



**HAL**  
open science

# Le processus d'urbanisation. Démographie, analyse et synthèse

Denise Pumain

► **To cite this version:**

Denise Pumain. Le processus d'urbanisation. Démographie, analyse et synthèse. 1997, pp.69-89.  
halshs-01547326

**HAL Id: halshs-01547326**

**<https://shs.hal.science/halshs-01547326>**

Submitted on 26 Jun 2017

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

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

## Le processus d'urbanisation

Denise Pumain

*Université Paris I et INED*

L'urbanisation est un facteur très important de la mobilité spatiale des populations. Ce processus a probablement contribué à déplacer bien plus de personnes que toutes les migrations interrégionales et intercontinentales qui ont progressivement dessiné le peuplement de la terre. C'est un processus universel, qui a modifié et modifie encore la répartition spatiale de la population dans toutes les régions du globe, et cela de façon semble-t-il irréversible.

Bien que l'apparition des villes remonte à plusieurs milliers d'années, ce n'est que depuis environ deux siècles que le fait urbain a pris une ampleur telle qu'il devient le mode d'habitat dominant pour la population. C'est déjà le cas depuis une cinquantaine d'années pour les pays développés, où la population est aujourd'hui urbaine à 80%, et on estime qu'à partir de l'an 2000 plus de la moitié de la population totale du monde résidera dans les villes. L'analyse historique et comparative du processus d'urbanisation a permis d'établir un certain nombre de régularités qui rendent en partie prévisible son évolution future, ainsi que ses effets sur les mouvements de population.

On peut définir globalement le processus d'urbanisation comme la transformation d'un peuplement rural, fait de villages, petites unités d'habitat regroupant chacune au plus quelques centaines ou quelques milliers d'habitants, qui sont peu espacés, dispersés sur tout le territoire et relativement homogènes en dimension, en un peuplement urbain, concentré et hiérarchisé, formé de villes, qui sont des agrégats de population dense, de tailles très inégales, et qui peuvent atteindre des dimensions de mille à cent mille fois plus grandes que celles des villages. Le passage d'un type de peuplement à l'autre correspond à la transformation d'économies agraires en économies industrielles et tertiaires. Il s'est effectué relativement vite à l'échelle des temps historiques, mais avec des durées et des intensités variables selon les régions du monde.

Le processus d'urbanisation a entraîné des migrations spécifiques, appelées exode rural, qui ont concentré la population des villages vers les villes. Le fonctionnement du système des villes engendre des migrations plus banales, migrations interurbaines qui entretiennent des croissances différentielles et renouvellent de manière parfois sélective la population des villes, et migrations vers la périphérie des villes, qui ne sont pas un retour vers la campagne mais se traduisent aujourd'hui par un étalement des zones urbanisées sur l'espace rural environnant.

## **1 Ville et urbanisation**

La mesure et l'analyse des migrations touchant les villes impose d'abord de se donner une définition claire de la ville et de la campagne, de l'espace rural et de l'espace urbain. La question est difficile, d'un point de vue théorique comme sur le plan pratique.

### **1.1 Interpréter le fait urbain**

Définir la ville requiert une interprétation théorique du processus d'urbanisation. Or les villes sont des entités sociales et géographiques complexes qui ne se laissent pas facilement enfermer dans une définition globale, tandis que l'urbanisation est un phénomène multidimensionnel qui ne peut être réduit au référentiel théorique d'une discipline unique. Selon l'angle sous lequel on considère le fait urbain: anthropologique, culturel, économique, géographique, politique, juridique, religieux, social... la ville a pu recevoir des définitions très diverses.

Pour la démographie, la ville est un groupement permanent de population sur un espace restreint. Grande dimension et forte densité de l'agrégat de peuplement vont de pair avec une définition morphologique, qui reconnaît la permanence et la continuité des constructions, et des règles d'urbanisme dans leur organisation. Cette conception implique que la ville ne puisse produire, sur la surface limitée qu'elle occupe, la totalité des ressources alimentaires dont ses habitants ont besoin. Leur survie dépend donc de l'échange des biens manufacturés et des services qu'ils produisent contre des denrées agricoles nécessaire à leur subsistance. Il en résulte une définition fonctionnelle, sociale et économique de la ville, qui regroupe des activités non agricoles, et qui innove en développant une division sociale du travail plus ou moins complexe, ce qui lui permet de se maintenir et de croître grâce à une base économique diversifiée.

L'échange entre ville et campagne est toujours un échange inégal, les produits manufacturés étant surévalués par rapport aux denrées alimentaires (Braudel, 1979, Camagni, 1992). L'avantage ainsi consenti à la ville est lié à son statut juridique, comme lieu d'exercice de pouvoirs. Qu'il soit à l'origine d'ordre religieux ou politique, ce pouvoir s'accompagne d'un privilège économique et territorial, il confère aux dirigeants de la ville un ascendant sur les populations des localités voisines. L'agglomération ainsi spécialisée exerce des fonctions centrales pour une région environnante, elle est un centre qui polarise les échanges. A la différence des villages qui exploitent des ressources de site, dans leur environnement immédiat, les villes vivent de richesses de situation, elles valorisent leur position dans des réseaux, dont la portée dépend de la taille et de la spécialisation de la ville (Reymond, 1981). A ce titre, une ville n'apparaît jamais isolément, elle fait toujours partie d'un réseau de villes, elle est un noeud dans un système de peuplement, qui évolue de manière cohérente, en phase avec les autres éléments de ce système (Pumain, 1992).

Le processus d'urbanisation se traduit alors par la prégnance croissante de la ville comme forme de l'habitat humain. C'est un processus historique, qui a reçu autant d'interprétations qu'il y a de définitions de la ville. Certains ont souligné l'importance de la mobilisation des signes et du sacré dans l'établissement de formes de sociétés organisées par un pouvoir centralisé, de dimensions plus vastes que celles jamais atteintes par les groupes de chasseurs cueilleurs ou les agriculteurs sédentaires (Weatley, 1971, Racine, 1993); d'autres ont mis en avant les liens entre le développement des villes et l'organisation politique de territoires à contrôler (Duby, 1985). Pour d'autres, c'est le changement de l'activité économique qui explique l'urbanisation: selon P. Bairoch (1985), seule l'accumulation de réserves agricoles et de surplus commercialisables explique l'apparition, quasi simultanée et indépendante des villes, en plusieurs régions du monde, quelque deux à trois mille ans après la révolution néolithique, tandis que c'est incontestablement l'industrialisation qui a accompagné la grande poussée urbaine du XIXe siècle, même si les liens entre urbanisation et industrialisation sont complexes dans le détail. D'autres comme Henri Pirenne (1925) ont souligné l'importance des échanges et des possibilités de leur extension pour le développement urbain. Avec le mouvement actuel de « globalisation », c'est-à-dire d'accélération de la mondialisation des échanges et de multiplication des interactions internationales, ce facteur est à considérer de nouveau avec attention et peut contribuer à déterminer les formes que prendra l'urbanisation dans le futur.

Les mêmes expressions: "ville" et "population urbaine" sont employées d'un bout à l'autre de la planète et pour des durées de plusieurs millénaires, pour désigner des réalités qualitativement et quantitativement très différentes, quelque soit le point de vue, social, culturel, paysager, politique ou économique. Entre la cité grecque et les villes-étapes sur la route de la soie, entre les villes de terre africaines et les gratte-ciels de Manhattan, entre les cités médiévales corsetées dans leurs enceintes et la déferlante Los Angeles, entre un petit bourg endormi et une métropole bourdonnante, qu'y-a-t-il de commun? Quant aux populations urbaines, elles sont par définition hétérogènes, puisque c'est précisément l'invention de nouvelles activités et de nouveaux modes de vie qui caractérise le milieu urbain, par opposition au monde rural. L'emploi de termes identiques pour recouvrir des formes si diverses a l'avantage de susciter des questions sur l'universalité du fait urbain, sur l'unicité et la cohérence de son développement historique. Il invite aussi à se doter de mesures pertinentes pour faciliter les comparaisons.

## **1.2 Définir la population urbaine**

Dans la pratique, les Etats modernes ont mis au point des appareils statistiques qui distinguent population rurale et urbaine, ou qui classent les localités en villes et en villages. Les comparaisons d'un pays à l'autre sont très difficiles car ces définitions officielles emploient une

grande variété de critères, qui ne reflètent pas nécessairement la spécificité des formes de leur urbanisation mais qui renvoient à la complexité du fait urbain. L'Annuaire Démographique des Nations-Unies reprend ces définitions officielles des populations urbaines, dont l'absence de comparabilité a pu être évaluée dans deux publications récentes, pour les pays de l'Union européenne (Pumain et al., 1991) et pour l'ensemble des pays du monde (Moriconi-Ebrard, 1993). Les critères adoptés par les instituts nationaux de statistique se réfèrent aux multiples acceptions du concept de ville:

- le *statut administratif* est dérivé d'une définition juridique souvent ancienne de la ville. Des localités sont déclarées urbaines par les autorités politiques ou administratives. Ce critère est appliqué par exemple en Allemagne, au Royaume-Uni, en Egypte.

- un *seuil de population* fixé arbitrairement, par exemple 10 000 habitants en Espagne ou en Italie, définit les localités considérées comme urbaines. Les seuils minimaux varient considérablement dans le monde, entre 250 habitants au Danemark et 50 000 au Japon, sans que ces différences reflètent toujours des variations systématiques dans la trame du peuplement. En France, le seuil de 2000 habitants n'a pas varié depuis 1856. Dans d'autres pays, on retient un seuil de *densité* (par exemple aux Philippines, sont urbaines les localités qui ont plus de 1000 habitants au km<sup>2</sup>).

- des *critères socio-économiques*: en général on retient une proportion maximale de population agricole, mais elle peut varier de 10 à 50% selon les pays. La présence d'*équipements* typiquement urbains sert aussi parfois à qualifier les villes, qu'il s'agisse des réseaux d'urbanisme (au Bangladesh) ou de divers établissements de service (en Tchécoslovaquie).

- enfin, beaucoup de *critères mixtes* combinent les précédents, par exemple dimension et urbanisme comme à Panama, statut juridique et dimension en Inde, ou encore dimension et importance des activités non agricoles comme au Zaïre ou en Zambie.

Ces critères s'appliquent généralement dans le cadre de subdivisions administratives, de superficie souvent assez réduite (par exemple les communes en France ou les unités locales en Europe), mais qui varie dans d'importantes proportions d'un pays à l'autre (par exemple en Chine une commune urbaine associe toujours la population d'un grand territoire rural qui comporte souvent plusieurs agglomérations), et ne recouvrent qu'imparfaitement la réalité de la répartition spatiale du peuplement. Pour l'analyse détaillée et l'interprétation des mouvements migratoires en particulier, la question de la délimitation d'entités urbaines cohérentes est essentielle.

### **1.3 Délimiter des agglomérations urbaines**

Tant que les constructions urbaines ont été contenues dans des enceintes, et que les difficultés des transports et des approvisionnements empêchaient d'accroître largement la dimension

des unités urbaines, il était possible de confondre la notion de ville avec celle du territoire municipal d'une commune, d'une localité. Si l'extension spatiale venait à déborder les murs, ou les frontières juridiques du territoire urbain, il était fréquent de réajuster périodiquement ces limites sur celles de l'espace bâti en continuité, car la croissance demeurait assez lente.

Avec la révolution industrielle et l'explosion urbaine du XIXe siècle, le débordement des faubourgs et des banlieues sur les localités voisines, hors des limites de la cité, s'est généralisé. Ce n'est cependant qu'après la seconde guerre mondiale que les instituts de statistique se sont saisis du problème de la dissociation croissante entre l'entité juridique et politique, municipale, de la ville, et sa réalité sociologique, économique et géographique. Plusieurs pays ont ainsi été amenés, soit à réaliser d'importantes fusions de communes, comme par exemple au Japon, en Suède ou en Allemagne de l'ouest (où leur nombre est passé de 24 000 à 8500 entre 1968 et 1978), soit le plus souvent à définir de nouvelles entités statistiques, en s'affranchissant des limites administratives.

La notion d'agglomération urbaine multicommunale s'appuie sur le critère morphologique de la continuité de la surface bâtie pour délimiter des entités urbaines cohérentes. On repère des agglomérations élémentaires regroupant une certaine quantité de population dans une aire bâtie en continuité sur des documents cartographiques ou photographiques (aujourd'hui parfois sur des images de satellite). L'ONU (1978) recommande de considérer comme une agglomération un ensemble de constructions voisines tel qu'aucune ne soit séparée de la plus proche par plus de 200 mètres (500 mètres en Amérique latine, de peuplement plus lâche). Les terrains à usage public, ceux utilisés à des fins industrielles et commerciales ainsi que les cours d'eau traversés par des ponts ne sont pas pris en compte dans le calcul de cette distance.

Une agglomération de population qui s'étend en continuité sur plusieurs unités administratives forme une agglomération multicommunale. Ces agglomérations sont généralement ajustées sur les limites communales afin de les faire coïncider avec un nombre entier d'unités administratives. En France, la notion d'agglomération urbaine multicommunale est apparue à partir de 1954 (Marpsat, 1986). Les communes qui possèdent une agglomération de population d'au moins 2 000 habitants sont appelées "villes isolées". Lorsque l'agglomération s'étend sur plusieurs communes, on délimite des agglomérations urbaines multicommunales en identifiant sur le territoire toutes les zones bâties qui groupent au moins 2000 habitants. Parmi les communes ainsi réunies, toutes celles dont l'agglomération de population représente au moins la moitié de la population totale de la commune constituent une "agglomération urbaine multicommunale".

Une cinquantaine de pays dans le monde utilisent, avec des variantes mineures, ce concept d'agglomération urbaine, qui revient à définir la ville comme une entité morphologique, appréhendée d'après la cohérence du tissu urbain. Dans la mesure où les maillages administratifs varient beaucoup

en dimension et en régularité selon les pays, les agglomérations urbaines ainsi définies sont plus comparables entre elles que les villes entendues comme municipalités. Dans les pays de peuplement ancien, et en Europe en particulier, c'est encore dans l'agglomération que se localisent la plus grande partie des activités, des fonctions et des emplois urbains, si bien qu'elle constitue aussi un cadre pertinent pour les mesures du poids et de l'importance des villes d'un point de vue démographique ou économique et les comparaisons, nationales ou internationales.

Cependant, de nombreux pays ne disposent pas encore du concept d'agglomération urbaine. Les grandes études comparatives de l'urbanisation mondiale, menées par exemple par Chandler et Fox (1976) ou Davis (1970), ont échoué sur l'hétérogénéité des sources en termes de définitions de la ville. C'est ce qui fait le prix des bases de données historiques établies sur un même concept d'agglomération urbaine par J. de Vries (1984) pour l'Europe entre 1500 et 1800, par P. Bairoch (et al, 1988) pour l'Europe de 800 à 1850, ainsi que de la base de données mondiale GEOPOLIS élaborée par F. Moriconi-Ebrard (1994), dans laquelle le concept d'agglomération morphologique établit pour la première fois une définition harmonisée, pour la population de l'ensemble des villes du monde de plus de 10 000 habitants, de 1950 à 1990.

#### **1.4 Des villes à l'espace des populations urbaines**

Dans les conceptions précédentes, c'est la ville et le fait d'y résider qui permettent de qualifier la population urbaine. Avec la diffusion généralisée des activités et des modes de vie inventés dans les villes sur le territoire, c'est de plus en plus la population urbaine, caractérisée par ses types d'emploi et par ses mouvements dans un espace de relations quotidiennes, qui va déterminer la délimitation des zones considérées comme urbaines. Des morphologies urbaines moins compactes, dans les pays de peuplement plus récent comme aux Etats-Unis, ont conduit à proposer des délimitations plus extensives, en particulier autour des plus grandes villes. L'usage de l'automobile, la préférence pour la maison individuelle et la valorisation d'un environnement de type rural ont en effet favorisé la constitution de vastes banlieues résidentielles, tandis que les centres des villes conservaient de fortes densités d'emplois dans les "central business districts" (Dupuy, 1995). Cette disposition a renforcé la dépendance entre le centre et les zones périphériques, sous forme d'importantes navettes entre domiciles et lieux de travail. L'expression de "daily urban systems" a été employée pour ces configurations. A partir des années 1950, ce modèle s'est diffusé dans de nombreux autres pays, entraînant successivement le développement des banlieues (périphéries entièrement urbanisées), puis un vaste mouvement de suburbanisation, ou de péri-urbanisation, c'est-à-dire d'implantation des populations résidentes dans des localités rurales à la périphérie des villes. Contrairement aux banlieues, ces zones péri-urbaines conservent des activités agricoles et des paysages non bâtis, d'où l'appellation de "rurbain" parfois employée pour ce nouveau type d'habitat, qui s'accompagne de transformations sociales complexes

La délimitation des *Standard Metropolitan Statistical Area* (SMSA) a été proposée aux Etats-Unis par le Bureau of Census en 1949. Une SMSA est centrée sur une ville (ou un couple de villes contiguës) comprenant au moins 50 000 habitants. Elle inclut la totalité du comté environnant, ainsi que les comtés voisins qui ont peu de population active agricole, et qui envoient une certaine fraction de leurs résidents travailler dans la ville-centre. Plusieurs pays se sont inspirés de cette définition pour élargir le concept de la ville à celui de *bassin d'emploi* ou de *région urbaine fonctionnelle*. Il s'agit d'intégrer dans la définition d'une entité urbaine les zones périphériques fortement polarisées par un centre, dont elles dépendent pour l'emploi quotidien, et pour la croissance de leur population. Le centre est ici pris au sens de l'ensemble constitué par la commune centre et sa banlieue, la région urbaine englobe donc une unité urbaine, ou une ville-centre, et les municipalités périphériques qui sont dans sa mouvance directe.

En Europe, quatre pays ont défini officiellement des régions urbaines fonctionnelles: la Belgique, la France, le Luxembourg, et les Pays-Bas. En Belgique, la région a pour centre l'"agglomération opérationnelle", et au Luxembourg une "agglomération urbaine" d'au moins 50 000 habitants. Aux Pays-Bas, le noyau central des "*agglomeraties*" est constitué d'une ou de deux municipalités contiguës ayant au moins 100 000 habitants. Dans le cas de la France, le noyau central des "*Zones de Peuplement Industriel et Urbain*" pouvait être soit une unité urbaine multicommunale, soit une ville isolée, soit une commune rurale marquée par l'activité industrielle (plus de 100 emplois regroupés dans des établissements de plus de 20 salariés). A ces noyaux étaient agrégées les municipalités contiguës, entretenant avec le noyau central des courants préférentiels de navettes domicile-travail, et présentant certaines caractéristiques jugées urbaines. Le minimum de population requis pour qu'existe une région urbaine varie beaucoup d'un pays à l'autre: la région urbaine doit concentrer au moins 100 000 habitants au Luxembourg et aux Pays-Bas, 80 000 habitants en Belgique et seulement 2000 habitants en France. Depuis 1990, une nouvelle définition d'"aires urbaines" a remplacé celle des ZPIU qui était devenue trop extensive. Ces aires sont centrées sur des pôles d'au moins 5000 emplois et regroupent les communes qui envoient plus de 40% de leurs résidents travailler dans le pôle ou une commune qui en dépend déjà.

Bassins d'emploi ou régions urbaines fonctionnelles sont des entités plus pertinentes que les agglomérations morphologiques et irremplaçables pour étudier les processus d'urbanisation en cours: les changements d'utilisation du sol, l'extension de la propriété urbaine, la décentralisation des résidences et de certaines activités... dans des périphéries qui ne sont pas nécessairement bâties en continuité avec l'agglomération principale. Toutefois, leur grande extension en surface, la plus grande difficulté à déterminer leurs contours par l'application de critères simples (des discontinuités et des enclaves peuvent apparaître) et l'instabilité de leur évolution rendent leur utilisation plus délicate dans les comparaisons nationales et internationales, en termes de poids global de ces entités.

Quatre grandes formes cristallisent donc aujourd'hui des types de description statistique des formes spatiales, et peuvent recouvrir l'immense variété des groupements de populations urbaines dans différents pays:

- les *localités urbaines* sont définies par des limites administratives, ou par le statut juridique de ville;

- les *agglomérations urbaines* ou *unités urbaines* regroupent les noyaux urbanisés bâtis en continuité, tantôt sur une portion d'unité administrative, tantôt en rassemblant plusieurs;

- les *régions urbaines fonctionnelles* comprennent les villes centres et leur sphère d'influence, souvent définie à partir des déplacements domicile-travail;

- les *régions urbaines polynucléaires* ou *comurbations* peuvent être bâties en continuité mais comportent plusieurs centres polarisant la vie de relations. Elles résultent souvent de la réunion de plusieurs agglomérations ou régions urbaines, initialement séparées puis qui se sont rejointes du fait de leur extension spatiale.

## 2 La transition urbaine

Pendant les siècles qui ont précédé la révolution industrielle, des villes sont nées et d'autres sont mortes, les villes ont transformé leur apparence et leurs fonctions, la population urbaine a fluctué, parfois considérablement comme pendant la grande peste du XIVe siècle en Europe qui l'a réduite de moitié. Cependant, tout au long de cette période, le taux d'urbanisation, la part de la population urbaine dans la population totale, est demeuré relativement stable. Il a pu varier d'une époque à l'autre, d'une région à l'autre, mais s'est situé en moyenne aux alentours de 10%, dans une fourchette de valeurs qui ont pu atteindre exceptionnellement les 30%, voire 40% par exemple dans les Pays-Bas du XVIIe siècle (Bairoch, 1985).

La révolution industrielle a non seulement opéré des changements de fond dans l'organisation des activités économiques, des modes de vie et des structures sociales, mais aussi un bouleversement des structures spatiales du peuplement. Pendant une période de transition majeure, qui s'est étendue sur environ deux siècles dans les pays développés, le système de peuplement s'est transformé et semble n'avoir atteint un nouvel équilibre que depuis seulement une vingtaine d'années. Les rapports villes-campagnes se sont complètement inversés. Si l'activité agricole demeure dominante en termes de superficie d'occupation du sol et d'extension des paysages, la

population, son habitat, ses activités et ses modes de vie sont devenus très largement urbains, y compris d'ailleurs dans une bonne partie des communes considérées comme rurales.

On a proposé d'appeler *transition urbaine* (Zelinski, 1971), par analogie avec la transition démographique, cet événement majeur intervenu à des moments différents dans l'histoire du peuplement de tous les pays du monde. Plusieurs aspects du processus historique d'urbanisation peuvent l'apparenter à un processus de diffusion spatiale des innovations. Un premier indice en est donné par la forme caractéristique de la courbe d'évolution de la part de la population urbaine dans la population totale, qui prend partout la forme d'une courbe logistique, tout comme une courbe d'évolution de la fraction d'une population qui adopte une certaine innovation (Hägerstrand, 1952). On appelle *taux d'urbanisation* cet indicateur simple qui mesure la part de la population totale qui a "adopté" un lieu de vie urbain, autrement dit le poids relatif des villes dans le peuplement. Ce taux a évolué selon des variations caractéristiques au cours de la période dans laquelle s'inscrit la transition urbaine. Le système de peuplement pré-industriel se traduit par un taux d'urbanisation relativement bas, assez stable, enregistrant seulement une progression très lente, ponctuée de petites fluctuations. Ainsi, la poussée urbaine qui caractérise les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles en Europe et qui a entraîné une augmentation sensible de la population urbaine et du nombre de villes, s'est accompagnée d'une augmentation minime de la part *relative* de la population des villes de plus de 5 000 habitants. De 10-11,5% aux environs de 1500, celle-ci est passée en effet seulement à 12-13% en 1700 (Bairoch, 1985, p.229, de Vries, 1984). Le début de la phase de transition peut être situé au moment où le taux d'urbanisation non seulement augmente plus vite que durant les périodes précédentes, mais surtout lorsque cette augmentation se maintient durant plusieurs périodes successives, reflétant l'enclenchement d'un processus irréversible qui l'amène rapidement, en un siècle environ, à des valeurs proches de 80% de population urbaine. La fin de la transition urbaine se repère à la stabilisation du taux d'urbanisation, qui caractérise un certain niveau de maturation du système de peuplement industriel.

Cette stabilité correspond à un nouvel équilibre de la répartition spatiale de la population. Cependant, il s'agit d'un équilibre dynamique, car chacun des composants du système de peuplement continue d'évoluer. Ainsi certaines villes croissent, d'autres stagnent ou déclinent, mais globalement le *rapport* entre les populations des villes et des campagnes reste stable. Par ailleurs, un critère simple comme le taux d'urbanisation ne mesure qu'un des aspects de la croissance urbaine, c'est une mesure globale qui caractérise l'organisation du système pris dans son ensemble. L'extension spatiale des villes par exemple est un autre aspect de la croissance urbaine, dont les conséquences se font sentir surtout à une échelle différente, celle de l'aménagement local. Ce dernier processus est toujours en cours, voire même s'accélère à l'époque actuelle.

La transition urbaine apparaît globalement comme un phénomène universel dans l'histoire du monde. L'examen détaillé de l'histoire du processus d'urbanisation amène cependant à s'interroger sur son unicité, tant ses composantes, son rythme et ses facteurs explicatifs semblent différents d'un continent à l'autre, et surtout entre pays développés et pays du Tiers-Monde. Dans l'ensemble, au cours du temps, il existe une relation générale entre l'urbanisation et le développement économique, lequel s'exprime aussi par le progrès technique, l'industrialisation, la division sociale du travail. L'ouverture aux échanges paraît aussi une condition nécessaire, comme le suggère le recul de l'urbanisation entre 1500 et 1850 de la Chine, repliée sur elle-même, en dépit de la croissance démographique, alors que sa situation était comparable à celle d'e l'Europe en termes de niveau de développement et de taux d'urbanisation au XVe siècle (Bairoch, 1985).

## **2.1 La transition urbaine des pays développés**

A partir de la fin du XVIIIe siècle en Europe se déclenche un ensemble de processus qui va faire passer le taux d'urbanisation de quelque 20% à 80% en un siècle et demi environ. Le taux moyen annuel de croissance de la population urbaine est alors de l'ordre de 2% par an, environ le double de celui de la population totale. Aux XIXe siècle, la croissance des villes est alimentée principalement (entre les deux tiers et les trois quarts) par des migrations en provenance des zones rurales, où l'augmentation de la productivité agricole chasse le trop plein de main-d'oeuvre des campagnes. Dans le même temps, s'amorce la forte croissance de la population liée à la transition démographique, qui entretiendra la poussée urbaine. Les villes ont cependant alors une fécondité plus faible et une mortalité plus forte que les campagnes (d'où l'expression de "villes mangeuses d'hommes"), en raison semble-t-il de la plus forte densité qui y accroît les risques d'épidémies, mal maîtrisés à l'époque.

La transition urbaine est apparue en Grande-Bretagne, pays qui n'était pas le plus urbanisé à l'époque, mais sans doute celui où la productivité de l'agriculture avait le plus augmenté et où la révolution industrielle fut la plus précoce. En France, où la transition démographique a précédé la transition urbaine, le démarrage de l'urbanisation sera plus tardif et plus lent, avec un taux moyen de croissance de la population urbaine de l'ordre de 1% par an pendant tout le XIXe siècle, ce qui explique que la population rurale restera majoritaire jusque vers 1950, alors qu'en Grande-Bretagne elle avait cessé de l'être dès le tournant du siècle. Dans l'ensemble les progrès de l'urbanisation ont suivi la diffusion de la révolution industrielle, plus précoces dans les pays de l'Europe du nord-ouest, assez rapides aux Etats-Unis et dans les pays neufs, et un peu plus tardifs dans certains pays de l'Europe méditerranéenne, qui étaient pourtant les plus urbanisés au début du processus.

Tous ces pays, et en particulier ceux qui avaient du retard, ont connu une accélération de l'urbanisation après la seconde guerre mondiale, à la faveur de la forte croissance économique et du

*baby boom*. Les migrations des campagnes vers les villes ont encore contribué très largement à la croissance urbaine dans les années 1950 et 1960, pour se stabiliser, voire s'inverser légèrement dans la décennie 1980. Dans ces pays, l'exode rural a considérablement dépeuplé les campagnes, qui ont généralement connu leur niveau maximal de population dans le dernier tiers du XIXe siècle, et n'ont cessé de perdre des habitants depuis. Toutefois, certaines localités rurales situées dans la périphérie des villes ont récemment bénéficié de l'extension spatiale et du désenclavement du peuplement de celles-ci. Le mouvement de suburbanisation ainsi amorcé dès les années 1950 aux Etats-Unis s'est diffusé dans les pays d'Europe du nord dans les années 1960 et 1970 et la tendance à la périurbanisation a prévalu dans toute l'Europe pendant la décennie 1980.

## **2.2 L'explosion urbaine des pays du Tiers-Monde**

Les pays du Tiers-Monde n'avaient dans l'ensemble pas encore amorcé leur transition urbaine en 1950: le taux d'urbanisation de ces pays était alors en moyenne de l'ordre de 15%. L'explosion de la croissance de population urbaine qui se déclenche alors est sans commune mesure, dans son intensité, avec celle des pays industriels. La population urbaine s'y accroît chaque année de 4,5% entre 1950 et 1990, soit un taux près de deux fois et demie supérieur à celui des pays développés pendant la même période, et deux fois supérieur à celui qu'avaient les pays développés au XIXe siècle, au plus fort de la transition urbaine. Le taux d'urbanisation progresse actuellement dans les pays en développement à une vitesse double de celle qu'ont connu les pays développés au siècle dernier. Au lieu de s'étaler sur un siècle et demi, il est probable que la transition urbaine s'effectuera en un peu plus d'un demi-siècle seulement dans les pays du Tiers-Monde.

Cette croissance urbaine sans précédent n'a pas non plus les mêmes composantes. Les migrations des campagnes vers les villes n'en représentent qu'environ la moitié. Le taux de fécondité des populations urbaines demeure identique à celui des campagnes et le taux de mortalité y est inférieur, du fait de la plus forte présence d'équipements sanitaires. Comme l'exprime Paul Bairoch (1985), "la ville a cessé d'être un frein à sa propre croissance". En outre, au lieu de décliner comme en Europe pendant le processus d'urbanisation, la population des campagnes continue à croître, et la pression démographique s'y accentue.

L'appréciation des déterminants de ce processus d'urbanisation dans les pays du Tiers-Monde est controversée. Il semble que l'industrialisation et la productivité agricole n'y aient pas progressé au même rythme que le taux d'urbanisation, quand on compare leur évolution à celle des pays industriels au siècle dernier. Les causes de cette "inflation urbaine" seraient à rechercher dans la très forte croissance démographique, elle aussi sans précédent, liée à la rapidité du processus de transition démographique dans le Tiers-Monde. L'ouverture internationale et la confrontation au monde développé qui engendre une dualité dans l'économie de ces pays est sans doute aussi à

l'origine des écarts très élevés entre les revenus urbains et ruraux, qui seraient dans un rapport de 2 à 3, (contre des différences de l'ordre de 15 à 30% au XIXe siècle en Europe), et qui, joints à une plus grande diffusion de l'information et de l'éducation dans le monde contemporain, expliqueraient la plus forte prégnance du mirage urbain (Bairoch, 1985).

Quelles qu'en soient les raisons, la puissance et la rapidité de la transition urbaine dans le Tiers-Monde en font, sinon un processus d'urbanisation différent de celui qu'ont connu les pays industriels, du moins une forme spécifique. Celle-ci se traduit aussi par une beaucoup plus forte concentration de la population urbaine dans les très grandes villes des pays du Tiers-Monde, bien supérieure à celle observée pour le même taux d'urbanisation dans les pays développés. Il n'est donc pas étonnant que la répartition mondiale des plus grandes villes ait complètement basculé: alors qu'en 1900, sur 16 villes millionnaires, une seule était localisée dans un pays sous-développé, on en dénombrait 32 sur 86 en 1950 (soit un tiers) et 174 sur 298 en 1990 (soit plus de la moitié) (Moriconi-Ebrard, 1993).

### **3 La dynamique des systèmes d'habitat**

Un système d'habitat (ou système de peuplement) est défini, dans un territoire donné, par l'ensemble des noyaux habités, hameaux, villages, villes et des réseaux de communication, matériels et d'information, qui connectent ces noeuds. La notion de territoire est ici entendue dans son sens administratif ou politique, c'est une portion contiguë de la surface de la terre appropriée par un groupe, ce qui signifie donc une certaine homogénéité des conditions socio-économiques et un contrôle global sur les possibilités de circulation dans le territoire. Les réseaux sont engendrés par et permettent des interactions multiples entre les habitants des différents noyaux de peuplement, qu'il s'agisse d'échanges matériels et monétaires (commerce), d'échanges de personnes (migrations) ou d'informations. L'environnement de ce système, d'abord surtout constitué par les ressources agricoles et minières du territoire accessible, est devenu au cours des temps historiques de moins en moins contraint par le milieu naturel, et de plus en plus construit, au fur et à mesure du développement de la société industrielle et urbaine, qui devient progressivement son propre milieu.

Les systèmes de peuplement dans le monde sont caractérisés par des propriétés très fortes, relativement invariantes selon les époques ou les territoires considérés. La première est une structure fortement hiérarchisée, qui se traduit par une très grande différenciation de la taille des éléments du système, de quelques dizaines d'habitants dans les hameaux à plus de  $10^6$  dans les grandes métropoles d'aujourd'hui. Le modèle général qui rend compte de cette organisation est une progression géométrique inverse du nombre des villes en fonction de leur taille (Zipf, 1949), ou encore une distribution lognormale de la taille des unités de peuplement

(Gibrat, 1931, Pumain, 1982). Les études historiques (De Vries, 1984, Carroll, 1982), voire archéologiques (Flischer, 1986) ainsi que les comparaisons internationales les plus récentes (Guérin-Pace, 1993, Moriconi, 1993), attestent toutes de l'universalité de ce modèle dans l'espace et dans le temps.

Cette structure hiérarchique s'accompagne d'une certaine régularité de l'espacement des unités de peuplement, en général d'autant plus grande qu'il s'agit de villes de grande taille. La théorie des lieux centraux (Reynaud, 1841, cité par Robic, 1982, Christaller, 1933) explique cette configuration par le principe de centralité, qui justifie le regroupement en un même lieu de la production des services de même niveau destinés à une population dispersée dans une région complémentaire (ou zone d'influence), dont le centre polarise la clientèle. Les centres sont hiérarchisés du fait de l'existence de plusieurs niveaux de services définis par des portées spatiales (distance que le consommateur accepte de parcourir pour se procurer le service) et des seuils d'apparition (fixés par le volume de clientèle nécessaire à la rentabilité de l'offre de service). Les zones d'influence des centres sont emboîtées, car les centres de niveau supérieur offrent généralement tous les services de portée inférieure. La concurrence entre les centres a pour conséquence une régularité de l'espacement des villes, et la hiérarchie des niveaux de services se traduit par un nombre plus petit et un espacement plus important des centres lorsqu'on s'élève dans la hiérarchie.

Une autre propriété importante est la très grande interdépendance de l'évolution des éléments appartenant à un même système d'habitat. Les changements dans la configuration morphologique (urbanisme), dans les activités (industrialisation ou tertiarisation), dans la composition sociale (développement du salariat, augmentation des qualifications), dans le nombre des habitants (exode rural, croissance urbaine) apparaissent très rarement de façon isolée et sporadique dans un seul lieu. Au contraire, les résultats d'analyses détaillées du changement intervenu dans l'ensemble des villes d'un même territoire montrent une grande homogénéité et simultanéité des transformations qui se sont produites au cours d'une période donnée (Pumain, Saint-Julien, 1978, Sanders, 1992). Comme le changement est presque de même intensité partout, les inégalités et différences qui existent à un moment donné entre les villes se maintiennent sur des durées assez longues. Tout se passe comme si, au cours d'une période donnée, les villes appartenant à un même système subissaient une simple translation dans l'espace défini par leurs caractéristiques socio-économiques, le système de peuplement s'adaptant au changement sans déformer sa structure.

Seules des innovations adoptées de façon sélective (par exemple lorsqu'elles reposent sur l'exploitation de gisements sporadiques, comme ceux des villes du charbon et du fer au moment de la révolution industrielle, ou encore ceux des littoraux pour les villes des riviera

lors de l'essor de l'activité touristique), ou à plus long terme des changements majeurs de l'organisation politique et économique (comme ceux qui ont progressivement déplacé les centres des économies-monde selon F. Braudel) sont susceptibles de modifier profondément et durablement l'architecture des systèmes de villes et l'aptitude des populations urbaines à se maintenir en d'adaptant aux innovations incessantes qui caractérisent la dynamique de l'urbanisation.

Au cours du processus d'urbanisation, la croissance des populations urbaines, observée ville par ville, et soutenue par cette dynamique systémique, présente deux formes majeures. Dans les pays de peuplement ancien, elle peut être en grande partie décrite selon le modèle stochastique proposé par Gibrat (1931), qui explique la distribution lognormale des tailles des villes par une répartition aléatoire de leurs taux de croissance dans l'espace et dans le temps. A ce processus général, il faut cependant ajouter sur le long terme une tendance à la croissance plus forte des grandes villes, qui renforce au cours du temps les contrastes hiérarchiques entre les villes du système. Cette tendance s'explique d'une part par le caractère hiérarchique de la diffusion des innovations, qui confère en moyenne aux grandes villes l'avantage initial du développement, et d'autre part par la tendance historique à la contraction de l'espace-temps, qui court-circuite le rayonnement des plus petites villes. Ainsi, la trame urbaine de ces pays se perpétue au cours du temps, les contrastes de taille s'accroissent, la hiérarchie se simplifie par le bas.

Les pays dont le peuplement est plus récent se caractérisent par d'autres modalités de la croissance des villes. Dans un pays en cours de colonisation, la croissance est corrélée négativement à la taille des villes, du fait de l'émergence continue de nouvelles villes sur les fronts pionniers et du phénomène de ville-champignon. Ce mode d'évolution se perpétue tant que le territoire n'est pas saturé. En outre, on constate que les pays neufs, dont le peuplement s'est formé à des époques où les moyens de communication étaient plus rapides que ceux en vigueur lors de la mise en place des villes et des villages des pays de peuplement ancien, ont des villes en moyenne bien plus espacées et bien plus inégales. Ainsi, l'espacement moyen entre deux villes de plus de 10 000 habitants de l'Union européenne est d'environ 13 km, il est de 17 km en Inde, mais il dépasse 60 km en Amérique du nord (Moriconi-Ebrard, 1994). Pour un volume et une densité de population urbaine sensiblement plus faible, l'Amérique a des grandes villes de taille très supérieure à celle des plus grandes villes européennes, et un nombre total d'unités urbaines beaucoup plus réduit.

Compte tenu de ces régularités très fortes, la connaissance et l'analyse des populations urbaines doit toujours considérer deux niveaux, deux échelles géographiques d'étude et d'interprétation: celui des caractéristiques individuelles et de la position d'une personne dans l'ensemble des interactions qui la relie aux habitants de la même ville pour constituer une ville en tant que sous-ensemble relativement autonome, et aussi celui des variables qui décrivent cet agrégat,

ou plutôt le système que forment ces personnes, selon sa position relative (en grande partie résumée par la taille de la ville, sa spécialisation, sa localisation, son image...) dans le système des villes. Les contraintes exercées par ces deux niveaux d'organisation sur les caractéristiques et les mouvements individuels sont indéniables, de même qu'une histoire longue de la formation des réseaux d'interactions entre les individus habitant les villes est absolument nécessaire à l'émergence d'une ville comme entité cohérente. De ce fait, les nouvelles approches explicatives des villes et des systèmes de villes sont des théories évolutives et non plus statiques (Pumain, 1997).

#### **4 Migrations et urbanisation**

Les inégalités de la croissance des villes s'expliquent souvent bien davantage par l'intensité très variable de leur attraction sur les migrations que par des différences marquées d'accroissement naturel de la population non migrante. Cependant, alors que la théorie économique tendrait volontiers à faire de la décision individuelle de migrer un élément explicatif du développement urbain, il semble que les migrations soient très contraintes par les caractéristiques structurelles du système urbain dans lequel elles s'inscrivent et que celui-ci ait une dynamique propre, qui contraint fortement les déplacements individuels.

##### **4.1 Les mouvements centripètes: l'exode rural**

Le processus d'urbanisation a entraîné, dans tous les pays lorsqu'il s'est produit, des mouvements migratoires importants. Bien que depuis Ravenstein et ses "lois de la migration" (1883 et 86) on ait établi que toute migration entre les parties d'un même territoire comporte un flux et un contre-flux, sensiblement équivalents en volume, l'exode rural se caractérise par une dissymétrie persistante, avec un flux des campagnes vers les villes qui a excédé pendant très longtemps le flux inverse. Ces flux obéissent très largement au modèle gravitaire: lorsqu'on les mesure entre deux zones, on les trouve en gros proportionnels au produit des populations des zones de départ et d'arrivée, et inversement proportionnels à la distance qui sépare les zones. Le gradient de diminution de l'intensité des migrations autour des villes est demeuré longtemps très sensible, réduisant très fortement l'importance du prélèvement sur les campagnes au-delà de quelques dizaines de km (Courgeau, 1970). Progressivement, le bassin de recrutement des villes s'est élargi, mais encore aujourd'hui l'intensité des échanges migratoires, par exemple autour des capitales régionales françaises (soit des agglomérations de 250 000 à 1 millions d'habitants), ne dépasse guère la première couronne de départements qui les entoure.

Le recrutement migratoire pour l'urbanisation est donc d'abord un prélèvement sur le milieu local. De nombreux travaux ont aussi montré que, le plus souvent, la migration de la campagne vers les villes s'effectuait en plusieurs étapes, soit au cours de la vie d'un même individu,

soit pour des générations successives, et que ces étapes correspondaient généralement à un cheminement ascendant dans la hiérarchie urbaine. Les villes petites et moyennes ont ainsi souvent joué le rôle de relais dans la migration des zones rurales vers les plus grandes villes (Courgeau, 1983).

Enfin, l'exode rural est aussi un processus sélectif qui a d'abord arraché aux campagnes les populations les moins proches de la terre, les artisans et commerçants ayant volontiers migré avant les agriculteurs. Des études récentes soulignent les différences persistantes entre les caractéristiques individuelles des personnes qui migrent vers les villes et celles qui demeurent à la campagne (Courgeau, 1987).

#### **4.2 Les migrations interurbaines**

Au cours du processus d'urbanisation, les migrations entre les villes contribuent au mouvement de concentration de la population dans les plus grandes villes et de hiérarchisation accrue du système des villes, du fait de leur distribution par étapes, et de soldes migratoires positifs des catégories de villes les plus grandes à l'égard des catégories de taille inférieure. D'abord vraie pour les migrations de la population totale, cette configuration se restreint par la suite, lorsque le processus d'urbanisation entre dans sa phase de saturation, à la population active, mais ce processus de sélection selon la hiérarchie urbaine se maintient de manière très significative.

Avec la fin de l'exode rural, ce sont les migrations entre les villes qui peu à peu contribuent à la croissance différentielle de la population des villes. En effet, alors que les taux d'accroissement naturel entre les villes tendent à s'égaliser, les soldes migratoires, tout en contribuant de plus en plus faiblement à la croissance urbaine, demeurent très inégaux et ont donc des effets sélectifs. Ces effets sont d'ailleurs plus importants sur le plan qualitatif que quantitativement. Les populations migrent de manière différentielle surtout selon leur âge: les jeunes adultes, à l'âge des études et des premiers emplois, privilégient les villes les plus grandes et les plus dynamiques, tandis que les adultes plus âgés se dirigent vers des villes de taille plus moyenne et les retraités vers des petites villes. La composition sociale ou économique des flux migratoires paraît en revanche beaucoup plus déterminée par les spécialisations urbaines préexistantes: les villes ouvrières attirent et rejettent beaucoup d'ouvriers, les villes tertiaires voient entrer et sortir une population de composition sensiblement équivalente à la leur (Pumain, Saint-Julien, 1989). Le rôle des migrations dans la dynamique des villes est donc ambigu: il semble important pour rajeunir les populations urbaines, ainsi que pour concentrer les actifs jeunes dans les plus grandes villes, en revanche il semble moins déterminant pour expliquer les modifications sociales ou économiques des villes, dont le moteur paraît en grande partie endogène (Baccaïni et Pumain, 1997).

### 4.3 Mouvements centrifuges: l'étalement urbain

La répartition des populations urbaines dans l'espace interne des villes, le plus souvent observée au lieu de résidence, obéit à des processus généraux, comme la forte concurrence pour l'occupation des espaces les plus accessibles, qui sont souvent les plus centraux, elle dépend aussi de l'état des techniques (en particulier de la vitesse et des modes de transport) et de certains choix sociaux, réglementaires ou culturels. Quoiqu'elle puisse varier dans des proportions assez considérables, de quelques centaines à plus de 100 000 habitants au km<sup>2</sup>, la densité des populations urbaines se conforme à certaines régularités assez systématiques. La densité des villes varie comme celle du peuplement général des territoires: elle est en moyenne plus faible aux Etats-Unis qu'en Europe, et plus forte en Asie. Pour un même territoire, la densité moyenne est d'autant plus forte que les villes sont grandes. Dans une même ville, la densité décroît toujours très fortement du centre vers la périphérie, selon une fonction puissance ou exponentielle de la distance au centre. Au cours du temps, les densités urbaines ont augmenté dans une première phase, qui a duré depuis le Moyen-Age, lorsque l'espace restreint par les enceintes contraignait l'expansion spatiale des villes, jusqu'à la généralisation des tramways urbains. Alors, l'extension spatiale en périphérie et la densification des banlieues ont été plus rapides que l'accumulation centrale, réduisant les gradients de densité. Parallèlement, la concurrence exercée pour l'occupation du sol par les activités économiques, en particulier les services de haut niveau, a créé dans les plus grandes villes un « cratère central » de densité résidentielle moindre (mais la densité diurne des actifs occupant un emploi y est très élevée).

L'usage de l'automobile a entraîné des mouvements de population et des formes urbaines spécifiques, qui n'ont aujourd'hui pas cessé de produire leurs effets. Associée au choix de la maison individuelle et à des normes très lâches d'occupation de l'espace, l'automobile a permis l'apparition de formes urbaines spécifiques dont le modèle est la *suburbia* américaine, qui trouve cependant ses expressions exacerbées dans d'autres pays neufs, par exemple en Australie (les quelque trois millions d'habitants de Sydney se partagent une superficie équivalente à celle qu'occupe New York, qui en compte près de 24 millions!). L'accélération de la suburbanisation aux Etats-Unis dès les années 1960 et sa diffusion en Europe sous des formes légèrement différentes, dites *d'urbanisation des campagnes* ou de *péri-urbanisation*, apparues depuis 1970 en Scandinavie et Grande-Bretagne, puis en France et au cours de la décennie 1980 dans l'Europe du sud ont suscité des interprétations de type catastrophiste. Sous l'appellation de *contre-urbanisation* (Berry, 1976, Champion 1989), certains ont voulu voir la *fin des villes* (Chombart de Lauwe). En fait, le desserrement des populations urbaines, qui s'est traduit par une perte de population des centres-villes et une migration

des ménages en direction de la périphérie rurale, assez éloignée des villes, n'a pas tant revitalisé les zones rurales qu'il a élargi les zones sous influence urbaine, tant du point de vue de l'emploi que de celui du recours aux services. Ces migrations résidentielles vont de pair avec une extension des navettes, le gain de vitesse de celle-ci ayant été investi par les populations urbaines dans un allongement des distances parcourues, permettant un accès à des logements plus grands et moins chers, et de retrouver un contact avec une nature moins transformée par l'urbanisation, et non pas dans une réduction du temps qu'elles consacrent au déplacement.

Cette tendance est sans doute appelée à se poursuivre, on l'a même déjà détectée dans certaines grandes villes du Tiers-Monde. Elle manifeste, non pas tant une défiance des populations urbaines à l'égard de la généralisation du mode de vie urbain, mais la volonté, lorsque la possibilité existe, de bénéficier à la fois de la proximité des équipements et des services permis par la concentration, et du maximum d'espace (et d'éléments de « nature ») disponibles. Cette aspiration n'est pas nouvelle et contribue à expliquer le caractère fragmenté, fractal, de la configuration du peuplement urbain (Frankhauser, 1993). Est-ce à dire que les villes qui sont d'emblée les plus adaptées à l'automobile et qui possèdent actuellement le plus haut niveau de vie représentent le modèle urbain universel vers lequel toutes les autres villes sont appelées à converger? Ce serait oublier que les villes sont des objets complexes, issus d'une longue évolution, et que celle-ci ayant imprimé dans leurs formes maintes bifurcations successives, non seulement explique la diversité actuelle, mais encore peut en assurer la durabilité.

## **Conclusion**

L'histoire longue du processus d'urbanisation permet d'étayer, avec un degré de certitude raisonnable, certaines prévisions au sujet de l'avenir des villes. L'urbanisation entre dans la catégorie des processus de diffusion spatiale des innovations, et on peut donc repérer, en particulier dans les pays du Tiers-Monde, quel stade a été atteint, tout en tenant compte des modalités spécifiques de l'histoire du pays, afin d'envisager les moyens qui sont nécessaires pour faire face aux phases ultérieures de croissance urbaine. La répartition de la croissance des populations urbaines entre les villes et l'évolution des hiérarchies urbaines sont elles-mêmes relativement prévisibles, à moyen terme, si l'on tient compte des connaissances acquises quant à la dynamique des systèmes de villes.

La difficulté la plus grande semble de prévoir l'avenir du processus lorsque les populations sont à peu près totalement urbanisées. Certains pensent que les formes urbaines sont liées aux techniques disponibles et aux activités économiques qu'elles permettent, et verraient volontiers par exemple que les nouvelles technologies de l'information remettent complètement en cause les concentrations antérieures des populations urbaines: la société de l'information pourrait revenir à des formes

d'habitat plus dispersées, les régions rurales pourraient être repeuplées. D'autres au contraire insistent sur la force du lien qui associe les formes actuelles des systèmes urbains à leur évolution passée. La mise en réseau des villes, aujourd'hui sensible à l'échelle européenne (Cattan et al., 1994), qui accompagne l'internationalisation croissante des échanges, s'accompagne en fait d'un mouvement de métropolisation, c'est-à-dire d'une concentration relative et d'une sélection des populations les plus qualifiées et des activités les plus modernes dans les plus grandes villes. Une telle évolution a déjà été observée dans le passé, au début de chaque grand cycle d'innovations. Le système des villes a constamment réagi en adaptant sa structure aux changements qualitatifs et quantitatifs successifs apportés depuis des siècles au contenu des activités humaines et pourrait bien « digérer » de la même façon les innovations apportées par la « société de l'information ».

## Références

- Ascher François (1995). - *Metapolis ou l'avenir des villes*. - Paris, Odile Jacob, 347 p.
- Baccaïni Brigitte Pumain Denise (1997), Les migrations interurbaines. article soumis à *Population*.
- Bairoch Paul (1985). - *De Jéricho à Mexico, villes et économie dans l'histoire*. - Paris, Gallimard.
- Bairoch Paul, Batou J. et Chèvre P. (1988). - *La population des villes européennes de 800 à 1850*. - Genève, Droz.
- Braudel Fernand 1979, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*. - Paris, A. Colin, trois vol.
- Berry B.J.L. 1964, Cities as systems within systems of cities. *Papers of the Regional Science Association*.
- Berry B.J.L. 1976, *Urbanisation and Counter-urbanisation*. Beverley Hills, Sage.
- Camagni Roberto (1992). - *Economia urbana*. - Roma, La Nuova Italia Scientifica.
- Cattan Nadine, Pumain Denise, Rozenblat Céline et Saint-Julien Thérèse (1994).- *Le système des villes européennes*. - Paris, Anthropos, 208 p.
- Champion A.G. (1989). - *Counterurbanisation*. London, Edward Arnold, 266 p.

- Chandler T.I. et Fox G. (1976). - *3000 years of urban growth*. New York.
- Christaller Walter (1933). - *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. - Iena, Fischer.
- Courgeau Daniel (1970) . - *Les champs migratoires en France*. Paris, INED.
- Courgeau Daniel (1983) . - *Trois siècles de mobilité spatiale en France*. UNESCO, Rapports et documents de Sciences sociales, n° 51, 71 pages.
- Courgeau Daniel (1987). - Constitution de la famille et urbanisation. *Population*, 42, 1.
- Davis Kingsley (1970). - *World urbanization 1950-70*. - Beverley, University of California, Population Monograph Serie, n°4 and 9.
- Driant J.C. ed., 1992, Habitat et villes: l'avenir en jeu. Paris, L'Harmattan, 162 p.
- Duby George (dir.) (1985). - *Histoire de la France urbaine*. - Paris, Seuil, 5 tomes.
- Dupuy Gabriel (1991). - *L'urbanisme des réseaux*. Paris, A. Colin.
- Dupuy Gabriel (1995). - *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos (Collection Villes).
- Fletscher Robert (1986). - Settlement in archaeology: world-wide comparison. *World Archaeology*, 18, 1, 59-83.
- Frankhauser Pierre (1993). - *La fractalité des structures urbaines*. - Paris, Anthropos (Collection Villes).
- George Pierre (1959). - *Questions de géographie de la population*. Paris, P.U.F., 231 p. (INED, cahier n°34).
- Gottmann Jean (1961). - *Megalopolis*. - Cambridge, Mass., MIT Press.
- Guérin-Pace France (1993). - *Deux siècles de croissance urbaine*. Paris, Anthropos.
- Hägerstrand Torsten (1952). - *Innovation diffusion as a spatial process*.

Hall P. Gracey H. Drewett R. Thomas R. 1973, *The containment of Urban England*. London, George Allen and Unwin.

Marpsat Maryse (1986). - Les agglomérations urbaines multicommunales: évolution des définitions et de leur mise en oeuvre. INSEE, *Courrier des Statistiques*, n°39.

Moriconi-Ebrard François (1993). - *L'urbanisation du monde depuis 1950*. - Paris, Anthropos (Collection Villes), 372 p.

Moriconi-Ebrard François (1994). - *Geopolis, pour comparer les villes du monde*. - Paris, Anthropos (Collection Villes), 246 p.

O.N.U. 1978, *Instructions for 1980 Censuses and Households*. New York, Nations Unies.

Pirenne Henri (1925). - *Les villes et les institutions urbaines*. - Paris, Alcan.

Pumain Denise (1982). - *La dynamique des villes*. - Paris, Economica.

Pumain Denise (1992). - Le peuplement, in: Bailly Antoine, Ferras Robert Pumain Denise, *Encyclopédie de géographie*. - Paris, Economica, chap.24, p. 439-462

Pumain Denise (1993). - Le temps, l'espace et la matérialité des villes, in Lepetit Bernard et Pumain Denise (eds), *Temporalités urbaines*. Paris, Anthropos.

Pumain Denise (1997). - Pour une théorie évolutive des villes. *L'Espace Géographique*, n°2.

Pumain Denise et Saint-Julien Thérèse (1978). - *Les dimensions du changement urbain*. Paris, CNRS.

Pumain Denise et Saint-Julien Thérèse (1989). Migrations et changement urbain. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3, 509-530.

Pumain Denise, Saint-Julien Thérèse, Cattan Nadine et Rozenblat Céline (1991). - *Le concept statistique de la ville en Europe*. Luxembourg, Office Statistique des Communautés Européennes, 88 p.

Racine Jean-Bernard (1993). - *La ville entre Dieu et les hommes*. - Paris, Anthropos, 354 p.

Ravenstein (1883 et 1886). - The laws of migration. *Journal of the Royal Statistical Association*.

Reymond Henri (1981). - Pour une problématique de la géographie humaine, in Isnard Hildebert, Racine Jean-Bernard, Reymond Henri, *Problématiques de la géographie*. - Paris, P.U.F.

Robic Marie-Claire (1982). - Cent ans avant Christaller, une théorie des lieux centraux. *L'Espace Géographique*, 4.

Roncayolo Marcel (dir.) (1985). - La ville aujourd'hui. Croissance urbaine et crise du citadin in Duby George (dir.). *Histoire de la France urbaine*. - Paris, Seuil, tome V.

Sanders Lena (1992). - *Système de villes et synergetique*. - Paris, Anthropos, 286 p.

Vries Jan (de) (1984). - *European Urbanisation, 1500-1800*. - London, Methuen.

Weatley Paul (1971). - *The Pivot of the Four Quarters*. - Chicago, Aldine Publishing Company.

Zelinski Wilbur (1971). - The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 219-249.

Zipf G. 1949, *Human Behaviour and the law of least effort*. Cambridge, Mass., Addison-Wesley.