



**HAL**  
open science

## Le système urbain français

Etienne Dalmasso, Denise Pumain, Thérèse Saint-Julien

► **To cite this version:**

Etienne Dalmasso, Denise Pumain, Thérèse Saint-Julien. Le système urbain français. *Acta Geographica Lovaniensia*, 1982, 22, pp.101-161. halshs-01565105

**HAL Id: halshs-01565105**

**<https://shs.hal.science/halshs-01565105>**

Submitted on 19 Jul 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.

ACTA GEOGRAPHICA LOVANIENSIA N° 22 – 1982  
WEST EUROPEAN SETTLEMENT SYSTEMS

LE SYSTEME URBAIN FRANCAIS

Etienne DALMASSO  
Denise PUMAIN  
Thérèse SAINT-JULIEN

LE SYSTEME URBAIN FRANCAIS

Etienne DALMASSO

Denise PUMAIN

Thérèse SAINT-JULIEN

L'espace français est depuis longtemps caractérisé par un semis de villes ayant entre elles et avec les campagnes environnantes de nombreuses interrelations. Toutefois le rôle dominant des villes dans l'organisation spatiale de la France est relativement récent, il s'est accentué à l'issue de la Deuxième Guerre Mondiale, ce qui a aggravé les déséquilibres spatiaux et suscité la mise en oeuvre de politiques spécifiques. La nécessité d'une étude approfondie du système urbain français s'impose donc. Celle-ci suppose une analyse préalable des problèmes théoriques et méthodologiques ainsi que celle des aspects historiques du développement du système urbain. On examinera ensuite son évolution récente au cours de laquelle, par delà la vigueur de l'urbanisation, l'on peut relever une stabilité d'ensemble avec maintien des disparités mais aussi l'ébauche d'une restructuration.

## I. PROBLEMES THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES

L'étude de l'organisation spatiale du système urbain français se heurte à de nombreux problèmes de divers ordres qui ont été inégalement résolus.

### 1.1. PROBLEMES DE DEFINITION

Il nous semble essentiel d'examiner brièvement la question des définitions administratives, sur lesquelles se fondent les données statistiques, ne coïncidant pas toujours avec celles proposées par les géographes ou les autres sciences humaines.

#### a. Villes, agglomérations, ZPIU

Les divers éléments du système d'organisation spatiale de la France sont définis par rapport à l'unité de base du découpage administratif du pays qu'est la *commune*.

Les communes françaises sont nombreuses (36.394) et généralement de petite taille d'où la nécessité de regroupements pour saisir la réalité géographique de nombreux faits de distribution. Toutefois, même si cela est beaucoup moins important qu'en Italie, sur le territoire d'une même commune il peut y avoir plusieurs noyaux distincts appelés, dans les recensements, *agglomérations de population*. Une agglomération de population est constituée par des constructions avoisinantes formant un ensemble tel qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres et qu'il comprenne au moins 50 habitants. La population agglomérée au chef-lieu est celle qui réside dans l'agglomération où se trouve le chef-lieu légal de la commune (c'est-à-dire le bâtiment de la mairie); les autres agglomérations de population sont dites agglomérations secondaires. Lorsqu'une population comporte 2.000 habitants agglomérés au chef-lieu, elle est classée *commune urbaine*.

Mais si une commune urbaine peut être tout entière comprise dans les limites communales (on parle alors de ville isolée), il peut y avoir une agglomération de population supérieure à 2.000 personnes s'étendant sur le territoire de plusieurs communes, formant ainsi une agglomération urbaine multicommunale. Pour cette catégorie comme pour une ville isolée, le terme d'*unité urbaine* est alors employé.

L'espace compris entre les diverses unités urbaines forme le territoire rural mais celui-ci demeure très hétérogène. Entre les secteurs essentiellement ruraux et agricoles et les villes, il y a des zones intermédiaires à forte croissance démographique dans lesquelles la population ne vit pas en majorité de l'agriculture mais d'activités

industrielles souvent induites par la ville proche (il y a des communes rurales industrielles), d'autres dans lesquelles la population active travaille en grande partie dans l'unité urbaine voisine (communes-dortoirs). Si l'on ne considère donc pas seulement le critère de la continuité de l'habitat mais également les critères relatifs à la structure de la population active, aux migrations quotidiennes du travail, au taux d'accroissement démographique, l'on peut définir des unités géographiques plus vastes que les villes et agglomérations que l'on appelle des *zones de peuplement industriel et urbain* (Z.P.I.U.).

Dans la pratique courante, notamment dans le passé, il n'y a pas toujours eu, dans les diverses études, une claire application de ces définitions, d'où des ambiguïtés dans l'emploi des termes d'agglomération, conurbation, région urbaine, région de villes...

#### b. Réseau urbain, armature urbaine, système urbain

Ces termes sont souvent employés l'un pour l'autre. Le *réseau urbain* désigne l'ensemble hiérarchisé de centres qui assurent dans une région les services administratifs, culturels et commerciaux et qui est dominé par une "métropole régionale", c'est-à-dire une agglomération "dotée d'une gamme suffisante de services pour que les habitants de la région puissent éviter tout recours généralisé à une autre ville plus importante et mieux équipée qu'elle" (M.ROCHEFORT). Selon G.MERCADAL (1965), l'expression d'*armature urbaine* a été utilisée pour éviter une confusion possible, dans le langage des urbanistes, entre *le* réseau urbain (ensemble des villes d'une région ou d'un pays) et *les* réseaux urbains (organisation de la voirie, des transports ... à l'intérieur d'une ville). L'expression de réseau urbain comme celle d'armature urbaine ont été employées aussi bien pour désigner l'ensemble des villes françaises (J.COPPOLANI, 1969; J.LAJUGIE, 1969) qu'un sous-ensemble de villes commandé par une métropole régionale, observé plus particulièrement dans la perspective de la théorie des lieux centraux.

De plus en plus souvent, l'expression de "*système urbain*" tend à remplacer celle de réseau urbain ou d'armature urbaine. Ce glissement de vocabulaire correspond sans doute à l'intention de prendre en compte un ensemble de relations interurbaines plus complexes et diversifiées que celles impliquées par la seule théorie des lieux centraux. Les applications de l'analyse de systèmes à la recherche urbaine sont cependant encore très rares en France (par exemple: H.REYMOND, 1974; C.ALEXANDRE, 1976; P.MATHIS, 1978). Les difficultés ne sont pas seulement d'ordre pratique. La nécessité d'identifier précisément le système et les sous-systèmes qui le composent, et de situer leurs degrés d'ouverture, a conduit B.BERRY à proposer un cadre théorique contraignant (1964), dans lequel les villes sont conçues chacune comme un système et réunies en un système de villes par des relations de dépendance hiérarchique où les fonctions de lieux centraux jouent le plus grand rôle: "un système est un ensemble d'objets (places centrales), d'attri-

but de ces objets (population, établissements, types d'activités, trafics engendrés), d'interrelations parmi ces objets (localisation des centres) et parmi leurs attributs (graphiques des relations doublement logarithmiques) enfin, d'interdépendance entre les objets et les attributs (la hiérarchie des places centrales)" (B.BERRY, 1967, p.138). Mais tous les problèmes ne sont pas pour autant résolus par une définition théorique plus large, comme celle proposée par A.PRED, et cela bien qu'elle prenne mieux en compte la dynamique du système: "un système de villes est défini comme un ensemble, national ou régional de villes qui sont interdépendantes de telle façon que tout changement significatif dans les activités économiques, la structure professionnelle, le revenu ou la population d'une des villes entraîne directement ou indirectement quelque modification dans les activités économiques, la structure professionnelle, le revenu ou la population d'un ou de plusieurs autres éléments de l'ensemble" (A.PRED, 1977, p.13).

De telles conceptions sont récusées par des auteurs plus préoccupés de vérification analytique (par exemple A.WILSON, 1969; B.ROBSON, 1973; G.CHAPMAN, 1977). Ils insistent sur le fait que le contrôle d'un certain nombre d'activités localisées dans une ville relève essentiellement, non de l'ensemble constitué par la ville même, mais de centres de décision localisés à l'extérieur (par exemple les sièges sociaux de firmes dont dépendent les établissements de la ville). En ce sens, pour G.CHAPMAN la ville est un "agrégat spatial", dont seule fonctionnerait comme un tout cohérent et relativement indépendant la partie qui constitue le "système d'habitat" (H.REYMOND). Ainsi, G.CHAPMAN écrit: "On a souvent suggéré que les villes sont des systèmes (des "touts") et il pourrait être raisonnable de supposer qu'elles le soient. Cependant, lorsque l'économie se développe, une grande partie des décisions dont on attendrait qu'elles se prennent dans la ville s'il s'agissait d'un objet entier, est en fait prise par des états-majors situés ailleurs, qu'il s'agisse du gouvernement ou des sièges sociaux des firmes ... les petites villes... ne seraient que des agrégats spatiaux d'objets de premier ordre" (1977, pp.48-49). Pour B.ROBSON, la difficulté de délimiter un objet-ville, de lui assigner des frontières, de préciser les relations que cet objet entretient avec son environnement, donc de déterminer le degré d'ouverture ou de fermeture de la ville en tant que système, constitue un autre obstacle majeur à l'application pratique de ce concept: "si la nature du système ne peut être définie avec une précision suffisante, l'application des mesures de système devient inadéquate et insignifiante, ou, du moins, très difficile à interpréter. S'il y a une difficulté dans la définition des villes en première instance et une difficulté encore plus grande dans l'identification de la nature des liens entre ces "villes", alors l'utilisation des concepts de système pour rendre compte des régularités empiriques revêt plus qu'un léger parfum de mysticisme" (1973, pp.19-20).

Sans prendre position dans ce débat, nous utiliserons, à titre provisoire et en tant qu'hypothèse de travail, l'idée qu'un ensemble urbain national constitue, sinon un système, du moins une certaine totalité organisée, dans le cadre de laquelle on peut observer des régularités de fonctionnement et d'évolution - même si cette hypothèse ne devait se révéler finalement qu'un moyen d'analyse commode.

## 1.2. PROBLEMES THEORIQUES

Les cadres théoriques permettant d'analyser la structure, le fonctionnement et l'évolution des systèmes urbains nationaux sont encore fragmentaires et mal reliés.

La plupart des auteurs s'accordent cependant à souligner l'importance du facteur socio-économique, en grande partie déterminé par la localisation différentielle des activités urbaines, pour caractériser l'histoire et le fonctionnement d'un système urbain. Il semble en effet admis qu'il existe une relation entre la *variété des types fonctionnels* articulés dans un système urbain, le *stade de développement* de celui-ci et son *degré d'intégration économique*. Ainsi selon J.FRIEDMANN (1961) ... "la spécialisation régionale, la différenciation fonctionnelle, et le degré d'interaction entre les activités distribuées dans l'espace peuvent être acceptées comme l'un des critères les plus importants pour mesurer le degré de maturité relative de la structure urbaine régionale". J.BOUDEVILLE situe à un niveau plus général la relation entre différenciation fonctionnelle et stade de développement du système urbain en s'inspirant de la théorie des organisations: "il existe une relation stable entre la diversification structurelle d'un système et la diversité de ses liaisons externes, un accroissement de diversification structurelle engendre un progrès de l'intégration" (1968, p.180).

On considère en général que des relations de complémentarité et de concurrence définissent les fonctions des villes dans un système urbain. Trois aspects essentiels de ces fonctions sont pris en compte par trois cadres théoriques différents: la fonction de production et d'exportation de biens et de services est étudiée dans le cadre de la théorie de la base économique: la fonction d'encadrement et de desserte territoriale dans le cadre de la théorie des lieux centraux; la fonction de production, d'accumulation et de diffusion de la croissance dans le cadre de la théorie des pôles de croissance. La théorie de la base économique et celles qui en dérivent, élaborées pour rendre compte de la situation comptable et du développement d'une ville, sont difficilement transposables à l'échelon d'un système urbain, dès que l'intégration des activités y devient complexe. Ni la théorie de la base économique, ni la théorie des pôles de croissance, par ailleurs très controversée (KUKLINSKI, 1972) n'ont été jusqu'ici intégrées à la théorie des lieux centraux, qui seule se réfère à un ensemble de villes important et comporte un modèle de configuration spatiale, au moins en ce qui concerne les situations relatives des villes.

Les tentatives d'approche globale de l'état du système urbain, à un moment donné, par des analyses multivariées, se situent en retrait de ces diverses théories, sur le plan interprétatif. Selon B.BERRY "nous sommes seulement au début de ce qui doit être un effort à long terme pour décrire les processus donnant naissance à l'organisation structurée et au fonctionnement ordonné des activités urbaines et des innovations suscitant les transformations périodiques des arrangements structurels. Une première étape est de déterminer si les systèmes urbains ont des structures latentes communes" (1972, p.50). Or on ne trouve pas toujours, semble-t-il, d'un système urbain national à un autre, la même identité de composition des facteurs et des configurations spatiales qui forme la base des recherches explicatives en écologie urbaine. La seule constante observée jusqu'ici est la très grande indépendance entre une différenciation interurbaine induite par les inégalités de taille des villes (différenciation très corrélée avec celle que décrit la hiérarchie des lieux centraux) et une différenciation fondée sur la nature de l'activité économique des villes (elle-même très corrélée avec certains caractères socio-professionnels et de niveau de vie) (BERRY, 1972).

Peu de références théoriques permettent d'évaluer le changement à moyen terme dans la structure d'un système urbain. La brièveté de la période de disponibilité des sources (depuis 1954 seulement en France, pays relativement favorisé dans ce domaine) et donc la rareté des faits établis empiriquement sont sans doute à l'origine de cette carence. L'idée généralement admise est que le degré de disparité des types urbains à un moment donné dépend de la succession des différents stades de développement économique atteints par les unités urbaines. Cette évolution est interprétée par rapport à la théorie de la base économique dans la théorie de la croissance urbaine par étapes de F.MARTIN (1968). A.PRED a relié ce processus à la théorie de la diffusion des innovations (1974, 1977). Plus récemment, certains travaux l'ont situé dans le cadre de la théorie de l'échange inégal. Par exemple Ph.AYDALOT (1976) avance l'idée que la structure du système spatial évoluerait désormais moins en fonction de la division sectorielle du travail qu'en fonction des niveaux de qualification et de rémunération du travail. Une nouvelle hiérarchie urbaine se dessinerait, reposant sur la spécialisation des structures sociales avec accentuation des phénomènes de "centre" et de "périphérie".

### 1.3. PROBLEMES METHODOLOGIQUES ET TECHNIQUES

L'étude du système urbain français a été menée à partir de méthodes diverses. Longtemps a prévalu une méthode monographique et empirique qui a livré quelques remarquables études de cas (BLANCHARD, 1958) mais qui ne donnait pas une vue d'ensemble des villes françaises. C'est à partir des années soixante que le souci d'examiner l'ensemble du système urbain s'est affirmé et que l'arsenal méthodologique s'est progressivement enrichi, notamment par l'analyse statistique.

Deux approches complémentaires sous-tendent la plupart de ces travaux. La première décrit l'exercice des fonctions urbaines dans les relations de ville à espace et de ville à ville. Elle a pour objet d'étudier l'organisation hiérarchique du système urbain, à partir des niveaux d'équipement des villes et de l'étendue de leurs aires d'influence. La seconde approche a surtout consisté à établir des typologies fonctionnelles fondées sur les profils d'activité économique des villes.

G.CHABOT (1931) a ouvert la voie des recherches systématiques concernant le rôle territorial des villes. Il a publié en 1961 une carte des zones d'influence des villes françaises, réalisée d'après diverses enquêtes pour une cinquantaine d'agglomérations de plus de 50.000 habitants. A.PIATIER (1956 et 1968) a dirigé, à partir de 1955, une enquête sur la fréquentation commerciale dans les 38.000 communes françaises. Pour trois catégories de biens (alimentaires, non alimentaires, services) et trois niveaux de fréquence d'utilisation (courant, anormal, rare ou exceptionnel), chaque ville a été caractérisée par son poids commercial et son ressort attractif. Toute une série de travaux a été entreprise de manière concertée à l'initiative du ministère de la Construction et de l'Équipement, entre 1961 et 1968, dans le but d'établir un état de l'armature urbaine française. Une étude introductive (E.JUILLARD, 1961) et deux analyses partielles plus approfondies (J.LE FILLATRE, 1964; J.HAUTREUX, 1963) ont permis de tester certains indicateurs de centralité. Les résultats ont été parfois directement inclus dans les rapports de synthèse sur l'armature urbaine (J.HAUTREUX, R.LECOURT et M.ROCHEFORT, 1963; J.HAUTREUX et M.ROCHEFORT, 1964). Deux études, plus orientées vers des activités urbaines difficilement réductibles à cette unique hiérarchie (industrie et tertiaire spécifique), ont complété cette série (J.HAUTREUX, F.VALLEE, 1968; Y.BABONAUX, 1968). Une masse documentaire considérable a été manipulée pour réaliser ces études. La méthode suivie pour synthétiser les classements élémentaires établis pour chaque critère a suscité quelques réserves, qui n'enlèvent rien cependant à l'intérêt des résultats. Plus récemment, une étude plus systématique de la localisation de 80 catégories de services, publics et privés, a été réalisée, pour 400 villes, au moyen de l'analyse discriminante (C.LACOUR, OTAM 1969).

Les classifications des profils socio-économiques des villes peuvent être regroupées d'après leur orientation méthodologique. Un assez grand nombre sont des typologies empiriques, fondées sur l'analyse plus ou moins approfondie de la forme des distributions, dans la population des villes, des catégories sociales (A.CHATELAIN, 1956) ou des catégories d'activités économiques (G.LE GUEN, 1960; F.CARRIERE, Ph.PINCHEMEL, 1963; M.A.PROST, 1963). Dans ces deux derniers ouvrages, sont en outre appliquées aux villes françaises les méthodes proposées par S.FLORENCE, G.ALEXANDERSON et H.NELSON pour analyser les spécialisations fonctionnelles. D'autres travaux, élaborés dans une perspective d'application, ont plus particulièrement cherché à déterminer des multiplicateurs d'emploi, pour prévoir le développement des villes à partir de leur structure d'activité (P.CARRERE, (1961); L.CAHEN et C.PONSARD, (1963) .

Le niveau descriptif atteint par les typologies fonctionnelles a pu être dépassé par la prise en compte des liaisons entre les "sur-" et les sous-représentations des différentes activités, ainsi de celles qui s'établissent entre structure d'activité et d'autres caractéristiques socio-économiques, au moyen d'analyses multivariées (composantes principales), par exemple par HAUMONT et BAUHAIN (1968) ou l'OTAM (1970). Enfin, l'évolution récente de la répartition des activités dans les villes a été étudiée, au moyen d'une analyse de type "shift and share", par M.NOEL et C.POTTIER (1973) pour la période 1961-1968. Pour étudier l'évolution des structures socio-économiques des agglomérations de plus de 20.000 habitants entre 1954 et 1975 (résultats ci-après), nous avons utilisé deux ensembles de techniques. La comparaison d'analyses en composantes principales effectuées à des dates différentes et l'analyse des trajectoires des villes permettent d'évaluer le degré de transformation des structures et le changement global des profils urbains. L'analyse en composantes principales des résidus de régression de chaque variable avec elle-même (date finale sur date initiale) permet d'observer la nature et l'intensité des changements différentiels, propres à chaque agglomération, abstraction faite de la modification moyenne de l'ensemble du système.

## II. DEVELOPPEMENT DU SYSTEME URBAIN: ASPECTS HISTORIQUES

L'occupation et la mise en valeur anciennes du sol français ont fixé très tôt les éléments essentiels de la trame des agglomérations. Presque toutes se trouvent sur des lieux occupés depuis des siècles. La ville, comme facteur d'organisation spatiale, est également un fait apparu très tôt. Cela est dû à la précocité du peuplement, à l'intensité des courants de circulation, à la présence de nombreux sites favorables dans un pays de relief varié. L'on ne saurait négliger, par ailleurs, l'influence des civilisations méditerranéennes toutes proches et qui sont, au premier chef, des civilisations urbaines. L'on note au cours d'une longue évolution historique, la naissance de plusieurs générations de villes et la mise en place d'un système urbain marqué par de forts déséquilibres dans la hiérarchie urbaine.

L'histoire du développement des villes françaises a surtout été retracée par des études monographiques (P.LAVEDAN, 1960). On doit à Ph. PINCHEMEL (1964) la première tentative de synthèse sur les grandes étapes de l'urbanisation de l'ensemble du territoire.

### 2.1. DIFFERENTES GENERATIONS DE VILLES

Dès l'époque gallo-romaine, la France est dotée d'un ensemble dense de villes, présentant un ordre hiérarchique. S'il existait des villes gauloises, le système urbain de cette époque a surtout été le résultat de l'action romaine. Cette action a été profonde et durable et l'on peut relever que sur 44 chefs-lieux de "civitates", 26 sont aujourd'hui des chefs-lieux de département et 6 seulement ont été relégués au rang de village ou petite bourgade.

Une deuxième génération de villes date du Moyen-Age, en particulier dans la période qui va du XIème au XIVème siècle. L'essor démographique et économique ainsi que les transformations politiques qui ont marqué ces siècles ont entraîné un vif mouvement d'urbanisation, qui se présente sous diverses formes. S'il y a renouveau d'activité des villes gallo-romaines, l'on note aussi des créations de villes. Les nouveaux courants économiques engendrent des villes nouvelles en des lieux privilégiés (villes de foire, villes-carrefour... ex: Mulhouse). Près des châteaux et des monastères, des agglomérations urbaines se constituent; ainsi Chinon, Saumur, Beaucaire sont nées autour du château, siège du pouvoir politique seigneurial, Cluny, Moissac, Aurillac ont vu le jour à partir d'un monastère. Enfin il y a eu des créations de villes neuves. Par exemple Saint-Louis fonda Aigues-Mortes en 1246. Nombre de ces villes furent bâties dans le sud-ouest, de part et d'autre de la frontière entre le Royaume de France et les territoires occupés par les Anglais; ce sont les "bastides" (Mirande en 1282, Villeneuve sur Lot

en 1264).

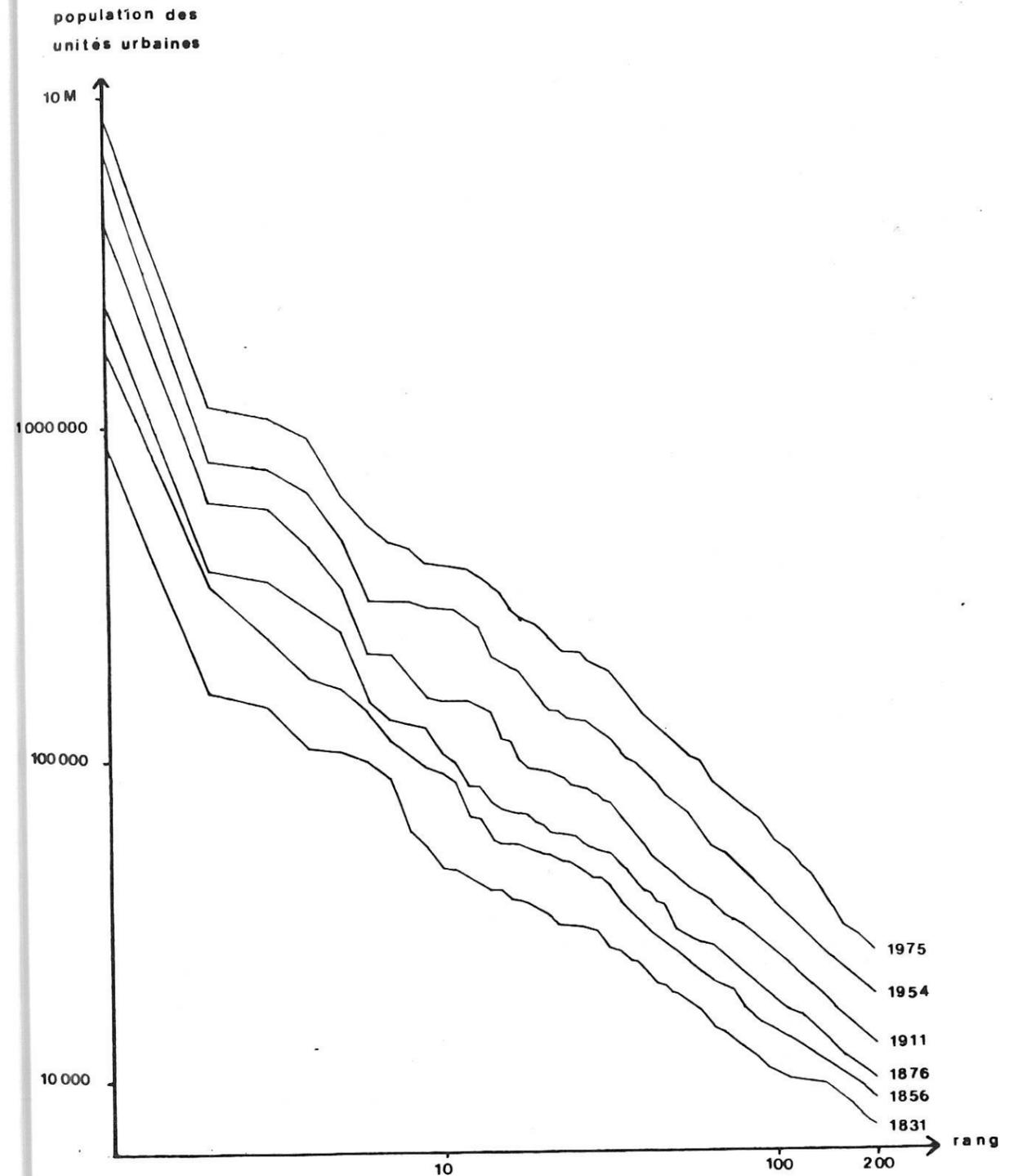
Au XVIème et XVIIIème siècles d'autres villes apparaissent. La France est désormais un état monarchique centralisé qui pratique une politique expansionniste. Il y a alors création de villes pour la résidence princière ou royale (Versailles en 1671). Les guerres menées par la France entraînent la construction de villes forteresses comme Rocroi au XVIème siècle ou bien les villes bâties par Vauban (Neuf-Brisach en 1698). De plus l'expansion coloniale française favorise l'éclosion des ports (Le Havre 1517-1543, Rochefort en 1657, Brest, Lorient, Sète en 1666).

A partir de là, l'on peut dire que, d'une certaine façon, le semis urbain français est achevé. Il y a un ensemble dense de villes et le XVIIIème siècle comme la première moitié du XIXème siècle ne connaîtront pas de créations notables si l'on excepte quelques stations balnéaires et les villes napoléoniennes de la Roche sur Yon et Pontivy. La "révolution industrielle", marquée par la mise en place d'une industrie lourde fondée sur le charbon et la construction d'un réseau ferroviaire, n'a pas entraîné en réalité la naissance de villes nouvelles en nombre important. Il y a, bien sûr, la construction de villes minières sur les bassins charbonniers ou ferrifères et de villes ferroviaires (La Roche Migenne par exemple) mais ce fut peu de chose. De même l'essor du thermalisme et celui du tourisme ont donné lieu à quelques créations (Aix-les-Bains, Vichy, Deauville,...) mais cela ne fut pas de nature à changer beaucoup les éléments du système urbain. Quant à la première moitié du XXème siècle, elle a été caractérisée par la stagnation économique et démographique, ce qui n'a pas été un facteur d'impulsion pour la croissance urbaine. En fait le passage de la France à l'économie industrielle s'est réalisé en s'appuyant sur une trame urbaine pré-industrielle. Si l'industrialisation du pays a eu pour corollaire une urbanisation importante, celle-ci s'est faite davantage par accroissement des villes existantes avec développement des banlieues que par l'essaimage de nouvelles agglomérations.

### 2.2. L'EVOLUTION DE LA HIERARCHIE URBAINE

La figure 1 met en évidence une relative stabilité de la forme de la distribution des tailles des villes françaises, depuis le début du XIXème siècle. Le caractère primatial de cette distribution est manifeste dès 1831. Son apparition remonte sans doute beaucoup plus loin dans le temps, depuis que se font sentir les effets de la centralisation politique et administrative de la monarchie (mais on ne dispose de recensements de population en France que depuis 1801 - d'importants travaux de démographie historique en cours devraient permettre de fixer ce point). Même si l'écart numérique est allé croissant, entre Paris et les villes de province, son importance relative ne semble pas s'être sensiblement accentuée, comme le montre le parallélisme des courbes.

Figure 1 EVOLUTION DE LA DISTRIBUTION RANG-TAILLE DES UNITES URBAINES ENTRE 1831 ET 1975



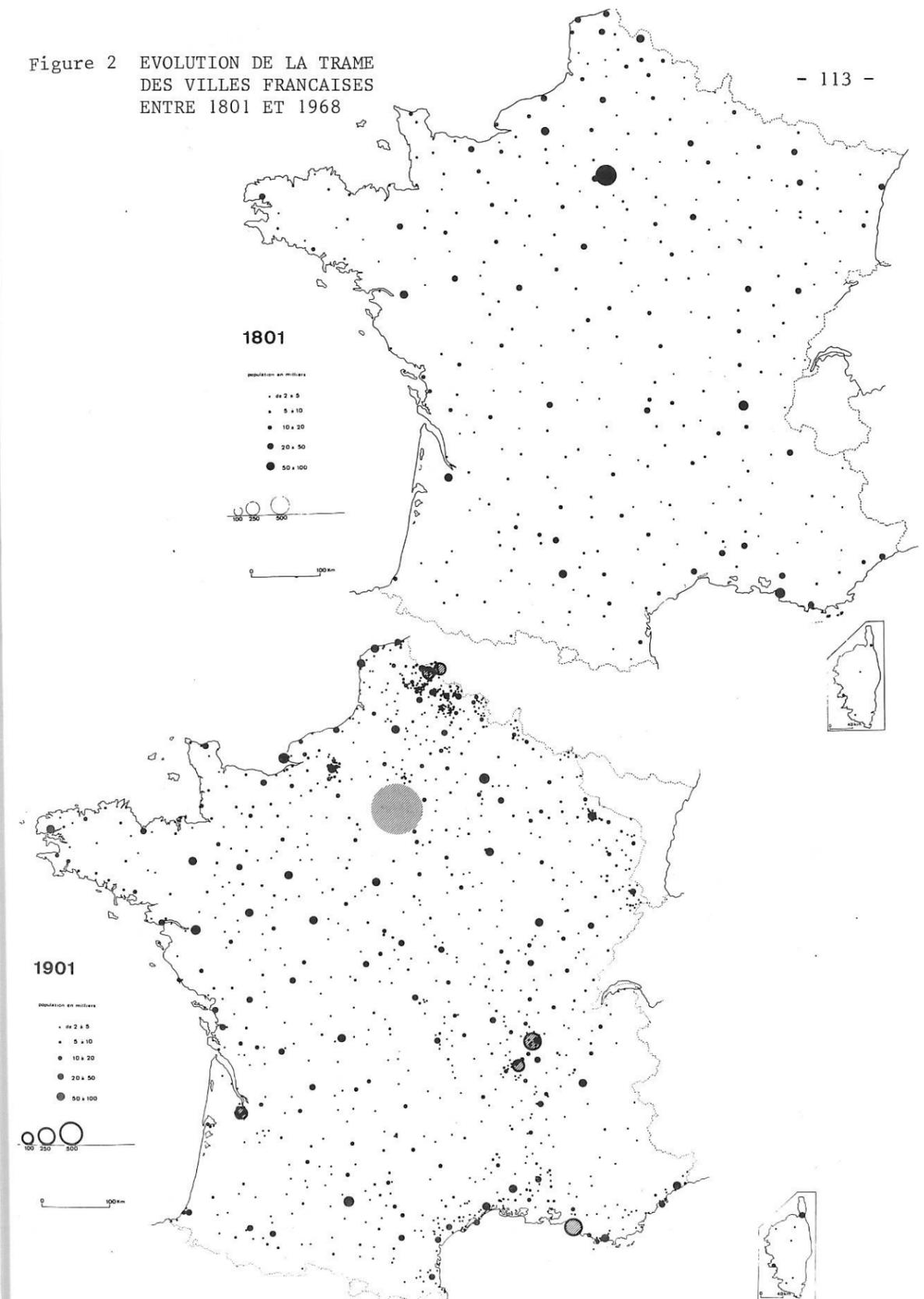
Le rapport entre la population de Paris et celle de la deuxième agglomération est demeuré supérieur à 7, alors qu'il n'est que de 2 ou 3 dans presque tous les autres pays d'Europe.

La carte du semis urbain, d'après la population des villes, en 1801, montre une répartition très régulière sur l'ensemble du territoire (fig.2).

Un siècle plus tard, la situation présente de notables changements. L'industrialisation a favorisé le développement des villes et suscité l'urbanisation d'un très grand nombre de communes sur les bassins houillers des régions du Nord et de la bordure septentrionale et orientale du Massif Central, dès les années 1850, et un peu plus tard sur le gisement de minerai de fer lorrain. La construction des chemins de fer a sans doute favorisé l'intégration des réseaux urbains. Certaines villes, restées à l'écart des grands axes ferroviaires ont relativement décliné, tandis que d'autres au contraire progressaient dans la hiérarchie. Certaines capitales régionales se sont affirmées (Marseille, Bordeaux, Lille, Lyon). La colonisation a renforcé certains ports. La densité des villes s'est relativement accrue dans des régions comme le Languedoc. Apparaissent alors des déséquilibres régionaux, entre une France du Nord, de l'Est et du Sud-Est plus urbanisée et une France de l'Ouest et du Sud-Ouest où les villes sont à la fois moins nombreuses, plus distantes les unes des autres et moins peuplées. Mais Paris s'impose de manière écrasante. Tout concourt à cette prédominance: les effets de l'organisation politique déjà notée, ceux liés à un réseau ferré disposé en étoile depuis Paris et qui donne à la capitale une exceptionnelle rente de situation, un exode rural grandissant, la proximité des régions industrielles...

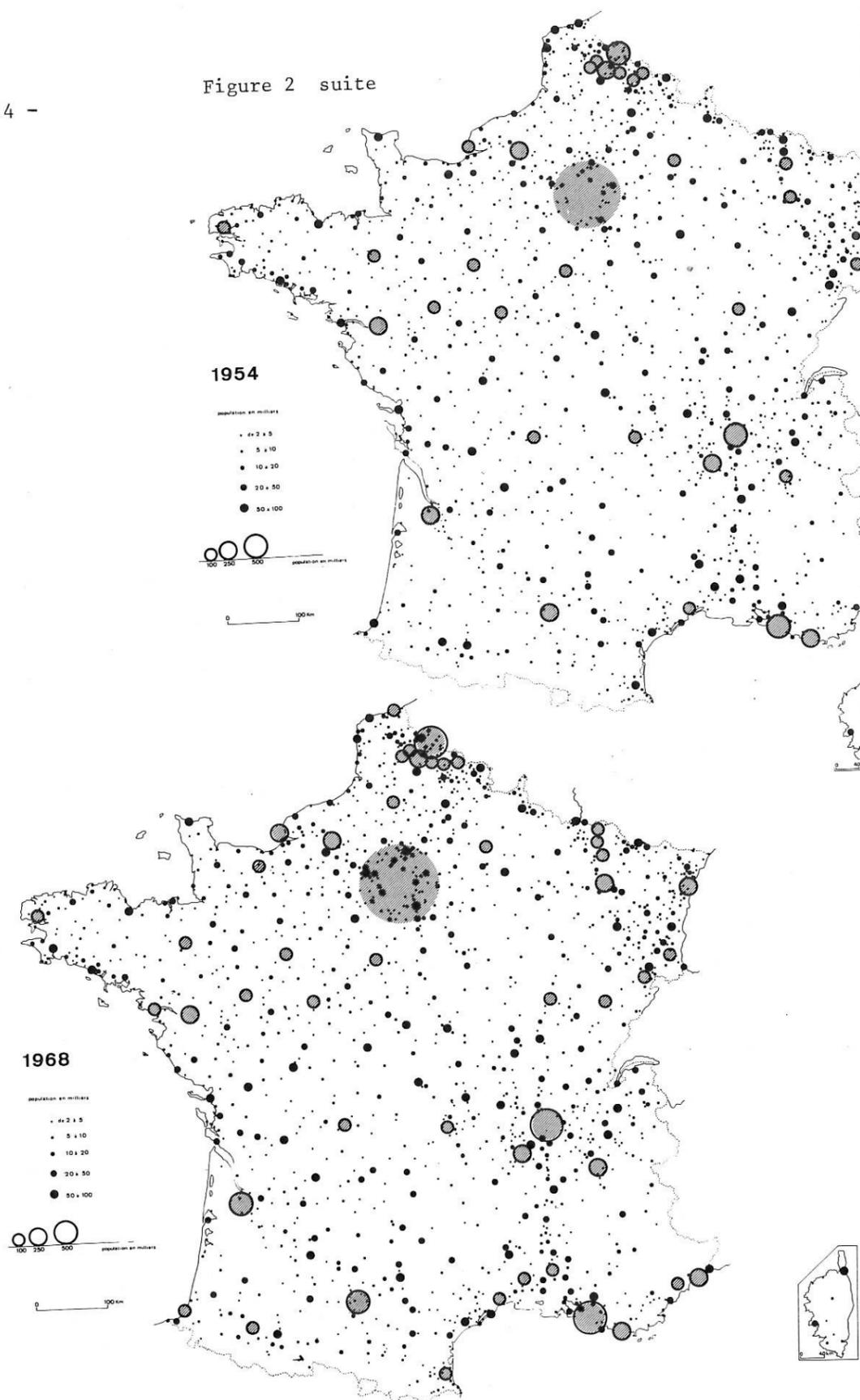
Ce déséquilibre Paris-province évoqué dans la formule célèbre de F. GRAVIER "Paris et le désert français" se maintient durant la première moitié du XXème siècle. De 1901 à 1954, l'urbanisation du territoire se prolonge, en dépit de la faible croissance économique et démographique, mais sans aboutir à des transformations véritables. De 1954 à 1975, une phase de croissance urbaine sans précédent par son intensité et sa généralité n'a pas sensiblement modifié, ni la hiérarchie des tailles des villes, ni la trame spatiale du système urbain.

Figure 2 EVOLUTION DE LA TRAME  
DES VILLES FRANCAISES  
ENTRE 1801 ET 1968



D'après FONTANEL C., PESEUX C. (1976) Potentiel de population et réseau urbain en France. L'Espace Géographique, n°4, pp 251-254.

Figure 2 suite



### III. L'EVOLUTION RECENTE DU SYSTEME URBAIN FRANCAIS

La France, dans la période qui s'étend de la fin de la Deuxième Guerre Mondiale à nos jours, a été le théâtre de profonds bouleversements. Les faits sont connus et on les rappellera brièvement. Le phénomène majeur est le renouveau démographique lié à une forte reprise de la natalité. Cette reprise est due à l'accroissement de la fécondité mais également aux conséquences du retour en France de nombreux Français vivant dans les territoires coloniaux ainsi qu'à celles d'une forte immigration étrangère. Toutefois ce renouveau démographique tend à s'atténuer aujourd'hui; le taux brut de natalité qui s'était élevé jusqu'à 21% en 1948 est retombé à 13,6% en 1976. Le deuxième phénomène fondamental est la transformation des structures économiques du pays. L'industrialisation a progressé, le système de production a été modernisé et la croissance économique a été vive jusqu'à la crise récente. Il en est résulté une augmentation du taux d'activité (surtout par l'augmentation du taux d'activité féminine), l'extension du salariat (82,7% de l'emploi total en 1975), le recul de la population active agricole (9,5% des actifs) au profit des emplois secondaires et, de plus en plus tertiaires (51,3% des actifs). Tout ceci supposait une très large redistribution géographique de la population avec diminution de la population rurale, essor des villes et transformations de leur structure.

#### 3.1. UNE URBANISATION ACCELEREE

La France est restée longtemps un pays à dominante rurale. La population urbaine ne représente que 25,5% du total en 1851 et en 1901 elle atteint à peine 40,9%. Il faut attendre 1928 pour que le seuil de 50% soit franchi, ce qui apparaît bien tardif par rapport aux autres pays de l'Europe industrielle. Tout va changer en l'espace d'une génération. En effet, si à l'issue de la guerre la population urbaine ne rassemble encore que 53,2 % du total national, le mouvement d'urbanisation va s'accélérer (72,9 % en 1975; voir tableau 1).

En réalité ces pourcentages sont plus élevés si, au lieu de ne retenir que les agglomérations, l'on prend en compte la population des zones de peuplement industriel et urbain (ZPIU). Dans ce cas la population urbaine représente 77,3% du total national en 1962 et 82,5% en 1975, c'est-à-dire que désormais 4 Français sur 5 vivent dans les villes ou dans leur voisinage immédiat. Ce poids démographique s'accompagne d'un poids économique équivalent, les 9/10ème de la production française sont fournis par les villes. Notons bien que, cette fois-ci encore, cette croissance urbaine ne s'accompagne pas de nombreuses créations urbaines. Il y a eu constitution de quelques agglomérations touristi-

ques ou industrielles mais en nombre limité; quant à l'expérience des "villes nouvelles", que nous évoquerons plus loin, elle n'est qu'à ses débuts et ne porte que sur neuf unités.

Tableau n° 1: EVOLUTION DE LA POPULATION URBAINE ET DU TAUX D'URBANISATION EN FRANCE

Année	Population urbaine (en millions)	Taux d'urbanisation %
1954	28,1	58,6
1962	29,5	63,4
1968	35,5	71,4
1975	38,4	72,9

Ce mouvement d'urbanisation présente, toutefois, une tendance récente mais nette au ralentissement comme on peut le voir dans le tableau n°2.

Entre 1954 et 1968, la croissance urbaine a été très forte (1,9% et 1,8% par an entre 1954-1962 et 1962-1968). Les taux de croissance moyens ont été d'autant plus élevés que la catégorie de taille des villes était grande, (de 0,9% pour les villes de 2 à 5.000 habitants jusqu'à 2,5% pour celles de 100 à 200.000 habitants entre 1954 et 1962) jusqu'au seuil de 200.000 habitants (tableau n°2). La cause en est essentiellement l'accroissement de l'importance du solde migratoire avec la taille des villes (auquel s'ajoute une très légère augmentation du solde naturel). Au-delà de 200.000 habitants, les valeurs des soldes naturel et migratoire comme celles du taux de croissance ont été plus faibles, proches de celles des unités urbaines de 10 à 50.000 habitants. Il n'en reste pas moins que ces très grandes agglomérations ont absorbé, en volume, une part très importante de la croissance urbaine: presque le quart des nouveaux urbains sont venus accroître la population de la seule agglomération parisienne entre 1954 et 1962.

Par rapport à la phase 1954-1962, la période 1962-1968 marque toutefois une très nette tendance à la réduction des disparités, entre les taux de croissance et les apports migratoires: les plus petites villes (jusqu'à 50.000 habitants) ont grandi moins lentement qu'auparavant (plus de 1% par an), tandis que les agglomérations de 50 à 200.000 habitants, tout en restant les plus dynamiques, ont crû un peu moins vite (un peu plus de 2%).

Tableau n°2: EVOLUTION DE LA POPULATION FRANCAISE (1954-1975) (par classes de taille d'unités urbaines)

	Variation globale 1954-1975 en %	Taux moyen annuel en %		
		1954 - 1962 (1)	1962 - 1968 (1)	1968 - 1975 (1)
Ensemble de la France	+ 22,4	+ 1,0	+ 0,40	+ 0,47
Ensemble des communes rurales	- 4,4	- 0,6	- 0,96	- 0,69
Ensemble des communes urbaines	+ 37,4	+ 1,9	+ 1,08	+ 0,97
Unités urbaines de moins de 5.000 habitants	+ 27,4	+ 1,0	+ 0,29	+ 0,62
Petites villes (5.000 - 20.000 hab.)	+ 34,7	+ 1,6	+ 0,70	+ 0,80
Villes moyennes (20.000 - 200.000 hab.)	+ 48,0	+ 2,3	+ 1,40	+ 1,20
Grandes villes (200.000 hab. et +)	+ 39,4	+ 1,9	+ 1,22	+ 1,29
Agglomération de PARIS	+ 27,4	+ 1,8	+ 1,16	+ 0,50
				+ 0,8
				+ 0,24
				- 0,03
				+ 0,34
				+ 0,75
				+ 0,62
				+ 1,5
				+ 1,0
				+ 0,39
				- 0,26

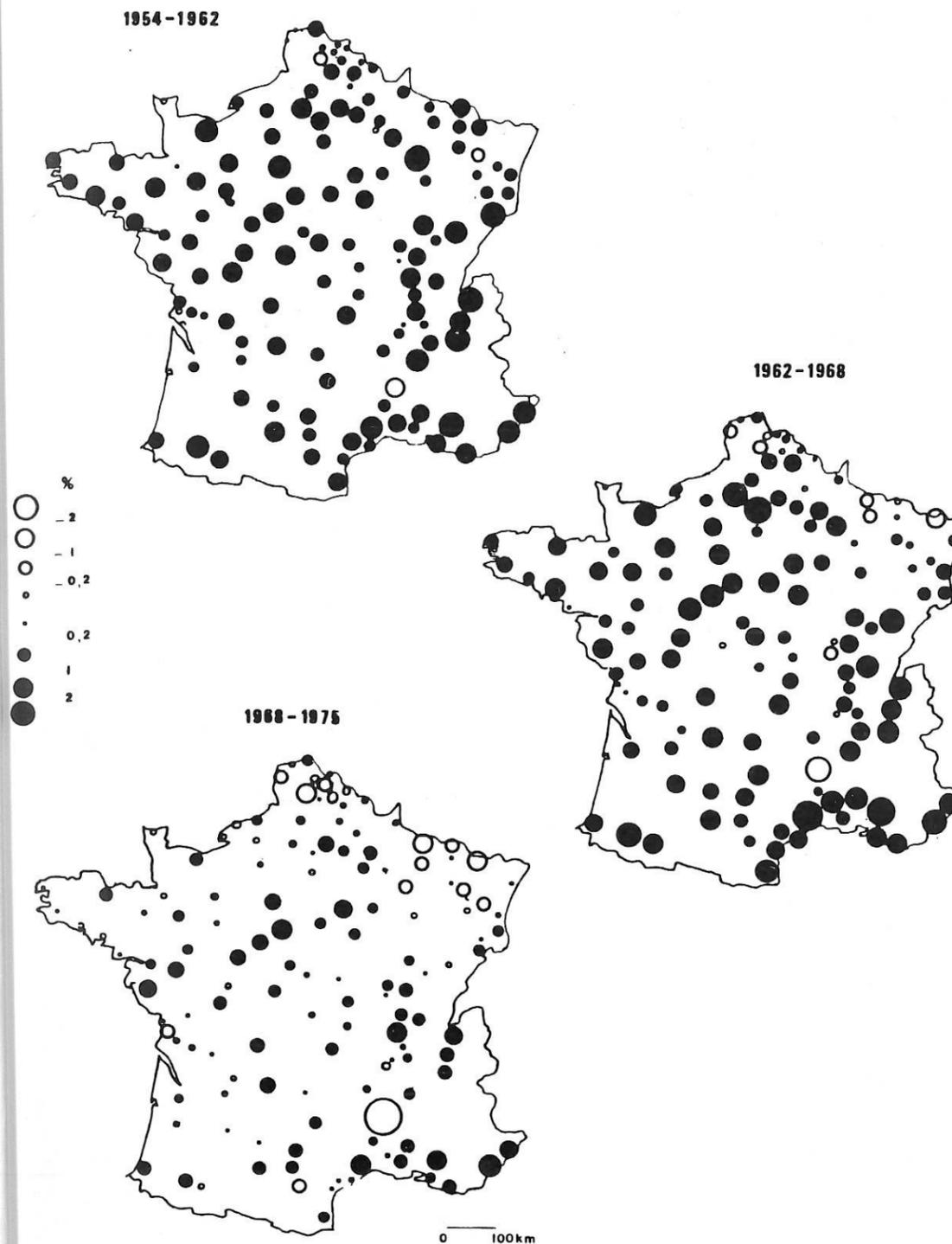
(1) dont variation annuelle moyenne par solde migratoire (en %)

C'est entre 1968 et 1975 que la poursuite et l'accentuation de ces tendances conduit à de nouvelles modalités de la croissance dans la hiérarchie urbaine. La diminution du taux de croissance moyen, qui n'est plus que de 1,1% par an, résulte d'une chute généralisée des soldes migratoires (seules font exception les plus petites villes de 2 à 5.000 habitants, mais un affaiblissement de leur accroissement naturel annule la progression de leur attraction). Cette réduction de l'apport migratoire a pour cause essentielle la fin de l'exode rural massif d'après guerre, dont la diminution déjà sensible dans la période antérieure avait été masquée par un afflux de population extérieure au territoire métropolitain (rapatriés). A l'exception de l'agglomération parisienne dont le rythme de croissance a beaucoup faibli (0,5% par an), les différents niveaux de la hiérarchie urbaine se développent actuellement d'une manière beaucoup plus homogène (leurs taux de croissance sont tous compris entre 1,1 et 1,6% par an) et qui n'est plus proportionnelle à leur taille. Cette nouvelle répartition de la croissance se traduit par un net ralentissement du processus de concentration de la population urbaine dans les unités de plus de 50.000 habitants (52% en 1954, 60% en 1962, 68% en 1968 et 70% en 1975).

Les trois périodes intercensitaires de l'après guerre donnent chacune des images très différentes de la distribution de la croissance urbaine. Les disparités des soldes migratoires en reflètent l'essentiel (figure 3). En schématisant beaucoup, la période de 1954-1962 correspond à une forte croissance dans les régions de l'Est de la France, de la Lorraine à la Provence-Côte d'Azur. La période 1962-1968 oppose plutôt les régions méridionales, où l'arrivée des rapatriés provoque une forte poussée de croissance urbaine, aux régions du Nord et de la Lorraine où les taux sont très en dessous de la moyenne. La progression des villes du Centre et de la Basse Normandie à cette époque correspond sans doute à une première phase de décentralisation des activités de la Région Parisienne, accélérant la migration des ruraux de ces régions vers les villes. La période 1968-1975, bien qu'elle enregistre des évolutions urbaines moins contrastées que la précédente, maintient, pour un taux général de croissance plus faible, des disparités régionales plus fortes que celles de la première phase. Elle montre une forte progression des populations urbaines dans les régions médianes de la France (Centre, Pays de la Loire, Bourgogne) et aussi de la périphérie du Bassin Parisien (Basse Normandie, Picardie), qui correspond en partie à un élargissement de la diffusion de la croissance parisienne. Les villes des régions du Nord et de la Lorraine continuent à croître beaucoup plus lentement qu'ailleurs. Dans les régions méridionales, seule la Provence-Côte d'Azur conserve une croissance urbaine nettement supérieure à la moyenne, illustrant la pérennité de l'héliotropisme comme facteur de migration.

A l'issue de cette phase de croissance urbaine rapide, l'espace français reste caractérisé par une nette dissymétrie entre l'est et l'ouest et par un déséquilibre profond entre Paris et la province. La puissance de Paris crée un espace "central" français entouré d'un espace "périphérique".

Figure 3 VARIATION RELATIVE DE LA POPULATION DES DES GRADES AGGLOMERATIONS PAR SOLDE MIGRATOIRE



Taux moyen annuel de variation de la population par solde migratoire

Ce déséquilibre peut s'étudier de multiples façons. On le saisit en premier lieu dans la distribution des densités et des villes. La distribution géographique des villes est très contrastée. Si l'on excepte les petites villes dont le semis est assez uniforme, la répartition des villes plus importantes ou des ZPIU met en évidence l'opposition entre la France de l'Ouest et la France de l'Est. Les régions d'intense urbanisation sont celles de la région parisienne et de la Basse Seine, du Nord, de la Lorraine et de l'Alsace, de la région lyonnaise, de la Basse Provence. Ailleurs le degré d'urbanisation est moins grand et il y a même quelquefois sous-urbanisation (sud et est du Bassin Parisien, sud du Massif Central).

Cette situation a peu changé d'un recensement à l'autre comme on peut le voir dans le tableau n°3.

Tableau n°3: REPARTITION DE LA POPULATION URBAINE FRANCAISE (par taille d'unités urbaines en %)

	1954	1962	1968	1975
Unités urbaines de moins de 5.000 habitants	8,3	7,8	7,6	7,7
Petites villes	14,0	13,6	13,5	13,7
Villes moyennes	30,4	30,9	31,6	32,3
Grandes villes	23,3	23,5	23,8	23,8
Agglomération de Paris	24,0	24,2	23,5	22,6

L'on saisit bien sur ce tableau la stabilité d'ensemble du système urbain avec recul continu mais désormais limité des bourgs, le déclin affirmé mais non spectaculaire de Paris, la faible variation de l'importance des petites et grandes villes et la progression des villes moyennes.

3.2. LES TRANSFORMATIONS SOCIO-ECONOMIQUES DES AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 20.000 HABITANTS (figure 4)

3.2.1. La stabilité d'ensemble

En dépit des transformations très spectaculaires qui ont bouleversé les cadres et les genres de vie urbains au cours des dernières décennies, les principaux fondements de la différenciation socio-économique des grandes villes françaises ont fait preuve d'une extrême stabilité,

FIGURE 4 LES AGGLOMERATIONS ETUDIEES



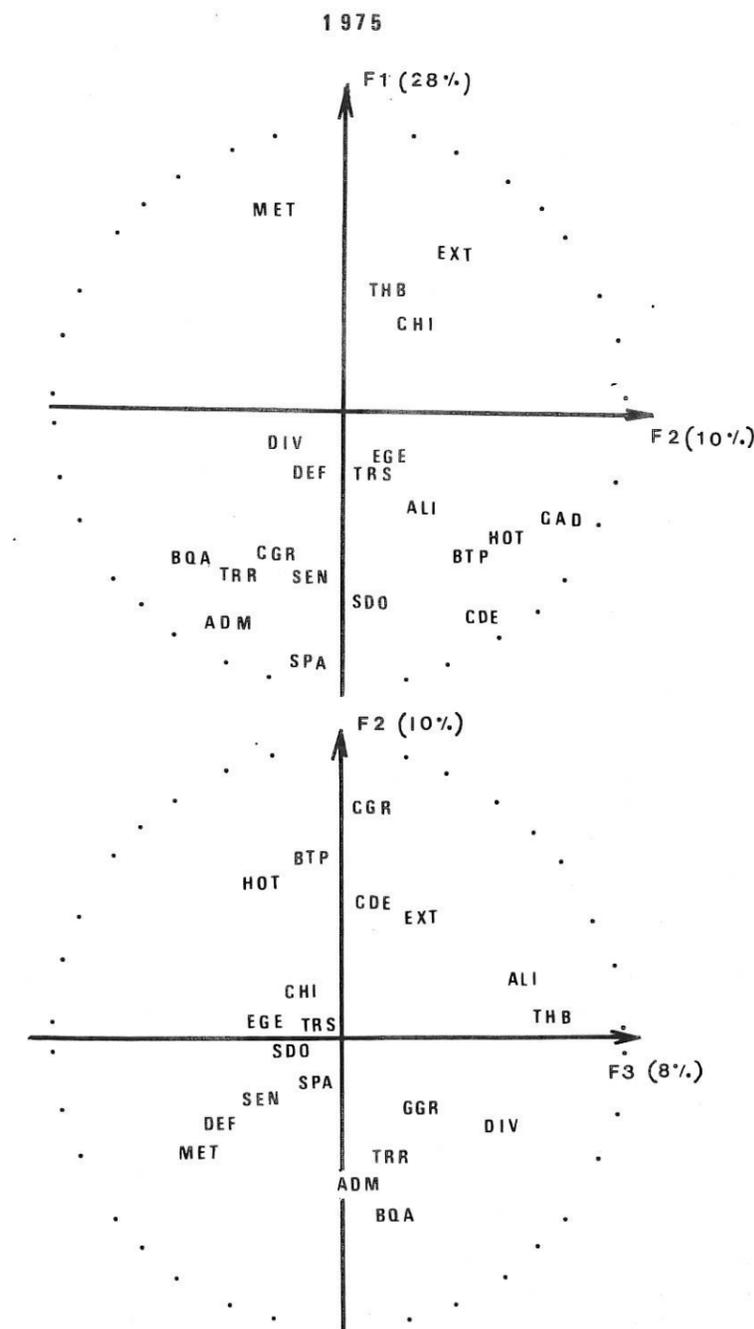
conservant au système urbain les grands traits de sa configuration initiale. Cette stabilité est indissociable des grandes permanences qui se sont manifestées entre 1954 et 1975 dans la structure d'activité du système d'une part, dans l'organisation sociale interurbaine d'autre part. Elle est particulièrement sensible dans la pérennisation de la dimension principale (1) du système socio-économique urbain.

Le principe essentiel de l'organisation des profils d'activité des différentes agglomérations se maintient à peu près identique du début à la fin de la période. Il est totalement indépendant de l'ordre qu'induit la taille des agglomérations (tableaux 4 et 5, figure 5). Cette première composante est une opposition majeure entre les activités industrielles les plus discriminantes (extraction, métallurgie, textile, chimie) et la plupart des activités tertiaires. Le classement que cette opposition majeure introduit entre les villes rappelle celui qu'induit le degré d'industrialisation. En réalité, il situe aux deux extrêmes les unités urbaines qui gardent les marques les plus profondes des distorsions introduites par la première révolution industrielle. Cet héritage ne crée cependant pas en 1975 (pas plus qu'en 1954 d'ailleurs) de réelle discontinuité entre des groupes de villes. On observe en effet aujourd'hui encore, entre ces cas extrêmes, tous les stades intermédiaires du développement urbain que cette révolution a suscités. Au-delà de ce grand principe de la différenciation des profils urbains d'activité, certains signes d'instabilité apparaissent. Les composantes qui enregistrent ces changements n'introduisent cependant entre les villes, ni au début ni à la fin de la période des clivages aussi vigoureux; les restructurations géographiques qui en découlent apparaissent mineures au regard de la permanence de cette dimension principale. La trame fonctionnelle des agglomérations continue de s'articuler suivant l'opposition géographique majeure: France de l'Est, France de l'Ouest. La trame très contrastée des villes les plus spécialisées se superpose à un semis plus régulier de lieux centraux (figure 6).

La structure sociale du système urbain français a fait preuve pendant le même temps d'une inertie plus grande encore (tableau 6, figure 7). Tout aussi indépendantes de la taille des villes que dans le cas de la structure d'activité, les composantes principales de la société urbaine n'ont évolué que très lentement. En 1975, la première oppose avec une force à peu près comparable à celle de 1954, les villes les plus ouvrières aux agglomérations les moins industrialisées. Elle a une signification très voisine de celle de la première composante d'activité, à laquelle elle reste d'ailleurs très étroitement liée au cours de

(1) Nous appelons dimension du système urbain, une association de caractères conceptuellement liés qui donnent aux villes les mêmes positions relatives dans ce système; chaque dimension définie est une composante de la structure d'ensemble (cf. PARR, 1980).

Figure 5 LES COMPOSANTES PRINCIPALES DE L'ACTIVITE URBAINE

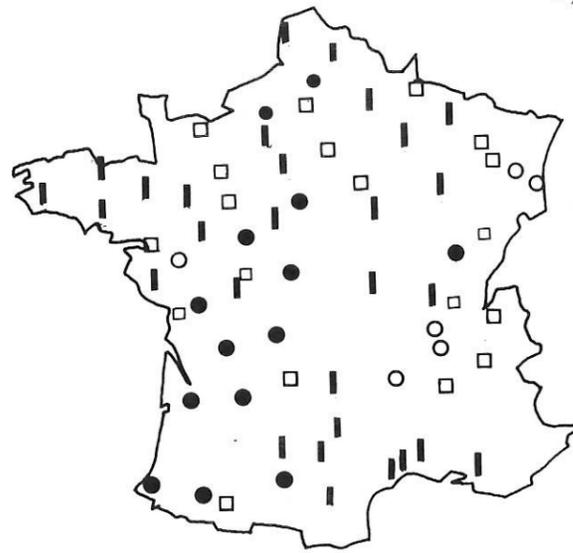


Cercle des corrélations des catégories d'activité économique avec les axes d'une analyse en composantes principales. En pointillé cercle de rayon 1 ; entre parenthèses après F1, F2, F3, part de la variance exprimée par chacun des acteurs.

Les noms des variables correspondant à chacun des sigles figurent sur le tableau 5.

Figure 6 LA TRAME FONCTIONNELLE DES VILLES FRANCAISES

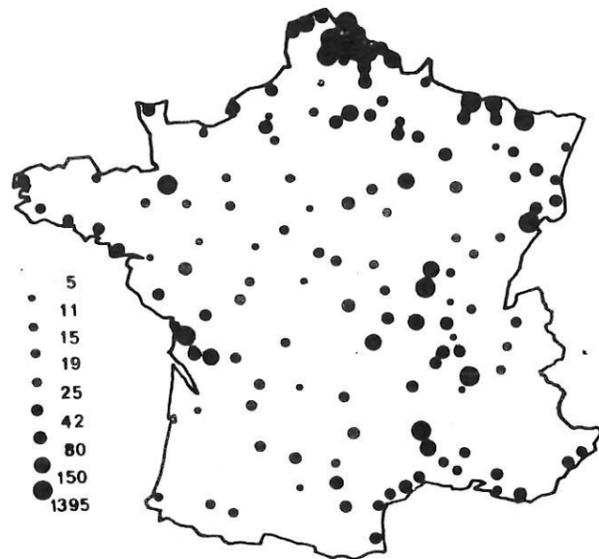
1) LE SEMIS DES "LIEUX CENTRAUX"



Agglomérations assimilables à des "lieux centraux"

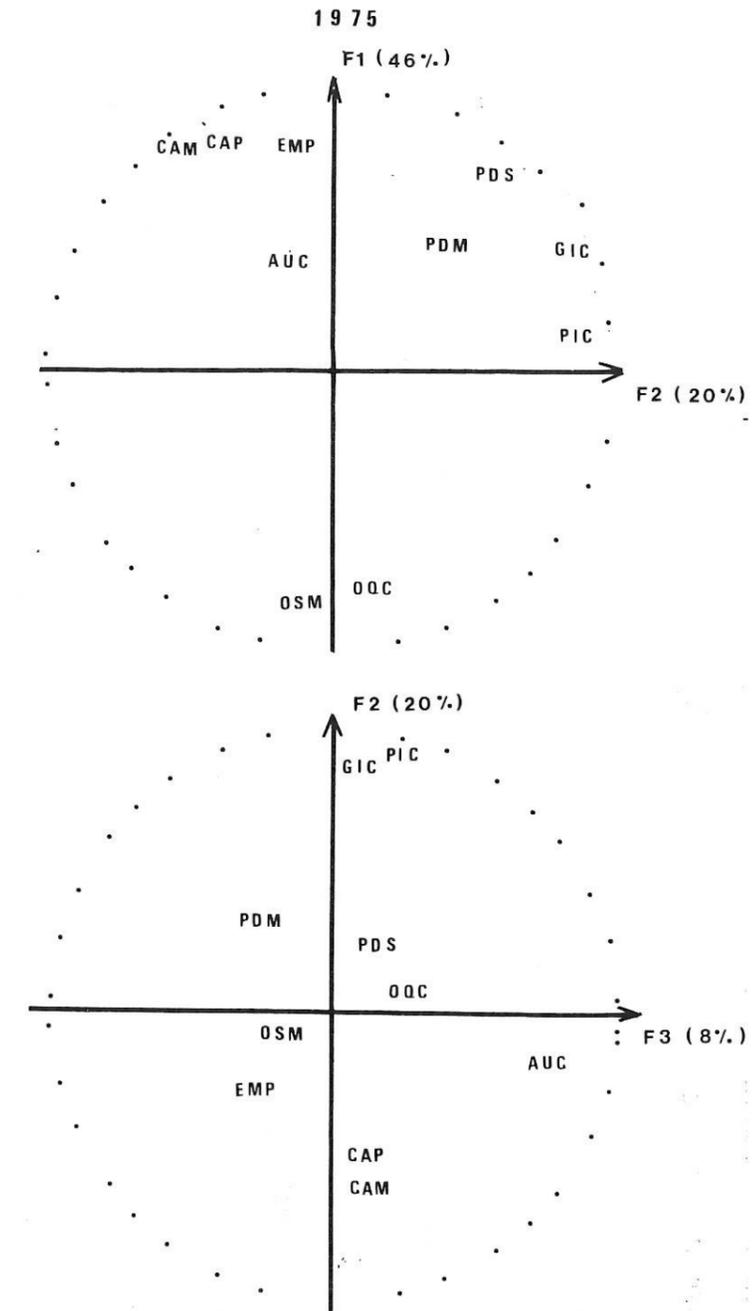
- ▮ spécificités tertiaires moyennes
- spécificités tertiaires faibles
- spécificités industrielles faibles (plutôt métallurgiques)
- spécificités industrielles faibles (plutôt textiles)

2) LE DEGRE DE SPECIALISATION



Distance du X2 au profil moyen  
Médiane = 25

Figure 7 LES COMPOSANTES PRINCIPALES DE LA SOCIETE URBAINE



Cercle des corrélations des catégories socio-professionnelles avec les axes d'une analyse en composantes principales. En pointillé cercle de rayon 1 ; entre parenthèses après F1, F2, F3, part de la variance exprimée par chacun des facteurs.

Les noms des variables correspondant à chacun des sigles figurent sur le tableau 5.

Tableau n°4: LES COMPOSANTES PRINCIPALES DE L'ACTIVITE URBAINE EN 1975

A. Corrélation des catégories d'activité économique (1) avec les axes d'une analyse en composantes principales

CATEGORIES D'ACTIVITE ECONOMIQUE	1er axe		2ème axe		3ème axe	
	1954	1975	1954	1975	1954	1975
	25 %		10 %		8 %	
Industrie extractive	0,5	0,4	0,2	0,4	0,1	0,1
Bâtiment et travaux publics	- 0,2	- 0,5	0,5	0,5	- 0,2	- 0,2
Métallurgie	0,5	0,7	- 0,0	- 0,2	- 0,3	- 0,4
Chimie	0,1	0,2	0,0	0,2	0,2	- 0,0
Industries agro-alimentaires	- 0,3	- 0,3	0,3	0,2	0,6	0,6
Textile et habillement	0,3	0,4	- 0,4	0,0	0,3	0,7
Industries diverses	- 0,1	- 0,1	- 0,4	- 0,2	0,2	0,6
Transports	- 0,2	- 0,2	0,5	0,0	0,4	- 0,0
Commerce de gros	- 0,3	- 0,5	- 0,1	- 0,2	0,3	0,2
Commerce alimentaire de détail	- 0,4	- 0,4	0,5	0,7	0,6	0,1
Autre commerce de détail	- 0,7	- 0,7	0,0	0,4	0,1	0,0
Hôtellerie, débits de boisson	- 0,4	- 0,5	0,2	0,5	0,2	- 0,3
Banques, assurances	- 0,7	- 0,6	- 0,2	- 0,4	- 0,0	0,1
Services aux entreprises	- 0,4	- 0,6	0,3	- 0,0	0,3	- 0,2
Services domestiques	- 0,8	- 0,6	- 0,2	0,0	- 0,0	- 0,2
Services aux particuliers	- 0,4	- 0,3	- 0,2	- 0,1	- 0,1	- 0,0
Services des eaux, gaz, électricité	- 0,8	- 0,5	- 0,2	0,0	- 0,2	- 0,1
Transmissions	- 0,8	- 0,7	- 0,1	- 0,4	- 0,3	0,0
Administration	- 0,3	- 0,2	0,2	- 0,4	- 0,4	- 0,0
Défense	- 0,3	- 0,2	0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,3
Part de la variance expliquée			10 %		8 %	

(1) Le poids des différentes catégories d'activité économiques est exprimé en pourcentage de la population active de chacune des 139 plus grandes agglomérations.

Tableau n°4

B. Stabilité des composantes principales de l'activité

Coefficients de corrélation de chaque composante avec elle-même au début et à la fin de la période

1ère composante: 0,9

2ème composante: 0,7

3ème composante: 0,6

Tableau n°5: EVOLUTION SOCIO-ECONOMIQUE DES AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 20.000 HABITANTS - LISTE DES VARIABLES

A 20 CATEGORIES D'ACTIVITE ECONOMIQUE	
Industrie extractive	EXT
Bâtiment & Travaux Publics	BTP
Industries métallurgiques, mécaniques et électriques	MET
Chimie, matériaux de construction	CHI
Industries agricoles & alimentaires	ALI
Industries du textile et de l'habillement	THB
Industries diverses	DIV
Transports	TRS
Commerce de gros	CGR
Commerce alimentaire de détail	CAD
Autres commerces de détail	CDE
Hôtellerie, débits de boisson	HOT
Banques-Assurance, intermédiaires du commerce et de l'industrie	BQA
Services aux entreprises	SEN
Services domestiques	SDO
Services aux particuliers	SPA
Eau, Gaz, Electricité	EGE
Transmissions, radio	TRR
Administration publique	ADM
Défense nationale	DEF

B CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES		
10 Categories		24 Categories
Grands patrons de l'industrie et du commerce	GIC	PIC Patrons de l'industrie GCO Gros commerçants
Petits patrons de l'industrie et du commerce	PIC	PAR Patrons artisans PCO Petits commerçants
Cadres supérieurs et professions libérales	CAP	PLI Professions libérales PRO Professeurs ING Ingénieurs CAS Cadres administratifs supérieurs
Cadres moyens	CAM	INS Instituteurs SMS Services médicaux et sociaux TEC Techniciens CAM Cadres administratifs moyens
Employés	EMP	EMP Employés de bureau EMC Employés de commerce
Ouvriers qualifiés, contremaîtres	OQC	CON Contremaîtres OQU Ouvriers qualifiés MIN Mineurs
Ouvriers spécialisés, manoeuvres	OSM	OSP Ouvriers spécialisés APP Apprentis MAN Manoeuvres
Personnel de maison	PDM	DOM Gens de maison FME Femmes de ménage
Autres personnels de service	PDS	APS Autres personnels de service
Autres catégories	AUC	AUC Autres catégories

C		
Salaires	SAT	. Toutes catégories
Niveau	SAO	. Ouvriers
relatif	SAE	. Employés
Indice de richesse vive		RVI
Taux de croissance		TCR
Filtre migratoire		MIG

l'ensemble de la période (coefficient de corrélation + 0,9). Dans les agglomérations où les activités industrielles les plus discriminantes sont surreprésentées, les catégories sociales ouvrières, quel que soit leur niveau de qualification, le sont aussi. Au contraire, la surreprésentation des activités tertiaires et des activités industrielles les plus ubiquistes correspond avant tout dans les profils sociaux des villes à une très forte sous-représentation des ouvriers. Ainsi, l'évolution récente n'a pas plus entamé les fondements sociaux de ce principe essentiel de la différenciation interurbaine qu'il n'en a altéré les bases économiques. La deuxième composante de la structure sociale est tout aussi stable que la précédente, son importance s'accroît même légèrement au fil des années. Elle oppose deux types de structure sociale des villes tertiaires (figures 7 et 8), chacun de ces types exprimant une phase particulière du développement urbain. Cette composante correspond à l'association dans les villes de surreprésentations des groupes de travailleurs indépendants (villes de la moitié Sud de la France) qui s'oppose aux surreprésentations de l'ensemble des catégories salariées de l'administration et des services (villes de la moitié Nord).

Si l'on considère l'ensemble des variables qui peuvent définir la structure socio-économique du système (structure d'activité, structure sociale, indices de niveau de vie (revenus et salaires), indices de dynamisme démographique et d'attraction migratoire), la stabilité du système urbain se manifeste dans la permanence de la dimension principale de cette structure (figure 9). Elle est au cours de ces vingt années demeurée très semblable à elle-même (corrélation:  $r = 0,8$ ). Elle ordonne les villes selon la plus ou moins bonne qualité de leur "image de marque"; ce terme désigne un facteur fondamental de différenciation des agglomérations, généralement lié à leur degré d'attractivité dans les représentations mentales du réseau urbain. Elle combine l'orientation principale de l'activité économique (production ou service) renforcée par la dominante sociale, le niveau de richesse et le

Figure 8 SPECIFICITES REGIONALES DES PROFILS SOCIAUX URBAINS

Coordonnées des agglomérations sur les composantes principales de la société urbaine

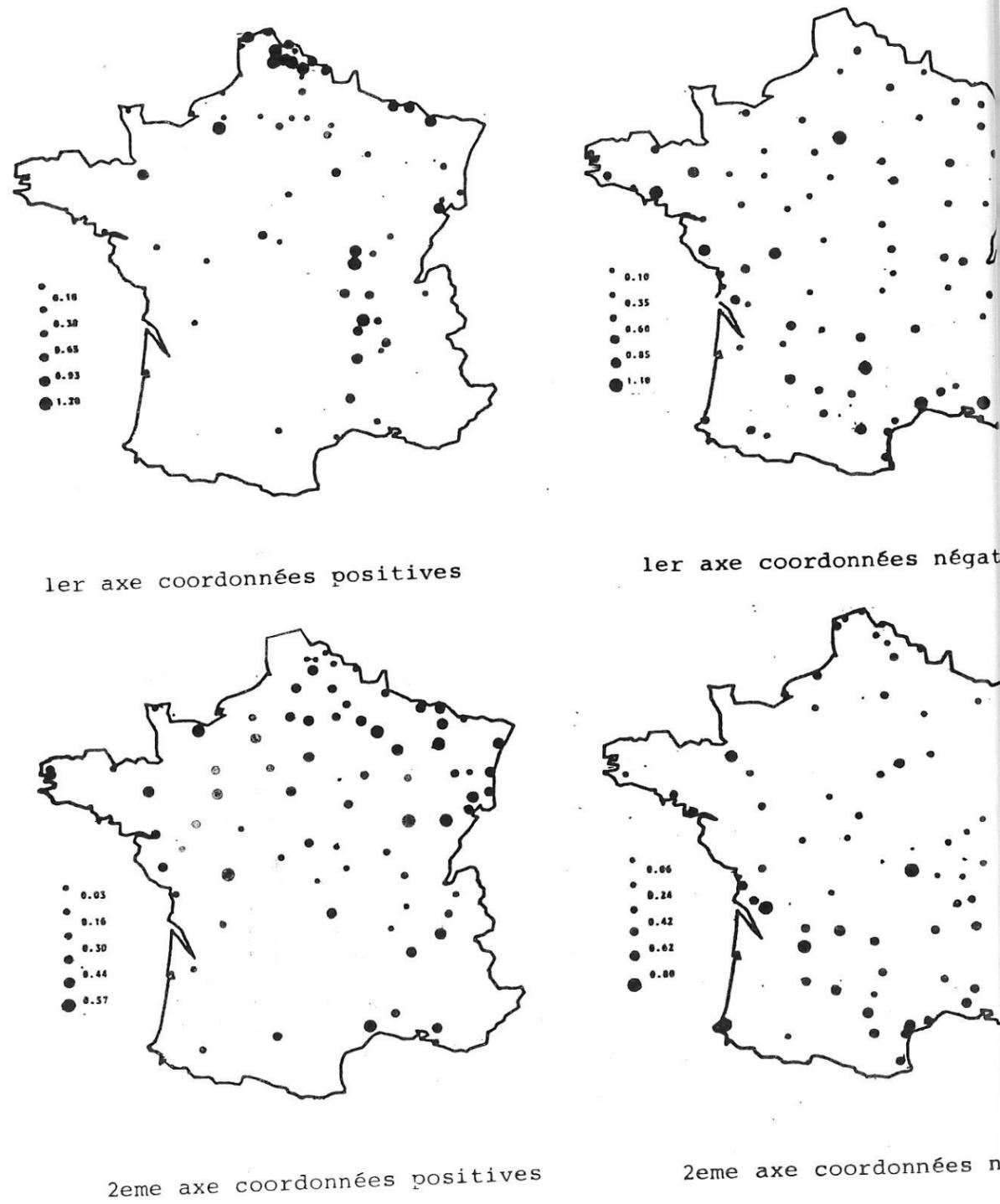
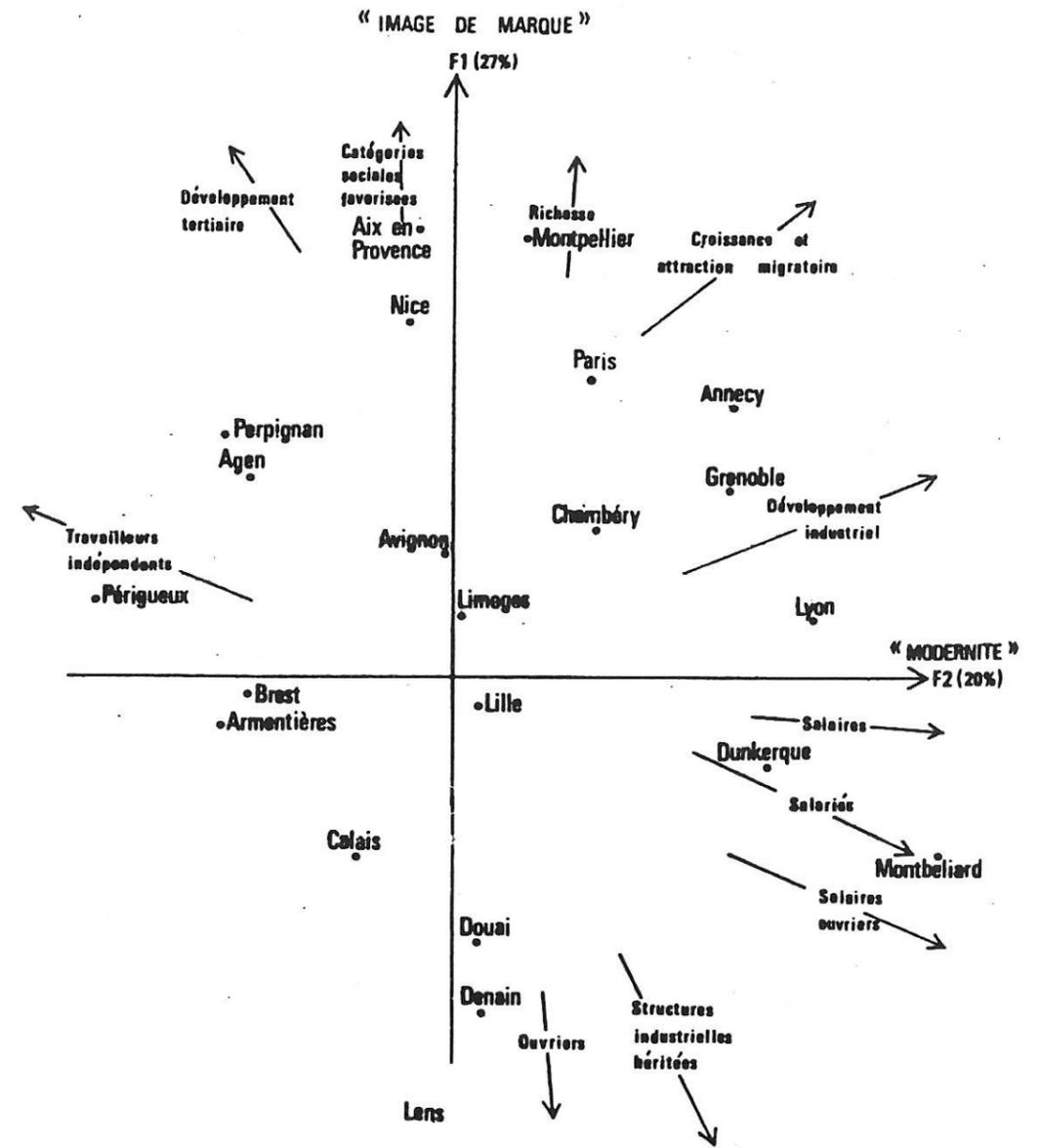


Figure 9 COMPOSANTES DE LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE DES AGGLOMERATIONS A LA FIN DE LA PERIODE



Position de quelques agglomérations et corrélations des variables dans le premier plan factoriel d'une analyse en composantes principales effectuée sur 34 caractéristiques socio-économiques des 89 agglomérations.

Tableau n°6: LES COMPOSANTES PRINCIPALES DE LA SOCIÉTÉ URBAINE EN 1975

A. Corrélation des catégories socio-professionnelles (1) avec les axes d'une analyse en composantes principales

CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES (2)	1er axe		2ème axe		3ème axe	
	1954	1975	1954	1975	1954	1975
	Grands patrons de l'industrie et du commerce	+ 0,7	+ 0,5	- 0,5	- 0,8	+ 0,2
Petits patrons de l'industrie et du commerce	+ 0,5	+ 0,2	- 0,8	- 0,8	+ 0,0	- 0,2
Cadres supérieurs et professions libérales	+ 0,8	+ 0,8	+ 0,4	+ 0,4	- 0,0	- 0,0
Cadres moyens	+ 0,8	+ 0,8	+ 0,4	+ 0,4	- 0,1	+ 0,0
Employés	- 0,8	- 0,8	+ 0,2	- 0,2	+ 0,0	+ 0,3
Ouvriers qualifiés, contremaîtres	- 0,6	- 0,9	+ 0,2	- 0,0	- 0,5	- 0,1
Ouvriers spécialisés, manoeuvres	+ 0,8	+ 0,5	- 0,1	- 0,3	+ 0,7	+ 0,2
Personnel de maison	+ 0,7	+ 0,7	- 0,3	- 0,4	+ 0,3	+ 0,0
Autres personnels de service	+ 0,6	+ 0,4	+ 0,1	+ 0,2	- 0,7	- 0,8
Autres catégories						
Part de la variance expliquée	51 %	45 %	15 %	20 %	10 %	10 %

(1) Variables exprimées en pourcentage de la population active de chacune des 139 agglomérations.

(2) Compte tenu des sources disponibles en 1954, la composition des structures 1954 et 1975 n'a pu être réalisée qu'à partir de 10 catégories.

B. Stabilité des composantes principales de la société urbaine. Coefficients de corrélation de chaque composante avec elle-même au début et à la fin de la période

1ère composante 0,9

2ème composante 0,9

3ème composante 0,5

type d'évolution démographique. L'"image de marque" oppose ainsi aux deux extrêmes, en 1975 comme en 1954 (figure 10) des agglomérations aux associations d'activités tertiaires, aux catégories sociales favorisées, riches, en assez forte croissance et très attractives (Cannes, Aix en Provence, Nice, Montpellier) à des agglomérations marquées par l'industrie lourde, très ouvrières, où le niveau de vie est faible, qui sont en stagnation démographique et ont des échanges migratoires interurbains déficitaires (exemples: Lens, Denain, Forbach, Montceau les Mines). En dehors de quelques regroupements de villes du même type dans certaines régions (Nord, Ouest, Centre-Est...), la figure 9 montre surtout l'imbrication territoriale des différents types socio-économiques urbains.

### 3.2.2. Les processus généraux du changement

La relative stabilité de la forme du système socio-économique des grandes villes françaises n'est certes pas imputable à l'immobilisme des villes. Elle s'explique par la très grande généralité des changements subis par les agglomérations, qui n'ont donc pas modifié leurs positions relatives. L'essentiel de l'évolution de ces vingt dernières années est donc assimilable à une translation des villes dans une structure d'ensemble dont les traits n'ont pas été bouleversés. Le grand parallélisme des évolutions urbaines a été tributaire de trois processus dominants de transformation: tertiarisation, substitutions et croissance démographique.

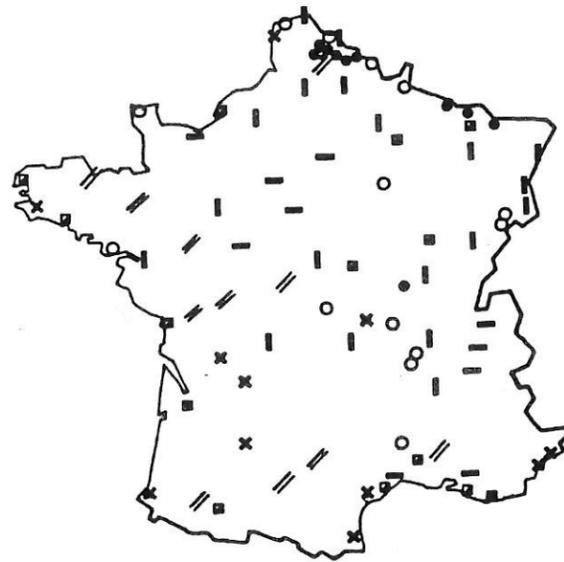
Un puissant processus de tertiarisation a fortement orienté l'évolution des profils d'activité des villes françaises entre 1954 et 1975, et dominé pendant le même temps les trajectoires des agglomérations dans la structure sociale (figures 11 et 12). En moyenne, la part des activités tertiaires dans l'emploi urbain est passée de 55% au début de la période à 59% à la fin. L'évolution des villes françaises est dominée continuellement par l'ampleur et la généralité de ce mouvement de tertiarisation, qui affecte aussi les transformations des profils sociaux des villes. La généralité de son influence sur les profils d'activité est toutefois un peu contrariée entre 1954 et 1962 d'une part, entre 1968 et 1975 d'autre part.

En effet, au cours de la première phase, certaines villes déjà industrielles ont vu se renforcer leur spécialisation; d'autres agglomérations plutôt tertiaires ont été les premières bénéficiaires d'un large processus de diffusion spatiale de l'activité industrielle. Ce processus est aussi à l'origine de la moindre généralité du mouvement de tertiarisation à partir de 1968.

C'est un processus général de substitution qui détermine la seconde direction principale des déplacements des villes françaises, aussi bien dans la structure d'activité que dans la structure sociale. Dans la première, ce processus se traduit par le mouvement des villes sur

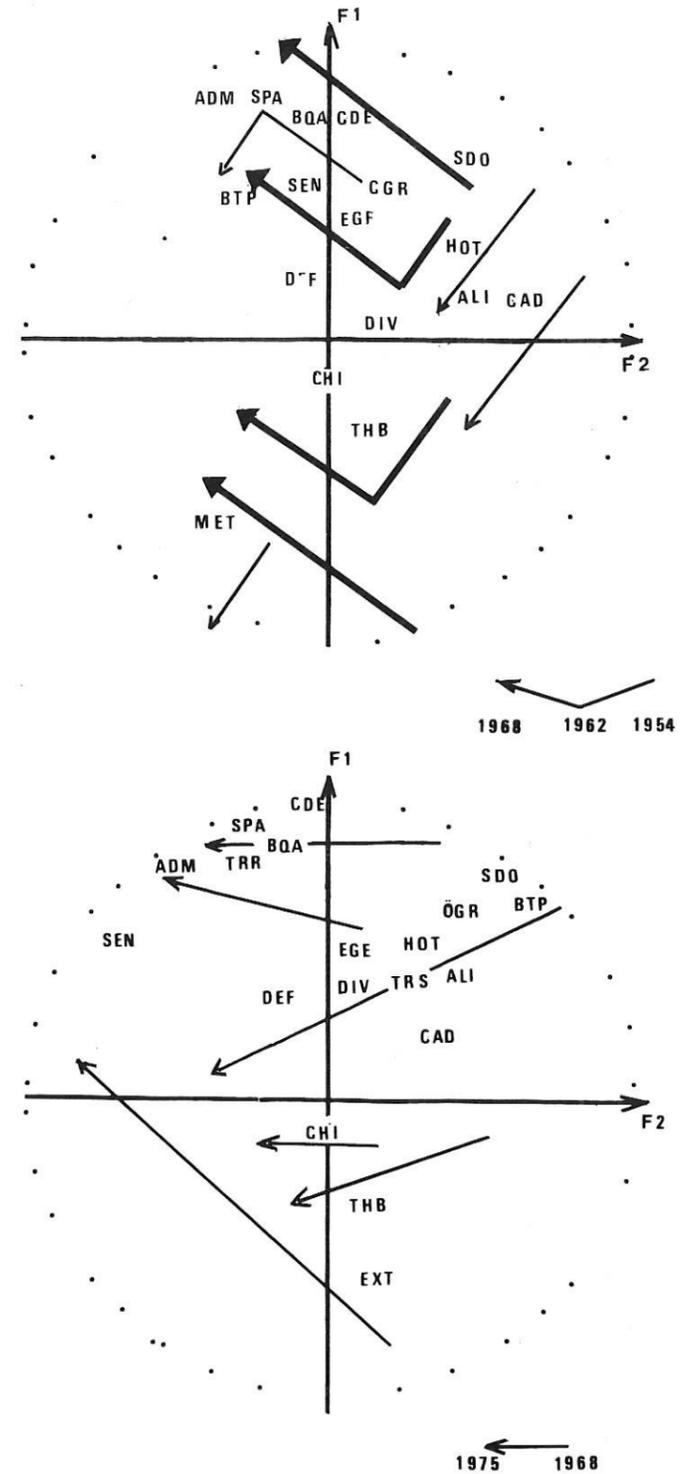
PROFILS SOCIO-ECONOMIQUES DES AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 50.000 HABITANTS VERS 1975.

Figure 10 TYPES SOCIO-ECONOMIQUES URBAINS



- "Image da marque" négative
- "Image de marque" assez négative
- ▮ "Image de marque" assez favorable, bonne position pour la "modernité"
- Situation moyenne pour "l'image de marque et pour la "modernité"
- × "Image de marque" assez favorable, faible "modernisation" des structures
- ▨ "Image de marque" très favorable, "modernisation" très moyenne des structures
- ▬ Position très favorable pour "l'image de marque" et la "modernité"

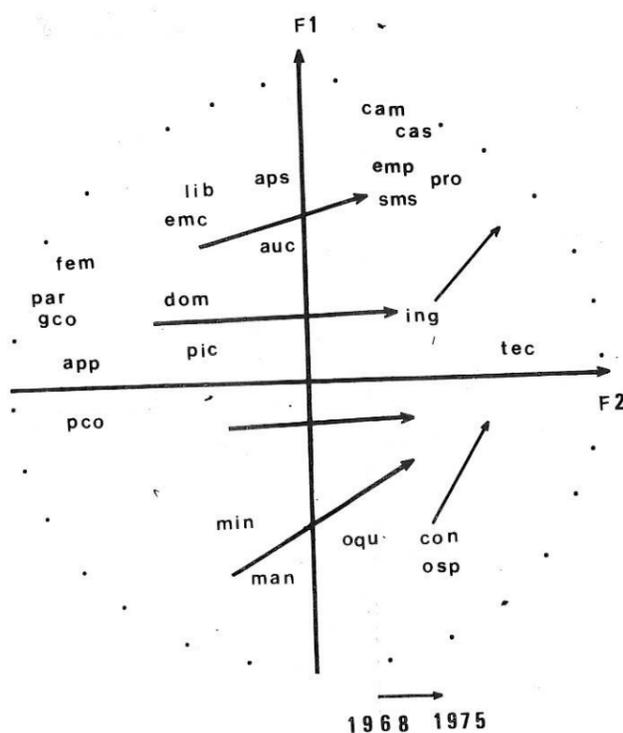
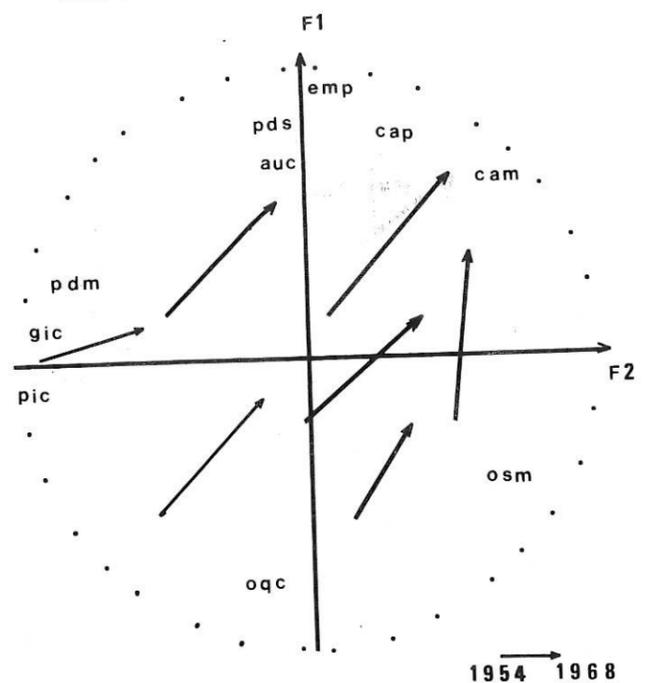
Figure 11 LES DEPLACEMENTS DES AGGLOMERATIONS DANS LA STRUCTURE D'ACTIVITE



Cercles des corrélations : 1) Analyse en composantes principales des profils d'activité des agglomérations en 1954; 1962, 1968 ; 2) Analyse en composantes principales des profils d'activité des agglomérations en 1968 et 1975.

Les noms des variables correspondant à chacun des sigles figurent sur le tableau 5.

Figure 12 LES DEPLACEMENTS DES AGGLOMERATIONS DANS LA STRUCTURE SOCIALE



Cercles des corrélations : 1) Analyse en composantes principales des profils sociaux des agglomérations en 1954 et 1968 ; 2) Analyse en composantes principales des profils sociaux des agglomérations en 1968 et 1975.

Les noms des variables correspondant à chacun des sigles figurent sur le tableau 5.

une échelle (figure 11) ordonnant les activités d'après l'importance de leur croissance ou décroissance relative, indépendamment de leur nature secondaire ou tertiaire et alors même que leur poids dans le profil d'activité des villes est très variable. Ce processus de substitution, qui s'effectue au bénéfice des activités en croissance, affecte de manière tout aussi systématique les déplacements des villes dans la structure sociale du système urbain. Dans l'ensemble des agglomérations les salariés, personnel d'encadrement, employés et ouvriers spécialisés prennent progressivement le pas sur les catégories de travailleurs indépendants ou ouvriers qualifiés. Ce processus inscrit donc dans les profils sociaux urbains la mise en oeuvre de nouvelles technologies rapidement diffusées dans l'ensemble des villes françaises. Il exprime la restructuration économique et l'accélération de l'intégration qui s'est opérée dans le système urbain.

On aurait pu penser que la croissance démographique des villes, très rapide jusqu'en 1968 (plus de 2% par an pour les agglomérations de plus de 50.000 habitants) et légèrement plus lente entre 1968 et 1975 (1,3% par an en moyenne) aurait contribué à différencier fortement les évolutions. Certes les disparités entre les villes dues aux taux de croissance démographique ne sont pas négligeables, alors que la distribution géographique de ces derniers est demeurée relativement stable, surtout à partir de 1962. Au total les disparités n'ont cependant pas été suffisamment grandes pour modifier sensiblement l'ordre de taille des villes et donc altérer la hiérarchie urbaine initiale.

Les données que nous avons analysées font apparaître d'autres transformations qui ont également touché la quasi totalité des agglomérations. L'une d'elles nous paraît importante. Elle correspond à l'élévation générale des niveaux de vie urbains, qui se traduit aussi bien au plan de la richesse des villes qu'à celui de la rémunération du travail salarié.

Nous pensons donc que les changements socio-économiques les plus importants, les plus apparents, intervenus dans les agglomérations françaises depuis le milieu des années cinquante, ont été suffisamment généraux pour provoquer une translation de la structure de l'ensemble du système. La stabilité de ses dimensions principales trouve là son origine.

### 3.2.3. L'ébauche d'une restructuration

En dépit de l'ampleur de la translation d'ensemble, les tendances générales du changement ne réussissent pas à expliquer la totalité des transformations des profils socio-économiques urbains. En effet si les villes ont souvent évolué dans le même sens, elles n'ont pas toutes évolué aux mêmes rythmes. Ces évolutions spécifiques, porteuses de chances inégales pour le devenir des agglomérations, ont favorisé l'amorce de certaines réorganisations dans le système.

a. Les rééquilibrages en cours

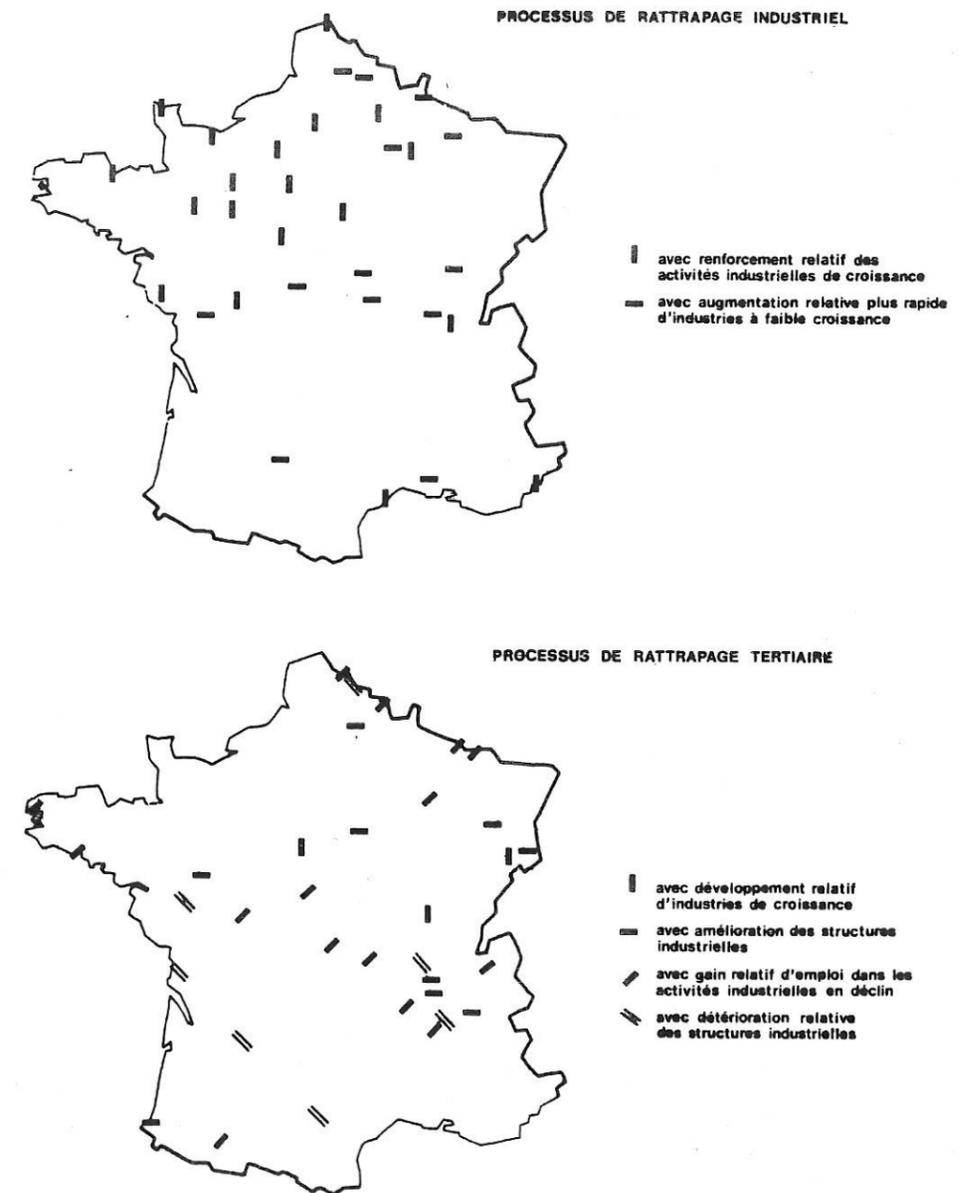
Les tendances au rééquilibrage ont été beaucoup plus sensibles dans les évolutions des profils d'activité que dans celles des profils sociaux, l'inertie de ces derniers ayant été, nous l'avons dit, plus grande.

Ce rééquilibrage a été grandement favorisé par l'accroissement du degré d'ubiquité de la plupart des activités urbaines. Cet élargissement du fonds commun d'activité a été très marqué surtout à partir de 1962, gommant largement les sous-représentations les plus extrêmes, réduisant en particulier de manière sensible les disparités qui existaient à ce niveau entre groupes des plus grandes et des plus petites agglomérations. La part totalement ubiquiste des emplois urbains est passée (pour 20 catégories d'activités) de 35% en 1954 à plus de 45% en 1975 pour l'ensemble des agglomérations de plus de 50.000 habitants. L'amélioration très rapide des situations de sous-équipement tertiaire les plus aigües et la large diffusion dans le réseau urbain d'un grand nombre d'activités industrielles ont fortement contribué à ces réajustements. Quoiqu'avec une intensité moindre, une tendance similaire s'est manifestée dans les évolutions sociales des agglomérations. Quelle que soit la catégorie socio-professionnelle que l'on considère, les situations de sous-représentation les plus extrêmes n'ont jamais évolué dans le sens d'une dégradation croissante.

Les manifestations les plus significatives des rééquilibrages qui se sont progressivement réalisés dans le système urbain, résultent aussi grandement de la réduction des situations les plus extrêmes en matière de spécialisation fonctionnelle, que celles-ci soient industrielles ou tertiaires.

Ainsi, près de la moitié des villes se sont rapprochées du modèle moyen, soit en amplifiant la tendance générale de l'évolution, soit en allant à son encontre; rattrapage industriel et rattrapage tertiaire concernent un nombre à peu près identique d'agglomérations (figure 13). Le premier est à peu près exclusivement le fait des villes situées au nord d'une ligne La Rochelle-Bourg en Bresse. Ce rattrapage industriel s'est successivement réalisé dans la trame urbaine en auréoles de plus en plus larges centrées sur la Région parisienne; c'est la seule transformation qui ait atteint de proche en proche un aussi grand nombre de villes. Bien que cette évolution ne se soit pas toujours traduite par une amélioration des structures industrielles initiales, dans les zones les plus périphériques en particulier, elle a dans la plupart des cas été associée à un fort dynamisme démographique, au-delà même de la phase où le processus de rattrapage s'est manifesté. Le rattrapage tertiaire concerne plutôt des agglomérations du Centre-Est et de l'Est de la France. Cependant, son apparition est régionalement beaucoup moins exclusive que celle du rattrapage industriel. Certaines villes du Sud du Bassin parisien et de l'Aquitaine se sont aussi de son fait rapprochées du modèle moyen.

Figure 13 LE PROCESSUS DE RATRAPAGE DES PROFILS D'ACTIVITE



Les rattrapages sociaux, qui se sont dans l'ensemble avérés d'amplitude plus modeste, se sont eux aussi effectués d'abord au bénéfice des agglomérations de la France médiane, grand Bassin parisien et région Rhône-Alpes en particulier (figure 14). Au-delà, quand la trace d'un rattrapage peut être identifiée, elle ne concerne qu'une des composantes qui fondait la spécialisation sociale initiale. Dans ce cadre, quelques évolutions très particulières retiennent l'attention. Celle de l'agglomération parisienne d'abord. Sa structure d'activité et sa structure sociale se sont, entre 1954 et 1975, tertiarisées à un rythme plus rapide que celui de l'ensemble des villes, contribuant donc au renforcement de sa spécialisation tertiaire. A certains égards elle se rapproche pourtant de l'ensemble puisque la surreprésentation des cadres salariés y progresse moins vite que dans le reste des agglomérations. Par rapport à cette composante, au contraire, la plupart des capitales de région de programme ont connu un rythme d'évolution plus rapide que le rythme moyen.

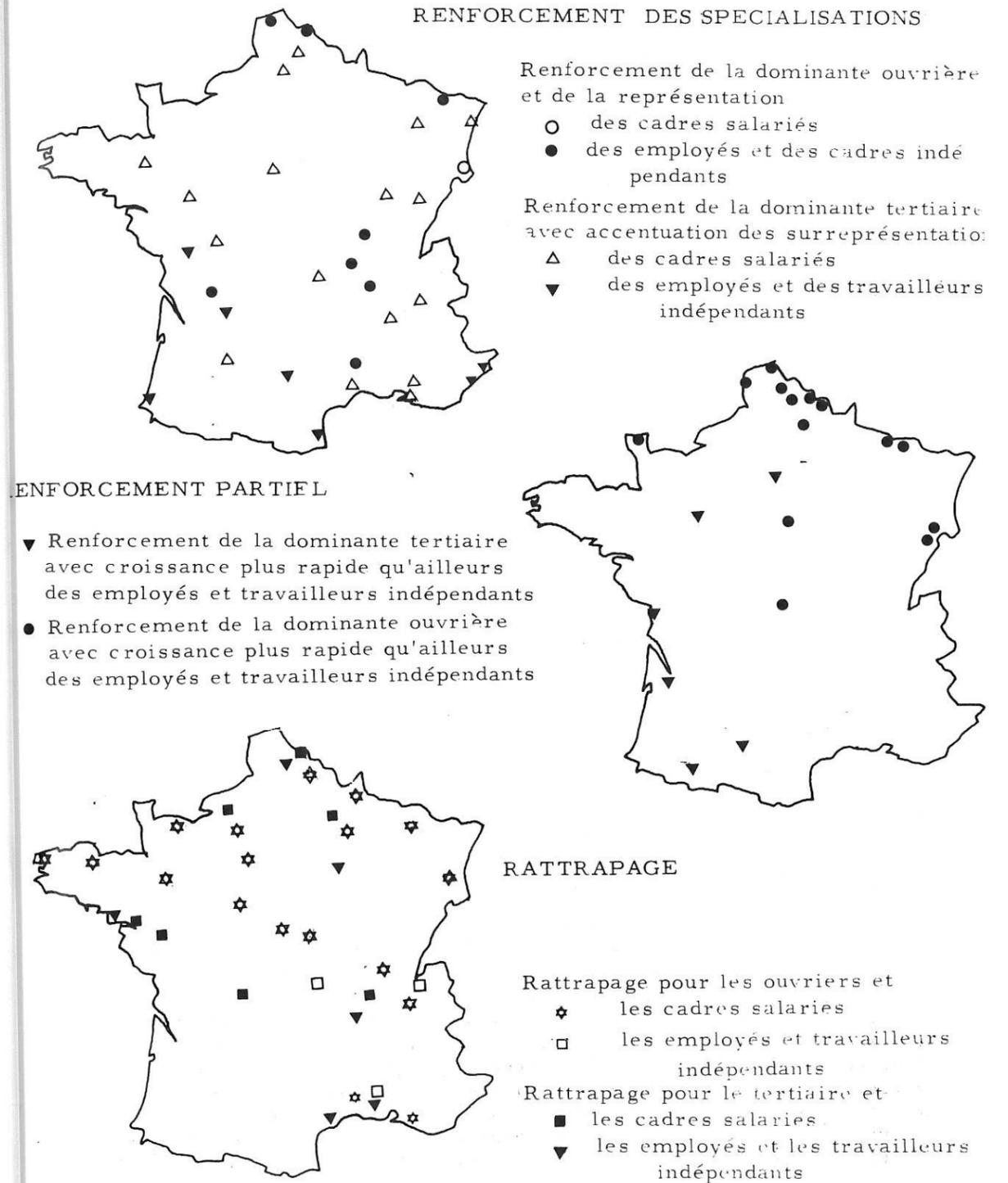
L'ensemble des rattrapages socio-économiques qui se sont ainsi réalisés, à la faveur des processus de tertiarisation et de redistribution spatiale des activités, n'ont pas été de nature à modifier l'ordre des villes sur la dimension de "l'image de marque". Sur cette échelle essentielle de la différenciation interurbaine, les agglomérations se sont cependant rapprochées.

*b. Les formes nouvelles de la différenciation interurbaine*

Dans une perspective socio-politique, le processus d'homogénéisation des profils urbains pourrait être interprété comme le résultat d'une évolution irréversible qui tendrait à réduire les grandes disparités interurbaines, largement fondées nous l'avons vu sur des spécificités fonctionnelles et sociales, mais aussi sur de réels déséquilibres de revenus. Nous ne pensons pas qu'une telle tendance soit aussi inéluctable qu'il apparaît au premier abord. Certes au cours des vingt dernières années, ce processus a été suffisamment profond pour constituer l'orientation principale de la réorganisation des structures urbaines françaises. Nous l'interprétons cependant comme un processus transitoire de régulation. Dans le même temps, en effet, de nouvelles formes de la diversité interurbaine sont apparues, qui sont tout aussi significatives de la dynamique générale d'un système urbain placé dans des conditions socio-économiques particulières.

La différenciation interurbaine caractéristique de ces vingt années se traduit d'abord par l'accentuation de certaines spécialisations fonctionnelles, du fait de contraintes bien connues, dues à l'exploitation de facteurs de production non substituables, dotés d'une extrême inertie et concentrés spatialement. Le fait le plus nouveau est que dans le temps où l'activité industrielle a pu prendre certaines libertés par rapport aux schémas de localisation antérieurs souvent très contraignants, c'est le développement des activités tertiaires qui est

Figure 14 CHANGEMENTS DIFFERENTIELS DES PROFILS SOCIAUX ET SITUATIONS INITIALES



presque toujours à l'origine du renforcement des spécialisations fonctionnelles initiales dans le réseau (figure 15). Le fait est particulièrement sensible dans la trame urbaine du Sud-Est de la France; il apparaît alors indissociable du développement des consommations tertiaires en rapport avec l'activité touristique. Ailleurs, mis à part le cas très particulier de Paris, les tendances à la surspécialisation sont assez dispersées sur le territoire, et concernent souvent de petits centres qui ont participé beaucoup plus faiblement que l'ensemble au processus général de réorganisation fonctionnelle. On observe par ailleurs que si une surspécialisation fonctionnelle s'est à peu près toujours traduite par un renforcement de la spécialisation sociale antérieure (figure 14), un grand nombre de villes qui ont bénéficié d'un rééquilibrage structurel en matière d'activité ont dans le même temps conservé, voire accentué, leur spécialisation sociale initiale, surtout quand celle-ci était plutôt tertiaire. Cette apparente discordance témoigne une nouvelle fois de la relative inertie des structures sociales et rappelle en outre qu'au cours de la période étudiée, une part non négligeable des emplois directement créés par les activités de production ont été des emplois de service. Le constat de ces surspécialisations sociales ne renvoie cependant pas une image qui confirme clairement l'hypothèse récemment formulée (Ph.AYDALOT, 1976; A.LIPIETZ, 1978), selon laquelle apparaîtrait une nouvelle hiérarchie sociale des centres urbains. Celle-ci serait imputable à l'accélération du processus de division spatiale du travail, qui tendrait à moins différencier les villes du fait de la nature de l'activité et davantage en fonction du niveau de qualification requis pour le travail. On peut sans doute rattacher aux effets de ce processus l'observation du renforcement différentiel des catégories de cadres salariés. Par contre, alors qu'en 1954 le niveau de qualification du travail ouvrier était encore un principe non négligeable de la différenciation interurbaine, sa force va s'amenuisant et peut être tenue pour presque négligeable en 1975.

Dans la réorganisation de la structure générale du système socio-économique des grandes villes, la marque la plus originale de l'évolution des vingt dernières années apparaît cependant dans l'émergence d'un nouveau principe de différenciation entre les unités urbaines (figures 9 et 16). Il tend à réordonner les villes en fonction du degré de modernisation de leurs structures socio-économiques. Il traduit l'inégale diffusion dans le système des schémas structurels fondés sur l'importance des activités en croissance rapide, industrielles et tertiaires, la surreprésentation des salariés cadres et employés des services, la rémunération relativement bonne des différentes catégories du travail salarié et l'attraction migratoire interurbaine. Cette nouvelle dimension de "modernité" introduit désormais dans le réseau urbain français un principe de différenciation géographique qui reflète l'inégale propagation spatiale de la croissance économique récente. Ce nouveau clivage tend à opposer de manière sensiblement croissante les villes de la périphérie du territoire, restées plus longtemps à l'écart des centres majeurs de diffusion de cette croissance, aux agglomérations plus centrales, plus tôt et plus continument soutenues par elle dans leurs transformations.

Figure 15 LE PROCESSUS DE SURSPECIALISATION DES PROFILS D'ACTIVITE

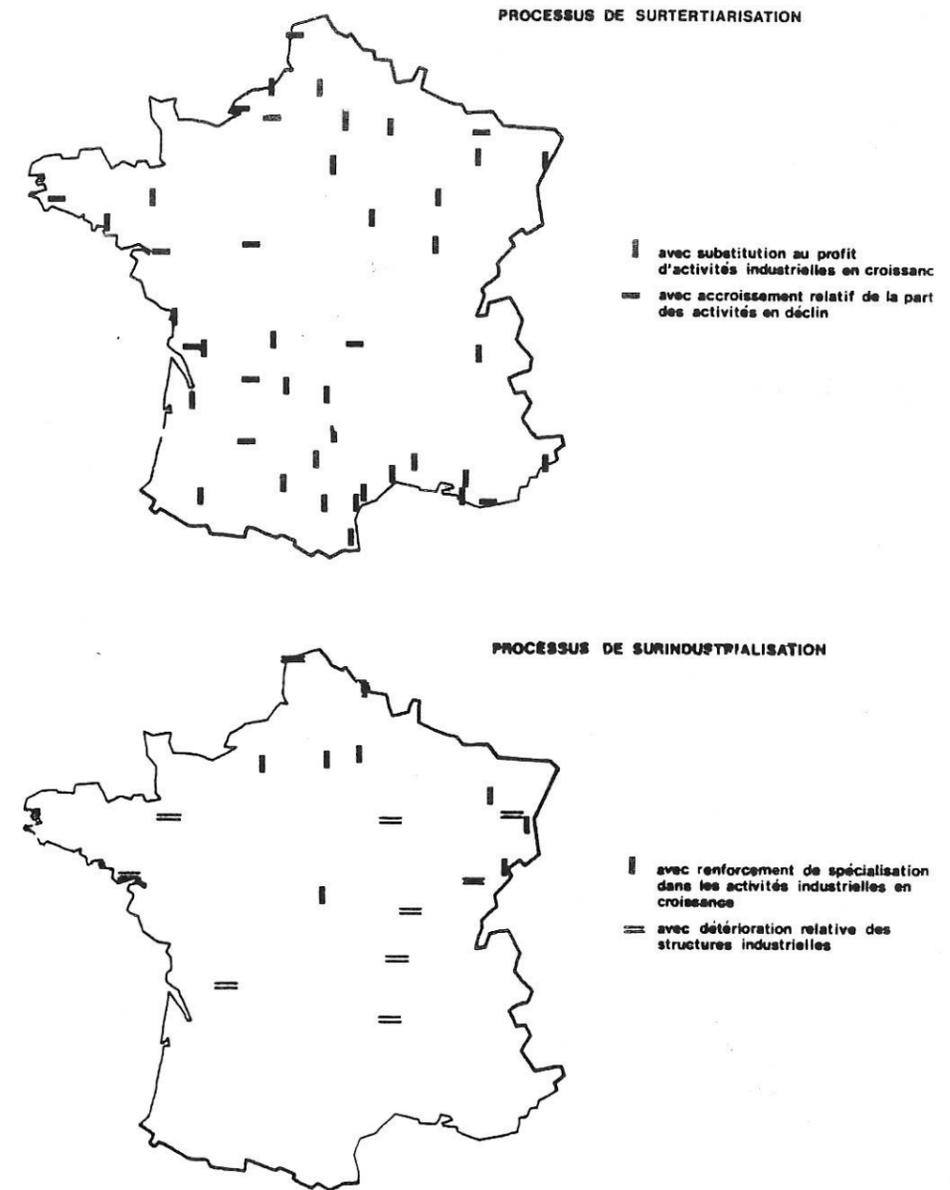
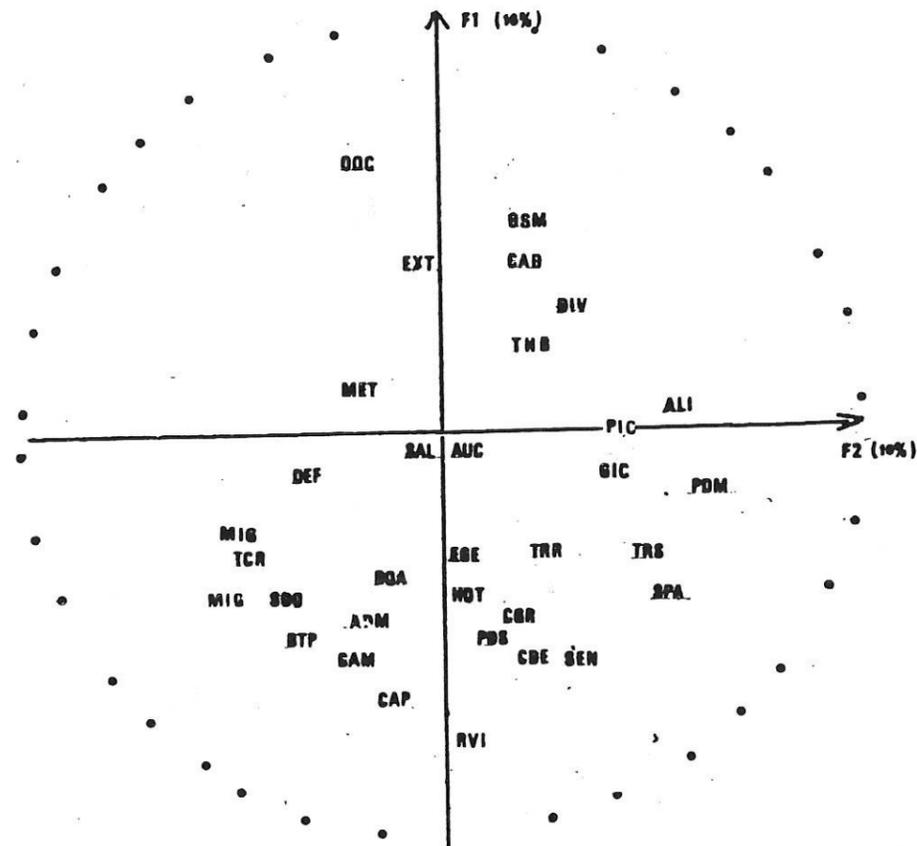


Figure 16 LES COMPOSANTES SOCIO-ECONOMIQUES DES CHANGEMENTS DIFFERENTIELS



Cercle de corrélation des variables avec les deux premiers facteurs de l'ACP des résidus de régression de chaque variable avec elle-même, valeur finale sur valeur initiale.

Les noms des variables correspondant à chacun des sigles figurent sur le tableau 5.

### 3.3. LES DIFFERENTS NIVEAUX DU SYSTEME URBAIN

#### 3.3.1. L'agglomération parisienne

Toute étude du système spatial français doit faire une place à part à l'agglomération parisienne même si l'on est amené ainsi à traiter des problèmes communs à d'autres agglomérations. La situation de Paris dans l'ensemble français est exceptionnelle par la masse de population, la concentration d'activités, la "suprématie décisionnelle" (J.BEAUJEU-GARNIER, 1977) l'importance des moyens mis en oeuvre pour aménager cette énorme agglomération.

Mais il faut préciser ce que l'on entend par agglomération parisienne. Ce terme n'exprime pas la réalité administrative mais la réalité géographique de Paris. Sur le plan administratif, Paris est à la tête d'une "région" de 12.000 km<sup>2</sup>, abritant près de 10 millions d'habitants et découpée (depuis 1964) en 8 départements, la ville de Paris constituant à elle seule un département (la ville de Paris, étant, par ailleurs, une commune comme les autres). Cette région porte depuis 1976 le nom de Région d'Ile de France. L'agglomération parisienne est une réalité mouvante dont les limites s'élargissent sans cesse. A partir de divers critères (continuité des zones bâties, nombre d'habitants de la commune, rythmes d'accroissement démographique, densité de population, taux de ruralité, migrations alternantes de travail...), l'on a défini une *agglomération parisienne ("agglomération étendue")* couvrant 1.800 km<sup>2</sup> répartis en 279 communes et habitée par 8,5 millions d'habitants, divisée en 2 parties. Il y a "*l'agglomération restreinte*" (350 km<sup>2</sup>, 5,3 millions d'habitants) composée de la ville de Paris (105 km<sup>2</sup>, 2,3 millions d'habitants) et d'une proche banlieue (la "première couronne") étroitement soudée à Paris. Et puis il y a la *grande banlieue* (ou "zone externe" ou "grande couronne") avec 1.370 km<sup>2</sup> et 3,1 millions d'habitants, moins densément bâtie. Au total l'agglomération étendue, de 35 km de largeur, forme une véritable région urbaine avec une trentaine de communes de plus de 50.000 habitants, plus de 90 communes de 20 à 50.000 habitants et un nombre presque égal de communes de 10 à 20.000 habitants. De plus cette agglomération a une zone d'influence régionale qui s'étend sur une bonne partie du Bassin Parisien. Sur 0,35 % du territoire national vivent 16,2 % des Français.

Une telle accumulation humaine s'explique par l'intensité et la diversité des fonctions économiques. Le grand Paris est un énorme foyer de production et de consommation. L'on a déjà évoqué les causes historiques de cette concentration. Actuellement l'agglomération parisienne remplit des fonctions diverses. Son industrie représente le quart de l'industrie nationale par les effectifs (1.650.000 travailleurs) plus encore par la valeur de la production et son pouvoir d'innovation; si toutes les branches sont présentes, il y a prééminence des industries raffinées avec en tête la métallurgie différenciée (automobile surtout). 62 % de la population active de l'agglomération sont employés dans les activités tertiaires. Parmi elles un rôle essentiel est assigné à la

fonction de capitale politique et administrative. Les services de l'Etat, ceux des collectivités locales et du service parapublic emploient 900.000 personnes, dont 25 % effectuent des missions au niveau national, 10 % accomplissent des tâches de niveau régional et 65 % se consacrent à la desserte des besoins locaux de la population. A cela s'ajoute la fonction internationale (plus de 400 organismes internationaux). La puissance que confère le siège du pouvoir dans un pays aussi strictement centralisé que la France a attiré les organes de gestion économique (sièges sociaux, assurances, banques,...). Paris est ainsi de manière écrasante, la première place financière française. Les activités commerciales sont intenses car outre la satisfaction des besoins d'une clientèle locale et régionale importante et à pouvoir d'achat nettement supérieur à la moyenne nationale, le commerce parisien a un rayonnement national pour certains articles. Enfin la capitale est aussi le premier foyer universitaire, culturel et artistique du pays.

Cette agglomération subit des transformations constantes qui se font selon des modalités bien nettes. La ville de Paris voit diminuer le nombre de ses habitants (l'on est passé de 2,6 millions d'habitants en 1968 à 2,3 en 1975). Le prix du sol est si élevé que les rénovations ou les nouvelles constructions ne sont accessibles qu'à des entreprises recherchant des bureaux ou à des citadins dotés de hauts revenus.

A ce Paris qui se "tertiarise", "s'embourgeoise" et vieillit s'opposent les banlieues qui connaissent une vive expansion avec des zones d'habitat collectif ancien, plus ou moins parsemées d'usines, des zones d'habitat individuel ancien, avec banlieue d'habitat collectif récent (les "grands ensembles") et des lotissements récents. Plus modeste socialement, plus jeune, mal équipée en services (en dépit de l'implantation de grandes surfaces commerciales), cette banlieue est bouleversée par les constructions nouvelles; l'expansion la plus forte se déroulant vers la deuxième couronne suburbaine, gagnant toujours de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Entre 1954 et 1975, la croissance de l'agglomération parisienne est devenue de plus en plus faible par rapport à celle des villes françaises de plus de 20.000 habitants; 1,9 % par an contre 2,1 % entre 1954 et 1962, 1,3 % contre 2 % entre 1962 et 1968, 0,5 % contre 1,3 % entre 1968 et 1975. Ce ralentissement prononcé est dû à la diminution de la variation par solde migratoire (+ 1,6 % en 1954-1962, 0,5 % en 1962-1968, - 0,26 % en 1968-1975). C'est essentiellement l'accroissement du taux d'émigration (de 5 % en 1954-1962 à 11 % en 1968-1975), qui explique que le bilan migratoire soit devenu déficitaire, alors que le taux d'immigration est demeuré relativement stable. De plus, il ne faut pas oublier que cette croissance lente représente encore une part importante de la croissance urbaine française (9 % entre 1968-1975 contre 23 % entre 1954 et 1962). Surtout, le bilan migratoire de l'agglomération parisienne n'est pas devenu déficitaire de manière uniforme. Même entre 1968 et 1975, le bilan des migrations de la population

active est demeuré positif pour l'agglomération parisienne, de l'ordre de 1,1 % par an. Freiner la croissance parisienne était apparu nécessaire au lendemain de la seconde guerre mondiale. De grands espoirs ont été mis dans la politique de décentralisation industrielle dès la fin des années cinquante, associée quelques dix ans plus tard à une politique de décentralisation des activités tertiaires.

L'évolution technico-économique récente et celle des mentalités étant allées très largement dans le sens des politiques mises en oeuvre, il n'est pas sûr que l'on doive créditer ces dernières de l'ensemble des résultats obtenus. La diminution du poids relatif de l'industrie dans la population active y a été plus précoce et plus rapide que dans les autres agglomérations. En 1954, l'agglomération parisienne n'était que légèrement moins industrielle que la moyenne des grandes villes (44 % au lieu de 45 %), mais cette proportion est demeurée stable jusqu'en 1962 au lieu d'augmenter comme dans la moyenne des villes. Ensuite, la diminution de la part de l'industrie a toujours été plus rapide que dans les autres agglomérations. Toutefois, au terme de 20 années de désindustrialisation relative, l'agglomération parisienne se trouve à peu près en position médiane par rapport aux agglomérations françaises de plus de 50.000 habitants.

Le gigantisme de l'agglomération parisienne, son monocentrisme, la distorsion entre un centre prestigieux mais souvent vétuste et une périphérie chaotique ont posé et continuent de poser d'énormes problèmes. Afin de mieux maîtriser l'organisation et l'avenir de cet espace, un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (publié en 1965 mais amendé et approuvé en 1976) a été élaboré. Ce schéma prévoit une expansion urbaine dirigée le long de deux axes d'urbanisation parallèles SE.NO tangents à l'agglomération. Sur ces axes prennent appui cinq villes nouvelles d'au moins 100.000 habitants (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin en Yvelines, Evry, Melun-Sénart, Marne la Vallée) et devant desservir chacune une population de 300.000 à 1 million d'habitants. Ces villes nouvelles ne doivent pas être des cités-dortoirs mais doivent avoir une vie propre, alliant résidence, travail et loisirs. Leur construction n'est pas achevée, leurs difficultés sont grandes mais cependant les villes nouvelles sont devenues une réalité. Le schéma prévoit également un réseau dense de transports en commun, venant s'ajouter à 800 kms d'autoroutes et de voies express; le Réseau Express Régional (R.E.R.) en construction est la pièce maîtresse de cet équipement en moyens de transport. Ces dispositions, auxquelles s'ajoutent d'autres objectifs (loisirs, espaces verts...) cherchent à concevoir de manière large et moderne le devenir d'une agglomération aux problèmes multiples et qui, par son importance exceptionnelle, détermine la structure de l'ensemble du territoire national.

### 3.3.2. Les métropoles régionales

L'étude des métropoles régionales a retenu en France toute l'attention

des chercheurs des années dernières, précisément parce qu'on attendait d'elles qu'elles combattent l'influence grandissante de Paris. On désigne sous ce terme un ensemble d'agglomérations ayant en commun d'être des grandes villes (à l'échelle française, c'est-à-dire de plus de 300.000 habitants) et d'exercer des fonctions de direction et d'animation d'une région. L'on parlait de l'hypothèse que les plus grandes villes ont un rôle privilégié dans l'organisation de l'espace car elles sont des pôles de croissance, grâce aux économies d'agglomérations qu'elles engendrent du fait de leur taille. L'espace national se diviserait donc en une série de cellules constituées de "régions polarisées" à la tête desquelles se trouve une métropole régionale limitant le rôle de la capitale et qui commande à une série de villes plus modestes par leur taille comme par leurs équipements. Or, précisément, en France, ce niveau de la hiérarchie urbaine fait défaut car le passé centralisateur de la France l'a empêché de se maintenir et de s'épanouir comme c'est le cas en Allemagne, en Grande-Bretagne ou en Italie. Forte de cette hypothèse, la Commission nationale d'aménagement du territoire (C.N.A.T.) a lancé l'idée, en 1963, de la politique des *métropoles d'équilibre*. Cette politique visait à accélérer le développement de certaines villes qui avaient déjà atteint un certain seuil pour en faire des centres de décision, de conception, de services rares, foyers de direction de la vie économique et sociale d'une région qui éviteraient aux habitants de cette dernière tout recours généralisé à la capitale. On espérait ainsi un découpage plus simple et un rééquilibrage de l'espace national.

Les travaux de J.HAUTREUX, M.ROCHEFORT et R.LECOURT (1964) ont établi quel était le niveau supérieur de l'armature urbaine française. A partir d'un large échantillon d'agglomérations, ces auteurs ont étudié l'importance du secteur tertiaire, l'équipement commercial (nombre de grossistes, présence de commerces rares ou spéciaux), l'équipement bancaire, la puissance financière, l'équipement en services (administrations de ressort supra-départemental, équipement universitaire, présence de centres hospitaliers régionaux, présence de certaines professions rares), l'équipement culturel, artistique et sportif, l'ampleur de la zone d'influence. La synthèse de ces divers indicateurs a conduit à identifier huit villes susceptibles de jouer le rôle de métropole d'équilibre: Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Strasbourg, Toulouse, Nantes, Nancy. Un tel classement comporte toujours une part d'arbitraire. Par la suite quatre villes ont été assimilées à des métropoles d'équilibre: Clermont-Ferrand, Dijon, Nice et Rennes. Enfin certaines agglomérations, capitales administratives de régions, peuvent également présenter les attributs d'une métropole régionale. Il y a ainsi une quinzaine de villes qui constituent le niveau supérieur de l'armature urbaine. Pour les villes choisies, l'objectif était de les doter d'une gamme complète de services de haut niveau et d'activités très diversifiées. Cette politique n'a guère eu de réalité opérationnelle mais la réflexion qui a été menée à propos d'elle a éclairé bien des problèmes.

En vingt ans ces villes se sont fortement développées et bien que très

dissemblables, elles tendent beaucoup à se rapprocher les unes des autres par leurs fonctions comme par leurs modalités d'évolution. Leur profil d'activité est très proche du profil moyen. Toutes ont des combinaisons d'activité à dominante tertiaire, sauf Lyon et Lille. Leurs spécificités ne sont jamais très marquées. Leurs activités de places centrales ont moins de poids que leurs fonctions de production ou de transit. Leurs structures sociales sont assez peu différentes. Du point de vue de leur composition sociale, elles sont peu ouvrières, sauf Lille, et présentent surtout une prédominance des salariés du secteur tertiaire. Le rôle des équipements administratifs est essentiel. Ces villes sont le siège d'équipements dont le ressort d'influence dépasse le niveau du département français. Or, M.A.PROST (1964) a montré la corrélation étroite existant entre le rang administratif des villes et leur niveau d'équipement général. L'implantation de tout équipement public à des conséquences directes (création d'emplois) mais a aussi un effet d'entraînement. L'action publique peut donc être déterminante en matière d'aménagement même dans un système d'économie libérale.

Du point de vue de leur évolution spatiale, les métropoles régionales offrent les mêmes tendances que celles que l'on peut observer à Paris ou dans les villes plus petites. Toutefois l'on perçoit mieux ici les évolutions car ce sont des agglomérations moins complexes que Paris et dans lesquelles les problèmes d'utilisation de l'espace se posent en termes plus contraignants que dans les villes de taille plus modeste. Le phénomène majeur est la croissance périphérique des agglomérations accompagnée d'une ségrégation fonctionnelle et sociale de l'espace. Le centre-ville voit sa population résidente diminuer et rassemble les activités tertiaires de haut niveau. La congestion du centre, conséquence logique de cette évolution en entraîne le dépérissement. Par contre les banlieues, nettement spécialisées, grandissent vite avec leur cortège de lotissements et de grands ensembles; elles grignotent l'espace rural dans un processus de "rurbanisation". Ces tendances sont communes à des agglomérations à structure très différente que ce soit la conurbation de Lille-Roubaix-Tourcoing ou l'agglomération lyonnaise.

### 3.3.3. Les villes moyennes

Au début des années soixante-dix des voix se sont élevées pour rappeler que la concentration des équipements régionaux réalisée au bénéfice des grandes métropoles menaçait l'équilibre de l'ensemble du système urbain, dans la mesure où l'équipement des agglomérations des niveaux inférieurs de la hiérarchie urbaine étaient un peu sacrifiés. On a voulu soutenir la croissance des villes des niveaux intermédiaires qui, par leur nombre, leur distribution spatiale et leur dynamisme démographique entre 1954 et 1968, étaient un niveau essentiel de la trame du peuplement national. On a donc cherché à définir les villes moyennes du système. L'entreprise était difficile, car par delà ces caractères très généraux, l'ensemble des villes que pouvait regrouper

cette appellation est extrêmement hétérogène, tant du point de vue de la taille que de celui des caractéristiques fonctionnelles. Ont été dites villes moyennes toutes les agglomérations dont le poids démographique est déjà appréciable par rapport à la population d'une région et "exerçant des fonctions diversifiées au bénéfice et au service d'un arrière pays suffisamment important et doté d'une qualité urbaine qui lui assure un rayonnement reconnu" (lettre du ministre de l'Équipement aux préfets - Février 1973). Le semis de ces villes moyennes ponctue une partie du territoire que B.KAYSER appelle "L'espace non métropolisé". A des villes moyennes mono-fonctionnelles (touristique: Royan; militaire: Rochefort; industrielle: Longwy...) s'opposent des villes isolées au milieu d'un espace rural (Rodez) ou celles qui appartiennent à une conurbation (Versailles) ou encore celles qui sont satellites d'une métropole (Elbeuf, satellite de Rouen). Les recherches sur l'armature urbaine française établissent des différences hiérarchiques entre elles. Certaines d'entre elles possèdent une partie des équipements d'une métropole régionale et, en tout cas, ont toujours un niveau de services honorable, ce sont les "capitales régionales" ou "centres régionaux" (Grenoble, Caen, Limoges...). D'autres ne sont que des villes à fonction régionale incomplète (Perpignan). Le plus souvent la fonction administrative y est notable (chef-lieu de département, lycée, parfois une université ou un équipement supra-départemental).

Nous avons vu que depuis 1954 ce sont les villes de taille moyenne (surtout celles qui avaient plus de 50.000 habitants) qui ont eu le plus fort dynamisme démographique. La composante migratoire a été une base essentielle de cette croissance. L'attractivité de ces villes relève de causes nombreuses et qui interviennent de manière assez inégale selon le cas. Il y a d'abord eu comblement d'un retard en matière d'équipements publics dans les années 60. Ce "rattrapage" a créé des emplois, ce qui a introduit un développement des services privés et un renouveau de l'industrie du bâtiment. La diffusion de la motorisation privée a rendu plus accessible ces villes; s'appuyant sur une population locale déjà importante, certains services ont pu étendre leur influence (les formes intégrées du commerce par exemple) au détriment des petites villes et des bourgs. De plus ces villes ont fixé des industries soit nouvelles soit provenant d'opérations de décentralisation. L'évolution du système industriel tend à diminuer la création d'usines géantes au profit d'unités industrielles de taille moyenne (300 à 1.000 ouvriers) qui se portent aisément vers les villes moyennes dans lesquelles les salaires sont souvent inférieurs à ceux des grandes villes. Les coûts de l'urbanisation sont moins élevés que dans les métropoles et cela permet d'offrir aux citadins des équipements et une qualité de vie supérieure (moins de pollution, moins d'encombrement, plus grande possibilité de participation, accès facile à la campagne...). Les situations initiales étant très différentes, l'évolution de ces villes est assez hétérogène. Sur le plan spatial, leur extension est caractérisée par les mêmes processus que ceux notés à propos des grandes villes (congestion du centre, lotissements et grands ensembles périphériques, ségrégation sociale...). La même politique d'urbanisme s'y applique

depuis la loi d'orientation foncière de 1967 avec établissement de documents d'urbanisme comme les Schémas directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) où sont mis au point les objectifs d'aménagement des collectivités publiques et les Plans d'occupation des sols (P.O.S.) qui établissent le droit des sols et sont opposables aux tiers. Pour de grosses opérations d'urbanisme (construction d'un quartier nouveau, rénovation, établissement d'une zone industrielle...) elle peuvent recourir aux mêmes procédures d'exception comme la mise en place d'une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.). Elles connaissent les mêmes problèmes: difficultés à assurer la maîtrise des sols dont le prix ne cesse de s'élever du fait de leur rareté et de menées spéculatives, difficultés des transports urbains, difficultés à harmoniser évolution de la population et rythme de création des équipements ... Mais ces problèmes ont le plus souvent une gravité moindre que dans les grandes agglomérations.

Ce sont ces données nouvelles, éclairées par des études successives, qui ont amené la mise en place d'une politique des villes moyennes, conçue en 1971 avec les premières mesures prises à partir de 1973. Celles-ci se matérialisent essentiellement par la procédure des contrats d'aménagement des villes moyennes. Il s'agit d'une convention passée entre l'Etat et une commune par laquelle celle-ci s'engage à prendre en charge la réalisation d'un programme d'équipement pluri-annuel (3 ans) en contrepartie d'une aide financière de l'Etat. Il y a ainsi possibilité de mettre sur pied un programme global, original, avec des modes d'exécution plus souples que ceux habituellement employés dans le cadre de subventions annuelles. Le premier contrat a été signé en 1973 avec la ville de Rodez, il y en a une cinquantaine présentement en cours d'exécution. Aujourd'hui près de quatre-vingt de ces agglomérations (figure 17) ont ou vont signer un contrat de ce type.

#### 3.3.4. Les petites villes

Les petites villes ont participé également au mouvement d'urbanisation accéléré des vingt dernières années. Leurs caractères sont désormais mieux connus grâce aux travaux de J.P.LABORIE (1978). Centres urbains élémentaires, les petites villes sont impuissantes à stimuler une dynamique d'expansion car elles ne peuvent susciter, du fait de leur taille, des économies d'agglomérations. Leur diversité est grande (figure 18) et l'on peut distinguer dès l'abord les bourgs ruraux (unités urbaines de moins de 5.000 habitants), dans lesquels le pourcentage d'agriculteurs reste élevé, et les petites villes proprement dites (de 5 à 20.000 habitants). Celles-ci présentent une localisation diffuse dans le pays, effaçant le contraste entre l'ouest et l'est du territoire. Si certaines sont dans la dépendance étroite des agglomérations de par leur situation péri-urbaine, la plupart sont bien individualisées. On y décèle des centres très spécialisés (pêche, tourisme...), des centres locaux à dominante tertiaire et un grand nombre de villes industrielles, puisque dans 4 villes sur 10 le secteur dominant d'activité est l'industrie. La croissance de ces villes (figure 19) a été assurée par de

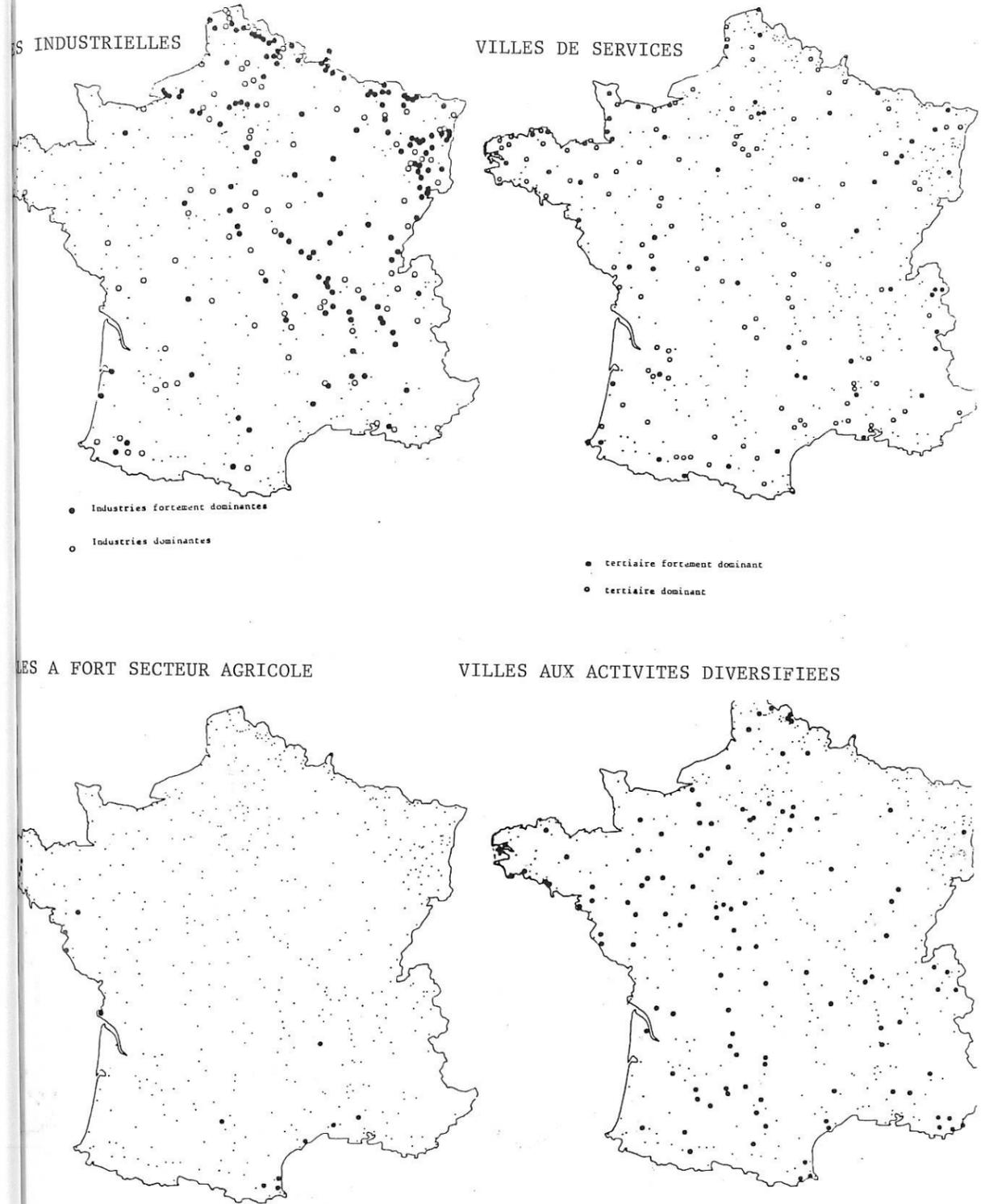
Figure 17 ETAT D'AVANCEMENT DE LA POLITIQUE  
DES VILLES MOYENNES



- Contrats conclus
- Contrats en préparation

D'après le projet de loi de finances pour 1979  
Annexe : Régionalisation du budget d'équipement pour 1978  
et aménagement du territoire . p 54

Figure 18 LES SPECIFICITES FONCTIONNELLES  
DES PETITES VILLES

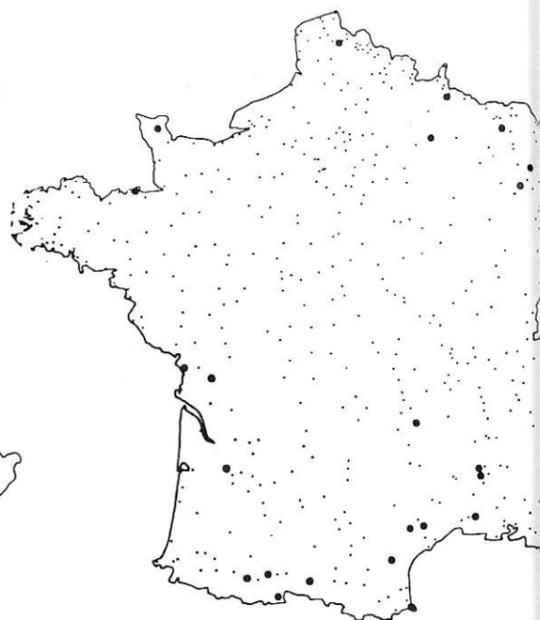


D'après J.P. LABORIE, LES PETITES VILLES, pp. 124-130

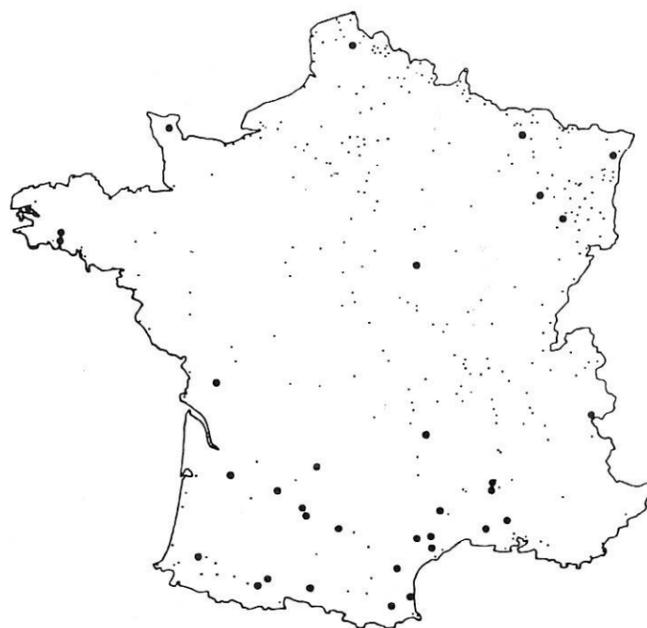
VILLES INDUSTRIELLES EN MILIEU  
RURAL EN CROISSANCE



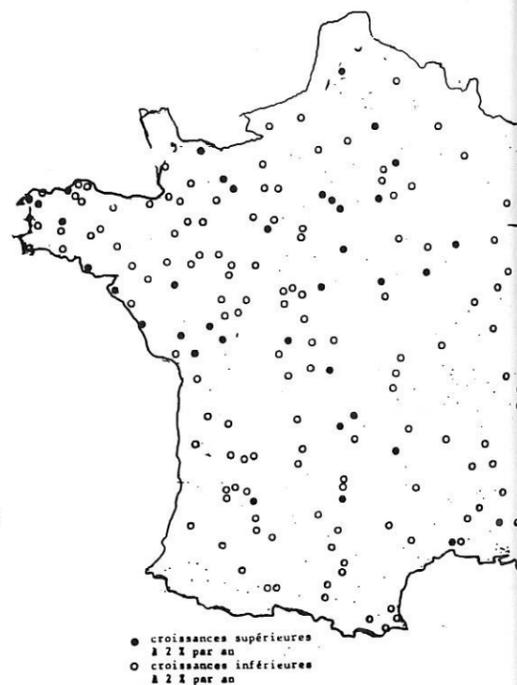
VILLES DE SERVICES EN DECLIN



CENTRES LOCAUX EN DECLIN



CENTRES LOCAUX EN CROISSANCE



D'après J.P. LABORIE, LES PETITES VILLES, pp. 200-213

CONCLUSION

Peut-on, à la lumière de l'analyse que l'on vient de faire, déceler des orientations futures? Le système urbain français s'est beaucoup transformé depuis la guerre. Urbanisation, industrialisation, tertiarisation ont donné un visage nouveau au pays. Toutefois, les déséquilibres fondamentaux ont été maintenus. Tout s'est passé comme si des phénomènes de régulation avaient joué pour perpétuer le système. Pourtant divers éléments se conjuguent pour apporter des modifications d'importance à ce système. On est tenté de voir là le résultat des politiques d'aménagement. S'il ne faut pas les négliger, il est essentiel de retenir d'autres facteurs dont le rôle est important. Il y a d'abord le ralentissement de la croissance démographique. Son ampleur est telle qu'il a fallu réviser en baisse toutes les prévisions. Ainsi l'on prévoyait pour la région parisienne une population de 14 millions en l'an 2000, l'on estime aujourd'hui que ce chiffre de population n'excédera pas 12 millions. La crise économique est venue s'ajouter au ralentissement démographique pour freiner tout bouleversement. Mais, en même temps, de nouvelles attitudes sont apparues. L'attrait de Paris et des grandes villes a nettement fléchi, au profit des villes moyennes. La cherté du logement, les contraintes de la vie quotidienne des grandes agglomérations détournent un nombre croissant d'habitants vers les villes moyennes. De plus la revendication régionaliste est désormais très vive en France. La volonté de "vivre au pays" est clairement affirmée et ceci s'exprime dans un large débat politique sur la régionalisation. Par ailleurs, le cadre de vie auquel aspirent les Français fait une large place à l'habitat individuel ou bien à une installation dans une ville ancienne; en dépit des efforts d'imagination pour que les villes nouvelles offrent des services multiples, celles-ci ne se développent que lentement. L'image du futur proche est donc celle d'une France présentant un système urbain en lente évolution avec une réduction très progressive des déséquilibres.

BIBLIOGRAPHIE

ALEXANDRE (C)

- 1976 - Contribution à une modélisation de la croissance du système urbain français,  
Toulouse, Université de Toulouse Le Mirail, thèse de 3ème cycle, 280 pages.

AYDALOT (Ph)

- 1976 - Dynamique spatiale et développement inégal,  
Paris, Economica, 336 pages.

BABONAUX (Y)

- 1968 - Les activités tertiaires spécifiques dans l'armature urbaine française,  
Paris, Ministère de l'Équipement et du Logement, Tome I, 101 pages, Tome II, 111 pages.

BEAUJEU-GARNIER (J)

- 1977 - Paris et la région de l'Ile de France,  
Paris, Flammarion, 2 volumes, 239 et 244 pages.

BERRY (B.J.L.)

- 1972 - Latent Structure of the American Urban System with international comparisons,  
in BERRY B.J.L., Edit. City Classification handbook,  
New York, John Wiley, pp.11-60.

BLANCHARD (R)

- 1958 - Annecy, essai de géographie urbaine,  
Annecy, 201 pages.

BOUDEVILLE (J.R.)

- 1972 - Aménagement du territoire et polarisation,  
Paris, M.Th.Genin, 279 pages.

BRUNET (R)

- 1973 - Structure et dynamisme de l'espace français,  
L'espace géographique, n°4, pp.249-254.

CAHEN (L) et PONSARD (C)

- 1963 - La répartition fonctionnelle de la population des villes et son utilisation pour la détermination des multiplicateurs d'emploi,  
Paris, Ministère de la Construction, 101 pages.

CARRERE (P)

- 1961 - Etude sur le développement des villes et les effets d'induction dans leur population,  
INSEE, Direction générale de Marseille, 43 pages.

CARRIERE (F) et PINCHEMEL (Ph)

- 1963 - Le fait urbain en France,  
Paris, A.Colin, 374 pages.

CHABOT (G)

- 1931 - Les zones d'influence d'une ville,  
Communication au Congrès international de géographie de Paris, C.R. tome III, pp.432-437.

- 1961 - Cartes des zones d'influence des grandes villes françaises,  
Mémoires et documents du CRDCG, Tome VIII, Paris, CNRS, pp.139-143.

CHATELAIN (A)

- 1956 - Géographie sociale des villes françaises en 1946,  
Revue de géographie de Lyon n°2, pp.119-127.

COMBY (J)

- 1977 - Mémento d'urbanisme,  
Paris, CRU, 574 pages.

COPPOLANI (J)

- 1959 - Le réseau urbain de la France,  
Paris, Economie et humanisme, 80 pages.

DALMASSO (E)

- 1975 - La géographie urbaine en France depuis 1945,  
Communication au Colloque franco-anglais de géographie Londres, 8-10 avril, 15 pages ronéo.

- 1978 - Le thème de la croissance urbaine dans les recherches françaises,  
in "Urban growth in Japan and France", Tokyo, pp.9-27.

- 1979 - Le système urbain français,  
Rapport présenté à la commission sur les systèmes de peuplement de l'U.G.I.

- FONTANEL (C) et PESEUX (Ch)  
1976 - Potentiel de la population et réseau urbain en France,  
l'Espace géographique n°4, pp.251-254.
- GEORGE (P)  
1975 - La France  
Paris, PUF, 269 pages.
- GRAVIER (J.F.)  
1947 - Paris et le désert français,  
Paris, Flammarion.
- HAUMONT (A) et BAUHAIN (C)  
1968 - Quelques caractéristiques des agglomérations françaises de plus  
de 50.000 habitants en 1962,  
Revue française de sociologie, Vol.IX, n°2, pp. 222-250.
- HAUTREUX (J)  
1963 - Les principales villes attractives et leur ressort d'influence  
Urbanisme, n°78, pp.57-65.  
1966 - Le rôle des métropoles d'équilibre dans l'armature urbaine,  
Revue juridique et économique du Sud-Ouest n°4, pp.781-809.
- HAUTREUX (J) et ROCHEFORT (M)  
1964 - La fonction régionale dans l'armature urbaine française,  
Annales de géographie n°406, pp.660-667.
- HAUTREUX (J), LECOURT (R), et ROCHEFORT (M)  
1963 - Le niveau supérieur de l'armature urbaine française,  
Paris, Ministère de la Construction, Commission de l'équipement  
urbain, 60 pages.
- HAUTREUX (J) et VALLEE (F)  
1968 - La structure industrielle des villes,  
Paris, Ministère de l'équipement et du logement, 45 pages.
- JUILLARD (E)  
1961 - Essai de hiérarchisation des centres urbains français actuels,  
Paris, Ministère de la Construction, 15 pages.
- KAYSER (B)  
- L'espace non métropolisé du territoire français  
Rev. Geo. Pyrénées et du Sud-Ouest, IV/1969.

- KAYSER (B et J.L.)  
1971 - 95 régions  
Paris, Seuil, 144 pages.
- LABORIE (J.P.)  
1979 - Les Petites villes  
CNRS, Paris, 363 pages.
- LAJUGIE (J)  
1969 - Le schéma français d'armature urbaine,  
Revue juridique et économique du Sud-Ouest n°1, pp.79-111.
- LE FILLATRE (P)  
1964 - La puissance économique des grandes agglomérations françaises  
Etudes et conjoncture, n°1, pp.3-40.
- LE GUEN (G)  
1960 - La structure de la population active des agglomérations fran-  
çaises de plus de 20.000 habitants,  
Annales de géographie n°374, pp.355-370.
- LIPIETZ (A)  
1978 - La dimension régionale du développement du tertiaire.  
Travaux de recherches de prospective n°75, Activités régions  
pp.65-123.
- MATHIEU (N)  
1972 - Le rôle des petites villes en milieu rural.  
Bull. Assoc. Géo.Français, n°400-401, pp.287-294.
- MARTIN (F)  
1968 - La théorie de la croissance urbaine par étape,  
In Société canadienne de science économique, Congrès des écono-  
mistes de langue française, Québec, pp.113-146.
- MERCADAL (G)  
1965 - Les études d'armature urbaine régionale,  
Consommation n°3, pp.3-42.  
1972 - Peut-on tirer un enseignement des essais français de modélisa-  
tion du développement urbain,  
Revue économique, vol.23, n°6.
- MERLIN (P)  
1973 - Méthodes quantitatives et espace urbain,  
Paris, Masson, 190 pages.

- 1976 - Les villes nouvelles françaises,  
Paris, La documentation française, NED n°4286.
- NOEL (M), POTTIER (C)
- 1973 - Evolution de la structure des emplois dans les villes françaises, Paris, Cujas, 122 p.
- OTAM
- 1969 - Analyse statistique des équipements collectifs de super-structure  
104 pages ronéo.
- 1970 - Composantes de la fonction urbaine, essai de typologie des villes,  
Paris, Documentation française, Travaux de recherche et de prospective de la DATAR, 105 pages.
- PARR (J.B.), REINER (T.A.)
- 1980 - A note on the Dimensions of a National Urban Settlement Pattern.  
Urban Studies, 17, 223-230.
- PIATIER (A)
- 1956 - Les attractions commerciales des villes, une nouvelle méthode de mesure,  
Revue juridique et économique du Sud-Ouest n°4, pp.575-602.
- PINCHEMEL (PH)
- 1981 - La France  
Paris, Colin, Tome 1: 328 p., Tome 2: 415 p. (1er édition 1964).
- PRED (A.R.)
- 1977 - City systems in advanced economies,  
London, Hutchinson.
- PROST (M.A.)
- 1963 - La hiérarchie des villes en fonction de leurs activités de commerce et de service,  
Thèse de doctorat en sciences économiques, Lyon,  
Paris, Gauthier-Villars, 1965, 333 pages
- PUMAIN (D) et SAINT-JULIEN (T)
- 1976 - Fonctions et hiérarchies des villes françaises. Etude du contenu des classifications réalisées entre 1960 et 1974,  
Annales de géographie n°470, pp.385-440.
- 1978 - Les dimensions du changement urbain,  
Paris, CNRS, Mémoires et documents de géographie, 202 pages.

- 1979 - Les transformations récentes du système urbain français,  
L'Espace géographique n°3, pp.203-211.
- PUMAIN (D)
- 1980 - Contribution à l'étude de la croissance urbaine dans le système urbain français. Thèse de doctorat d'Etat, Université Paris 1, 492 pages.
- REYMOND (H)
- 1974 - Analyse géographique d'une modélisation gravitaire,  
Thèse d'Etat, Nice, 376 pages.
- ROCHEFORT (M), BIDAULT (C) et PETIT (M)
- 1970 - Aménager le territoire  
Paris, Seuil, 144 pages.
- SAINT-JULIEN (T.)
- 1980 - Industrie et système urbain: contribution à l'étude des relations entre un processus de diffusion industrielle et les transformations récentes du système urbain français. Thèse de doctorat d'Etat, Université Paris 1, 506 pages.

The Acta Geographica Lovaniensia n° 22 consists of some studies concerning West European settlement systems, namely :

1. The national settlement system in Spain  
Manuel FERRER REGALES and Andrés PRECEDO LEDO
2. Le système urbain français  
Etienne DALMASSO, Denise PUMAIN and Thérèse SAINT-JULIEN
3. The urban system of the Federal Republic of Germany  
Hans BLOTEVOGEL, Manfred HOMMEL and Peter SCHÖLLER
4. The Belgian settlement system  
Herman VAN DER HAEGEN, Martine PATTYN and Carine CARDYN

Price of volume 22 : 600 BF (postage included)  
Obtainable by paying into the Belgian bank account n° 431-0216781-53 of  
Acta Geographica Lovaniensia mentioning "Settlement Systems"

Instituut voor Sociale en Economische Geografie  
Celestijnenlaan 300 – 3030 Leuven (Belgium)