permet pas de théoriser la métropolisation

L'ensemble des affirmations exposées ci-dessus repose sur l'observation d'un certain nombre d'études de cas. La plupart de leurs auteurs, acteurs ou chercheurs, sont spécialistes d'une ville, d'une région, d'un pays. La connaissance intime de leur terrain engendre une grande richesse de la description. Celle-ci peut se décliner à l'infini, au fur et à mesure que le zoom de l'observation se rapproche de l'objet étudié. Ainsi, chaque spécialiste a distingué une problématique précise en liaison avec son terrain d'étude : il s'est doté de moyens, d'outils, de critères, de définitions, de grilles de lectures, de méthodes appropriées. Le problème est que ces méthodes ne sont guère reproductibles et que les résultats peuvent difficilement être généralisés à l'ensemble de la région euro-méditerranéenne.

L'approche est certes indispensable, mais elle comporte deux types d'insuffisances pour une approche plus globale de la métropolisation :

1) L'échelle locale est insuffisante pour comprendre les enjeux de la métropolisation, lesquels sont liés à des stratégies qui échappent précisément aux intérêts locaux. Pour les multinationales et pour les institutions internationales, les aires métropolisées du Sud de l'Europe et de la Méditerranée ne sont pas le centre du monde. Elles ne représentent que des cases sur l'échiquier mondial. A la limite, une étude des stratégies globales d'acteurs mondiaux — telle que l'a fait parfois Sassia Sassen dans « La Ville Globale » ou Alvin Toffler dans « Les nouveaux pouvoirs » — éclaire tout aussi bien la logique d'une série de changements locaux dans une métropole, qu'une étude de cette métropole elle-même qui serait centrée exclusivement sur les enjeux locaux.

2) Une juxtaposition de remarques n'autorise pas formellement leur généralisation. Faute de pouvoir satisfaire certaines conditions élémentaires à une approche scientifique, il devient alors difficile d'objectiver globalement la spatialisée de la métropolisation sans imposer d'emblée des présupposés idéologiques auxquels on peut reprocher d'avoir été construit en dehors du champ de l'analyse spatiale proprement dite (théories économiques, politiques, philosophiques...).

Ces simples précautions théoriques expliquent d'ailleurs pourquoi apparaissent des apories comme celles qui ont été évoquées précédemment.

b) il n'existe aucune méthode universelle pour décrire un phénomène pourtant réputé mondial

Si l'aire métropolisée est l'objet réel auquel conduit la métropolisation, il convient de commencer par définir une

méthode d'identification de cet objet. Pour que cette méthode soit scientifique, elle doit également être reproductible. Autrement dit, elle doit pouvoir être appliquée sur n'importe quelle portion de l'espace terrestre (ou au minimum, sur l'ensemble de la zone Europe - Méditerranée - monde arabe). Dans le cas contraire, on supposerait *a priori* et sans le démontrer qu'il existe des régions qui échappent à la métropolisation.

Cette précaution converge en outre vers l'un des points essentiels de l'observation empirique : le constat selon lequel « métropolisation » est liée à « mondialisation ». Comment pourrait-on prétendre démontrer qu'un phénomène est « universel » tout en étant dans l'incapacité de l'analyser à l'aide de méthodes applicables à l'échelle du monde ? C'est pourtant bien là le problème auquel tous les spécialistes se heurtent depuis que l'emploi des termes de « métropolisation », d'aires « métropolisées » ou « métropolitaines » a été généralisé.

Concernant la première phase du *trend* multi-millénaire de l'urbanisation, on savait sans ambiguïté comment définir une ville : outre l'existence d'un document objectif — décret, loi, charte urbaine — la discontinuité entre ville et campagne se matérialisait par la présence des murs qui entouraient la ville. Concernant la seconde phase, celle des « agglomérations » — ou encore de l'« urbanisation » proprement dite — et dont le démarrage coïncide avec la révolution industrielle — on dispose également d'une notion universellement admise qui sert de base à plusieurs définitions officielles nationales (dont l'INSEE en France depuis 1954) et à la base de données mondiale Géopolis⁽¹⁾. En revanche, concernant la troisième phase — celle de la métropolisation — il n'existe aucune définition et par voie de conséquence aucune donnée à l'échelle du monde. Au mieux, les services statistiques officiels d'une poignée de pays proposent, et seulement pour leur propre territoire national, une définition des « aires métropolitaines » (Etats-Unis, Canada, Mexique) ou d'une notion qui pourrait s'en approcher (« aires urbaines » françaises). De toute façon, les résultats de ces définitions ne sont même pas comparables entre eux du fait des différences de critères et de méthodes employés.

Ainsi, on est encore incapable de répondre à des questions relevant du simple cadrage, de la compréhension élémentaire du phénomène, de points de repères ou de comparaison internationale, alors même que le phénomène de la métropolisation est considéré comme l'une des mutations majeures du monde contemporain. Par exemple :

- Quelles sont les plus grandes aires métropolisées ? Quelles surfaces, quels effectifs de population sont concernés par les aires métropolisées ? Quel poids représentent-elles sur les plans nationaux ou régionaux ? Comment s'organise leur hiérarchie ?
- A partir de quel seuil de concentration démographique, de services, de fonctions, d'étendue physique peut-on parler d'aire métropolisée ? Toute « ville » peut-elle espérer devenir une métropole ?
- Quel rôle jouent, à l'intérieur d'aires métropolisées données, les anciennes villes, les anciens noyaux morphologiques des agglomérations ? Comment s'articulent ces différents niveaux géographiques et historiques ? Existe-t-il dans ce domaine des

différences significatives selon les métropoles ? Si oui, quelles en sont les conséquences ?

- Comment évolue le périmètre et l'extension des aires métropolisées dans le temps ? A partir de quelle époque le phénomène apparaît-il ?

c) il est impossible de délimiter un « territoire » à partir d'une approche s'appuyant sur les « réseaux »

En tentant de situer le mot « métropole », nous avons vu :

- 1) qu'il n'existe pas de métropole sans empire ;
- 2) que l'émergence des aires métropolisées correspond à une mutation historique des formes politiques des empires : celles-ci sont passées d'une logique de domination territoriale à une logique de contrôle des réseaux.

L'entrée par les réseaux est donc tout naturellement devenue centrale dans les rares définitions « nationales » existantes. Ainsi, l'intensité des navettes domicile-travail est au cœur des définitions des périmètres « métropolisés » de la Suisse, de la France, des Etats-Unis, de l'Angleterre...

Cependant, les géographes savent aussi qu'il est impossible de délimiter un territoire à partir d'une approche fondée sur les réseaux. On n'a donc strictement aucun moyen d'arriver à identifier le territoire d'une aire métropolisée à partir de données fondées sur des flux, des mouvements, des échanges ou encore des liens de dépendance immatérielle. Pour définir un territoire, la seule méthode possible est de partir de données concernant le territoire, c'est-à-dire une étendue d'espace approprié et non pas un système de point mis en relations.

De même, la solution qui consiste à partir de l'identification de la partie territorialisée des réseaux (emprise des infrastructures liées à la communication, tracé des voies de communications) est vouée à l'échec : la présence d'une infrastructure ne dit rien, ni sur son niveau de fréquentation, ni sur la direction des flux, ni sur la longueur des trajets des usagers qui l'empruntent. Les réseaux se mesurent davantage par leur efficacité réelle que par un potentiel d'accessibilité, lequel reste théorique. Il faut alors élargir encore la zone d'influence des grandes villes, parfois jusqu'à des dimensions mondiales.

« Ainsi, en 1999, le groupe *Accor* possédait au moyen de ses multiples enseignes (*Sofitel, Novotel, Mercure, Ibis, Coralia, Thalassa, Atria, Etap Hotel, Formule 1, Motel 6...*) pas moins de 1 476 hôtels en Europe, 782 en Amérique du Nord, 87 en Amérique latine et 232 dans le reste du monde, soit, au total 288 269 chambres, et des centaines de salles de conférence, salons, salles de séminaires et de réunions... sans compter la location de voitures (*Europcar*) et les agences de voyages (*Carlson Wagonlit Travel*). Localement, un hôtel situé sur une plage d'un pays en voie de développement peut être considéré comme une enclave de territoire métropolisé, d'autant que l'immense majorité de la clientèle qui en profite vient elle-même des grandes métropoles des pays riches. Ainsi, depuis Paris, le siège de l'entreprise draine un réseau d'envergure mondiale, mais non un territoire : seul l'espace occupé par l'hôtel appartient

réellement à la firme, mais à l'échelle du monde, la taille de ce territoire est si petite qu'elle peut être résumée à un point.

Dans ces conditions, comment peut-on espérer pouvoir réaliser la carte de la zone d'influence d'une métropole ?

(...) Supposons que le groupe *Accor* soit racheté demain par un groupe financier ou qu'il revende l'une de ses filiales (avec ses hôtels et ses activités) à un autre groupe dont le siège est situé à Tokyo, à Londres ou à New York : la carte de la zone d'influence des grandes métropoles ne serait alors plus à jour. En outre le rachat de filiales, la fusion entre des groupes, les prises de participation mutuelles entre entreprises rendent la notion d'influence parfois très relative.

Or, de telles modifications sont extrêmement fréquentes car les capitaux sont très mobiles. Il n'est donc guère possible de dresser la carte des limites de l'influence et du pouvoir d'une grande métropole et il ne s'agit pas là d'une vue de l'esprit : les salariés d'une entreprise de Djakarta dont le siège est à Tokyo dépendent davantage du pouvoir des décisions venant de cette métropole qu'un artisan indépendant du centre de Tokyo » (Moriconi-Ebrard, *De Babylone à Tokyo*, Paris, éditions Ophrys, collection Géophys, § 3.2).

d) la métropolisation

procède parfois de processus a-spatiaux

Dans les années 1980, une innovation technologique très mineure a entraîné une conséquence socio-économique immense : la télécommande. À partir du moment où le téléspectateur pouvait changer de chaîne sans se lever de son siège, il se mit à naviguer entre les chaînes et à quitter une émission dès que le programme l'ennuyait. Cette innovation a conduit les chaînes de télévision à repenser totalement leurs stratégies de programmation et leur mode de communication avec l'auditeur. L'invention de la télécommande a ainsi produit un concept — le zapping — et bouleversé l'économie des médias. Pourtant, du strict point de vue technico-scientifique cette innovation ne constitue pas un exploit technologique en comparaison avec certaines grandes inventions.

Par analogie avec cet exemple, on peut dire que si mondialisation et métropolisation sont liées, ce sont deux phénomènes distincts. La mondialisation entraîne une infinité de transformations politiques, sociales et économiques qui parfois, ne se traduisent pas directement dans la métropolisation. Certains aspects spectaculaires et médiatisés de la mondialisation n'ont pas une influence déterminante sur la métropolisation. De même, un événement d'envergure mondiale peut n'avoir qu'une influence limitée dans une métropole donnée et un impact important dans une autre. Inversement, un événement apparemment mineur à l'échelle planétaire peut entraîner une série de conséquences fondamentales sur le plan local, si cet événement concerne directement l'économie ou la société d'une métropole. Il faut donc, à partir d'un certain point, se garder d'amalgamer « métropolisation » et « mondialisation » : ce qui concerne l'un ne touche pas forcément l'autre avec la même intensité.

Ainsi, du point de vue de la métropolisation, la partie des processus qui est pertinente est celle qui a produit un effet

socio-spatial. C'est seulement lorsqu'on aura apprécié localement l'ampleur d'un phénomène que l'on pourra tenter d'en interroger la cause. Et ce n'est que lorsqu'on aura identifié cette cause — et de préférence le plus tôt possible — que les citoyens seront éventuellement en mesure d'agir et que les acteurs pourront tenter d'équilibrer ou de corriger les tendances.

Proposer une définition territoriale objectivée des aires métropolisées est indispensable à une appréhension globale et raisonnée du problème de la métropolisation. Donner une enveloppe territoriale à ce phénomène n'est nullement une nécessité scientifique : les réseaux se jouent des frontières, de même que les contours des agglomérations sont plutôt d'ordre fractal que linéaire. Cependant, les politiques en ont besoin et on se trouve donc face à une demande sociale, concrète et massive. L'aire métropolisée n'est peut être qu'un *effet*, mais l'identification et la mesure de cet effet est une méthode qui permettra d'identifier *a posteriori* les causes et les processus qui ont conduit à une situation donnée.

2.3. critique des définitions existantes

a) les définitions existantes

des « aires métropolisées » utilisent implicitement la notion d'accumulation de population

Les définitions existantes de l'aire métropolisée n'ont rien à voir avec celles de l'agglomération ou de la ville politique. Elles ne cherchent pas à définir un *milieu* ou un groupe de gens vivant sous une autorité politique, mais un système de flux polarisés. Pourtant, si l'on analyse attentivement les critères utilisés dans les définitions, il existe de nombreux supposés qui ne renvoient à rien d'autre qu'à la notion de concentration de population.

En effet, la plupart des sociologues, des géographes et des historiens persistent à penser que le phénomène urbain est indissociable d'un habitat dense où se rassemble une population dégagée de l'obligation de produire elle-même ses moyens de subsistance. Même les visions les plus économicistes de la ville ne peuvent réduire une métropole à un pur système de flux, sans en poser une accroche territoriale durable quelque part dans l'espace géographique. Ainsi, aucune définition existante des « aires métropolisées » ne peut nier complètement la pertinence de l'objet « agglomération ». Comme une agglomération est par définition même une concentration de gens sur une petite surface, les définitions des aires métropolisées admettent donc bien implicitement que le domaine de légitimité de cet objet a un noyau : **aucune définition de l'aire métropolisée ne peut éviter de poser a priori l'existence d'une agglomération.**

En revanche, on peut discuter sérieusement les hypothèses qui sont ajoutées à cette règle par la prise en compte de critères liés à la notion de système de flux.

b) les définitions existantes des « aires métropolisées » s'appuient sur des critères obsolètes

Non seulement les quelques définitions statistiques en usage dans certains pays du monde (Etats-Unis, France, Suisse, Canada...) ne produisent pas des « aires métropolisées » comparables au niveau international, mais on peut opposer d'importantes critiques aux fondements mêmes de leur construction. Reprenons pour cela les termes de la définition « économique » : l'aire métropolisée un système de flux polarisés qui admet plus ou moins implicitement l'existence d'un noyau aggloméré dense. Dans les définitions en vigueur, les flux sont essentiellement (souvent exclusivement) définis par la mobilité quotidienne. On se base sur l'observation empirique du fait que la mobilité quotidienne se substitue à une mobilité résidentielle longtemps dominée par l'exode rural, en considérant que ces flux sont polarisés parce qu'une certaine proportion des déplacements serait constituée par des navettes domicile-travail d'une périphérie vers le centre. Cette hypothèse extrêmement réductrice produit une série de biais particulièrement graves dans la représentation qui est donnée de l'aire métropolisée.

• D'un point de vue méthodologique, si l'échantillon de l'enquête ne saisit que des gens qui se rendent à leur travail, on trouvera évidemment que 100 % des motifs de déplacement sont constitués par le travail. Or, toutes les enquêtes réalisées (notamment par l'INRETS) et qui portent sur l'ensemble des flux montrent que dans la réalité empirique, **le travail ne constitue dans aucune grande métropole la majorité des motifs principaux de déplacement** (grandes métropoles brésiliennes, Mexico, Métropole lémanique, Paris, etc.). La proportion des déplacements domicile-travail dans l'ensemble des déplacements quotidiens d'une métropole est généralement de l'ordre de 30 % à 40 %. Elle est évidemment quasi nulle le week-end. Or, tout le monde peut observer que les voies de communications sont loin d'être désertes pendant les jours chômés.

• D'un point de vue des pratiques urbaines, il convient de réfléchir à la portée sociologique de ces résultats, qui — insistons bien sur ce point — relèvent d'observations scientifiques faites dans le monde réel et non pas de présupposés théoriques. On objectera que, même si elles ne sont jamais majoritaires, les navettes domicile-travail constituent néanmoins la première cause de déplacement. Cependant, que signifie ce type de déplacement d'un point de vue social ? Le déplacement domicile-travail représente la partie subie du trajet, tandis que les autres motifs (qui sont majoritaires) représentent le mode d'insertion plus libre à l'espace métropolisé. Si les navettes domicile-travail ont un poids important dans l'ensemble des déplacements, elles représentent néanmoins **l'aspect intellectuellement le plus pauvre de l'approche de la métropolisation, la partie la plus dépourvue de signification sociale et la moins représentative de la nouvelle urbanité métropolitaine**. En n'appréhendant l'aire métropolisée que par les navettes domicile-travail, on résume sa nature à sa seule utilité économique : seuls, l'emploi et les travailleurs définissent la métropole. Il faut rappeler l'objectif implicite de cette approche qui dérive de l'école anglo-saxonne : pour les Anglo-saxons et surtout les Américains, l'aire métropolitaine est un espace de la maximisation économique et

non de la maximisation sociale. Cette représentation est réfutée par les Européens non anglo-saxons et en particulier par les Français. Sans porter un quelconque jugement de valeur sur cette approche, ce type de critère de définition peut être assumé comme l'une des approches possibles de la métropolisation, mais elle renvoie à une vision particulière de l'aire métropolisée que l'on pourrait appeler celle de la métropole-atelier.

• Du point de vue des représentations, on peut apporter une série de critiques encore plus sérieuse à cette approche. Cette critique résulte également de l'observation empirique et non pas par d'un *a priori* idéologique. En effet, on a l'habitude de représenter les aires métropolisées comme des systèmes de flux à la fois alternants (domicile-travail) et polarisés (centre-périphérie). Or les enquêtes plus fines montrent précisément que :

a) **les déplacements sont rarement des trajets à deux points, mais comportent souvent trois ou quatre points (avec plusieurs motifs) ;**

b) **le centre n'est pas systématiquement un objectif absolu mais seulement la résultante de flux**. La convergence des mouvements résulte de la forme des réseaux dont les nœuds et les principales interconnexions sont, en grande majorité, situés au centre. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à regarder le plan des réseaux de communication de n'importe quelle grande agglomération du monde. Ceci signifie que beaucoup de gens **tourment autour** du centre ou ne font qu'y passer pour se rendre d'une périphérie à l'autre. **Les mouvements périphéries-centre relèvent en grande partie d'une illusion d'optique engendrée par la forme des réseaux**.

Ceci remet en question la vision simpliste et monocentrique de la polarisation et par conséquent altère largement la pertinence des définitions construites à partir de ce type de critères^[2].

• Du point de vue de leur construction, les définitions existantes cherchent systématiquement à **emboîter** les trois niveaux de définitions « historiques » que sont la ville, l'agglomération et l'aire métropolisée. Ainsi, la définition américaine distingue trois niveaux :

a) le cœur (*core*) qui correspond à une ou plusieurs unités locales centrales ;

b) l'aire urbanisée (*urbanized area*) qui correspond à une agglomération morphologique ou à une partie d'agglomération ; ainsi, New York - Philadelphie, Miami - West Palm Beach, Chicago - Milwaukee, Washington - Baltimore forment des agglomérations morphologiques mais sont fonctionnellement polarisées en plusieurs *metropolitan areas* ;

c) les zones péri-urbaines (*ring*) non agglomérées mais soumises à l'attraction du centre. De même, en France, les niveaux de définitions de l'INSEE s'emboîtent parfaitement : commune (ville), unité urbaine (agglomération morphologique) et aire urbaine (ZAU).

Pourtant il n'y a aucune raison de chercher à emboîter ces trois types de territoires, car ils sont définis par des méthodes

qui n'ont rien à voir entre elles : une agglomération (morphologique) peut être plus grande qu'une aire métropolisée, une ville (politique) qu'une agglomération et ainsi de suite.

• Les économistes savent bien que l'« effet-tunnel » est l'une des caractéristiques de la métropolisation. La notion de système de flux polarisés ne permet en aucun cas, rappelons le, de définir un territoire, mais seulement une toile de réseaux : on peut cartographier la connectivité mais non la proximité des points. Ainsi, le « troisième anneau » qui marque les limites externes des aires métropolisées est en réalité un territoire fictif, au point que les définitions sont obligées, pour des raisons à la fois esthétiques et pratiques, d'introduire des clauses de « continuité » dans les définitions (Suisse, France) : par exemple, si le critère de définition est représenté par le fait qu'une commune envoie 30 % de sa population active dans une agglomération, cette commune ne sera néanmoins pas intégrée statistiquement à l'aire métropolisée lorsque des communes qui ne répondent pas à ce critère viennent s'intercaler entre elles et le centre de la métropole...

• La plupart des spécialistes de la métropolisation présentent les nouvelles métropoles comme des « villes éclatées » (Beyrouth, Le Caire...) qui n'ont pas un seul, mais plusieurs centres plus ou moins spécialisés d'un point de vue fonctionnel (centre des affaires, centre commerçant, centre religieux...). Les auteurs déplorent d'ailleurs ce fait, en particulier lorsque la polycentralité s'accompagne d'une véritable spécialisation sociale ou ethnique : au Caire, il y a des centres pour la clientèle riche et d'autres pour la clientèle pauvre^[12]. Il y a donc une contradiction à définir une aire métropolisée comme un système de flux qui convergent vers un centre — qui plus est un noyau constitué par une masse d'emplois ou de services — puisque l'observation empirique montre que c'est précisément la monocentralité qui est remise en question par la métropolisation.

c) de fausses définitions des territoires de la métropolisation

En France, la définition de l'urbain est appréhendée par trois niveaux de définitions : depuis 1954, l'INSEE identifie les « unités urbaines » comme des agglomérations morphologiques comptant plus de 2 000 habitants. Celles-ci sont composées d'un « centre » et de « banlieues » : on a donc implicitement les deux premiers niveaux historiques de définition des territoires urbains : la ville (ou ville-centre, qui donne son nom à l'unité urbaine) et l'agglomération. Le troisième niveau, le « zonage en aires urbaines » (ZAU), pourrait être apparenté à une définition de l'aire métropolisée des plus grandes agglomérations (plus de 10 000 habitants). Cependant, il n'en est rien.

Comme son nom l'indique par ailleurs, le ZAU ne prétend pas définir des aires métropolisées. Comme nous l'avons vu plus haut, le mot « urbaine » renvoie au concept la concentration urbaine de la « modernité II ». La métropolisation, pour sa part, n'est pas un simple élargissement de l'assiette spatiale des pouvoirs urbains : c'est un changement qualitatif beaucoup plus profond qui correspond à de grandes mutations sociales, économiques et

politiques du monde. On peut donc reprocher à cette définition de n'être nouvelle qu'en apparence : ainsi, les critères retenus relèvent encore d'une vision fordiste de l'urbanisation, en se basant sur la mobilité de la population active, ce qui exclut de fait tous les inactifs (retraités, étudiants) et toutes les formes de mobilités ne relevant pas du travail.

Mais, comme le rappelle Jacques Lévy^[14], la faiblesse du ZAU provient surtout du fait que le résultat escompté a prédéterminé la méthode de définition. Cette posture bloque littéralement la possibilité d'innover dans le domaine de la représentation géographique du territoire. Les ZAU succèdent d'ailleurs à une autre définition — celle des zones de peuplement industriel et urbain (ZPIU) — créée en 1962 par l'INSEE et qui fut abandonnée dès 1990. Les raisons de cet abandon sont de deux ordres :

1) Les ZPIU rassembleraient aujourd'hui quelque 95 % de la population française. Or cette hypothèse est dogmatiquement inadmissible pour les statisticiens, pour qui une catégorie statistique est considérée comme inutile à partir du moment où elle tend à englober la totalité des individus. Du point de vue des sciences sociales et des acteurs, cette information rejoint en revanche les hypothèses d'« urbanisation généralisée » que soutiennent plusieurs sociologues et géographes, dont Michel Bassand en Suisse et Jacques Lévy en France^[15].

2) Les critères de définitions des ZPIU ne permettraient plus aujourd'hui de distinguer les limites entre les bassins urbains de certaines régions, car ces critères reposent sur le fait que toute ZPIU n'a qu'un centre. La nomenclature spatiale des instituts statistiques contient en effet un présupposé persistant : celui que les trois niveaux d'urbanisation sont nécessairement emboîtés les uns dans les autres. Ainsi, une ville doit par définition s'inscrire au cœur d'une agglomération, laquelle doit nécessairement être le cœur d'une ZPIU. Or, c'est précisément ce schéma que la « métropolisation » semble remettre en question.

Ainsi, le processus de la métropolisation semble faible autour de certaines « agglomérations » industrielles et pas seulement autour des plus petites (par exemple : Saint-Étienne, Bilbao ou les conurbations du Nord-Pas-de-Calais et de Lorraine). Au contraire, on assiste, après parfois 150 ans de déprise, au redressement spectaculaire de villages de l'intérieur de la Provence, du Languedoc ou du cœur des massifs montagneux. Certains de ces villages, longtemps enclavés sont devenus des stations de sports d'hiver à la mode pour les classes aisées des grandes villes. Ces villages, encore peu denses, ne sont pas seulement investis de résidences secondaires mais aussi de nouveaux résidents. Ils viennent combler les interstices laissés vides par l'exode rural de la période précédente. Au total, les ZPIU dont la forme était encore bien individualisée par des vides interstitiels il y a une trentaine d'années, tendent à former un magma couvrant en continu des régions entières du territoire national.

Les stratégies de localisation de nombreux individus et des entreprises ne s'appuient pas sur des catégories spatiales étanches et emboîtées, mais au contraire misent sur l'inter-accessibilité des lieux. Ainsi le développement de villes

moyennes comme Lunel (à mi-chemin entre Montpellier et Nîmes) ou de localités de la Drôme (entre Lyon et Marseille) est précisément lié à une position charnière entre deux agglomérations beaucoup plus grandes.

De telles mutations dans les stratégies de localisation entraînent forcément des conséquences sur la carte du peuplement, à partir du moment où la somme des comportements individuels converge vers des lieux plus adaptés à leur stratégie. Or, on n'a aucune chance de voir ce résultat si l'on présuppose *a priori* que ces catégories de lieux n'existent pas. Non seulement la définition des ZPIU a été abandonnée à un moment où s'intensifiait le phénomène de la métropolisation, mais elle a été remplacée par une définition régressive qui n'apporte guère d'éclairage au problème de la métropolisation.

Les critères de définitions du zonage en aires urbaines (ZAU), quant à eux, semblent avoir été prédéterminés par les résultats escomptés. Ces résultats devaient *a priori* parvenir à un taux d'urbanisation moyen « européen », soit environ 75 % de la population. L'un des résultats des plus curieux est l'apparition d'une notion de « pôles ruraux » parmi lesquels on est supposé trouver de petites localités situées en dehors de l'influence des grandes métropoles. Or, cette catégorie comporte des stations balnéaires — Mimizan, Le Grau du Roi... — dont la polarité se trouve affublée bien malencontreusement de l'épithète « rural » : non seulement ces territoires ne l'ont jamais été, mais ces pôles se trouvent statistiquement exclus du phénomène de la métropolisation, alors que leur dynamique territoriale et leur raison d'être relève précisément d'un phénomène typiquement métropolitain...

Ainsi, même une définition construite par des catégories d'indicateurs statistiques « riches » n'est pas exempte de biais : la sophistication d'une instrumentation ne garantit pas la pertinence des résultats. Au contraire, le risque est de sur-déterminer les objets par la construction des informations qui permettent de les définir.

d) comment apprécier l'impact de ce qui est « nouveau » ?

En utilisant de « nouvelles définitions » spatiales, les services statistiques entendent souligner que les dynamiques spatiales changent et que l'on ne peut plus les décrire avec les outils anciens. Changer de définition a en quelque sorte valeur de geste symbolique et incantatoire : comme l'objet que l'on cherche à définir est déclaré nouveau, ce sont les critères des anciennes définitions eux-mêmes qui doivent être changés. Dans ces conditions, la nouvelle carte du territoire reflète-t-elle un changement de la réalité... ou simplement un changement de définition ? Cette remarque peut être résumée par la célèbre boutade : lorsque je change de lunettes, est-ce pour autant le Monde qui change autour de moi ?

Il convient par ailleurs d'être prudent dans l'appréciation de ce qu'il y a de « nouveau ». La métropolisation, et *a fortiori* une présumée « nouvelle » métropolisation, ne signifie pas pour autant qu'il faut faire table-rase de toutes les notions, méthodes et problèmes

qu'ont soulevés parfois des millénaires d'histoire urbaine. Déjà, nous avons vu que d'un point de vue linguistique, la racine « métropole » renvoyait au moins à un concept commun qui n'a guère varié, si ce n'est dans ses formes : l'impérialisme. Le thème de la « nouveauté » apporte-t-il vraiment un intérêt fondamental à la problématique de la métropolisation ? Sur ce point, trois idées peuvent être dégagées des débats.

- Ce qui est nouveau n'est parfois que la mutation d'un ordre existant.

Cette idée a déjà été abordée par l'historien Bernard Lepetit qui opposait les notions d'« innovation ascendante » et d'« innovation descendante »¹⁰⁸. En bref : avec du neuf, l'innovation peut parfois refaire simplement de l'ancien. Par exemple de la France Moderne, Lepetit montrait que la grande innovation dans les transports du XIXe siècle — le chemin de fer — ne fit que renforcer des structures spatiales anciennes du territoire national. Ainsi, les axes des premières grandes lignes nationales, qui convergeaient vers la capitale, ne firent que reprendre le tracé général des anciennes routes et renforcer un centralisme préexistant ; dans cet exemple précis, la nouvelle technologie du chemin de fer n'a introduit aucune nouveauté concernant les structures fondamentales de l'espace français. On pourrait multiplier ce type d'exemple, à toute époque et dans tous les domaines de l'innovation, et ceci invite à la prudence lorsqu'on évoque « l'innovation ». Une innovation technologique, sociale, économique, culturelle ne crée pas forcément « du neuf » sur le plan spatial, et ceci est également vrai lorsqu'on compare deux à deux chacun de ces domaines. Une innovation dans le domaine économique ne crée pas forcément du nouveau sur le plan de l'organisation des rapports sociaux, une innovation technologique ne bouleverse pas forcément l'ordre économique, une innovation sociale n'a pas forcément de traduction radicalement nouvelle dans le champ économique, et ainsi de suite.

- Dans ce qui est nouveau, il y a du durable et du non-durable. De son côté, Jean-Paul Ferrier nous invite fort à propos à réfléchir sur ce que la métropolisation offre de durable. Il met notamment en valeur la notion « d'habiter » durablement. Nous avons vu qu'habiter, ce n'est pas seulement dormir à son lieu de résidence : c'est aussi bouger d'un lieu à l'autre, utiliser des objets et des équipements, travailler, jouer, se cultiver, etc. Parmi ces indicateurs de « l'habiter », il en est qui résistent dans le temps ; d'autres au contraire sont fugaces, liés à des effets de modes ou de promotion marchande : ils n'induisent pas de changement durable.

- Ce qui est nouveau n'est pas forcément le plus intéressant. Enfin, il y a une tendance actuelle à valoriser coûte que coûte l'énergie, le mouvement, la rapidité, l'échange, l'innovation. Cependant, il est parfois plus utile de rechercher quelles sont les **constantes qui animent le changement**, plutôt que de traquer de manière univoque que ce qui est « inédit ». Les structures ont parfois des vertus beaucoup plus explicatives que l'enveloppe du changement.

- Ce qui est visible n'est pas forcément la nouveauté.

Il y a quelques années, une grande marque d'automobile présentait un nouveau modèle pour le grand public équipé d'une innovation révolutionnaire : le turbo-compresseur. Placé à l'intérieur du véhicule, le turbo est cependant habituellement invisible sous la carrosserie. Ainsi, la promotion de l'automobile ne montrait pas cette innovation mécanique — car il aurait fallu ouvrir le capot : spectacle qui suggère la panne — mais bien l'extérieur d'une carrosserie rutilante, mais cependant bien peu révolutionnaire. De même, les changements qui affectent l'espace ne sont parfois que le reflet d'innovations a-spatiales : il n'en demeure pas moins que les formes en sont la partie visible qui imprègne notre quotidien.

Finalement, une infinité de caractères « innovants » de la métropolisation reste davantage à démontrer qu'à affirmer. Or, en changeant d'instrument de mesure, ne risque-t-on pas tout simplement d'aboutir au constat que le seul changement explicable de la métropolisation est celui du changement de définition ? A l'inverse, si l'on s'accorde sur un fait — à savoir que les moteurs de la métropolisation s'inscrivent dans le *trend* multi-millénaire de l'urbanisation — et que l'on applique rigoureusement à l'analyse des faits les mêmes méthodes d'instrumentalisation, ne se donne-t-on pas toutes les chances de saisir l'impact et les dimensions du changement ?

3. la construction des définitions des aires métropolisées

D'un point de vue historique la ville ancienne se définissait par un statut, l'agglomération industrielle par une discontinuité morphologique, l'aire métropolisée par un système flux. Or dans les trois cas, il existe un point commun que l'on peut accepter comme constant : ces trois familles d'organismes urbains appartiennent à un seul et même processus : le « *trend* multi-millénaire de la concentration urbaine ». Un seul et même mouvement, mais non pas une fonction linéaire du temps, ni un processus localement figé et irréversible : la tendance à la concentration des hommes, des activités et des richesses est un phénomène qui s'adapte aux conditions technologiques, politiques et sociales de chaque époque. Comparer, situer, légitimer un discours sur une ville, une agglomération ou une aire métropolisée par le nombre d'habitants permet d'emblée de jeter les ponts, non seulement entre les spécialistes eux-mêmes, mais aussi entre ces derniers et le grand public.

Quantifier, c'est aussi qualifier : c'est parce que les habitants sont nombreux qu'ils confèrent à une localité, une ville, une agglomération, une région... certains de ses caractères. On ne gouverne pas une communauté de 2 000 habitants comme une communauté de deux millions habitants ; en économie, on n'organise pas de la même manière l'approvisionnement quotidien d'un village que celui d'une grande ville et ainsi de suite. Masse de population, densité, variation démographique ne sont pas des quantités abstraites : elles renvoient à des problèmes qualitatifs, organisationnels, des logiques de cumul ou de concurrence, etc.

Enfin, si l'on peut avoir l'illusion d'une redistribution spatiale des richesses, celle-ci n'est qu'une impression qui disparaît dès que l'on change d'échelle d'observation. D'ailleurs, on peut tout simplement

admettre que les acteurs ne poseraient pas la métropolisation comme un « problème » s'il n'existait pas de processus de différenciation spatiale.

3.1. la pauvreté des indicateurs disponibles

S'il n'existe pas de définition de la métropole à l'échelle internationale, une grande diversité de critères a en revanche été proposée, même si personne n'est encore concrètement passé à la phase opérationnelle. A l'échelle internationale, le problème se double de l'impossibilité de disposer de catégories comparables, sitôt que l'on s'intéresse à des variables complexes : ainsi lorsqu'on compare le poids de la main-d'œuvre dans les villes d'Allemagne et de France, c'est davantage la différence de construction purement statistique des catégories d'activités que l'on cartographie que la nature réelle de l'activité des travailleurs.

Dans une perspective opérationnelle, il faut donc tenir compte du fait que toute tentative de recherche d'objectivation de l'espace métropolisé est dépendante de contraintes extrêmement fortes, qui sont tout simplement liées à l'hétérogénéité des informations qui peuvent être concrètement mobilisées. L'expérience dans ce domaine regorge d'innombrables études réalisées sur la constitution des indicateurs, mais qui sont restées toutes théoriques, faute de pouvoir déboucher concrètement sur une mise en œuvre empirique des résultats.

Toute personne qui entreprend un long voyage est confrontée au problème des dimensions de ses bagages. Quelle que soit la longueur du périple qu'il entreprend, quelle que soit la liste des objets que le voyageur souhaite emmener avec lui, la dimension de sa valise impose une limite incompressible à ses besoins théoriques. Si le voyageur emporte avec lui la totalité de ses biens, on sera tenté de classer son déplacement dans une catégorie différente de celle du « voyage » : déménagement, émigration ou séjour prolongé, par exemple... Finalement, les conditions du voyage imposent une restriction raisonnable du volume des bagages, lequel sera réduit à l'essentiel. Ainsi, l'instrument « valise » est en lui-même l'un des éléments déterminants de la définition de la catégorie de déplacement appelée « voyage ».

D'un point de vue statistique, les territoires de la métropolisation peuvent être définis comme le contenu de la « valise » de notre voyageur : les données dont nous disposons concrètement. De surcroît, si la totalité des données que nous souhaiterions mobiliser était disponible, il est probable que la définition ne serait guère opérationnelle, car à partir d'un certain volume d'informations, on pourrait craindre que la définition ne corresponde davantage à la propre subjectivité de son auteur qu'à l'essentialité du phénomène. On peut donc se mettre d'accord sur le fait qu'il est possible d'identifier les aires métropolisées par un petit nombre de caractéristiques essentielles, qui font leur spécificité.

Il n'est donc nullement abusif de concevoir entièrement le problème de la définition des aires métropolisées sous l'angle du nombre et du type de données dont on dispose. Ces dernières sont de deux natures :

- 1) Les informations concernant l'occupation et les caractéristiques de l'espace physique (cartes, photographies aériennes, images satellitaires) ;
- 2) Les informations concernant la population résidente (recensements, dénombremments, enquêtes).

En regard de la diversité des débats soulevés par la question de la métropolisation, cette liste est extrêmement pauvre mais ne souffre malheureusement d'aucun additif : les données sur les déplacements, les flux de marchandises, les entreprises, l'emploi ou toute autre dimension sociale de l'organisation de l'espace n'existent ni à une échelle suffisamment large pour être reproductible à l'échelle internationale, ni à un niveau de résolution^[17] suffisamment fin pour représenter les grandes discontinuités de l'espace réel. Localement, on peut certes trouver une infinité de données beaucoup plus détaillées pour approfondir la définition de la métropolisation, mais elles ne seraient d'aucune utilité dans notre problématique si elles ne sont pas applicables à une autre portion de l'espace terrestre par défaut d'information. De même, on peut espérer trouver d'autres informations pertinentes et reproductibles à l'échelle planétaire, mais à un niveau de résolution tout à fait insuffisant pour tenter de cerner le processus de la métropolisation. Ainsi, la plupart des grands annuaires internationaux (ONU, FAO) ou des revues spécialisées ne donnent que des comparaisons par pays. Certains organismes comme EUROSTAT publient des données au niveau « NUTS 2 » ou « NUTS 3 »^[18], mais ce niveau de résolution spatiale de la maille territoriale est encore beaucoup trop grossier pour caractériser des discontinuités socio-spatiales locales.

Examinons la disponibilité des informations universellement disponibles :

- 1) Concernant le premier point de la liste, on trouve partout dans le monde des cartes. De même, aujourd'hui, plusieurs satellites surveillent, sondent et photographient en permanence la surface terrestre, offrant différents modes de représentation pour des résolutions spatiales de l'ordre de quelques mètres.
- 2) Concernant le deuxième point, on ne possède pas d'information sur chaque individu, mais seulement sur des agrégats qui correspondent à des unités soit administratives, soit purement statistiques. Pour définir les aires métropolisées, il convient de s'intéresser aux mailles les plus fines : celle des unités locales. Ce niveau correspond par exemple en France, en Algérie et en Italie à la commune ; en Italie et en Espagne au *municipio* ; au Moyen-Orient à la *nahya* et à la *shiyakha*, en Turquie au village, en Grèce aux *koinotites* (villages) et aux *dèmes* (villes municipales), au Portugal à la *freguesia* (paroisse), etc.^[19]

Cette maille permet aussi d'appréhender la métropolisation sous l'angle des dynamiques de la population et pas seulement d'analyser les données les plus récentes : il suffit pour cela de mettre en perspectives plusieurs séries d'informations à des dates différentes.

La spatialité de la variable est une information en elle-même : en mobilisant de multiples indicateurs de l'analyse spatiale (forme, distance, discontinuités...) on donne aussi à voir une large palette de faits géographiques. Les formes spatiales peuvent *a posteriori*

être expliquées par autant de variables que procurent les informations locales. Cependant, on retombe alors sur le problème évoqué précédemment : à savoir, l'extrême pauvreté des informations comparables qui sont disponibles dès lors qu'on se place à l'échelle internationale.

Il ne s'agit donc pas ici de réduire drastiquement la richesse intellectuelle des débats théoriques engagés sur la question des indicateurs de la métropolisation, mais de proposer une solution réaliste visant à déboucher sur la mise en œuvre concrète et pratique de ces réflexions. Si la diversité et la pertinence des indicateurs reste une question ouverte et d'actualité, le débat est strictement sans aucune issue possible lorsqu'on examine la disponibilité réelle des données qu'on souhaite mobiliser.

3.2. la variable démographique

a) la population : une épistémé

Le nombre d'habitants est la seule variable spatialisée disponible à l'échelle mondiale. C'est *a priori* une information bien pauvre et bien incomplète pour cerner un problème aussi complexe que la métropolisation. Pourtant, force est de « faire avec ». Et quitte à « faire avec », tentons de cerner l'intérêt de cette variable.

Le nombre d'habitants a toujours été la première variable par laquelle on appréhende le fait urbain. La métropolisation ne déroge pas à la règle. Cette affirmation peut sembler tout d'abord paradoxale : en fait, il n'en est rien. Le véritable problème est que cette variable a peu à peu été refoulée au rang de l'implicite par des chercheurs davantage fascinés par les nouvelles dimensions technologiques, philosophiques et linguistiques du phénomène que par un souci d'ancrage dans le système de référence « classique » de l'urbanisation. C'est l'une des raisons pour laquelle nous avons insisté plus haut sur l'ancrage fondamental de la « métropolisation » dans le *trend* pluri-millénaire de la concentration urbaine.

Toutes les contributions présentées au colloque de Grasse commencent sans exception par situer les métropoles par un ordre de grandeur du nombre d'habitants, auquel est adjoind immédiatement des notions tendant à :

- situer sa variation ;
- situer son poids par rapport à une aire de référence (généralement le pays) ;
- comparer sa taille avec des objets spatiaux de même nature (d'autres agglomérations, d'autres régions urbaines).

Ainsi, lorsqu'on évalue des indicateurs aussi divers que les réseaux des lignes de bus, la répartition des salles de cinémas, la production économique, la présence de services dans une aire métropolisée, c'est presque toujours à l'aune du « nombre d'habitants » que l'on se réfère, même lorsque c'est pour se débarrasser immédiatement de cette référence, en se concentrant sur un sujet économique, politique ou sociologique spécifique. La référence à la population a beau être refoulée parfois par les auteurs eux-mêmes, elle n'en reste pas moins implicitement

présente, car la variable « population » est plus qu'une référence : elle crée une *épistémè*.

En effet, certains chiffres « parlent » directement à tout le monde, d'autres non. Ainsi, on ne peut pas évaluer immédiatement l'importance d'un objet géographique à partir de repères tels que : « telle ville produit 1,2 milliards de francs de PIB par an » ou bien : « telle agglomération compte 89 lignes de bus », « telle aire métropolitaine a 27 salles de cinémas » ou encore « ...possède 953 boulangeries ». Ces ordres de grandeur ne disent strictement rien. Ils n'ont aucune résonance, aucune reconnaissance dans la culture commune, si ce n'est au mieux chez une poignée de spécialistes. Le réflexe immédiat est donc de chercher un point de comparaison et cette opération consiste presque instinctivement à comparer ces indications au nombre d'habitants.

Quelle différence y a-t-il entre une référence et une *épistémè* ? Tous les Européens vivant dans la « zone Euro » peuvent expérimenter ce que signifie un changement de référence lors du passage à la nouvelle monnaie. La plupart des commerçants et des consommateurs sont forcés, pendant plusieurs mois, voire plusieurs années, à convertir mentalement les prix dans leur ancienne monnaie de référence afin d'en apprécier la valeur. Cependant, si l'Euro a une parité fixe avec les anciennes monnaies nationales, il n'en va pas de même des variables des sciences sociales : il n'y a pas de « parité » fixe entre le nombre d'habitants et le nombre de cinémas, de boulangeries, de ligne de bus d'une agglomération. Si cette comparaison peut conduire à estimer que certaines villes sont « suréquipées », d'autres « sous-équipées », c'est suivant une ligne imaginaire de normalité qui correspond à une moyenne ou à une idée arbitraire d'optimum. Or il y a une infinité de manières de construire une norme. Ainsi, à la différence — par exemple — de la monnaie, la « population » n'est pas seulement une unité de compte de référence : la conversion mentale qui consiste à rapporter toute information à cette variable est investie d'une normalité implicite, subjective et construite.

Qui plus est, la variable « population » elle-même est investie de normalité dans la construction spatiale des objets géographiques, car il y a une infinité de façons de construire un espace de référence. Aussi, la mesure et les caractéristiques d'une population qui constituent cette notion de normalité dérivent entièrement de la façon dont sont construits les objets spatiaux. En changeant simplement de définition, la même ville peut apparaître sous-équipée ou suréquipée face à la présence d'un service. De même, en élargissant ses limites, on peut montrer qu'une ville est très ou très peu dense, pauvre ou au contraire riche, etc.

b) la population :

une représentation concrète et vivante de l'espace

Les chiffres de « population » recouvrent une réalité vivante et concrète : c'est probablement l'une des raisons pour laquelle elle a valeur d'*épistémè*.

Ainsi, lorsqu'on évoque des phénomènes comme l'exode rural, derrière chacune des centaines de milliers d'unités statistiques que l'on représente, il y a un mouvement de personne, la douleur d'un départ, le drame d'un abandon. Les flux de migrants ne sont pas

des flux virtuels comme, par exemple, les transferts financiers, de rentes ou de capitaux : en cartographie, on peut figurer les uns ou les autres de ces flux par des systèmes de flèches, mais ces derniers se résument en réalité aujourd'hui à des jeux d'écriture, à des impulsions électroniques invisibles. Le territoire et la société ne sont marqués que par les utilisations qui seront faites localement de ces flux (salaires, création d'emplois, construction de routes, de maisons...), et non par les flux eux-mêmes. Les flèches représentant les flux d'argent appartiennent donc au monde du virtuel et non à la matérialité de l'espace.

Au contraire, la mobilité quotidienne — par exemple les navettes domicile-travail — représente le déplacement de personnes réelles. Ces personnes utilisent des véhicules qui s'approvisionnent dans des stations services et utilisent des routes ou des trains qui roulent sur des voies de chemin de fer. De ce point de vue, les flux financiers ne sont à l'inverse que des fantômes électroniques.

Implicitement, les chiffres de population renvoient également à une notion très précise : celle de la population résidente. Cependant, plusieurs auteurs ont souligné la pauvreté de cette acception de cette notion.

Caricaturant cette notion de « population résidente », des économistes et géographes anglo-saxons ont dit que compter les gens à leur lieu de résidence — tel que le font, par exemple, les recensements de population — consistait à étudier « le lieu où les gens dorment ». A défaut de saisir les gens au lieu de résidence, la solution préconisée est de saisir les gens au lieu de travail. Or cette caricature est tout aussi contestable.

Du point de vue de la problématique de la métropolisation, il s'agit tout d'abord d'une vision de la société empruntée au passé : compter les gens sur leur lieu de travail renvoie à l'ère fordiste des agglomérations. Aujourd'hui, cette approche conduirait à exclure une proportion considérable de gens de l'espace métropolisé : la proportion d'inactifs (retraités, étudiants) ou d'actifs sans emplois (chômeurs) est de plus en plus élevée et il faut y ajouter la tendance à la réduction du temps de travail. La réalité suggère donc qu'une proportion de plus en plus large de la population ne vit pas que pour travailler le jour (à l'extérieur) et dormir la nuit (au domicile). Il en résulte d'ailleurs que, dans la société actuelle, la mobilité « libre » (vacances, loisirs, « hobbies », shopping) s'accroît de manière exponentielle.

Par ailleurs, on fait à domicile bien d'autres choses que dormir. Ainsi, dans la logique même du desserrement urbain, on peut aisément retourner comme un gant la boutade des Anglo-saxons : si les périurbains sont à la recherche de logements plus grands (au détriment de la centralité), ce n'est évidemment pas pour avoir une plus grande chambre à coucher... C'est justement parce qu'en dehors du travail, ils ne veulent pas seulement dormir à leur domicile.

Enfin, ce n'est parce que l'on vit dans un pavillon que l'on n'a plus de vie sociale. Avec la généralisation du téléphone, le développement d'internet, de la télécopie, de la vente par

correspondance et du télé-travail, le pavillon n'est isolé de la ville qu'en apparence.

c) habiter n'est pas seulement résider

Il faut donc concevoir cette question de l'« habiter » de manière plus globale. En déplaçant son domicile, tout résident transporte avec lui son « habitus », notion que l'on peut situer entre « habiter » et « habitude ». En s'éloignant d'une agglomération, tout résident péri-urbain engendre aussi du déplacement.

C'est de manière tout à fait consciente — « en connaissance de cause » — que la plupart des gens migrent dans les zones résidentielles péri-urbaines : aucun actif ne s'installe dans une localité périphérie en espérant raisonnablement que l'entreprise où il travaille fera plus tard le même choix de localisation que lui... Que ce choix soit librement consenti ou qu'il résulte d'une contrainte budgétaire, la plupart des résidents qui s'installent dans les zones péri-urbaines à quelque distance de leur lieu de travail savent qu'ils seront condamnés à se déplacer quotidiennement, parfois sur de très longues distances, jusqu'à leur retraite pour leur travail et pour une période indéterminée pour leur approvisionnement et leurs loisirs.

Il faut donc admettre que la variable « lieu de résidence » est riche mais à condition de considérer que la migration résidentielle ne se résume pas au fait de déplacer son lit d'une maison à l'autre. On conçoit fort bien que dans une problématique purement économiste — où l'homme ne serait fait que pour travailler, produire et consommer — l'intérêt de cette acception de la variable « population résidentielle » soit faible. En revanche, si l'on admet que la problématique de la définition de l'aire métropolisée intègre du social, du vécu et du perçu, la notion de « lieu de résidence » présente un intérêt incomparablement plus grand que celui de la variable « lieu de travail ». Pour en percevoir l'intérêt, il faut considérer que « résider » n'est qu'une composante de la variable « habiter ». « Habiter » possède un sens beaucoup plus large que « résider » : dans le courant d'une seule journée, tout individu habite par sa présence plusieurs lieux : domicile, travail, café, train, centre commercial, parkings... Parmi ces lieux, il en est où l'on reste quelque temps et d'autres où l'on ne fait que passer. Par les moyens de télécommunication, on peut à la limite habiter simultanément deux lieux.

Enfin, avec la notion d'habitude^[20] (*habitus*), « habiter » renvoie également à l'idée de répétition de mouvements : parmi les gestes et les déplacements quotidiens, rares sont ceux qui sont uniques, originaux, que nous ne reproduisons qu'une et une seule fois. Ce type de déplacements entre plus généralement dans la catégorie du voyage touristique, du déménagement, de l'émigration... Au plan individuel, le fait d'habiter finit donc par tisser une toile, un réseau de parcours, de nœuds et de points d'arrêts. L'ensemble des lignes et des points formés par les parcours répétés est parfois si dense qu'on peut à la limite considérer qu'il finit par former un halo de territoire jalonné par des points de repères, de traces matérielles dans le paysage (immeubles, routes, affiches publicitaires, monuments, etc.). Par l'*habitus*, la toile de certains réseaux peut donc aussi déboucher sur un processus de territorialisation.

conclusion

Etant entendu que l'on ne peut formellement appréhender la métropolisation qu'après avoir identifié l'objet que ce processus produit — l'aire métropolisée — on peut donc résumer l'ensemble de ces remarques par les propositions suivantes :

- 1) pour construire une définition opérationnelle des aires métropolisées selon des méthodes reproductibles et applicables à l'échelle du monde, on dispose d'un nombre d'indicateurs très réduits : la répartition spatiale fine de la population est actuellement la seule donnée universellement disponible ;
- 2) la variable « population » est plus qu'une référence : elle crée une *épistémè* ;
- 3) la variable « population résidente » ne peut pas être réduite à la notion de résider — au sens de « dormir » — mais inclut les habitudes, les mouvements, les processus de territorialisation qu'engendre l'*habitus* ;
- 4) la variable « population » renvoie à une représentation concrète et directe des lieux caractérisant le résultat des processus *a priori* complexes de la métropolisation. Par ailleurs, ce sont bien des « populations » que doivent gérer en priorité les acteurs et non pas l'existence d'objets matériels ou de fantômes immatériels.

Partant, on peut tenter de rattacher l'exploitation statistique de cette variable à la problématique de la définition des aires métropolisées.

A l'exception de quelques rares pays, l'information concernant la répartition de la population est universellement disponible, et à diverses dates, ce qui permet d'apprécier le changement. La quasi-totalité des pays fournit aujourd'hui — la plupart du temps gratuitement via internet — les données concernant la population des unités spatiales les plus fines de leur découpage territorial. Certains produisent également des séries historiques tenant compte des changements intervenus dans la délimitation des unités spatiales. Si cette information fait encore défaut dans quelques pays (Myanmar, Corée du Nord...), il va sans dire qu'il serait encore bien plus vain d'y chercher des données encore plus détaillées susceptibles d'être intégrées dans une définition des aires métropolisées.

Cette situation répond donc parfaitement à une problématique d'instrumentation universelle, seule capable de répondre au versant supra-national de la problématique de la métropolisation : **mettre en œuvre une méthode reproductible et applicable dans n'importe quelle région du monde.**

Enfin, d'un point de vue technique, la mise en œuvre pratique des systèmes d'informations spatialisés visant à identifier ces objets géographiques ne pose plus de problèmes majeurs à l'heure actuelle.

3.3. une condition nécessaire : l'attraction démographique

Le *trend* long de l'évolution de la civilisation urbaine nous montre qu'il existe un phénomène jamais démenti : la concentration

sélective de la population, des pouvoirs et de la richesse au profit de régions bien particulières de la terre.

En l'état des connaissances actuelles, l'histoire de la civilisation urbaine peut être *grosso modo* découpée en trois phases (Moriconi-Ebrard, 2000, ch. 1) :

- Pendant environ 5 000 ans (4 800 ans en l'état des connaissances actuelles, c'est-à-dire de 6500 à 1700 av. J.-C.), il n'existait pas de grande ville. Depuis la fondation probable de Jéricho jusqu'à l'émergence de l'Empire babylonien, la taille des organismes urbains n'excède pas quelques centaines, au mieux quelques milliers d'habitants. L'espace urbanisé de ces villes ne dépasse pas quelques centaines de mètres de côté. Lorsqu'il est plus grand (tel Memphis : 460 hectares), il est occupé de manière extensive et contient des jardins ou des monuments, donc des espaces non résidentiels.

- Il semble que la première « grande ville » de l'histoire fut Babylone, qui aurait compté autour de 300 000 habitants vers 1700 av. J.-C.. Peu importe la marge d'erreur qui est attribuée à ce chiffre : on est dans un ordre de grandeur sans commune mesure avec les organismes urbains ou proto-urbains connus qui existaient auparavant dans le monde. Cependant cette taille-limite supérieure va à son tour stagner dans une fourchette de 250 000 - 1 000 000 d'habitants pendant 3 500 ans. Le fait important est que Babylone semble être à la fois la première « grande ville » et la capitale du premier empire, d'où le lien historique qui existe entre « métropole » et « impérialisme ».

- Au XIXe siècle, Londres atteint brusquement et pour la première fois dans l'histoire de l'humanité le seuil des deux millions d'habitants en 1842, soit environ deux fois le seuil maximum jamais atteint jusqu'alors dans la concentration démographique. Or, à ce moment, Londres n'est plus une ville politique, mais une agglomération qui englobe plusieurs communes : on est donc bien dans la phase de l'urbanisation. Ce seuil est franchi par plusieurs agglomérations^[2] et, d'autre part, la taille limite supérieure des grandes agglomérations explose littéralement : Londres atteint 4 millions d'habitants vers 1875, et 6,5 millions en 1900 ; New York a 12,3 millions d'habitants en 1950 et Tokyo 30 millions d'habitants en 2000. Cependant, ce seuil-limite tend à augmenter moins vite aujourd'hui : l'accroissement démographique de Tokyo est quasi nul et celui de toutes les grandes agglomérations est en diminution rapide, y compris dans les grandes agglomérations des pays pauvres.

- Cependant, à la fin du XXe siècle, une nouvelle forme de peuplement a commencé à émerger : la concentration urbaine ne se produit plus dans les agglomérations, mais à l'échelle de vastes bassins métropolisés. Ces nouvelles formes d'organisation spatiale élargissent encore le rayon de la concentration de la population, des activités et des richesses. Les régions concernées couvrent désormais plusieurs milliers de kilomètres carrés : elles sont vastes à l'échelle de l'individu, mais leur surface reste encore réduite à l'échelle planétaire.

Ce phénomène de concentration a été quelque peu oublié pour différentes raisons :

1) Par rapport à l'urbanisation en agglomération, la métropolisation apparaît évidemment comme un processus de desserrement, de « respiration » dans le processus de concentration. En changeant d'échelle, la concentration reste peu visible, surtout si l'on continue à utiliser des définitions de catégories spatiales inadaptées à sa représentation (agglomérations, aires urbaines, etc.).

2) Si la métropolisation est un phénomène nouveau, on se trouve par définition au début d'un nouveau *trend*. Si les tendances se maintenaient en l'état pendant plusieurs décennies, on verrait bel et bien se dessiner des taches de fortes densités. Ainsi, on peut aussi avancer le fait que le processus d'accumulation à petite échelle n'est encore pas assez ancien pour être massivement perceptible. A ce stade, il est préférable de parler de « tendance » ou de phénomène d'attraction.

Finalement, ce n'est pas cette concentration encore peu visible qui préoccupe les acteurs, mais les changements qualitatifs que ces nouvelles tendances entraînent. Il n'en demeure pas moins que ces dernières sont bien réelles et qu'elles permettent de rattacher conceptuellement le phénomène de la métropolisation à des structures anthropologiques abstraites (pouvoir, politique, droit, économie, religion, société, mentalités...).

La *trend* de la concentration du peuplement est l'expression commune de ces phénomènes : c'est, en quelque sorte, un dénominateur commun à la ville, l'agglomération et à l'aire métropolisée. En utilisant un outil également commun à l'ensemble de ces phénomènes, on se donne donc les moyens d'appréhender les dynamiques spatiales dans ce qu'elles présentent réellement de nouveau. *Ainsi, c'est en utilisant la même définition, non seulement dans l'espace mais aussi dans le temps, que peut être appréhendée la forme spatiale des nouveaux territoires de la métropolisation.*

3.4. la définition de l'ADM

La méthode qui testée est extrêmement simple. L'hypothèse fondamentale repose sur le fait que les indicateurs démographiques, s'ils n'expliquent pas la métropolisation, en sont néanmoins le révélateur. Ce révélateur d'une part est un aspect concret et vivant de la réalité — la population. D'autre part, il fait sens auprès de la plupart des acteurs et des utilisateurs de la notion d'aire métropolisée : administrer ou gouverner, c'est avant tout s'occuper des gens. Quand bien même réseaux, entreprises ou services sont mis en avant, c'est encore en fonction de leur utilité pour les habitants.

On peut donc tout d'abord se contenter d'appliquer une règle minimum : toute localité en voie de métropolisation doit avoir un solde migratoire positif. Un territoire où on immigre est par définition attractif. Par cette proposition, on admet *a contrario* qu'un territoire d'où les habitants émigrent est en déprise. Or, une déprise s'effectue par définition au profit d'autres régions.

L'intérêt de cet indicateur n'est pas seulement quantitatif : un territoire qui accueille des migrants s'enrichit d'éléments allogènes. Les immigrants apportent du « sang neuf », des idées

nouvelles, des pratiques différentes... Localement, les possibilités de diversification, de brassage culturel, d'échange, d'interaction sont optimisées par l'immigration. Inversement, une zone d'émigration voit moins sa population baisser (car les départs peuvent être compensés par une fécondité élevée), que son capital-diversité s'appauvrir. L'émigration entraîne le repli sur elle-même de la communauté de ceux qui restent. Cette balance fait donc sens avec l'un des arguments évoqués quant aux caractéristiques socio-culturelles des territoires de la « métropolisation ».

Le problème de la mise en œuvre pure et simple de cette méthode est que l'on ne dispose pas pour l'ensemble de la planète des chiffres de la balance migratoire pour chaque commune.

On peut cependant tenter d'approcher cet indicateur en centrant le taux de croissance d'une commune sur le taux de variation moyen de la population de l'espace de référence des unités spatiales. Cette méthode revient à « estimer » les mouvements géographiques à partir des taux de variations bruts de l'espace de référence. Par exemple, dans un pays où le taux d'accroissement démographique annuel est de 2 %, une commune qui ne croît que de 1 % est en situation de déclin relatif. Au contraire, si l'accroissement démographique global d'un pays est nul, une commune dont la population croît de 1 % peut être considérée comme très attractive.

L'espace de référence doit *a priori* être le pays, dans la mesure où les frontières nationales expriment encore aujourd'hui l'essentiel de la variance des indicateurs démographiques naturels. Ceci est lié au niveau de développement, aux politiques nationales face à la santé, à la natalité, au contrôle des naissances, mais aussi à des phénomènes socio-culturels nationaux encore assez mal expliqués par les démographes.

On objectera cependant qu'il existe des pays à l'intérieur desquels la variance de ces indicateurs peut être relativement importante : ainsi, en Egypte, l'Indice synthétique de fécondité (ISF) est tombé à un niveau quasi européen dans le centre des grandes villes (2,1 en 1996), tandis qu'il atteint des valeurs proches de celles des pays les moins avancés dans certains *markaz* (cantons) ruraux de la Moyenne-Egypte (où l'ISF est de 4 à 6). Dans ces conditions ne risque-t-on pas de prendre pour des territoires en voie de métropolisation des régions qui sont précisément dans le cas inverse, dans la mesure où c'est ici le non-développement de ces régions qui explique leur fort taux de fécondité ?

Il faut tout d'abord tempérer cette remarque par deux observations :

1) Les régions en non-développement sont également celles où la mortalité est la plus élevée et notamment la mortalité infantile. Toutefois, ces facteurs ne sont pas suffisants pour rééquilibrer l'excédent démographique naturel lié à une forte natalité.

2) La coexistence dans un même pays de régions développées et sous-développées engendre des flux migratoires. Lorsque la situation persiste dans le temps, elle finit par faire système : les régions de départ ne font que s'appauvrir et le non-développement maintient l'archaïsme des structures sociales qui se traduit par un

niveau de natalité élevée. Ainsi les régions rurales de Moyenne-Egypte ont-elle contribué massivement à la croissance du Caire. Cependant, là encore, ce facteur ne paraît pas donner une robustesse suffisante à l'indicateur que nous proposons pour identifier les aires en voie de métropolisation, même si on ajoute ce facteur au précédent (mortalité élevée des régions moins développées).

Il reste donc un dernier argument qui renvoie de plus près aux mécanismes même de la métropolisation. Il faut en effet se souvenir que l'enjeu de la définition est surtout d'identifier le « troisième anneau » de ces nouveaux organismes urbains appelés « aires métropolisées ». En effet, la notion de ville, qui s'appuie sur une définition juridique ne pose pas problème, de même que la définition morphologique d'agglomération. Sauf exception rarissime et souvent extérieure au fait urbain en lui-même (par exemple, suite à une gigantesque catastrophe naturelle, à une succession de guerres particulièrement sanglantes, à de grandes révolutions), on n'observe jamais de phénomènes de « désagglomération ». De même, aux échelles de temps qui nous intéressent ici, une ville d'une certaine importance n'a que très peu de probabilité de perdre son statut « urbain » et de redevenir un village rural²³. En d'autres termes, on peut admettre que la « ville » et l'« agglomération » font partie intégrante des aires métropolisées. C'est donc l'identification des limites externes des aires métropolisées qui pose le problème principal de la définition.

Or, si l'on se réfère aux observations vers lesquelles converge l'avis de tous les spécialistes, on peut rappeler ici que la métropolisation se caractérise par un vaste mouvement de redistribution de la population et des activités à la périphérie des grandes villes. Les couronnes péri-urbaines sont prises sous un double feu :

- d'une part, elles appartiennent à un vaste bassin qui est attractif dans son ensemble ;
- d'autre part, elles accueillent le desserrement démographique des agglomérations (déprise des centres et des banlieues denses).

De surcroît, revenons à l'argument démographique : les zones d'accueil sont celles où la natalité est la plus élevée, puisqu'elles attirent surtout les jeunes ménages qui décohabitent et qui sont à la recherche d'un logement : ceci contribue à rééquilibrer la carte de la natalité entre zones non-développées de départ et zones d'arrivée.

Au total, la méthode d'identification des aires métropolisées se réduit à un critère extrêmement simple : ce seront **les unités territoriales qui ont un taux d'accroissement démographique supérieur à la moyenne de leur pays au cours d'une période donnée.**

Les précautions à prendre sont :

- que les unités territoriales doivent être de petite dimension ;
- que les périodes sur lesquelles sont effectués les calculs soient relativement courtes.

conclusion

Faut-il déplorer la simplicité des bases d'une définition ?

Tout d'abord, comparons avec les critères de définitions des organismes urbains des générations précédentes :

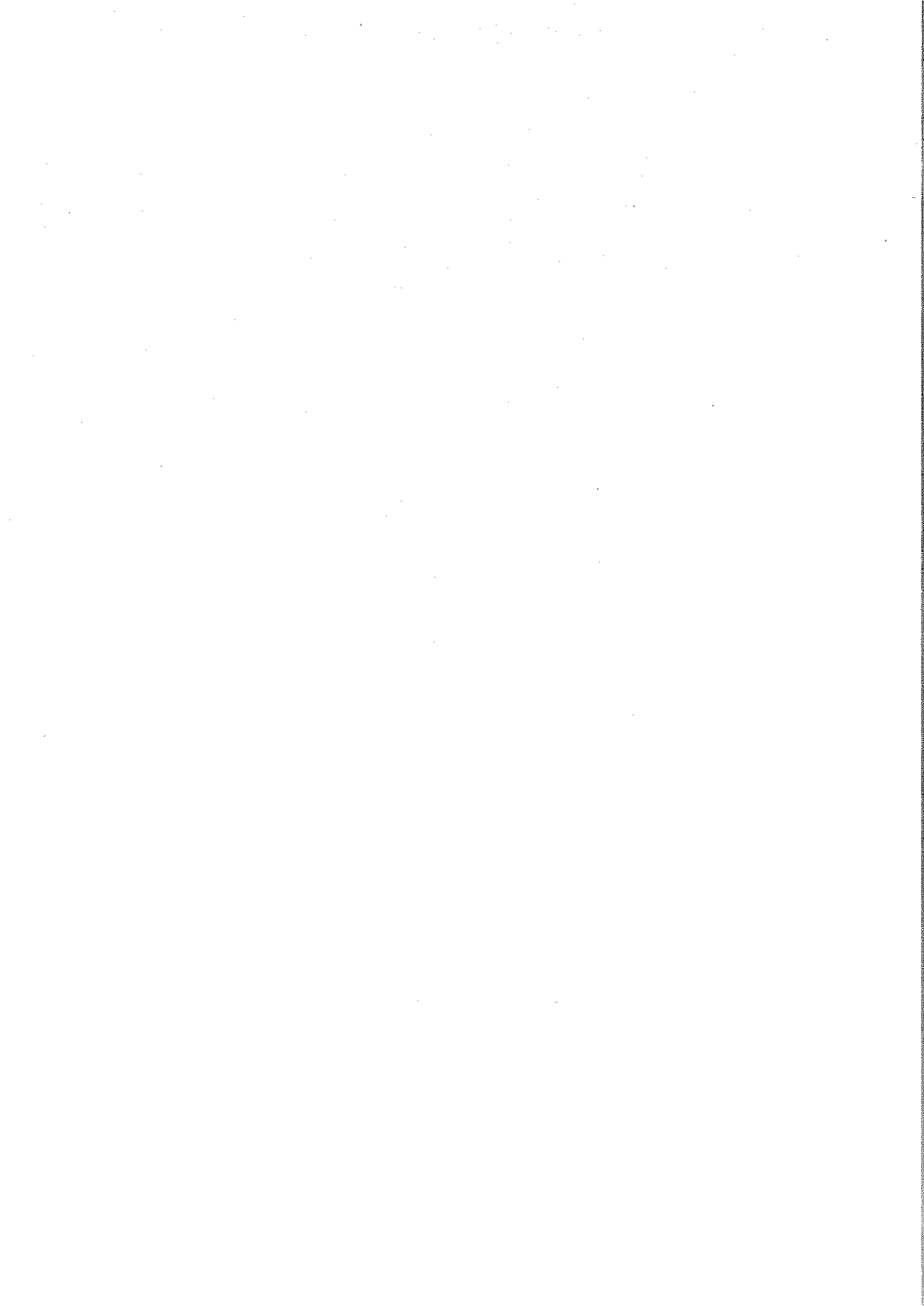
- La ville politique était et reste définie par un statut juridique ou administratif : elle est ou n'est pas une ville
- L'agglomération était et demeure définie par un critère morphologique : 200 mètres au maximum entre les constructions. Là encore, il est difficile de concevoir une définition plus simple : pourtant les études, les théories et les applications complexes qui ont dérivé de cette notion se comptent par milliers.

Plus une définition est simple, plus son champ d'application peut être vaste et ouvert. De la même façon que l'on voyage plus souplement avec une valise légère qu'avec un chargement de plusieurs tonnes, une instrumentation minimum mais portant sur un aspect essentiel permet d'accéder à l'immense diversité des situations réelles que la métropolisation a engendré à la surface de la terre. Pour mettre en valeur une complexité, il n'est pas nécessaire d'utiliser un instrument complexe : si tel était le cas, on pourrait attribuer la responsabilité d'une partie de cette complexité non pas à l'objet mais à l'instrument lui-même.

Proposer une méthode d'identification d'un objet ne consiste pas à étudier l'objet lui-même. C'est une opération préliminaire à partir de laquelle l'étude peut démaner : la définition d'un objet est le point de départ et non le résultat d'une étude. Par la suite, il est possible d'introduire un vaste panel de variables et d'indicateurs qui, cette fois, peuvent renvoyer aussi bien à une description des réseaux que du territoire. Ces indicateurs, par ailleurs, ne seront pas nécessairement les mêmes selon les métropoles : par exemple, les traits d'organisation liés à une fonction portuaire, essentielle à telle métropole littorale seront d'aucune utilité pour une autre métropole située à l'intérieur des terres.

Enfin, l'identification statistique de l'aire métropolisée ne dit rien sur son fonctionnement : la définition permet d'identifier d'une zone attractive, mais seule l'étude approfondie du périmètre de ce territoire peut nous renseigner sur son organisation, sa structure, lesquelles nous renseignent à leur tour sur les moteurs de la métropolisation, et donc, plus loin, sur les processus.

Reste surtout que cette méthode est la seule qui peut être mise en œuvre à l'échelle du monde, aussi bien dans les hauts lieux de la mondialisation — Etats-Unis, Japon, Europe — que dans les pays les plus pauvres.



deuxième partie
données de cadrage

1. conditions techniques de l'étude

L'étude concerne *in extenso*, le territoire des pays inscrits dans la zone du INTERREG IIC dans leur totalité, de façon à tenir compte des continuités spatiales. Les territoires nationaux retenus sont ainsi : Espagne, France, Italie, Suisse, mais aussi leurs enclaves : Andorre, Gibraltar, Monaco, Saint-Marin. La Grèce et le Portugal ont été également inclus comme « Suds » de l'Europe, dans la perspective d'une ouverture du programme à de nouveaux pôles. On constate en effet que les territoires de la métropolisation se jouent des frontières nationales : on ne peut donc pas postuler ses formes spatiales *a priori*. Ainsi, il eût même été souhaitable de cadrer cette étude dans un ensemble géographique encore plus large, incluant au minimum le Sud de l'Allemagne et l'Autriche, voire le Benelux, car il existe manifestement des phénomènes de continuité ou de prolongement bien en dehors de la zone INTERREG IIC. Cette extension est techniquement aisément réalisable, mais n'a pas pu être intégrée à l'étude, compte tenu de ses objectifs et des moyens mis à disposition.

Dans la présente étude, seule la zone européenne a été prise en compte. Il n'en demeure pas moins que les méthodes utilisées sont strictement applicables aux pays du Sud. Notons aussi que la zone étudiée forme un bloc géographique continu au sein duquel les dynamiques spatiales du peuplement au regard de la métropolisation présentent des phénomènes de continuité au-delà des frontières nationales. Au contraire les pays du Sud sont séparés des premiers par la Méditerranée ; ils ne forment pas un bloc continu puisque la Libye n'a pas été intégrée au programme.

Enfin, les échanges frontaliers, sans être nuls, ne présentent pas la même intensité qu'en Europe.

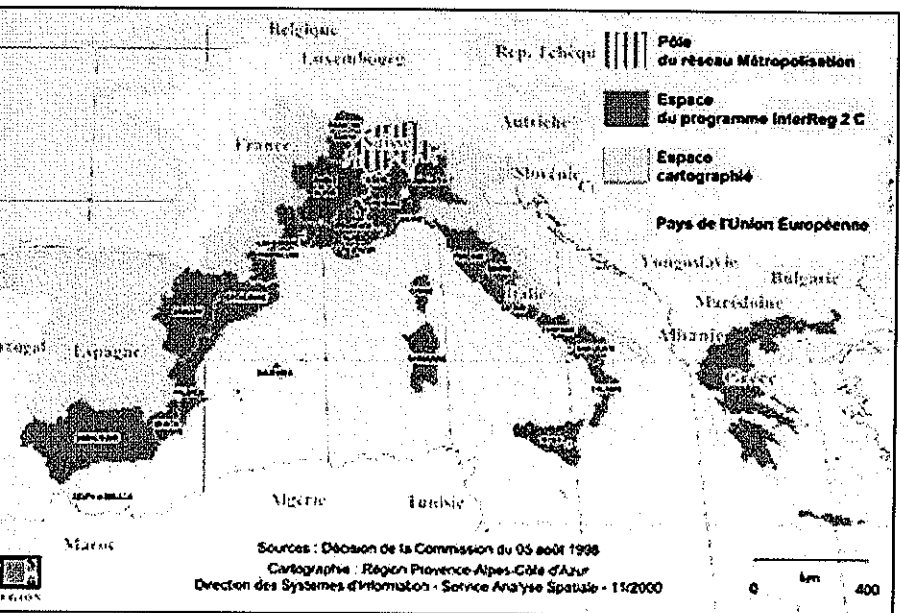
1.1. sources démographiques et géographiques

Les données prises en compte ici proviennent des comptages de la population communale issus des différents services statistiques des pays de la zone d'étude considérée (tableau 1 ci-après).

Les données provenant des sources répertoriées dans le tableau 1 sont réparties sur 65 157 unités spatiales locales (communes, *municipios*...) en ce qui concerne la partie européenne et 8 274 pour

l'Afrique du Nord. La carte du semis des unités locales est

Programme Interreg IIC Les pôles du réseau métropolisation



présentée dans la fiche 2 de ce cahier : *le substrat historique et géographique des aires métropolisées.*

Le semis de points sur la carte représente les 59 239 unités locales (communes, *municipios*... sans la Grèce) recensées par les différents services statistiques des pays de la zone d'étude considérée. Une ligne Lisbonne - Venise sépare cette région en deux zones : au Nord, un semis plus dense signifie que les unités spatiales sont de dimension plus réduite qu'au Sud. Cette division d'échelle continentale suggère que la problématique de l'intercommunalité et des recompositions territoriales mérite d'être posée en des termes différents de part et d'autre de cette ligne qui se joue des frontières nationales. En effet, les "communes" sont bien plus que des unités statistiques de comptage de la population :

- Tout d'abord, si certains acteurs français considèrent que le modèle communal est "en panne", il ne faut pas oublier qu'à l'inverse de la France, ce modèle a repris de la vigueur depuis les années 1980 en Italie, en Espagne, en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, en Angleterre, en Suède, au Danemark...
- Ensuite, il faut se garder d'assimiler le rôle politique des

communes dans le paysage des institutions avec le rôle réel qu'elles ont joué dans l'organisation réelle du territoire.

L'immense majorité des communes en voie de métropolisation possède un bourg (agglomération au chef-lieu) et un "finage" composé de champs, de bois, de hameaux et de fermes isolées. A l'échelle micro-locale, l'organisation polarisée du finage structure et façonne les paysages depuis deux siècles et souvent depuis bien plus longtemps, car le découpage de la plupart des communes hérite des paroisses de l'ancien régime qui existent souvent depuis plus de 1000 ans. Autour de l'église, de la mairie, de l'école et des commerces, le bourg organise l'utilisation de l'espace, polarise le réseau des routes et des chemins.

De la même manière que sur le littoral, la mer ne remanie pas de la même manière une plage de galets ou une plage de sable fin, la métropolisation s'étale sur un substrat très différent selon les régions. Ainsi, sur une superficie équivalente, la région Rhône-Alpes compte 2 878 communes et la Suisse 2 894, tandis que Sicile et Sardaigne n'en comptent ensemble que 676. Le département des Bouches-du-Rhône (1,8 million d'habitants) ne compte que 119 communes, tandis que l'Isère (1,1 million) en

tableau 1 : sources statistiques sur le peuplement au 20^e siècle : années des recensements

zone / pays	sources	nombre d'unités locales
Europe		65 157
Andorre	1944, 1955, 1971, 1982, 1986, 1990, 1993, 1997, 2000	6
Espagne	1900, 1910, 1920, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1981, 1991, (1996 1998 1999)	8075
France	1936, 1954, 1962, 1968, 1975, 1982, 1990, 1999	36539
Gibraltar	1901, 1911, 1921, 1931, 1951, 1961, 1971, 1981, 1991	1
Grèce*	1940, 1951, 1961, 1971, 1981, 1991	5918
Italie	1901, 1911, 1921, 1931, 1939, 1951, 1961, 1971, 1981, 1991, (1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001)	8081
Monaco	1951, 1961, 1968, 1975, 1982, 1990, 1999	1
Portugal	1900, 1911, 1920, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1981, 1991	3633
Saint-Marin	1864, 1947, 1972, 1980, 1989, 1992, 1995, 1997	9
Suisse	1900, 1910, 1920, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, (1997, 1998, 1999)	2894
Afrique du Nord		8274
Algérie*	1901, 1911, 1921, 1931, 1948, 1954, 1960, 1966, 1977, 1987, 1998	1542
Maroc**	1960, 1971, 1982, 1994	1549
Egypte	1897, 1907, 1917, 1927, 1937, 1947, 1960, 1966, 1976, 1986, 1996	4926
Tunisie*	1966, 1975, 1984, 1994	257

* Seules les 2 dernières séries ont à ce jour été appariées : en raison des nombreux changements qui ont affecté le découpage des unités locales, les séries antérieures ne sont pas encore comparables.

** Aucun appariement n'a encore été effectué. Les années figurant entre parenthèses renvoient à des dénombrements officiels basés sur les fichiers de l'état-civil et non à des recensements.

rassemble 533.

Bien au-delà de leur rôle politique dans les institutions, le substrat des communes représente en quelque sorte un "grain" dont l'inégale rugosité explique les différentes formes que prend le redversement urbain sur les anciennes périphéries rurales

1.2. intégration des données démographiques

l'urbanisation : quelques éléments méthodologiques

Lorsqu'on cherche à établir des comparaisons internationales, on se heurte très rapidement à un problème sérieux : celui de l'hétérogénéité des sources, des définitions et des données. Les chiffres concernant l'urbanisation n'échappent pas à la règle et la représentation sur une même carte de données émanant de pays indépendants est un exercice difficile qui nécessite quelques précautions méthodologiques. A défaut de ces précautions minimales, toute comparaison internationale reste purement fantaisiste.

a) Concernant les sources démographiques, les données ne renvoient pas aux mêmes années selon les pays : il convient donc de les estimer pour une année commune à l'ensemble de la zone, car les variations annuelles de population peuvent être très rapides. Ici, le chiffre de population a été interpolé entre deux séries de recensements encadrant les années de référence ou projeté à partir de séries antérieures. Les années de référence sont celles qui sont millésimées en « 0 » (2000, 1990, 1980...).

b) Chaque pays possède son propre système de définition de la population urbaine. Si à l'intérieur d'un État, chaque système répond à des impératifs, des traditions ou des contraintes précises, au niveau international il est en revanche impossible de comparer des données nationales officielles. Ici, les agglomérations ont toutes été définies rigoureusement de la même manière, quels que soient les critères de définitions en vigueur dans les pays, en suivant un critère de délimitation morphologique^[65] : Contrairement aux données officielles, ces objets sont donc strictement comparables. Le seuil minimum de l'urbain a été fixé à 10 000 habitants, quel que soit celui de la définition nationale, si tant est qu'il en existe une.

L'application de cette méthode peut occasionner des décalages considérables selon les pays, dont quelques exemples donnent une

idée de l'ampleur : en France, le critère de définition est morphologique (identique à la méthode d'harmonisation employée ici), mais le seuil minimum de l'urbain est de 2 000 habitants : le semis des villes représenté sur une carte y est environ cinq fois moins dense. Inversement, en Italie, l'agglomération morphologique est inconnue des statistiques officielles : des centaines de « communes » viennent ici renforcer la taille d'agglomérations plus grandes, particulièrement dans les régions de Milan, Naples ou Turin.

c) Enfin, le fond est mis en coordonnées universelles (latitude, longitude), ce qui permet de mesurer automatiquement des distances réelles entre des lieux. Ces coordonnées peuvent être vérifiées sur le terrain à l'aide de n'importe quel GPS sur le terrain. Elles correspondent non pas au barycentre du polygone formé par le territoire d'une unité locale, mais à son centre réel (mairie, église, bourg...) à 200 mètres près. Dans le cas d'une étude locale plus approfondie, ce système permet aussi d'articuler l'échelle globale de l'étude avec une approche fine de terrain.

A partir de cette méthode, on peut donc cartographier la répartition et l'évolution de la population des différents pays sur des périodes strictement comparables (exemple : carte 1.2 ci-après).

L'extension spatiale de l'agglomération étant identifiée, les contours des agglomérations morphologiques sont ajustés sur les limites des unités locales (selon les pays : communes, *municipios*...). Certaines d'entre elles sont entièrement englobées dans une agglomération, d'autres s'étendent partiellement sur des zones rurales. Pour qu'une unité soit agglomérée ou constitue une agglomération, 50 % au minimum de sa population doit appartenir au noyau morphologique principal. Lorsqu'on ne dispose d'aucun renseignement statistique infra-unités locales, cette proportion est évaluée en fonction de la répartition géographique des constructions sur le territoire de l'unité locale. Le nombre d'habitants de toutes les unités locales ayant en commun un même noyau de peuplement est additionné. L'entité ainsi identifiée est une « agglomération morphologique »^[65] qui s'étend sur un nombre d'unités locales allant de 1 à n (voir l'exemple en encadré).

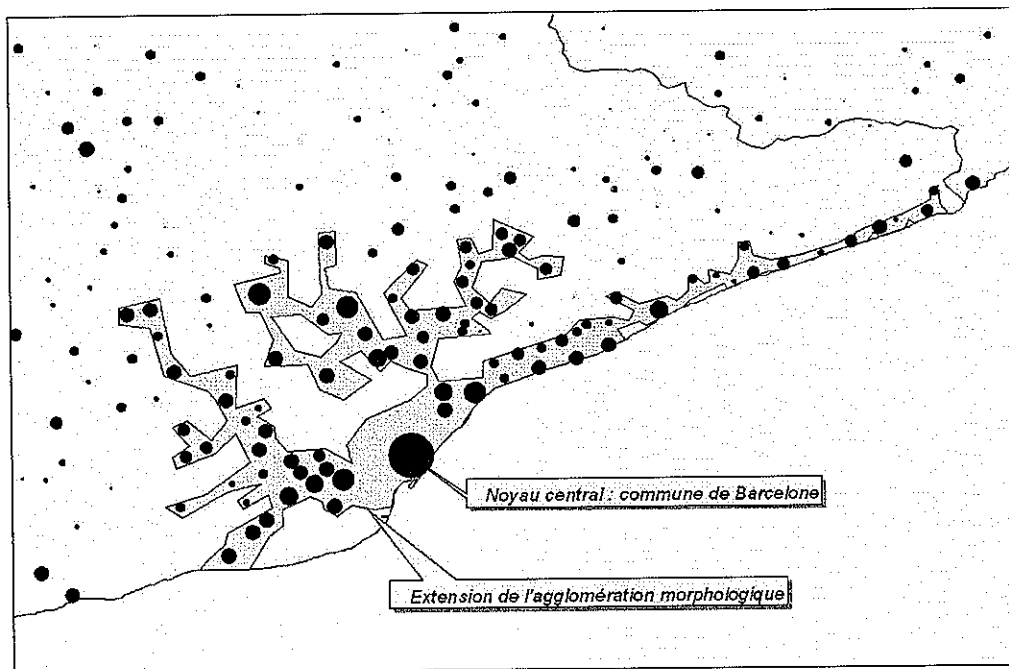
I agglomération de Barcelone

L'agglomération de Barcelone s'étend en 2000 sur 85 unités équivalentes à l'unité communale (NUT5 : *municipio*). L'agglomération (zone en gris sur la carte) couvre 570 km². Elle ne doit pas être confondue avec la « ville » de Barcelone au sens politique (*municipio* ou ville proprement dite). Les chiffres de population, à délimitation constante et actuelle, ont évolué comme suit :

Année	<i>Municipio</i>	Agglomération
1950	1 280 179	1 840 509
1960	1 557 863	2 424 623
1970	1 745 142	3 396 969
1980	1 754 011	3 945 656
1990	1 688 367	4 040 254
2000	1 501 561	3 988 393

Rappelons que la notion d'agglomération morphologique n'existe pas dans la nomenclature officielle des catégories spatiales espagnoles : ces chiffres, reconstitués d'après des documents cartographiques, n'ont par conséquent aucune valeur officielle. En revanche, ils sont scientifiquement comparables avec les données concernant les « unités urbaines » françaises, puisque la définition adoptée est la même que celle de l'INSEE.

carte 1.2. constitution d'une agglomération morphologique : l'exemple de Barcelone



harmonisation du fond de carte

L'harmonisation des données se heurte à trois obstacles principaux :

- Réunir des informations dispersées en autant d'États indépendants qu'il en existe en Europe. Les données cartographiques ne sont pas toujours disponibles en coordonnées géographiques (latitude - longitude) mais seulement dans les systèmes de projection nationaux. Il a donc fallu opérer les conversions nécessaires en utilisant un système géodésique unique.

- Faire coïncider au niveau de chaque État l'information géographique et l'information démographique. Dans la plupart des pays, ces deux sources proviennent d'institutions différentes (par exemple, en France : IGN et INSEE) dont la collaboration est plus ou moins étroite ; l'information géographique a été réduite aux latitudes et longitude des chefs-lieux des unités spatiales. Lorsqu'il est nécessaire de réaliser des cartes choroplètes, le pavage est généré en polygones de Voronoï. Les polygones côtiers sont ensuite redécoupés selon un trait de côte au 1/1 000 000^e.

• Gérer l'évolution des découpages territoriaux afin d'autoriser les comparaisons historiques et donc l'analyse des dynamiques spatiales. Les changements dans le découpage territorial sur la période considérée ont dû également être pris en compte. Lorsque deux communes ont fusionné, l'une des deux (généralement la moins peuplée au moment de la fusion) est supprimée dans toutes les séries rétrospectives. Sa population est ajoutée à toutes les époques à la première (comme si la fusion actuelle avait toujours existé). Un principe analogue est appliqué aux scissions.

Harmonisation des statistiques

Les séries de population ont été alignées sur des dates identiques, afin d'autoriser les comparaisons (population totale au 1er juillet des années millésimées en 0). Lorsque deux dénombremens (recensements, état civil) encadrent une de ces dates, la population a été calculée par interpolation géométrique. En l'absence de séries encadrantes et notamment pour le 1er juillet 2000, il a été procédé à une projection à partir des séries de dénombrement les plus récentes. La méthode de projection démographique est arithmétique pour les localités dont le bilan démographique est positif, géométrique lorsqu'il est négatif. La somme des populations de l'ensemble des unités a été réajustée sur les totaux régionaux ou à défaut, sur le total national, afin de tenir compte des mouvements démographiques globaux tels qu'ils apparaissent dans les projections officielles de chaque pays.

les polygones de Voronoï (ou polygones de Thiessen)

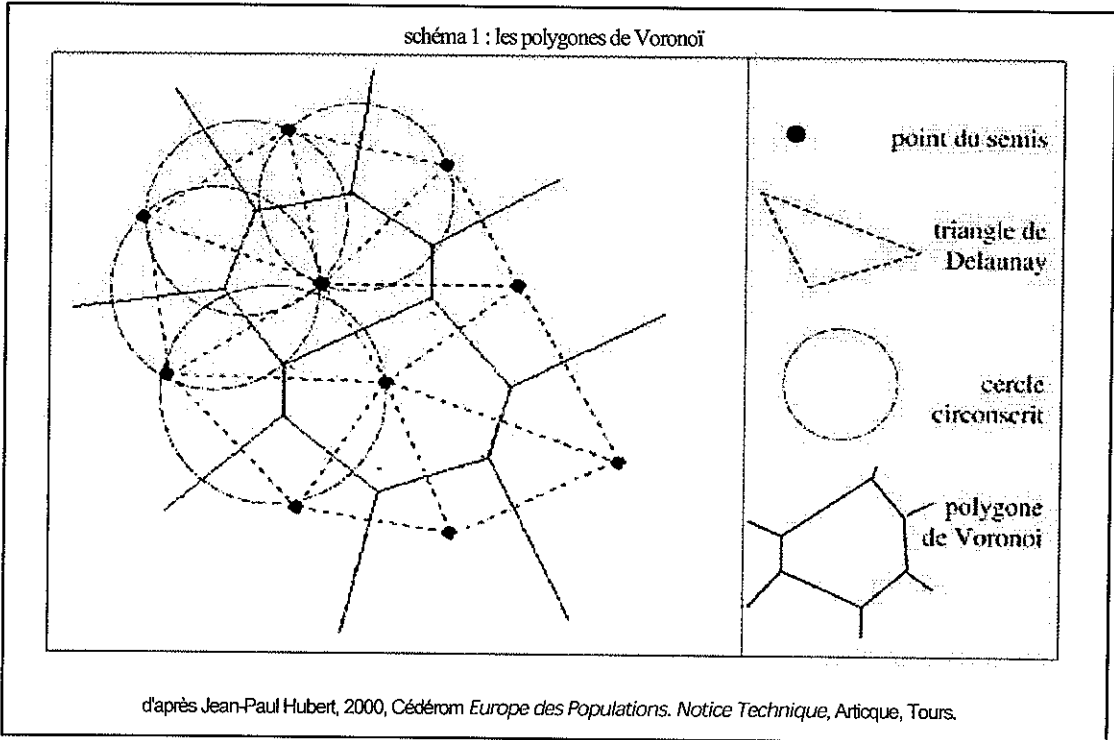
La base de données géographique est une base de chefs-lieux et de centres de peuplement, donc de points, avant d'être une base de territoires et d'aires géographiques. Aussi, pour représenter cartographiquement les territoires communaux, des polygones sont

générés par un algorithme mathématique à partir des centres de peuplement.

Cette façon géométrique de paver l'espace avec des polygones est unique pour un semis de points donnés. Elle est attribuée au mathématicien russe M. G. Voronoï ou parfois au météorologue A. Thiessen. Elle est aussi étroitement associée à une autre construction géométrique, attribuée au mathématicien russe B. N. Delaunay, qui consiste à assembler les points du semis dans un réseau de triangles particuliers dont ils sont les sommets. Ce réseau de triangles a la propriété de relier chaque point à ses deux plus proches voisins dans le semis, souvent appelés en mathématique ses « voisins naturels ».

Un triangle formé par des voisins naturels ne peut pas avoir deux sommets confondus et il n'existe donc qu'un seul cercle passant par ces trois sommets : le cercle circonscrit. Les centres de ces cercles circonscrits qui se déduisent immédiatement des triangles de Delaunay, sont les sommets des polygones de Voronoï. Il suffit ensuite pour construire le polygone de tourner autour d'un point et de relier entre eux les centres des cercles circonscrits des triangles de Delaunay qui contiennent ce point.

La propriété de minimisation des distances de voisinage dans les triangles de Delaunay implique que le polygone de Voronoï d'un point renferme la partie d'espace la plus proche de ce point à l'exclusion de tous les autres points du semis. En d'autres termes : si l'on veut savoir pour un lieu donné « X » de l'espace, quel point « P » du semis est le plus proche de ce lieu, il suffit de trouver dans quel polygone de Voronoï est contenu le lieu « X ». Le point « P » cherché s'y trouvera également, et on n'y trouvera pas d'autres points du semis de référence.



Imaginons que le semis de points soit un ensemble de pôles géographiques représenté par les chefs-lieux. Si un lieu X — une maison, un hameau, un lotissement, un faubourg, une usine, une zone industrielle, etc. — est dans le Voronoï d'un pôle Y, alors c'est le centre le plus proche, à vol d'oiseau du lieu X.

Comme les territoires municipaux n'ont pas toujours été façonnés par la centralité produite par leur chef-lieu et que les distances ne sont pas isotropes dans l'espace mais fortement liées aux vallées et aux autres axes de communication, les polygones de Voronoï ont rarement la forme véritable des territoires qu'ils sont censés représenter. Toutefois, lorsqu'on se place à l'échelle de la région et non plus à celle de la commune, ce pavage donne une représentation fort satisfaisante de la distribution spatiale de l'intensité d'un phénomène géographique comme, pour ce qui nous intéresse ici, le peuplement. A cette échelle, la somme des surfaces des polygones de Voronoï devient quasiment égale à la surface réelle, alors qu'au niveau municipal, les écarts peuvent être très importants.

2. situation démographique entre 1950 et 2000 : données de cadrage

2.1. les dynamiques démographiques nationales

Les dynamiques démographiques naturelles présentent des disparités considérables entre les nations. Ainsi, en Espagne et en Italie, l'indice synthétique de fécondité a chuté de manière spectaculaire à partir de la fin des années 1970, au point de figurer dès 1990 parmi les plus faibles du monde. La chute spectaculaire du nombre de naissances entraîne un vieillissement très rapide de la population et se traduit par un bilan naturel qui va devenir de plus en plus négatif.

Au contraire, en France, la fécondité avait baissé beaucoup plus tôt, mais son niveau se maintient à un niveau supérieur à la moyenne européenne : à cet égard le pays arrive au deuxième rang derrière la république d'Irlande. Dans ce contexte, les politiques de contrôle de l'immigration joueront un rôle prépondérant, car seuls les bilans migratoires seront susceptibles d'inverser la tendance au dépeuplement.

Dans l'ensemble de la zone étudiée, la croissance démographique a beaucoup ralenti depuis 1950. Les pays concernés ont gagné ensemble environ 11 millions d'habitants par décennie jusqu'en 1980 (soit l'équivalent de la population de la Belgique). La pression démographique n'a plus été que de cinq millions dans les années 1990. Ainsi les villes et les agglomérations sont confrontées à une triple dépression :

- l'épuisement des stocks qui ont alimenté l'exode rural pendant des décennies et qui constituaient le moteur essentiel de leur croissance ;
- une déflation démographique naturelle qui voit les tendances globales de la croissance s'orienter à la baisse ou, au mieux, à l'équilibre ;
- une redistribution de la population par desserrement des zones denses.

Les deux premiers phénomènes sont concomitants et exacerbent la concurrence entre les territoires : pour schématiser, on peut dire qu'aujourd'hui, la croissance d'un territoire ne peut plus se faire qu'au détriment d'un autre. Ils expliquent donc en partie l'enjeu du troisième : seules la construction de solidarités fortes entre les villes, les agglomérations et leurs territoires de redversement est susceptible de faire émerger des cellules de développement positif au niveau de l'ensemble des aires métropolisées. Ces aires présentent des dynamiques internes très contrastées, mais en dépassant des clivages internes, elles sont

tableau 2.1a : évolution de la population totale (PT) entre 1950 et 2000

pays	N.U	PT 1950	PT 1960	PT 1970	PT 1980	PT 1990	PT 2000
Andorre	6	4 782	8 342	19 314	34 100	56 600	73 000
Espagne	8 075	28 123 331	30 588 865	33 966 075	37 269 863	39 116 537	40 090 121
France	36 539	41 612 954	45 434 769	50 446 480	53 788 479	56 669 261	58 744 083
Gibraltar	1	23 000	24 000	26 000	26 400	26 800	37 400
Grèce	5 918	7 769 600	8 282 500	8 521 600	9 606 125	10 191 862	10 579 692
Italie	8 081	47 223 423	50 145 854	53 582 138	56 208 133	56 717 133	57 716 009
Monaco	1	18 200	20 600	23 600	26 500	29 900	33 300
Portugal	3 633	7 885 423	8 276 033	8 130 732	9 209 173	9 363 492	9 534 284
Saint-Marin	9	12 665	14 950	17 991	21 537	23 942	25 715
Suisse	2 894	4 646 893	5 394 377	6 225 973	6 358 939	6 850 077	7 171 401
total	65 157	137 320 271	148 190 290	160 959 903	172 549 249	179 045 604	184 005 005

N.U. : nombre d'unités locales — source : interpolations d'après les recensements de la population

susceptibles de devenir de véritables entités globalement concurrentielles dans la compétition entre les territoires.

Les taux de variation annuelle de la population sont très nettement à la baisse depuis 1970 et surtout à partir de 1980.

Les différences des valeurs sont actuellement considérables entre les pays. Ceci signifie par exemple que si le taux d'accroissement d'une commune est de 0,3 % par an entre 1990 et 2000, il est près

branches s'ouvrent sur l'Adriatique. Ces deux branches correspondent à d'anciennes routes commerciales : Milan - Ravenne, qui longeait les Apennins et Milan - Venise qui suivait le piémont alpin. Entre ces branches, les abords du Pô sont relativement peu denses.

• Les régions de Florence, Rome, Naples et les Pouilles apparaissent comme de vastes bassins densément peuplés.

tableau 2-1b : évolution du taux moyen de variation annuelle totale entre 1950 et 2000 (en %)

pays	NU	1950-60	1960-70	1970-80	1980-90	1990-2000
Andorre	6	5,72	8,76	5,85	5,20	2,58
Espagne	8 075	0,84	1,05	0,93	0,48	0,25
France	36 539	0,88	1,05	0,64	0,52	0,36
Gibraltar	1	0,43	0,80	0,15	0,15	3,39
Grèce	5 918	0,64	0,28	1,20	0,59	0,37
Italie	8 081	0,60	0,67	0,48	0,09	0,17
Monaco	1	1,25	1,37	1,17	1,21	1,08
Portugal	3 633	0,48	-0,18	1,25	0,17	0,18
Saint-Marin	9	1,67	1,87	1,82	1,06	0,72
Suisse	2 894	1,50	1,44	0,21	0,75	0,46
total	65 157	0,76	0,83	0,69	0,37	0,27

source : interpolations d'après les recensements de la population

En France, les fortes densités soulignent finement les vallées fluviales. Dans le Sud, deux grandes directions se croisent au niveau de la basse vallée du Rhône :

- d'une part, l'axe rhodanien, qui court du Delta du Rhône à l'Alsace, incluant tout le Nord et l'Ouest de la Suisse, avec en son centre Lyon ;
- d'autre part, l'Arc méditerranéen de Nice à Perpignan se prolonge vers l'Espagne et plus récemment vers Toulouse et la Vallée de la Garonne.

L'ensemble de ces deux axes est assez nettement coupé du Nord-Ouest par la fameuse « diagonale du vide », zone de faibles densités, dépourvue de grandes agglomérations qui s'étend des Ardennes au Sud du Massif central et qui n'a cessé de se vider de ses habitants depuis 50 ans. D'un point de vue démographique, ce très grand Sud-Est de la France (de l'Alsace au Roussillon et à la Côte d'Azur) apparaît comme un contrepoids puissant aux zones de fortes densités du Bassin parisien et de l'Ouest.

de deux fois supérieur à la moyenne nationale en Italie, mais inférieur à la moyenne nationale en France. En d'autres termes, avec le même score de croissance, on dira que cette commune est « relativement dynamique » en Italie, mais « en déclin relatif » en France. Cette notion de « relativité » de la croissance constitue toute la base de l'approche qui va être présentée plus loin.

En Espagne, le littoral de la Méditerranée forme un vaste couloir

tableau 2.2 : densité nationale (d) en Europe méditerranéenne entre 1950 et 2000 (hab./km2)

pays	sup. km2	d 1950	d 1960	d 1970	d 1980	d 1990	d 2000
Andorre	468	10,2	17,8	41,3	72,9	120,9	156,0
Espagne	508 243	55,3	60,2	66,8	73,3	77,0	78,9
France	553 532	75,2	82,1	91,1	97,2	102,4	106,1
Gibraltar	7	3 285,7	3 428,6	3 714,3	3 771,4	3 828,6	5 342,9
Grèce	131 541	59,1	63,0	64,8	73,0	77,5	80,4
Italie	301 337	156,7	166,4	177,8	186,5	188,2	191,5
Monaco	12	1 516,7	1 716,7	1 966,7	2 208,3	2 491,7	2 775,0
Portugal	88 716	88,9	93,3	91,6	103,8	105,5	107,5
Saint-Marin	61	207,6	245,1	294,9	353,1	392,5	421,6
Suisse	40 038	116,1	134,7	155,5	158,8	171,1	179,1
total	1 623 956	84,6	91,3	99,1	106,3	110,3	113,3

de fortes densités depuis la frontière française jusqu'à Murcie.

2.2. les densités

Les densités démographiques sont très différentes selon les Etats, mais leur variance est encore plus forte à l'intérieur à l'échelle intra-nationale (voir fiche 4 les densités communales de 1950 à 2000). Considérant les régions intégrées dans l'action du programme :

L'Italie abrite les plus fortes concentrations humaines :

• Les piémonts de la plaine du Pô forment un vaste « U » dont les deux

Madrid apparaît comme une île au milieu du désert castillan. A l'Ouest, la Galice se rattache aux régions de fortes densités du littoral portugais.

L'évolution des densités communales marque un tournant décisif autour de 1980.

De 1950 à 1970, les dynamiques spatiales s'insèrent dans la phase précédente de l'urbanisation proprement dite : les zones rurales du centre de la France, de l'Espagne, des Apennins et du centre des îles en Italie sont littéralement vidées par les agglomérations, et en particulier par les plus grandes (plus de 100 000 habitants). La comparaison entre les cartes de 1950 à 1970 montrent le rôle majeur que jouent les grandes agglomérations dans la polarisation du peuplement.

Cette tendance culmine vers 1970 ou 1980 selon les régions. On observe alors partout une tendance au désertement des agglomérations qui s'exprime sur la carte par un élargissement des taches de forte densité. A partir des décennies suivantes, ce mouvement s'amplifie considérablement, mais le rôle structurant des agglomérations demeure. Il est fonction de la taille et de la position dans l'espace de ces agglomérations, ce qui suggère un lien fort avec les économies régionales. Ce rôle structurant n'apparaît clairement que lorsqu'on reprend le scénario depuis 1950, c'est-à-dire en comparant la carte des densités de 2000 à celles de 1950 et de 1980.

Si le phénomène de la métropolisation ne démarre massivement que vers 1970, voire 1980, il est donc particulièrement utile de donner à voir ce qui s'est passé lors des périodes précédentes. Ce court retour sur image que nous offrons les cartes de l'évolution de la densité de 1950 à 1970 révèle en particulier le rôle fondamental que jouent encore les agglomérations dans le processus de métropolisation.

2.3. les variations de la population des unités locales

2.3.a) le nombre d'unités locales dont la croissance est positive

Le tableau 2.3a ci-avant donne le nombre et le pourcentage d'unités locales dont la variation démographique nette a été positive au cours de chacune des cinq décennies. La phase d'« urbanisation » se traduit par une baisse du nombre des communes concernées jusqu'en 1970, puis une forte augmentation de ce nombre par la suite. Toutefois, ces résultats renvoient aussi aux fluctuations de la croissance démographique nationale des pays dans lesquelles elles sont situées.

Ainsi, la reprise de la croissance démographique au niveau national en Suisse entre 1970-1980 et 1980-1990 explique en grande partie pourquoi le nombre de communes dont le solde démographique est positif passe brusquement de 1 602 (55,4 % des communes) à 2 387 (82,5 %) en une décennie.

2.3.b) le nombre d'habitants vivant dans ces unités

Au début de la période, le pourcentage de population est supérieur au pourcentage d'unités locales concernées par la croissance, indiquant par-là que ce sont les unités locales les plus peuplées — donc : les villes — qui ont un taux de croissance généralement supérieur aux unités locales peu peuplées. Ce pourcentage diminue globalement, car à partir des années 1970-1980, la plupart des grandes villes perdent des habitants au profit de leurs périphéries, c'est-à-dire de « banlieues » morphologiques ou de zones rurales qui, elles, sont atomisées en centaines de communes peu peuplées.

tableau 2.3a : nombre d'unités locales dont la croissance est positive par décennie de 1950 à 2000

pays	NU total	1950-1960		1960-1970		1970-1980		1980-1990		1990-2000	
		NU	%	NU	%	NU	%	NU	%	NU	%
Andorre	6	6	100,0	6	100,0	6	100,0	6	100,0	6	100,0
Espagne	8 075	2 396	29,7	1 512	18,7	1 608	19,9	2 088	25,9	3 415	42,3
France	36 539	14 793	40,5	12 675	34,7	17 234	47,2	21 903	59,9	21 866	59,8
Gibraltar	1	1	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0
Grèce	5 918	-	-	-	-	-	-	2 957	50,0	2 559	43,2
Italie	8 081	2 895	35,8	2 756	34,1	3 874	47,9	4 162	51,5	4 595	56,9
Monaco	1	1	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0
Portugal	3 633	1 714	47,2	850	23,4	1 882	51,8	1 190	32,8	1 145	31,5
Saint-Marin	9	6	66,7	6	66,7	7	77,8	7	77,8	9	100,0
Suisse	2 894	1 588	54,9	1 682	58,1	1 602	55,4	2 387	82,5	2 396	82,8
total	65 157	23 400	39,5	19 489	32,9	26 215	44,3	34 702	53,3	35 993	55,2

tableau 2.3b : nombre d'habitants vivant dans une unité locale dont la croissance est positive entre 1950 et 2000

		1950-1960		1960-1970		1970-1980		1980-1990		1990-2000	
		N.U	%	N.U	%	N.U	%	N.U	%	N.U	%
Andorre	6	8 342	100,0	19 314	100,0	34 100	100,0	56 600	100,0	73 000	100,0
Espagne	8 075	20 503 741	67,0	23 682 414	69,7	29 316 080	78,7	25 467 057	65,1	21 886 432	54,6
France	36 539	34 716 516	76,4	35 526 690	70,4	32 494 940	60,4	33 248 094	58,7	36 178 907	61,6
Gibraltar	1	24 000	100,0	26 000	100,0	26 400	100,0	26 800	100,0	37 400	100,0
Grèce	5 918	-	-	-	-	-	-	6 545 529	64,2	6 315 630	59,7
Italie	8 081	34 239 277	68,3	38 816 049	72,4	38 554 069	68,6	30 368 550	53,5	31 837 293	55,2
Monaco	1	20 600	100,0	23 600	100,0	26 500	100,0	29 900	100,0	33 300	100,0
Portugal	3 633	5 456 646	65,9	3 701 020	45,5	7 421 555	80,6	5 573 214	59,5	5 757 111	60,4
Saint-Marin	9	12 657	84,7	15 932	88,6	20 141	93,5	18 902	78,9	25 715	100,0
Suisse	2 894	4 726 375	87,6	4 781 722	76,8	3 208 903	50,5	4 949 315	72,3	4 827 147	67,3
Total	65 157	99 708 154	71,3	106 592 741	69,9	111 102 688	64,4	106 283 961	59,4	106 971 935	58,1

2.3.c) superficie de ces unités locales

Au début de la période (voir tableau ci-dessous), la superficie cumulée des communes en croissance démographique est très minoritaire dans la Péninsule ibérique, en France et en Italie, mais elle augmente fortement à partir de 1970 : depuis cette date et malgré un tassement significatif de l'accroissement démographique global de cette partie de l'Europe, il a quasiment doublé en France, plus que doublé en Espagne et augmenté de moitié en Italie. Ceci

époque qu'est apparu massivement le phénomène que l'on appelle aujourd'hui « métropolisation ». Les cartes associées à ces tableaux (voir fiche 6 *les variations de la population dans les unités locales de 1950 à 2000*) montrent l'ampleur des changements territoriaux à l'égard de cet indicateur.

Durant la décennie 1950-1960, de nombreuses unités locales isolées dans des régions rurales ont encore une croissance positive : ce phénomène est lié à une forte natalité qui peut encore l'emporter sur l'exode rural (Sud de l'Espagne, de l'Italie,

tableau 2.3c : superficie des unités locales dont la croissance est positive entre 1950 et 2000

	sup.tot	1950-60		1960-70		1970-80		1980-90		1990-2000	
	km2	sup.	%	sup.	%	sup.	%	sup.	%	sup.	%
Andorre	468	468	100,0	468	100,0	468	100,0	468	100,0	468	100,0
Espagne	508 243	169 703	33,4	95 747	18,8	121 943	24,0	154 621	30,4	209 050	41,1
France	553 532	203 725	36,8	178 166	32,2	247 130	44,6	316 282	57,1	323 014	58,4
Gibraltar	7	7	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0
Grèce	131 541	-	-	-	-	-	-	65 301	49,6	56 426	42,9
Italie	301 337	123 094	40,8	102 621	34,1	143 020	47,5	143 808	47,7	150 955	50,1
Monaco	12	12	100,0	12	100,0	12	100,0	12	100,0	12	100,0
Portugal	88 716	35 676	40,2	10 634	12,0	34 193	38,5	19 933	22,5	18 856	21,3
Saint-Marin	61	41	67,3	41	67,3	47	76,4	50	80,8	61	100,0
Suisse	40 038	23 576	58,9	22 680	56,6	19 186	47,9	29 707	74,2	33 507	83,7
Total	1 623 956	556 303	37,3	410 378	27,5	566 007	45	730 190	45,0	792 358	48,8

révèle l'ampleur de la redistribution spatiale de la carte du peuplement et traduit la reprise de la croissance des petites communes. Dans cette partie du Monde, c'est probablement à cette

campagnes françaises). Ces résidus des dynamiques traditionnelles de la période de l'« urbanisation » disparaissent de manière spectaculaire en 1970-1980 : la carte se simplifie,

opposant alors de grandes zones qui se vident (en blanc) à des blocs de territoires devenus compacts, où la croissance démographique est positive.

A cette période de contraction, succède alors une période de redéploiement de la croissance (1980-1990, 1990-2000), mais le cœur des grandes agglomérations apparaît cette fois en blanc (Madrid, Paris, Milan, Lyon...) tandis que la forme des territoires denses de leurs périphéries gagne en compacité.

3. les aires démographiquement métropolisées

3.1. la variation de la population des unités locales pondérée par la moyenne nationale

La pondération de la croissance de chaque commune par rapport à la moyenne communale nationale permet d'une part d'effacer les fluctuations de la croissance démographique de chaque pays selon les périodes et d'autre part d'annuler l'effet induit par les dynamiques démographiques naturelles propres à chaque Etat. Cette opération permet de dévoiler les structures internes du territoire, en gommant l'effet du mouvement de référentiel que produisent globalement les dynamiques démographiques nationales.

La décennie 1970-1980 marque un véritable tournant dans les tendances des dynamiques territoriales du peuplement en France et en Suisse. Ce changement est déporté dans la décennie suivante en Espagne. L'Italie se situe chronologiquement entre les deux. En 1960-70, seulement 10,9 % des *municipios* espagnols présentaient un taux de croissance démographique supérieur à la moyenne nationale contre 34,9 % aujourd'hui. En Suisse, cette proportion

est passée de 19,9 % en 1950 à 69,7 % en 2000. En France et en Italie, la part des unités locales dont la croissance démographique est supérieure à la moyenne semble devoir stagner autour de 47-48 % depuis 1980 : le processus de redéploiement est-il achevé ou marque-t-il seulement une pause ? En sera-t-il de même dans les autres pays ? Il est actuellement trop tôt pour l'affirmer.

Cette évolution, est, à l'évidence corrélée à celle du parc automobile (voir tableau 3.1b. ci-dessous).

A l'inverse, le tableau 3.1c. ci-après montre que la part de la population qui vit dans des communes dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale a tendance à diminuer depuis 1970 (voir fiche 7 *les zones les plus attractives au plan démographique*). Ceci s'explique par le fait que les centres des agglomérations qui représentent des effectifs de population considérables perdent des habitants, tandis que les communes qui se (re-)mettent à en gagner sont de moins en moins peuplées au cours des décennies suivantes : autrement dit la reprise touche des villages de plus en plus petits, de plus en plus désertés au cours de la période précédente.

Les superficies cumulées des unités locales dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale (voir tableau 3.1d ci-après) restituent l'ampleur de la vague qui caractérise la fin de la période de l'urbanisation et le début de celle de la métropolisation. Au cours des années 1960, seulement 10,5% du territoire espagnol était attractif : ceci signifie que près de neuf municipalités sur dix était en situation de déclin relatif. Au cours de la décennie 1990, un tiers du territoire est (re-) devenu attractif. Le mouvement est similaire dans les autres

tableau 3.1a : nombre d'unités locales dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale entre 1950 et 2000

pays	sup.tot.	1950-60		1960-70		1970-80		1980-90		1990-2000	
	km2	NU	%	NU	%	NU	%	NU	%	NU	%
Andorre	6	5	83,3	2	33,3	4	66,7	3	50,0	4	66,7
Espagne	8 075	1 204	14,9	884	10,9	904	11,2	1 409	17,4	2 816	34,9
France	36 539	6 843	18,7	6 089	16,7	12 531	34,3	17 185	47,0	17 263	47,2
Gibraltar	1	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0
Grèce	5 918		0,0		0,0		0,0	2 183	36,9	2 060	34,8
Italie	8 081	1 744	21,6	1 756	21,7	2 677	33,1	3 845	47,6	3 912	48,4
Monaco	1	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0
Portugal	3 633	1 142	31,4	953	26,2	882	24,3	1 068	29,4	1 005	27,7
Saint-Marin	9	3	33,3	3	33,3	4	44,4	4	44,4	4	44,4
Suisse	2 894	577	19,9	822	28,4	1 448	50,0	1 760	60,8	2 016	69,7
total	65 157	11 518	19,4	10 509	17,7	18 450	31,1	27 457	42,1	29 080	44,6

3.1b. L'évolution du parc automobile par pays					
année	Italie	France	Espagne	Suisse	Portugal
1950	342,0	1 700,0	89,0	147,0	60,5
1955	879,0	3 113,0	132,0	271,0	95,2
1960	1 995,0	5 546,0	291,0	485,0	158,0
1965	5 473,0	9 600,0	807,0	845,0	319,0
1970	10 181,0	12 900,0	2 378,0	1 239,0	502,0
1981	18 603,0	19 300,0	8 354,0	2 473,0	1 346,0
1992	28 435,0	23 380,0	12 537,0	3 066,0	1 800,0
1999	31 500,0	26 810,0	16 050,0	3 383,0	3 150,0

nombre de véhicules particuliers en milliers.
source : Penn University statistics archives (Toronto)
et l'Argus de l'Automobile

L'évolution du parc automobile est corrélée au niveau de richesse des ménages. Par les enquêtes de l'INRETS, on sait aussi que le taux d'équipement des ménages européens est plus fort dans les zones péri-urbaines et rurales que dans les centres des agglomérations.

tableau 3.1c : nombre d'habitants vivant dans une unité locale
dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale entre 1950 et 2000

pays	N.U.	1950-60		1960-70		1970-80		1980-90		1990-2000	
		nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Corse	6	6 494	77,8	13 929	72,1	7 300	21,4	44 000	77,7	18 500	25,3
Espagne	8 075	15 754 590	51,5	20 344 086	59,9	19 618 541	52,6	19 461 400	49,8	17 241 365	43,0
France	36 539	22 745 618	50,0	25 195 582	49,9	21 641 190	40,2	22 303 812	39,4	25 288 412	43,0
Guinée	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italie	5 918	-	-	-	-	-	-	4 869 615	47,8	5 160 562	48,8
Portugal	8 081	27 816 975	55,5	29 307 530	54,7	28 760 267	51,2	27 631 745	48,2	26 663 998	46,2
Royaume-Uni	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suisse	3 633	3 498 683	42,3	3 988 416	49,0	4 318 442	46,9	5 210 781	55,7	5 397 438	56,6
Marin	9	8 158	54,6	10 716	59,6	13 729	63,7	16 277	68,0	10 844	42,2
Allemagne	2 894	2 341 851	43,4	2 763 501	44,4	2 947 189	46,3	3 175 121	46,4	3 243 549	45,2
Autres	65 157	72 172 369	51,6	81 623 760	53,6	77 306 658	44,8	82 712 751	46,2	83 024 668	45,1

tableau 3.1d : superficie des unités locales
dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale entre 1950 et 2000

	sup. tot	1950-60		1960-70		1970-80		1980-90		1990-2000	
	km2	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Andorre	468	417	89,0	116	24,8	363	77,5	225	48,0	363	77,5
Espagne	508 243	87 927	17,3	53 191	10,5	64 453	12,7	103 688	20,4	165 189	32,5
France	553 532	89 358	16,1	85 866	15,5	178 839	32,3	244 942	44,3	252 086	45,5
Gibraltar	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grèce	131 541	-	-	-	-	-	-	48 021	36,5	45 170	34,3
Italie	301 337	76 544	25,4	60 931	20,2	92 584	30,7	130 903	43,4	122 273	40,6
Monaco	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	88 716	19 025	21,4	12 167	13,7	14 472	16,3	17 400	19,6	15 947	18,0
Saint-Marin	61	23	37,0	23	37,0	29	48,1	29	48,1	32	51,7
Suisse	40 038	7 577	18,9	8 350	20,9	16 563	41,4	19 234	48,0	27 325	68,2
total	1 623 956	280 869	18,8	220 644	14,8	367 305	24,6	564 442	34,8	628 385	38,7

pays, mais le redéploiement de la croissance concerne une

proportion encore plus vaste du territoire national : 68,2% en Suisse (soit, plus des 2/3 du territoire national, ce qui rejoint l'idée de « métropole suisse ») 45,5% en France, 40,6% en Italie.

L'ensemble de ces cartes et de ces tableaux montre le renversement spectaculaire des tendances et l'ampleur réelle de leurs dimensions spatiales en Europe. Au-delà des décalages chronologiques que ces résultats donnent à voir, le dessin parallèle des courbes rappelle, s'il est encore utile de le souligner, que la métropolisation est un phénomène qui dépasse largement les frontières étroites des nations : il est donc d'autant plus urgent de se doter d'outils

d'analyse qui autorisent son observation.

3.2. urbanisation dans les agglomérations

Afin de restituer des chiffres et des cartes scientifiquement comparables, on définit comme urbaines, les agglomérations morphologiques comptant au minimum 10 000 habitants, quelle que soit la définition officielle en vigueur dans les pays (tableau 3.2a ci-après).

La croissance urbaine a été très vive de 1950 à 1970 (tableau 3.2b ci-après). Elle stagne depuis 1990 en Suisse et en Italie. D'une manière générale, cette dynamique est soutenue

tableau 3.2a : évolution de la population urbaine (PU)

pays	PU 1950	PU 1960	PU 1970	PU 1980	PU 1990	PU 2000
Andorre	0	0	12 966	22 795	33 779	38 075
Espagne	14 815 243	17 787 122	23 141 094	27 537 891	29 954 662	31 019 844
France (*)	22 577 219	26 763 953	32 065 676	34 762 647	36 485 799	37 795 889
Gibraltar	20 768	21 556	24 672	26 309	26 681	29 300
Grèce	1 413 995	2 918 715	4 464 746	5 672 647	6 147 144	6 478 734
Italie	26 889 873	31 250 672	36 125 527	39 087 789	39 633 153	40 293 100
Portugal	2 912 351	3 329 022	3 891 795	4 973 412	5 283 127	5 520 462
Saint-Marin	0	0	0	0	0	0
Suisse	2 932 277	3 668 566	4 490 855	4 580 252	4 946 153	5 088 259
total	71 561 726	85 739 606	104 217 331	116 663 742	122 510 498	126 263 663

(*) l'agglomération de Monaco est incluse dans celle de Menton, la population urbaine de Monaco est donc comprise dans celle de la France.

tableau 3.2b : nombre d'agglomération de plus de 10 000 habitants
et évolution du taux de croissance urbaine entre 1950 et 2000

pays	1950-1960		1960-1970		1970-1980		1980-1990		1990-2000	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Andorre	0	0,00	1		1	-0,04	1	-1,13	1	-1,34
Espagne	272	0,99	304	1,60	320	0,81	341	0,36	368	0,10
France	331	0,83	368	0,76	403	0,17	427	-0,04	444	-0,01
Gibraltar	1	0,00	1	0,00	1	0,00	1	0,00	1	0,00
Grèce	53	6,83	52	4,05	61	1,20	66	0,21	72	0,15
Italie	561	0,91	592	0,79	647	0,31	680	0,05	692	-0,01
Monaco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	59	0,86	62	1,75	75	1,21	77	0,44	73	0,26
Saint-Marin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suisse	57	0,75	68	0,59	67	-0,01	75	0,02	79	-0,18
total	1 334	1,05	1 448	1,13	1 575	0,43	1 668	0,12	1 730	0,03

essentiellement par le fait que de nouvelles agglomérations dépassent à chaque décennie le seuil de 10 000 habitants. Le nombre d'agglomérations continue d'augmenter, ce qui se traduit par une baisse aïe des de leur taille moyenne. Leur répartition sur le territoire est très contrastée et donne les plus fortes densités aux régions méditerranéennes où la tradition de l'habitat groupé est la plus ancienne en Europe. Au contraire, l'espacement moyen entre les agglomérations est beaucoup plus grand dans l'Ouest de la France et à l'intérieur de l'Espagne (voir fiche 8 *l'urbanisation dans les agglomérations de 1950 à 2000*).

Cette notion de densité des semis d'agglomérations est une donnée essentielle pour comprendre le processus de la métropolisation. En dépit de la présence de Milan, Barcelone, Naples, Rome, Turin, Marseille, Lyon..., cette partie du continent se rattache fondamentalement à une « Europe des petites villes », celle de la « Banane Bleue » de Roger Brunet : aucune agglomération ne dépasse les quatre millions d'habitants. Le Nord de l'Europe, au contraire, cœur des grands systèmes impérialistes de la révolution industrielle qui vit triompher le charbon, l'acier, la production des armes et l'industrie lourde, possède trois agglomérations

de près de 10 millions d'habitants (Paris, la Ruhr, Londres) et dans le triangle Paris - Basse-Saxe - Lancashire, ce sont moins les petites villes que les conurbations industrielles qui dominent^[2].

En Europe du Sud, la mise en réseau des agglomérations qui caractérise le phénomène de la métropolisation est d'autant plus rapide et facile que les distances qui séparent les agglomérations sont faibles. Les progrès récents de la mobilité induisent donc ici une sorte de rattrapage de l'histoire européenne. Ces conditions matérielles qu'offre l'Histoire ne signifient pas pour autant que les traditions politiques de coopération et de mise en réseau y

tableau 3.2c : évolution du taux d'urbanisation entre 1950 et 2000 (en %)

pays	% 1950	% 1960	% 1970	% 1980	% 1990	% 2000
Andorre	0,0	0,0	67,1	66,8	59,7	52,2
Espagne	52,7	58,1	68,1	73,9	76,6	77,4
France	54,3	58,9	63,6	64,6	64,4	64,3
Gibraltar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Grèce	18,2	35,2	52,4	59,1	60,3	61,2
Italie	56,9	62,3	67,4	69,5	69,9	69,8
Monaco	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Portugal	36,9	40,2	47,9	54,0	56,4	57,9
Saint-Marin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suisse	63,1	68,0	72,1	72,0	72,2	71,0
total	52,1	57,9	64,7	67,6	68,4	68,6

évoluent plus facilement.

Le taux d'urbanisation est en stagnation, voire en régression dans certains pays (France, Italie, Suisse) depuis 1990 (voir tableau 3.2c ci-dessus). Dans les agglomérations, on assiste à l'achèvement d'un cycle de concentration qui avait démarré massivement au XIXe siècle. Rappelons cependant que les taux d'urbanisation européens restent globalement élevés, en référence à la moyenne mondiale (50 %), sans toutefois atteindre les valeurs extrêmes de certaines régions des nouveaux mondes (Amérique du Nord, Australie, Argentine, Venezuela...) ou de l'Extrême-Orient (Japon, Corée du Sud, Taiwan), où, selon les mêmes critères de définition, on atteint 75-80 %.

3.3. identification des aires en cours de métropolisation

Les Aires démographiquement métropolisées (ADM) sont techniquement déterminées comme suit :

- calcul du taux de variation démographique de chaque unité locale au cours de chaque décennie ;
- centrage de ce taux par rapport à celui de l'Etat dans lequel elle est située ;
- fusion en une seule entité des polygones de Voronoï des unités locales dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale pour chacune des périodes considérées ;
- élimination des aires de croissance ne présentant pas de continuité spatiale avec une agglomération morphologique de plus de 10 000 habitants ;
- détermination des unités locales appartenant à une agglomération morphologique quelle que soit sa croissance pendant la période considérée ;
- fusion des aires de croissance retenues en (d) et des agglomérations morphologiques identifiées en (e) en un seul polygone.

Environ quatre personnes sur cinq vivent dans une ADM, sur environ un tiers du territoire en 2000 : ces chiffres montrent que les aires métropolisées sont bel et bien des territoires de la concentration démographique (voir tableau 3.3 ci-dessous).

Le nombre d'ADM est en diminution constante depuis 1970-1980. Ceci est dû au fait que leur extension spatiale s'est accrue : à force de s'étendre, plusieurs ADM ont fusionné entre elles (voir fiche 9 *identification des aires en cours de métropolisation de 1970 à 2000*). D'ailleurs, la superficie qu'occupe globalement l'ensemble

des ADM a augmenté de moitié en 20 ans.

4. évolution des ADM de 1970 à 2000

Les différentes étapes d'identification des ADM ayant été présentées, il est désormais possible de passer à une analyse plus fine des dynamiques spatiales, en présentant notamment les grands traits de l'organisation de leur territoire, leur forme, leur poids, leur extension, leur rapport avec la localisation des agglomérations, etc.

Si l'étude, pionnière dans son domaine, vise à proposer une définition statistique et spatiale concrète des aires métropolisées, il n'en demeure pas moins qu'elle ne doit être considérée que comme l'étape préliminaire d'un travail visant l'opérationnalité de l'action. La définition proposée ici n'indique rien sur la structure économique, sociale et politique des ADM, ni sur les moteurs et les causes précises de leur développement : elle propose un cadre de réflexion argumenté par les apories qui émergent des discours des spécialistes.

La définition territoriale de l'ADM est une condition nécessaire de l'identification des aires métropolisées — l'attraction démographique *versus* le déclin — sans laquelle il est difficile de concevoir localement qu'un territoire soit en cours de métropolisation. Cette *condition nécessaire* n'est cependant pas une *condition suffisante* et, à partir de ces résultats, le travail de documentation ne fait que commencer.

Si la méthode révèle l'impact des mécanismes à l'œuvre sur les territoires réels, elle devra être complétée par des indicateurs dont le choix est pour l'instant en discussion. Ainsi, pour chaque ADM, peuvent être attachés des données relatives aux équipements, aux flux, aux revenus, à l'organisation sociale, démographique et économique. Les documents qui suivent ne visent qu'à proposer quelques informations de base sur la forme, l'emprise et la configuration spatiales des ADM à partir des seules données dont on dispose encore : les effectifs de population géo-référencés (voir fiche 10 *Aires démographiquement métropolisées sans interruption de 1970 à 2000*).

tableau 3.3 : évolution des ADM en Europe méditerranéenne entre 1970 et 2000

	nombre d'unités locales contenues dans une ADM	nombre d'ADM	population	taux de métropolisation	surface (en km ²)	% de surface métropolisée
1970-80	18 010	506	125 849 994	77,23	361 867	24,24
1980-90	25 316	396	145 497 327	81,26	515 644	31,75
1990-2000	26 265	354	151 047 575	81,08	574 064	35,34

4.1. les plus grandes ADM

la situation en 1980

Comme l'ont montré les différentes séries de cartes précédentes, à l'issue de la décennie 1970-1980, le processus de métropolisation a déjà démarré en Europe du Sud et en particulier en France et en Suisse.

En 1980, une gigantesque ADM de 15 millions d'habitants s'était déjà constituée à l'Ouest des Alpes. Elle unissait la Suisse à la Méditerranée et englobait en continu dans la même zone de croissance démographique plusieurs grandes agglomérations de Nice à Zürich, en passant par Marseille, Montpellier, Lyon, Grenoble, Genève, Saint-Étienne, Lausanne, Berne, Bâle. Au-delà de la carte, elle se prolongeait en Allemagne du Sud et en Autriche (voir tableau 4.1a. ci-dessous).

Au second, rang arrivait l'ADM de Paris, qui, contrairement à la précédente reste très polarisée autour de l'agglomération de la capitale française, bien qu'elle englobe aussi d'autres agglomérations importantes, comme Rouen, Le Havre, Caen...

L'ADM de Milan est presque aussi peuplée que celle de Paris : elle englobait tout le Nord de la plaine du Pô jusqu'à la frontière yougoslave (aujourd'hui slovène) avec Bergame, Parme, Vérone, Padoue, Venise...

Les ADM de Madrid, Naples, Barcelone et Rome étaient, comme Paris, essentiellement des projections spatiales de l'agglomération centrale. Celles de Bari et de Bologne se caractérisaient au contraire par un poids relativement faible de l'agglomération la plus peuplée. Enfin, celle de Lille était à l'inverse pour 99,6 % constituée par les agglomérations et conurbations de la région Nord - Pas de Calais : les couronnes péri-urbaines y étaient fort peu

développées.

la situation en 1990

Dès 1990, la situation a considérablement évolué. La moitié de la population de l'Italie (soit environ 30 millions d'habitants) vit dans une zone aux contours complexes et dans laquelle il est impossible de trouver une solution de continuité. Cette zone s'étend de Milan à Naples, en passant par Bologne, Florence et Rome.

De son côté, l'ADM Rhin - Rhône - Méditerranée s'est étendue et densifiée et compte près de 20 millions d'habitants. Celle de Paris ne vient plus qu'en troisième position, mais loin devant les suivantes, dont la plus peuplée (Madrid) ne compte guère plus de 5 millions d'habitants.

la situation en 2000

Les années 1990 marquent l'apogée spectaculaire de ce phénomène d'expansion : toutes les ADM du Sud ont fusionné sous forme d'immenses couloirs qui unissent Barcelone au couloir Rhodanien, puis à l'Italie via la Suisse. Ses 62 millions d'habitants peuvent sembler considérables, mais sont d'un ordre de grandeur comparable à la Megalopolis du Nord-Est américain, et ont leur équivalent au Japon (axe Tokyo - Osaka), en Indonésie (Java), en Chine (embouchure de la Rivière des Perles), au Brésil (São Paulo - Rio de Janeiro). Il convient de bien prendre la mesure de ces comparaisons : on trouve donc ici un phénomène non pas spécifique à l'Europe, mais bel et bien mondial.

Dans cette nouvelle ADM euro-méditerranéenne, on ne trouve finalement que quatre agglomérations de plus de trois millions d'habitants (Barcelone, Milan et Naples), trois autres de plus d'un million d'habitants (Lyon, Marseille, Zürich), une cinquantaine de plus de 100 000 habitants mais près de 600 agglomérations de

tableau 4.1a : les dix premières aires métropolisées en 1980 (sans la Grèce)

rg	nom	population totale	surface (km ²)	population urbaine	taux urbain	nombre aggjo	nombre U.L.	principales agglomérations composantes
1	Rhin-Rhône-Méditerranée	15 002 343	64 803	12 499 530	83,3	147	4 455	Marseille, Lyon, Zurich, Nice, Toulon, Grenoble, Genève
2	Paris	12 528 933	24 373	11 356 588	90,6	64	2 619	Paris, Rouen, Le Havre
3	Milan	11 066 132	18 471	9 042 078	81,7	121	1 253	Milan, Venise, Padoue
4	Madrid	4 520 555	4 319	4 426 568	97,9	6	86	Madrid
5	Naples	4 475 031	4 106	4 259 812	95,2	31	218	Naples, Salerne, Caserte
6	Barcelone	4 286 966	2 955	4 131 644	96,4	10	151	Barcelone
7	Rome	4 010 123	6 767	3 758 492	93,7	28	93	Rome
8	Bari	3 640 563	15 476	3 241 192	89,0	90	187	Bari, Tarente
9	Bologne	3 170 090	9 056	2 801 917	88,4	53	139	Bologne, Rimini
10	Lillo-C.Artois	2 892 155	4 559	2 879 502	99,6	15	560	Lille, C. Artois Dunkerque, Calais

tableau 4.1b : les dix premières aires métropolisées en 1990

rg	nom	population	surface (km2)	population urbaine	taux urbain	nombre agгло	nombre U.L.	principales agglomérations composantes
1	Milan-Rome-Naples	30 913 051	72 469	25 282 923	81,8	354	2 636	Milan, Rome, Naples, Florence, Bologne, Salerne
2	Rhin-Rhône-Méditerranée	19 622 924	102 601	15 376 214	78,4	208	7 082	Marseille, Lyon, Zurich, Nice, Toulon, Grenoble
3	Paris	15 624 988	48 596	13 372 009	85,6	82	4 461	Paris, Rouen, Tours, Le Havre, Orléans, Caen
4	Madrid	5 222 901	7 908	4 999 896	95,7	12	172	Madrid, Guadalajara, Tolède, Ségovie
5	Barcelone	5 028 650	5 427	4 758 313	94,6	20	237	Barcelone, Tarragone, Giron
6	Bari	4 073 832	18 051	3 509 019	86,1	98	220	Bari, Tarente, Lecce
7	Athènes	3 750 285	6 716	3 531 628	94,2	18	235	Athènes, Khalkida
8	Séville	3 468 509	19 316	3 198 303	92,2	52	131	Séville, Cordoue, Cadiz, Algéciras, Gibraltar
9	Lille-C.Artois	3 410 903	6 662	3 076 497	90,2	20	799	Lille, C. Artois Dunkerque, Maubeuge, Calais
10	Porto	2 537 473	4 202	1 790 487	70,6	25	609	Porto, Braga, Aveiro

tableau 4-2c : les dix premières aires métropolisées en 2000

rg	nom	population	surface (km2)	population urbaine	taux urbain	nombre agгло	nombre U.L.	principales agglomérations composantes
1	Rhin-Rhône-Méditerranée	62 060 397	238 047	49 145 049	79,2	658	12 377	Barcelone, Milan, Naples, Rome, Lyon, Marseille
2	Paris	17 070 090	57 739	14 457 270	84,7	95	4 805	Paris, Rouen, Tours, Orléans, Le Havre, Angers
3	Madrid	5 668 524	13 690	5 249 903	92,6	19	293	Madrid, Collado, Talavera, Guadalajara, Tolède
4	Séville	5 151 595	27 161	4 659 041	90,4	71	230	Séville, Malaga, Granade, Cordoue, Cadiz, Algeciras, Gibraltar
5	Valence	4 825 443	23 989	4 474 835	92,7	58	314	Valence, Murcie, Alicante
6	Athènes (*)	3 911 086	6 492	3 651 966	93,4	18	232	Athènes, Khalkida
7	Bari	3 790 474	15 050	3 520 455	92,9	94	167	Bari, Tarente, Lecce
8	Lille-C.Artois	3 382 468	6 026	3 142 737	92,9	22	698	Lille, C. Artois Dunkerque, Maubeuge, Calais
9	Porto (*)	2 700 119	4 132	1 923 898	71,3	26	591	Porto, Braga, Aveiro
10	Turin	2 533 200	6 273	2 008 621	79,3	26	331	Turin

238 000 km² seulement. La population non agglomérée (c'est-à-dire péri-urbaine) représente 1/5 de la population totale de cette zone, soit 12 millions d'habitants.

Notons que les ADM de Turin et Bari (Italie), Madrid, Séville et Valence (Espagne) ne font pas partie de cette aire selon le critère de délimitation adopté.

Bien que s'étant encore considérablement étendue, l'ADM de Paris n'atteint que 17 millions d'habitants dont 58 % de la population vivent dans la seule agglomération parisienne, et 15% en zones péri-urbaines.

Ce rapide aperçu très général de l'état des territoires permet de tirer quelques remarques importantes :

1) La dynamique du peuplement semble animée par des moteurs de deux natures différentes : le rôle des axes de communication (vallées, littoraux, routes historiques des piémonts, nouvelles autoroutes et trains) dans le développement des villes et des agglomérations est certes depuis longtemps connu, mais il n'explique pas tout en ce qui concerne la métropolisation. En effet, si tel était le cas, le peuplement devrait s'effiloche le long des routes (comme en Sibérie ou dans les grandes plaines de l'Amérique du Nord). Or ce n'est pas le cas.

Au contraire, l'étalement considérable et localement souvent en « auréole » des territoires métropolisés montre que la métropolisation se manifeste aussi dans des territoires peu denses, longtemps enclavés et qui ont été durement frappés par la déprise rurale au cours des décennies précédentes. La base de données montre que des milliers de villages qui avaient perdu jusqu'à 90 % de leur population depuis le début du siècle, ont désormais des croissances positives : localement, il s'agit d'une véritable révolution sociale et économique de leur histoire, même si, loin s'en faut, la croissance récente ne suffit pas à remonter l'effectif de population au niveau du maximum de population qu'elles ont abrité par le passé. Les éléments d'enquêtes dont on dispose à ce sujet montrent que cette attractivité des lieux est liée aux prix du foncier : plus la période d'abandon a été longue et sévère, plus l'offre a écrasé la demande et plus les prix ont baissé et sont devenus attractifs dans le contexte de la métropolisation. Ainsi, ce que les résidents perdent en coûts de déplacement, ils le gagnent en coûts de logement et de terrains. Sur le plan sociologique, cette stratégie des nouveaux résidents est auto-légitimée par un discours fondé sur la « mise à distance », le « retour à un nouveau cadre de vie » plus proche de la nature, la « recherche d'espace » pour les temps de loisir. A vrai dire, les deux approches sont d'ailleurs tout à fait compatibles et il est finalement réaliste de séparer la notion de « métropolisation » de celle de « densité élevée », puisque l'un de ses moteurs est précisément fondé sur la conquête ou la reconquête de territoires précédemment délaissés par l'économie de production et les fonctions résidentielles. D'un point de vue théorique, on peut donc considérer que :

2) On peut distinguer plusieurs formes territoriales de métropolisation :

- Des villes relativement isolées (Paris, Madrid, Limoges, Clermont-Ferrand, Salamanque) ont développé une ADM qui n'est guère que la projection spatiale de leur agglomération morphologique. Plus ces agglomérations étaient denses et leur population nombreuse, plus le rayon de cette projection est vaste.

- De véritables régions métropolitaines se forment en revanche en s'appuyant sur des réseaux constitués plutôt de petites et moyennes agglomérations assez peu hiérarchisées entre elles (Pouilles, Ouest de la France, Suisse).

- De vastes couloirs métropolitains se créent en mettant en contact des pôles qui restent encore bien visibles sur la carte : ainsi au sein de l'immense ADM de l'Arc méditerranéen, on distingue nettement l'influence de Toulouse, de Barcelone, de Dijon et au contraire le rétrécissement du couloir de redéploiement spatial entre Lyon et Marseille.

La diversité des structures de ces trois types montre que l'on ne peut pas appréhender la métropolisation comme une simple extension de l'urbanisation *stricto sensu* (agglomérations), d'où l'enjeu de la recherche de nouveaux indicateurs qui devra être menée à la suite de ces travaux.

4.2. la robustesse de l'indicateur

L'identification des territoires de la métropolisation est basée sur des indicateurs dynamiques : le différentiel de croissance démographique qui sert de critère restitue des mouvements et non des états. C'est le mouvement de la population qui donne forme aux territoires. On doit cependant poser la question de la pertinence de cet indicateur dans le temps : les changements que l'on appréhende sont-ils durables, où ne sont-ils au contraire que des feux de pailles qui s'évanouissent lors d'une période suivante ? En effet, on peut penser qu'au cours d'une décennie donnée, la variation de l'effectif de population de certaines communes pourrait être due au « hasard » de la conjonction de certains facteurs qui n'auraient peu de lien avec un phénomène que nous avons assimilé à une manifestation spatiale de la métropolisation. La pertinence de cet indicateur peut être testée de manière systématique en confrontant les différentes séries de mesures effectuées sur les 26 265 unités locales incluses dans une ADM de la zone étudiée. Ce test consiste à calculer un taux de « confirmation » qui inclut deux paramètres :

- Le premier est démographique : soit une unité locale A dont la croissance est supérieure à la moyenne nationale au cours d'une décennie donnée et située en continuité avec une ADM. Au cours de la période suivante, si cette croissance est à nouveau supérieure à la moyenne nationale, on peut dire que A a « confirmé » son inclusion dans l'ADM. En revanche, si sa croissance est devenue inférieure à la moyenne nationale, elle ne sera plus incluse dans l'ADM au cours de la décennie suivante.

- Le second est spatial : si la commune A présente un taux de croissance supérieur à la moyenne pendant deux décennies

successives, mais que la continuité spatiale avec l'ADM est rompue par les unités locales qui l'entourent, on peut également considérer que A n'est plus incluse dans l'ADM.

On définira le taux de confirmation comme le *nombre d'unités locales incluses dans une ADM à l'issue d'une décennie*, divisé par le *nombre des mêmes unités locales incluses dans la même ADM à l'issue de la décennie suivante*. Un taux égal à 100 % signifierait que toutes les unités locales ont confirmé leur inclusion dans l'ADM. Un taux nul signifie qu'aucune unité locale n'aurait confirmé son inclusion.

Les tests réalisés ici s'appuyaient sur une période de 100 ans pour la Suisse, l'Italie et l'Espagne (1900-2000) et de 74 ans pour la France (1936-2000). Toutefois, il est inutile de donner ici les résultats de ces mesures avant 1970 : il suffit de dire qu'ils sont très mauvais jusqu'en 1960-1970. Nous avons vu précédemment qu'avant 1970, en dehors des agglomérations, le paysage de la croissance démographique des unités locales se présentait comme une mosaïque sans logique spatiale (voir cartes de la fiche 3 *Les variations de population dans les unités locales de 1950 à 2000*). Les taux de confirmation viennent renforcer ce constat : ils sont extrêmement médiocres. La cartographie de cet indicateur ne commence donc à prendre sens qu'à partir de la décennie 1970-1980. Les taux de confirmations s'élèvent alors de manière spectaculaire. Sur l'ensemble de la zone, à l'issue des années 1990, 88,34 % des communes confirment leur appartenance à une ADM de 1980. Si l'on réitère le test sur la période suivante (1990-2000), on obtient un indicateur que l'on peut appeler le taux de « reconfirmation » puisqu'il s'applique désormais à deux périodes : celui s'élève à 73,57 %. Autrement dit, les trois quarts des 25 265 communes incluses dès 1970 dans une ADM ont confirmé trois fois leur appartenance à une ADM.

Pour apprécier la portée de ce résultat, il faut garder à l'esprit certaines considérations :

- La prise en compte simultanée de deux paramètres — démographique et spatial — introduit des contraintes maximum extrêmement restrictives dans les conditions d'appartenance à une ADM. Seule, la confirmation démographique est obligatoire dans la logique de l'indicateur. Si l'on ne prend pas en compte la contrainte « spatiale » — qui peut être discutable — on atteint des scores de reconfirmation de l'ordre de 85 %.

- Ceci signifie que les unités locales ont enclenché un processus de métropolisation, c'est dans l'immense majorité des cas pour longtemps. En effet, la période pour laquelle s'applique ce taux couvre 30 années, soit l'équivalent d'une génération et un taux de confirmation aussi élevé sur une durée de temps aussi longue ne peut pas être due au hasard, surtout que la mesure porte sur un échantillon énorme de données.

- Le fait même que cet indicateur ne donne aucun résultat probant avant 1970 montre clairement que l'on se trouve face à un phénomène réellement nouveau. *A contrario*, si l'ensemble des méthodes mises au point dans la présente étude avait donné des résultats équivalents au cours des périodes précédentes (de 1900 à 1970), l'emploi du terme « métropolisation » poserait problème. En effet, du point de vue des dynamiques spatiales, on ne pas dire

que la situation que l'on observe aujourd'hui est un phénomène « nouveau ».

- Enfin, ces taux de confirmation et de reconfirmation portent sur l'ensemble de la zone, c'est-à-dire sur un ensemble géographique hétérogène quant aux conditions de développement local. Il faut tenir compte de la répartition spatiale des ADM : dans certaines zones, les taux de confirmation et de reconfirmation avoisinent les 95 %, alors que dans d'autres, ils sont beaucoup plus faibles, comme si le processus de métropolisation avait, en quelque sorte, localement avorté. S'agit-il d'un soubresaut ou d'un échec durable ? Cette seule dimension de la problématique mériterait à elle seule une étude à part entière.

Le résultat cartographique de ces tests est reporté dans les cartes de la fiche 7 *Aires démographiquement métropolisées sans interruption de 1970 à 2000*. Ces dernières, générées à partir d'un indicateur simple, représentent l'aboutissement d'un processus de 30 années qui peut être considéré comme le résultat le plus solide de l'étude. En effet, même, si ces résultats doivent être désormais confirmés et structurés à l'aide d'autres indicateurs, ils signifient que si la tendance se poursuivait dans les décennies à venir, la carte de l'Europe donnerait d'ici à moyen terme une gigantesque mégalopole — ou ensemble métropolitain — comparable à la Mégalopolis Boston - Washington aux Etats-Unis. Il ne faut cependant pas se laisser abuser par le vertige des chiffres : la véritable innovation n'est pas quantitative mais qualitative. Rappelons que ces millions d'habitants ne se concentrent pas dans une « agglomération » au sens où nous, Européens, avons l'habitude de penser le fait urbain, mais dans une forme d'organisme qui échappe encore largement à nos représentations, à nos pratiques et à notre imagination. C'est dans la description et la compréhension de cette rupture historique que se situe peut-être le véritable enjeu de la définition.

4.3. ADM et agglomérations

Si la métropolisation inaugure une période nouvelle dans les dynamiques des territoires, les grandes agglomérations n'en continuent pas moins à jouer un rôle majeur dans la vie politique et économique. Lorsque la structure des ADM est monocentrée, comme pour Paris, Madrid, un grand nombre d'indicateurs peuvent permettre de décrire les rapports qu'entretiennent ville-centre, agglomération et aire métropolisée.

En revanche, ce n'est pas le cas des ADM de la zone étudiée, qui se présentent comme un chapelet continu (en s'en tenant à la seule période 1990-2000) ou quasi-continu (si l'on prend en compte le critère de « confirmation ») de territoires incluant plusieurs agglomérations de même niveau. Ce qui est certain, c'est qu'une même aire de 62 millions d'habitants englobant à la fois Barcelone, Milan, Naples, Lyon et Zurich est beaucoup trop vaste pour être fonctionnelle, gérable, voire tout simplement concevable par des pouvoirs locaux. Sa gestion globale ne peut être pensée qu'à un niveau qui dépasse même celui des nations : le niveau européen.

A l'opposé, en l'absence provisoire d'indicateurs complémentaires en relation avec les fonctions métropolitaines, toute subdivision de cette aire en « aires métropolisées » distinctes serait ici purement arbitraire : ainsi, l'aire métropolisée de Marseille inclut-elle Montpellier, Arles, Avignon, villes qui préfigureraient en quelque sorte les satellites principaux d'un ensemble spatial beaucoup plus vaste ... ou ces villes sont-elles elles-mêmes les centres d'aires métropolisées ? Valence est-elle en elle-même une métropole ou se rattache-t-elle à l'aire métropolisée de Lyon ou de Marseille ou encore à un ensemble plus vaste englobant Marseille, Lyon et Grenoble, voire davantage ? Selon, les acteurs, la réponse variera évidemment du tout au tout : certaines villes tendent à se considérer elles-mêmes comme des pôles suffisamment autonomes pour jouer dans la cour des métropoles ; d'autres misent plutôt sur la coopération avec leurs voisines ; d'autres, enfin — généralement les plus puissantes — jouent la carte de l'impérialisme par rapport aux plus petites. Ces stratégies varient non seulement selon les époques et les villes, mais aussi selon les acteurs pour une même ville et une époque donnée.

Si aucune réponse définitive ne peut naturellement être donnée à ce sujet, la série des cartes de la fiche n°9 *la métropolisation à Marseille, Lyon, Turin, Rome et Naples* offre une série de zooms centrés sur quelques pôles inclus dans le programme d'action « métropolisation ».

Les cercles concentriques (pas de 10 kilomètres), donnent la distance au centre des grandes villes qui sont à l'origine de la concentration dans leur agglomération (tache en noir), puis du redéversement de cette dernière dans le cadre d'un méta-processus de mise en réseau. Les points de différentes tailles localisent les unités locales et les niveaux de grisé retracent l'évolution de l'ADM au cours des 30 dernières années.

notes

[1] Cf. Actes du colloque de Grasse (à paraître) : trois contributions sont consacrées à la dimension historique du concept de « métropole ».

[2] Quelques aspects de cette question ont été abordés dans le développement de la théorie des 4 « a » (F. Moriconi-Ebrard, *De Babylone à Tokyo*, Paris, édition Ophrys, collection Géophys, 2000)

[3] L'agglomération de Tokyo compte 30,7 millions d'habitants sur moins de 7 000 km² (source : Géopolis, 2001). Son PIB est supérieur à celui de la France, de l'Italie ou du Royaume Uni (source : Moriconi-Ebrard, 2001, p. 232, tab. 3.8)

[4] Voir Saskia Sassen, *La ville Globale*, 1996.

[5] Pour une description plus détaillée de ces processus, voir F. Moriconi-Ebrard : *De Babylone à Tokyo*, Paris, édition Ophrys, 2000 et notamment la deuxième partie : l'Alliance des 3 « a ».

[6] Cf. Actes du colloque de Grasse.

[7] tendance lourde d'une évolution sur la très longue durée de l'histoire.

[8] Cf. Actes du colloque de Grasse.

[9] Cf. Actes du colloque de Grasse.

[10] Cf. Actes du colloque de Grasse, introduction.

[11] La base de données Géopolis rassemble toutes les agglomérations du monde comptant ou ayant compté au minimum 10 000 habitants. La définition spatiale des organismes urbains a été rigoureusement appliquée de la même manière dans le monde : l'espace urbanisé est délimité par la continuité du bâti (agglomération morphologique). Une unité locale est considérée comme agglomérée à une autre s'il n'existe aucune rupture de plus de 200 mètres dans l'espace bâti.

[12] Ainsi, le centre d'une aire urbaine française, au sens de l'INSEE, est par définition constitué par un pôle offrant au minimum 5 000 emplois. Cette définition paraît donc peu conforme avec la notion d'aire métropolisée.

[13] Il faut cependant convenir que ce fait n'a rien de « nouveau » ou alors il faut admettre que la métropolisation avait débuté sous la période coloniale : dans les villes maghrébines, il existe depuis longtemps un centre colonial et un centre traditionnel.

[14] Séminaire de Lausanne, septembre 1999.

[15] Séminaire de Lausanne, septembre 1999.

[16] De cet auteur, voir : *Les villes dans la France Moderne (1740-1840)*, Paris, édition Albin Michel, 1988.

[17] Rappelons pour les non-géographes que la notion d'échelle ne doit pas être confondue avec celle de résolution. L'échelle est le rapport entre la taille réelle et celle de la représentation. La résolution est le niveau de détail auquel est représentée l'information spatiale. Par exemple, si on photocopie une carte au 1/200 000 en l'agrandissant de 200 %, l'échelle sera plus grande, mais la résolution restera identique : la carte ne comporte pas plus d'information que l'original.

[18] Ces niveaux correspondent par exemple en France à la région et au département.

[19] La documentation complète concernant l'organisation des découpages territoriaux des pays d'Europe est disponible sur internet (www.Articque.com, voir : Europe des Populations, documentation).

[20] Ces remarques sont tirées d'une partie d'un travail collectif réalisé dans le cadre du programme « les échelles de l'habiter », dirigé par Jacques Lévy, dans le cadre d'un appel d'offre financé par le PUCA (publication prévue : début 2002).

[21] En 2000, 150 agglomérations du monde ont plus de deux millions d'habitants.

[22] En revanche, sur la très longue durée, on sait que certaines villes ont disparu corps et bien : mais ce fut souvent, là encore, sous le coup de catastrophes naturelles ou de mutations politiques, économiques ou militaires de grande ampleur.

[23] Eric Denis, responsable de l'Observatoire urbain du Caire contemporain du CEDEJ est membre du réseau VTM.

[24] L'appariement consiste à "former des paires" d'informations comparables provenant de sources différentes. Ici, il s'agissait de restituer l'information statistique dans un découpage territorial constant, en tenant compte par exemple des créations ou des fusions de communes. Pour une information plus détaillée, voir le site d'Articque : www.articque.com (rubrique : Europe des Populations, documentation).

[25] Une agglomération est définie par la continuité du bâti, avec un seuil de distance maximum de 200 mètres entre les constructions.

[26] voir Moriconi-Ebrard F. *Géopolis : pour comparer les villes du monde*. Paris, édition Anthropos, 1994.

[27] Une conurbation est une agglomération morphologique formée de plusieurs unités locales d'importances égales ou comprenant plusieurs centres. C'est une forme d'agglomération qu'il ne faut pas confondre avec l'aire métropolisée, laquelle n'induit pas nécessairement de continuité des zones bâties sur le territoire.