

Croissance périurbaine et retour de la centralité

Il y a vingt ans, on annonçait partout en Europe la dissolution de la ville dans des franges périurbaines indéfinies et discontinues. En France, des historiens, aussi renommés que Georges Duby, des sociologues aussi réputés que Paul-Henry Chombart de Lauwe, s'unissaient pour décrire et attester la fin des cités. Une *suburbia*, à l'américaine, avec ses étendues de lotissements individuels, coupés de *shopping centers*, d'immeubles de bureaux, de campus universitaires et de centres de recherche, paraissait l'avenir univoque de nos agglomérations chargées d'une histoire séculaire. C'étaient moins les configurations spatiales disloquant les condensations traditionnelles des hommes de leurs activités qui heurtaient, que la disparition simultanée d'une organisation politique et culturelle de la civilisation qu'elles semblaient traduire. Depuis les théoriciens, en mal de nouveaux concepts, ont lancé la mode de l'*edge city* et de la "ville émergente". Les représentations rattrapent ou précèdent déjà la réalité.

Est-ce pourtant aussi sûr ? De même que dans la plupart des pays développés, les taux d'urbanisation saturent à 75 ou 80 % de la population dans des modes inégalés de socialisation urbaine généralisée, la périurbanisation marque le pas dans une poursuite continue du desserrement de la ville. Quand la diffusion sociale et spatiale paraissait naguère encore la logique de croissance universelle des sociétés, la métropolisation ramène à des schémas beaucoup plus complexes de transformation

des espaces, de l'économie et des sociabilités. Dans des nébuleuses urbaines, séparées par de grandes zones déprimées par des densités d'occupation humaine et d'activités faibles, deux fronts se partagent désormais les dynamismes de la ville: la reconquête des centralités, l'élaboration des marges pionnières. Il ne faut pas voir dans cette métaphore militaire la mise en place d'un dispositif exclusivement territorial. Derrière cette apparence des paysages et des formes, c'est bien deux faces d'une même réalité qui s'imposent: la confirmation des performances renouvelées de l'agglomération dense dans la création des richesses matérielles et culturelles, le métamorphisme continu que cette incessante fusion du magma central urbain contribue à faire naître.

La nouveauté réside peut-être moins dans ce nouvel avatar des mécanismes de l'urbanisation que dans ses spécificités naissantes. Quand la cité classique s'est développée sur la mixité des fonctions et des groupes sociaux, le retour de la centralité innovante se fait sur un fond de fracturations spatiales et économiques croissantes, alors que les périphéries restent beaucoup plus égalitaristes, et sans doute médiocres. Quand la dilution et l'expansion en nappes étaient encore il y a quelques décennies le mode d'extension privilégié des agglomérations, la croissance prend aujourd'hui beaucoup plus des formes d'égrenage en chapellet, le long des couloirs de circulation et autour des gares et des échangeurs autoroutiers. Quand la ville était unifiée par sa gestion municipale, et que la périphérie paraissait consacrée et administrée par l'émiettement des procédures de décentralisation, les nouvelles configurations urbaines

* Professeur à l'Université de Paris X – France.
Laboratoire de Géographie Urbaine – UMR LOUEST – CNRS.

attendent toujours les arbitrages d'un gouvernement à l'échelle métropolitaine. Étape transitoire ou mutation d'une civilisation? C'est à cette aune que doit être mesurée la périurbanisation contemporaine.

1. Les ambiguïtés de la périurbanisation

Quand on parle de périurbanisation – c'est-à-dire de croissance spatiale périphérique des villes, à la fois distincte de l'agglomération stricto sensu, de faible densité, et discontinue – il est essentiel de s'attacher en même temps aux rythmes, aux configurations territoriales et aux masses absolues de peuplement concernées. Les premiers résultats du dernier recensement français de 1999 sont marqués à cet égard par un même constat de continuité et de rupture. Avec le triomphe de l'automobile, la période 1950-1980 avait consacré les discontinuités physiques massives à la périphérie des villes, la fluidité des limites entre les territoires urbain et rural, et le décrochage définitif de l'extension spatiale et de la croissance démographique des agglomérations. Les deux dernières décennies du siècle n'infirmant pas ces tendances, mais les nuancent et les compliquent. Restrictions économiques qui ralentissent l'investissement public dans les grandes infrastructures, difficultés aggravées des transports et de la circulation qui limitent les effets de l'amélioration des réseaux et du gain des vitesses, collectivités territoriales plus sensibles à la reconversion de leur patrimoine architectural et urbain (réhabilitation plus que rénovation, mise en valeur des monuments), changements d'attitudes dans les goûts et les arbitrages résidentiels d'une partie des ménages, modification tendancielle de la fonction même de résidence principale qui perd de son caractère unique pour une fraction de la population, tout concourt là encore à resserrer le dispositif spatial, sinon à le reconcentrer.

L'agglomération parisienne est un bon test de ces évolutions, qu'elles précèdent et qu'elles caricaturent de la masse d'une concentration humaine de près de dix millions d'habitants. Dès les années quatre-vingt (1982-1990), si le desserrement global de la population continue, son organisation spatiale tend à se focaliser autour des cinq villes nouvelles créées par le schéma directeur de 1965. Sa vitesse se ralentit et de nouvelles et inattendues augmentations démographiques se produisent dans les zones centrales, notamment dans les arrondissements du nord-est de la ville de Paris. Ainsi de 1975 à 1982, la progression annuelle de la population en Ile-de-France n'avait été que de 27.000 personnes, résultat d'une diminution dans les zones centrales de la région (Paris et les trois départements de petite couronne, -28.000 habitants) et d'une augmentation dans les quatre départements de la grande couronne (+55.000). Entre 1982 et 1990, le regain de croissance se répartit, sinon plus également, du moins de façon sensiblement différente: 73.000 habitants par an en plus, dont 62.000 en grande couronne et 11.000 dans le coeur de la région. Le renversement le plus spectaculaire est certainement pour Paris, qui perdait encore 18.000 habitants par an de 1975 à 1982 (42.000 de 1968 à 1975), et qui réussissait pratiquement à équilibrer son bilan démographique dans l'avant-dernière décennie (-3.000 personnes par an de 1982 à 1990).

Le résultat d'ensemble de ce desserrement de l'espace parisien joue évidemment sur les densités urbaines, dont les statistiques révèlent les jeux troublants. La dédensification tient plus à l'accroissement territorial qu'au véritable déplacement des populations: à territoire variable, les densités baissent, à territoire fictif fixe (dans le tableau suivant, les limites de l'agglomération en 1982), elles augmentent.

Dans les années quatre-vingt-dix, malgré le nouveau ralentissement de l'essor de l'Ile-de-France (avec 29.000 habitants de croissance moyenne

Tab. 1. Le jeu de l'histoire: le desserrement urbain dans la région-capitale de la France est un processus lent et continu (l'inversion des densités en masses et en tendances entre centre et périphérie).

Zone géographique	Superficie (en km ²)	Densité (nb d'habitants au km ²)	
		1936	1990
Ville de Paris	105	26.848	20.421
Hauts-de-Seine (petite couronne)	176	5.806	7.925
Yvelines (grande couronne)	2.284	187	572
Ile-de-France (total)	12.012	565	887



Tab. 2. Le jeu des statistiques: dans l'agglomération parisienne, la baisse des densités tient plus à l'accroissement territorial qu'au véritable déplacement des populations.

	Hab/km ²	Population (en milliers d'hab.)	Nb de communes
<i>Les densités à territoire variable baissent</i>			
1975	4.041	8.551	330
1982	3.766	8.707	354
1990	3.619	9.319	398
<i>Les densités à territoire fixe augmentent (dans les limites de l'agglomération de 1982)</i>			
1975	3.752	8.676	354
1982	3.766	8.707	354
1990	3.918	9.060	354

annuelle entre 1990 et 1999, la région revient à des niveaux des années soixante-dix), le mécanisme d'un certain rééquilibrage en faveur des zones centrales s'est moins démenti, que diversifié sous l'effet de l'inégalité des dynamismes économiques et sociaux. Ni l'accessibilité du centre, ni les extensions périphériques, ne suffisent désormais à décrire les différenciations des rythmes territoriaux. La ville de Paris ne cesse pas de perdre modérément de la population (-4.000 personnes par an). Le département central des Hauts-de-Seine, qui était sur une pente déclinante jusqu'en 1982 analogue à celle de Paris, continue à gagner régulièrement des habitants à la vitesse moyenne de 3.500 par an et justifie à lui seul 80% des gains de la petite couronne. C'est la suite logique de l'effet du quartier d'affaires de La Défense, de la tertiarisation de nombreuses communes de banlieue proche, de l'embourgeoisement assez généralisé, maintenant sur place la natalité de jeunes ménages qui s'installent, et limitant les conséquences du desserrement et du départ des anciennes catégories ouvrières. Inversement, dans la même position géographique, la Seine-Saint-Denis, malgré une fertilité beaucoup plus élevée en raison de la composition ethnique, attire peu, avec ses crises économique et scolaire, ses sursauts de violence urbaine, et retient encore moins: la stagnation s'installe. En grande couronne, la croissance se ralentit considérablement dans les Yvelines, le Val d'Oise et l'Essonne, au gré de l'achèvement des villes nouvelles respectives (Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy, Evry), tandis qu'elle se poursuit à un rythme soutenu en Seine-et-Marne, avec le décollage enfin réussi de Marne-la-Vallée.

Mais la véritable révélation de la décennie qua-

tre-vingt-dix est bien la contagion de ces nouvelles tendances dans les grandes agglomérations de province, avec une croissance remarquable de la population des communes centrales les plus importantes de plus de 100.000 habitants, qui avaient enregistré globalement des diminutions entre 1982 et 1990. Les plus dynamiques sont Nantes, Toulouse, Montpellier, Aix-en-Provence, Lyon, Orléans et Angers, avec des taux de croissance supérieurs à 0,7% par an. On retrouve, dans cette énumération non exhaustive des reprises de centralités provinciales, des villes au coeur de régions urbaines actives, et on relève les mêmes absences des métropoles du nord-est du pays, à la langueur persistante (Lille, Metz, Nancy). Là encore, la période obéit à l'addition des tendances plus qu'à leur exclusion: un front interne d'urbanisation dynamique légitime un front externe fort et des croissances globales soutenues.

L'exemple de l'évolution de la population dans l'aire urbaine de Lyon - la deuxième du pays après Paris - montre à la fois la poursuite et le ralentissement relatif de la périurbanisation en France. En 1999, dans l'aire urbaine lyonnaise - 1,6 million d'habitants - la couronne périurbaine ne comprend guère que 18% des habitants (16,2% dix ans plus tôt). Mais surtout, en masse absolue, profitant de l'inertie de la concentration, le pôle urbain a encore gagné 48.000 habitants entre 1990 et 1999, contre seulement 43.000 habitants pour la couronne périurbaine. Dans le même temps, toutes les zones périphériques de la région (banlieue, communes périurbaines) ont connu un dynamisme moins marqué dans les années quatre-vingt-dix par rapport aux années quatre-vingt. C'est l'inverse pour la commune centra-

Tab. 3. Évolution de la population dans l'aire urbaine de Lyon

	Population (milliers d'hab.)	Taux de variation annuel (en %)		Taux de variation annuel dû au mouvement migratoire (en %)	
		1982-90	1990-99	1982-90	1990-99
Commune de Lyon	445	0,1	0,8	-0,4	0,1
Banlieue	862	0,6	0,2	-0,3	-0,6
Communes périurbaines	288	3,1	1,8	2,3	1,0
Aire urbaine	1.595	0,8	0,6	0,1	-0,1

Source: *Dossier d'information et de prospective – Le Périurbain*, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 1999.

le. Parler de périurbanisation généralisée et triomphante est donc une exagération manifeste.

Ce renforcement simultané de l'agglomération et de sa couronne périurbaine explique certainement l'élaboration en 1997 par l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Études Économiques) d'une nouvelle nomenclature spatiale, le "zonage en aires urbaines" (ZAU). Autant dans les années cinquante, la création des ZPIU (zones de peuplement industriel et urbain) témoignait de la prise de conscience précoce des dilutions de la ville et des transformations profondes économiques et sociales de l'"urbanisation des campagnes" dans l'espace périurbain, autant la nouvelle dénomination marque un resserrement du dispositif.

361 aires urbaines ont été délimitées, qui regroupaient sur la base des résultats du recensement de 1990 trois quarts de la population métropolitaine: 34 millions de personnes vivaient dans les "pôles urbains", 7 millions dans les "couronnes périurbaines", comprenant les communes dont 40% ou plus des actifs résidents travaillaient dans l'aire urbaine. C'est moins la pertinence de découpage qu'il faut souligner que sa signification pour la compréhension des modes de l'urbanisation du pays. Il consacre, malgré les bouleversements du dernier demi-siècle, la permanence de l'agglomération, comme réalité physique, démographique et fonctionnelle. Il distingue bien, en masses respectives, le poids des zones centrales concentrées et des diffusions périphériques, le maintien d'une forte centralité de l'emploi, bien moins affecté que le logement par le desserrement, et qui unifie par son drainage les aires urbaines. Les tendances, amplifiées au cours de la dernière décennie, ne peuvent que renforcer ces constatations. Elles infirment les idées encore trop répandues d'une évolution à l'américaine, en sub-urbanisation généralisée (la moitié des citadins

des États-Unis vit et travaille dans des espaces urbanisés diffus). Elles relativisent plus encore les prétentions aménageuses de convaincre de l'émergence d'une pluricentralité forte au sein des régions urbaines. Existe-t-il donc un patrimoine génétique de l'agglomération européenne, au moins française, constitué d'un fort noyau de densité centrale?

2. Les jeux de la société et de l'espace

Les causes de ces altérations du rythme et de ces transformations spatiales de la croissance périurbaine sont certainement à rechercher dans les articulations entre des logiques sociodémographiques et des logiques territoriales. Une des premières raisons, rarement invoquée, est la baisse de la pression démographique. Au moins en Europe occidentale, l'amortissement des conséquences lointaines du baby-boom, l'arrêt des migrations internationales de travailleurs, ordonnées géographiquement et contrôlées politiquement, la fin historique de l'exode rural, l'élimination progressive des crises massives du logement et de l'inconfort dans les villes, entraînent un ralentissement de la demande d'urbanisation, qui se traduit plus par des redistributions des populations déjà en place que par une installation véritable de nouveaux urbains. Historiquement, la croissance périphérique des villes est toujours soutenue par une poussée de la démographie générale. Le malthusianisme actuel des populations européennes est la plus sûre voie de freinage de la périurbanisation.

Cette insuffisance des forces démographiques interfère avec les expressions variées de la demande sociale. D'un côté, toutes les enquêtes montrent en France le maintien d'un fort désir d'exurbanisation: en cas de déménagement des citadins,



42 % des ménages choisiraient une maison éloignée, pour 43% un appartement en centre-ville (BIPE, Enquête "Vivre la ville", 1999). Compte tenu des densités réelles, ces aspirations exprimées, en apparence équilibrées entre centre et périphérie, révèlent une tension vigoureuse en faveur des zones périurbaines. Elle est même beaucoup plus nette chez les catégories sociales les moins favorisées: 80% des ménages très modestes choisiraient le rural, si le gain était d'au moins 50% par rapport au prix du logement dans le centre, contre 40% seulement pour les ménages des couches moyennes et aisées (CERTU, Agence d'urbanisme, *Enquête de préférences déclarées*, 1997). En fait, beaucoup plus encore que l'attrait de la campagne, ces choix sont conduits par l'insuffisance qualitative de l'offre de logements en ville, permettant un véritable épanouissement individuel et familial, notamment pour les habitants aux revenus faibles. "Avoir un logement plus confortable" arrive très largement en tête (près de 30% des personnes interrogées) dans les raisons de quitter le logement actuel, bien avant "habiter la campagne" (5%), "avoir une maison" (9%) ou même "devenir propriétaire" (14%) (Enquête CERTU, *loc. cit.*). Au demeurant, il existe bien une très forte potentialité latente de périurbanisation dans les sociétés urbaines contemporaines, qui vient plus encore d'une mauvaise conception de l'habitat en ville que d'une aversion caractérisée pour le mode de vie citadin. C'est là un levier important qu'on ne saurait négliger.

D'un autre côté, l'offre périurbaine, qui pourrait sembler illimitée, notamment en France, en raison des disponibilités foncières, fait apparaître de véritables processus autobloquants. Les dilutions les plus remarquables des agglomérations – "nouveaux villages", "rurbanisation" ou discontinuités urbaines – sont beaucoup plus le fait des années soixante-dix, magnifié comme toujours avec dix ans de retard. Un processus certain de freinage spontané de l'urbanisation diffuse – les nouveaux lotis se présentent comme les plus purs défenseurs de la ruralité –, une revalorisation de la centralité et de l'accessibilité à la culture et à la consommation de la ville, le retour en force chez les urbanistes des vertus de la densité après la vogue et la vague des "chalandonnettes" (du nom d'un ministre de l'Équipement français, Albin Chalandon, au début des années soixante-dix), concourent au même résultat. En région parisienne, les villes nouvelles, certaines communes de la banlieue proche, profitent inégalement de cette renaissance de la centralité et du tissu urbain, au gré des opportunités foncières et immobilières et

de l'ampleur des politiques publiques mises en oeuvre. Le mouvement est nécessairement plus restreint, mais significatif, dans Paris *intra-muros*: reconversions de bureaux en logements, constructions libres, petites Zones d'Aménagement Concerté pour la rénovation. Il est néanmoins suffisant pour changer le visage démographique (rajeunissement, courbe des naissances), social ("gentrification" relative de couches moyennes salariées), et politique (poussée de la gauche aux élections municipales et régionales) du quart nord-est de la capitale. En première couronne de Paris, il s'agit plutôt d'actions municipales, désireuses d'exploiter la proximité du centre, la densité des réseaux de transports, pour compenser les pertes de la désindustrialisation. Dans les villes nouvelles, l'offre de terrains à bâtir est plus massive, plus différenciée en prix, donc en composition sociale future, mais l'État et ses urbanistes jouent ici dans le même sens qu'ailleurs: agglomérer plus que véritablement diluer. Au delà, c'est-à-dire dans les véritables franges périurbaines de l'agglomération parisienne, tout se joue entre les volontés municipales (depuis les lois de décentralisation de 1982 et 1983, les maires sont les seuls décideurs des permis de construire), les aspirations solvables des ménages, et les grands partis d'aménagement (autoroutes, réseaux ferroviaires rapides) arrêtés par les pouvoirs publics et l'État.

C'est dans ces arbitrages sans doute que la géographie actuelle de la périurbanisation révèle le plus de changements. Le mécanisme le plus nouveau en France est certainement que les processus de diffusion urbaine autour des villes les plus dynamiques tendent à la fois à gagner des zones plus éloignées des coeurs d'agglomération, mais aussi à se reconcentrer, plus qu'à se disperser dans des nappes périurbaines diluées. Analysant les évolutions intercensitaires 1990-1999, les statisticiens de l'INSEE pointent bien ces nouvelles logiques. "Ce phénomène débordé le territoire de la couronne périurbaine défini en 1990 et concerne des petites aires urbaines et des communes multipolarisées ou appartenant à l'espace à dominante rurale. La proximité de la grande ville provoque cette croissance et conduit à la création, au développement ou au redéveloppement de pôles secondaires" (Philippe Julien, *INSEE Première*, Janvier 2000). Il ne faut pas toutefois en exagérer l'importance en masses démographiques concernées.

La clef de ces complexités croissantes entre rythmes de l'urbanisation, aspirations plus ou moins fantasmées des ménages, offres foncières et incitations fiscales au desserrement, volontés des maires ruraux d'urbaniser leur commune, et con-

Tab. 4. Évolution de la population française selon le type de territoire.

	Population en 1999 (en milliers d'hab.)	Variation absolue 1990-1999 (en milliers d'hab.)	Taux de variation annuel 1982-90 (en %)	Taux de variation annuel 1990-99 (en %)	dont dû au solde migratoire (en %)
Les 361 aires urbaines	42.793	1.515	0,61	0,40	-0,12
Les communes multipolarisées*	2.098	142	1,26	0,78	0,49
Espace à dominante rurale	13.628	247	0,11	0,20	0,33
France métropolitaine	58.519	1.904	0,51	0,37	0,01

* Au delà de la couronne périurbaine d'une agglomération.

Source: *INSEE Première*, Janvier 2000.

figurations spatiales réelles de l'extension périphérique des agglomérations, paraît résider dans l'inégale accessibilité des pôles urbains et dans le maintien de la concentration des emplois dans la ville dense. En effet, au moins en France, contrairement au mythe entretenu du manque de terrains à bâtir, la plupart des grandes agglomérations disposent en périphérie d'une offre foncière généreuse et à bon marché, dont la charge était évaluée en 1997 inférieure de 28 à 55% à celle du centre-ville (*Dossiers d'information et de prospective, loc. cit.*). Dans le même temps, les politiques d'aide au logement et d'accèsion à la propriété favorisaient la construction périphérique. Dans la seule région Rhône-Alpes, en 1998, 12.500 prêts à taux zéro, destinés aux ménages les plus modestes, ont été attribués, dont un tiers seulement est localisé dans les pôles urbains, un tiers dans les couronnes périurbaines et un autre tiers dans les communes à dominante rurale, à l'inverse à nouveau du poids démographique de ces divisions territoriales. Enfin, malgré le discours sur la "limitation de l'étalement urbain", la plupart des stratégies spatiales des acteurs municipaux s'accorderaient pour urbaniser leur commune, sous raison notamment de l'équiper en services et en commerces.

Et pourtant, la périurbanisation est loin d'être ubiquiste. L'amélioration de l'accessibilité au centre et l'accélération des vitesses commerciales n'ont pas joué un rôle univoque au cours du dernier demi-siècle. Dans un premier temps, le développement du parc automobile, surtout quand il était associé à un réseau routier existant, dense et de bonne qualité, a plutôt favorisé l'éparpillement périphérique en nappes, alors que les transports ferroviaires et les trains de banlieue avaient, pendant plus d'un siècle, colmaté les premières couronnes de l'agglomération et étiré les extensions en

doigts de gant autour des lignes et des gares. Curieusement, au cours des deux dernières décennies, la multiplication des autoroutes et des voies rapides a eu les mêmes effets, mais en augmentant considérablement les distances au centre des systèmes urbains. L'entrée sur le réseau, avec ou sans péage, apparaît ici déterminante. C'est d'ailleurs moins la proximité du réseau qui attire que son éloignement qui est un facteur de répulsion. Dans la région urbaine de Lyon, les zones situées à plus de trente minutes d'une autoroute ou d'une voie structurante coïncident dans une large part avec les aires de stagnation démographique, voire de déclin, même si dans le détail bien des anomalies à cette règle mériteraient des études locales (dynamisme d'une municipalité? initiative réussie d'un lotisseur? succès d'un créateur d'emplois?). En tout cas, les réseaux de trains express régionaux (TER) et les premiers arrêts des trains à grande vitesse (TGV), au départ des grandes villes françaises, pourraient jouer un rôle identique, en repolarisant la croissance périphérique éloignée des régions urbaines dynamiques autour de centres secondaires. Ainsi, en est-il pour la zone d'attraction de Paris, des aires urbaines du Mans ou de Tours.

Mais, toutes ces singularités de l'accessibilité n'auraient pas cours si les agglomérations en France ne continuaient pas à concentrer l'essentiel de l'activité économique. Cette relation est si lourde qu'elle conditionne l'évolution structurelle même des modes de transport. Alors que tous les indicateurs montrent une progression quasi inexorable de la voiture individuelle, cette tendance est très affectée par la disposition de parkings d'entreprise sur les lieux d'emploi, comme en témoignent les tableaux suivants.

De façon plus globale, le desserrement des activités dans les zones urbaines a été beaucoup moins



Tab. 5. Quand la fracture s'élargit entre réalité et utopie: la montée de la voiture dans la ville (part des modes de transport).

	Ile-de-France		Villes de Province	
	1969	1990	1969	1990
Voiture	51%	65%	59%	80%
Transports collectifs	36%	32%	20%	14%
Deux roues	13%	3%	21%	6%

Source: *Transports urbains*, Janvier-Mars 1998.

Tab. 6. Modification du choix modal pour les déplacements domicile-travail en fonction des disponibilités de stationnement sur le lieu de travail dans le centre.

	Parking offert	Pas de parking
Voiture	80%	40%
Transports collectifs	10%	29%
Marche et deux roues	10%	31%

Source: J.P. Orfeuill, *Enquête Transport INSEE-INRETS*, 1993-1994.

rapide et beaucoup moins ample que la dispersion du peuplement. La constitution des aires urbaines avec leurs couronnes de périurbanisation s'est d'abord faite sous le signe de l'unification des espaces de travail autour de la polarité de la ville-centre. Même si Paris en paraît la caricature absolue, faut-il rappeler qu'en 1990, 90% des emplois de l'Ile-de-France sont encore concentrés dans l'unité urbaine de Paris, c'est-à-dire dans l'agglomération *stricto sensu* (89 % pour les emplois industriels, 97% pour les services financiers)? Mais la tendance, plus générale, s'inscrit dans le long terme. De 1962 à 1975, l'emploi total en France métropolitaine était passé de 62% à 70% dans les pôles urbains. De 1962 à 1990, l'emploi dans les communes périurbaines n'a augmenté que de 7%, quand dans le même temps la population active résidente s'est accrue de 75%. Le résultat est clair: en 1990, le nombre d'actifs résidant dans les zones périurbaines est deux fois plus élevé que les emplois qui y sont localisés (Le Jeannic, cité par les *Dossiers d'information et de prospective*, loc. cit.). Les hésitations de la périurbanisation sont bien à rechercher dans les recentrages des systèmes économiques et sociaux au cours des deux dernières décennies.

3. Les interrogations sur la métropolisation

Le retour de la centralité – économique, sociale, culturelle et politique plus encore que résidentiel-

le et spatiale – pose aux observateurs et aux politiques un redoutable problème de cohérences historiques. Nous sortons d'une longue période de croissance où nous avons vécu en diffusant, inégalement mais efficacement, la richesse dans l'espace et la collectivité, tout en nous réclamant pour certains de la lutte des classes et de la construction d'une société socialiste plus équitable. Nous entrons depuis vingt ans maintenant dans des logiques de mutation dans l'accumulation matérielle et culturelle, qui excluent et marginalisent une partie des territoires et des groupes, sans recours véritable désormais à une idéologie alternative. Cette ironie croisée dans les temporalités des réalités sociales, des projets politiques et des configurations territoriales de l'urbanisation, la simultanéité historique d'une transformation radicale dans la genèse des matérialités sociales et économiques et d'un rejet des philosophies constituées, expliquent la profondeur de la crise actuelle. Les villes, et notamment les systèmes métropolitains, apparaissent à la fois des révélateurs et des acteurs de ces contradictions. A leur périphérie se forment des zones de dépression économique, sociale, culturelle, politique même, d'autant plus incompréhensible et insupportable que les dilutions spatiales continuent et que le souvenir des années de haute croissance n'est pas complètement estompé.

Mais il ne faut pas se tromper sur la réalité de ces nouveaux conglomérats urbains. Ainsi le des-

serrement de l'agglomération parisienne nivelle les destins démographiques de ses dynamismes migratoires, gomme les patrimoines économiques hérités, contourne éventuellement les môles de répulsion résidentielle les plus visibles. Mais il soude la ville et son environnement immédiat plus qu'il ne crée les conditions d'une reconquête solidaire du Bassin parisien. Tout au plus, il projette des éléments avancés et discontinus, au gré des sorties d'autoroutes, et plus sûrement encore des arrêts de T.G.V. Mais on peut douter de leur effet structurant. Ils sont beaucoup plus la preuve que la revitalisation des centralités s'accompagne de géométries variables et de bizarreries géographiques nouvelles: halo périphérique, étirements le long des voies de communications, villes-relais en discontinuité spatiale. Mais on est loin d'une organisation en réseau de la diffusion urbaine rêvée par les politiques régionaux et fantasmée par quelques spécialistes irréalistes.

En fait, la métropolisation remet en selle un vieux principe de localisation un moment ébranlé: le déterminisme. Depuis un demi-siècle, l'économie mondiale paraissait hésiter entre la confirmation d'une vieille géographie, bâtie sur les fondements de la révolution industrielle, et de nouvelles configurations, qui s'émancipaient du poids de l'histoire et des conditions naturelles ou culturelles? Ce balancement de l'espace contemporain est bien connu et les raisons en sont universelles. Des forces, que l'on pourrait qualifier d'innovation, entraînent le dispositif vers un renforcement des centralités à toutes échelles (centre des cités géantes, grandes régions urbaines, pays les plus riches et les plus industrialisés). Elles recouvrent à la fois des raisons assez classiques d'efficacité économique, qui cherchent à tirer parti du patrimoine accumulé et de l'enrichissement d'un réseau de relations denses, et plus nouvellement des raisons culturelles, liées aux consommations de la grande ville (musées, théâtres, spectacle de la rue). Dans le même temps, dans les sociétés démocratiques et de liberté d'entreprise, diffusion et desserrement agissent. Des couches de plus en plus nombreuses de la population aspirent à plus d'espace de vie, à des contacts plus fréquents avec la nature, même artificielle, au prix de déplacements de plus en plus longs. Les entreprises, pour des raisons de valorisation foncière dans les centres et d'installations plus rationnelles, suivent le même cheminement. Et les gouvernements, pour des motivations d'équité territoriale et d'équilibre social, mettent en place des politiques de décentralisation. Le gouvernement français n'est pas le dernier en la matière. Il nous faut

donc gérer contradictoirement centralité et diffusion.

Ce retour des atouts de la polarité est universel, mais il joue manifestement sur de vieux fonds culturels, qui en matérialisent différemment les articulations entre centre et périphérie urbaine. On se limitera ici classiquement à opposer un modèle latin de la centralité, qui favorise des cités regroupées et la résidence urbaine des classes aisées, et un modèle anglo-saxon, qui diffuse l'urbanité physique et sociale dans les périphéries. Ils apparaissent historiquement distincts. Les bouleversements technologiques (la prolifération de la mobilité automobile, par exemple), ou les politiques urbaines (favoriser les lotissements de maisons individuelles ou promouvoir l'habitat collectif groupé) ne font souvent que renforcer ou encourager inconsciemment les sentiments intimes des populations. Ainsi la suburbanisation de la société américaine a des racines plus profondes que la démocratisation précoce de la voiture dans les années trente ou que le *New deal* rooseveltien et la reconversion de l'économie de guerre, pour encourager la *middle class* à coloniser les espaces ruraux. Elle y avait été précédée par les riches et les intellectuels influents. Dès le XVIIIe siècle, Jefferson fait de sa résidence agricole de Monticello un mélange de culture urbaine, de mixité ethnique et d'activités économiques: cette *villa*, au sens latin du terme, est une ville en miniature. Et c'est le même homme qui établit une des premières Universités du pays dans ce monastère agreste et reculé qu'est Charlottesville. Il témoignait ainsi d'idéaux culturels et scientifiques pour le moins assez éloignés des fondateurs de la Sorbonne. Au XIXe siècle, les bourgeois new yorkais ne se comportent pas différemment, qui n'ont de cesse de quitter les miasmes de la grande ville, pour retrouver la sérénité et la pureté morale dans leur *mansions* (maisons rurales) de la haute vallée de l'Hudson.

On aurait tort de sourire à ces évocations événementielles. Elles recourent à des dimensions les plus assurées des sociétés contemporaines. L'uniformisation mondiale des techniques et des mécanismes économiques n'a d'égal que la puissance des sociétés locales à les interpréter et à les valoriser. La chance insigne de Paris n'est pas seulement d'abriter le musée du Louvre et la Tour Eiffel. Ils constituent déjà avec d'autres trésors de la capitale une base touristique incomparable pour le développement de l'industrie culturelle, dont on connaît l'importance pour l'invention de la "ville festive". Mais les fortes polarisations sociales et intellectuelles traditionnelles de l'agglomération parisienne dépassent cette attraction du monument, de l'art et



de l'histoire. Elles entrent brutalement en résonance avec un monde qui se reconcentre, au moment où l'on attendait sa diffusion et sa dilution finales. L'espace n'est pas tout. Il ne vit même qu'en fonction des collectivités et des individus, qui le produisent, l'animent et le modifient. Mais les configurations sociospatiales, encore fortement concentrées, des grandes villes françaises, spécialement de la région parisienne, pourraient paraître objectivement plus propices aux mouvements contemporains, que les étalements en nappe de la *suburbia* américaine ou les nébuleuses de la mégalopole nipponne. Elles ne sont pas suffisantes. Au cœur des campagnes périurbaines du New Jersey, sur la *National Road n° 1*, axe historique majeur du nord-est des États-Unis, Princeton montre bien que la monotonie et la médiocrité de l'*edge city* ne sont pas faites seulement d'alignements infinis de maisons individuelles piquetées de *shopping centers*. Il y a aussi le savoir, la recherche et l'application technologique, ressources véritables du devenir économique.

Les métropoles, avec leurs dilutions périurbaines variées, sont-elles des villes incomplètes ou des villes mutantes ? Nous n'avons en tout cas pas le choix des logiques spatiales, économiques et sociales, que l'histoire donne au cours de l'urbanisation en cette fin du XXe. Les techniques, l'information, les cultures, les compétitivités mondiales, nous précipitent vers ces organisations tout à la fois reconcentrées et diffuses de l'agencement des territoires. Les héritages nationaux leur résistent, les adaptent ou les accélèrent. Pour notre part, nous faisons nôtre la belle formule stoïcienne de l'antiquité: tenir tête aux destins nous ferait traîner par eux, les accepter peut nous les faire conduire. La condition essentielle de cette volonté passe par la reconquête politique des droits et des pouvoirs de la cité, étendus aux territoires métropolitains et à leurs périphéries.

La vraie question en ce début de troisième millénaire, n'est plus de définition ou même de description de la périurbanisation, mais du gouvernement de la ville tout entière, y compris de ses dilutions périurbaines. La coexistence de la reconcentration des moteurs culturels et matériels de la civilisation et du maintien du desserrement spatial

de agglomérations, a multiplié les processus de désuperposition entre espace économique, résidentiel et politique des villes. L'émiettement des pouvoirs, partout renforcé par les décentralisations institutionnelles et les aspirations légitimes des habitants à être gérés au plus près, a accentué ces déséquilibres des sociétés urbaines contemporaines. Mais cette dispersion de l'autorité, si elle répond bien à l'éparpillement périphérique des grandes agglomérations actuelles, se révèle incapable de relever les défis de la cité: comment continuer à accumuler les richesses en distribuant équitablement le travail et les bénéfices de la croissance? comment assurer conjointement mobilités, développement durable et respect des environnements naturels? comment maintenir la démocratie locale dans une société multiculturelle gagnée par les communautarismes? Parce que la périphérie urbaine pose de façon aiguë ces questions, il n'est pas vain de dire qu'elle est au centre des interrogations sur la ville contemporaine.

Orientation bibliographique

- Beaucire F, Burgel G. (ed.), *Les périurbains de Paris*, in «Villes en Parallèle», n° 19, Laboratoire de Géographie Urbaine, 1992, 210 p.
- Burgel Galia, Burgel Guy, *Global Trends and City Policies: Friends and Foes of Urban Development?*, in Cohen M., Rubble B., Tulchin J., Garland A. (eds) *Urban future, Global pressures and local forces*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1996, pp. 301-335.
- Burgel G., *La périphérie urbaine revisitée*, in «Espace, Populations, Sociétés», n° 2, 1991, pp. 359-366.
- Burgel G., *La ville aujourd'hui*, Hachette, 1993¹, 1995², 224 p.
- Burgel G. (ed.), *Paris -New-York*, in «Villes en Parallèle», n° 20, Laboratoire de Géographie Urbaine, 1994, 301 p.
- Burgel G., *Paris, avenir de la France*, l'Aube, 1999, 210 p.
- Chombart De Lauwe P.-H., *La fin des villes, mythe ou réalité*, Calmann-Levy, 1981.
- Dubois-Taine G., Chalas Y. (dir.), *La ville émergente*, l'Aube, 1997.
- Duby G. (dir.), *Histoire de la France urbaine*, Tome V (sous la direction de Marcel Roncayolo), éd. Seuil, 1985¹, 668 p., éd. actualisée, Seuil, 2001.
- Le périurbain*, Dossiers d'information et de prospective, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 6 cahiers plus une bibliographie, 1999-2000.
- Les territoires du périurbain en Méditerranée*, in «Méditerranée», n° 1/2, 1993, 124 p.