



HAL
open science

Ville et systèmes de villes

Denise Pumain

► **To cite this version:**

| Denise Pumain. Ville et systèmes de villes. Urbanisme, 1997, 296. halshs-01707314

HAL Id: halshs-01707314

<https://shs.hal.science/halshs-01707314>

Submitted on 12 Feb 2018

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.

Villes et systèmes de villes

Denise Pumain

Il est aujourd'hui banal d'affirmer que l'avenir d'une ville est influencé par sa situation dans les flux d'échanges, en particulier internationaux. Si toutes les villes ne sont pas des « villes globales », en prise directe sur les réseaux qui structurent le monde en un système de lieux et d'Etats interdépendants, toutes se sentent à des degrés divers bousculées par l'ouverture des frontières et l'élargissement de la portée de certaines de leurs relations, même les plus habituelles.

Le temps n'est pas si loin pourtant où chaque ville cherchait les causes de sa croissance dans les avantages de sa situation locale, et pensait son développement, à partir de ses propres forces, comme une conséquence de l'action plus ou moins avisée de ses décideurs. Pourtant, quand on observe leur devenir, sur le long terme, on mesure à quel point la place qu'occupent les villes les unes par rapport aux autres dans un territoire, en termes de dimension, de spécialisation et de situation relatives, reste un des déterminants les plus constants de leur développement. La notion de réseau urbain, ou encore de *système de villes*, a été proposée pour rendre compte de ces interdépendances et pour les analyser.

Les réseaux urbains sont des « objets » abstraits, perceptibles seulement sur des cartes à petite échelle, qui ont été formalisés et étudiés par les géographes et les spécialistes de l'aménagement du territoire depuis un siècle et demi. En fait, les réseaux ou systèmes de villes se sont construits depuis très longtemps, ils ont évolué pour une très grande part « spontanément », ce sont des produits auto-organisés. Personne n'a décidé de les aménager selon un plan pré-établi, et pourtant leur structure présente des régularités d'une remarquable permanence, à la fois dans ses aspects communs à tous les systèmes de villes et dans les particularités propres à chacun. Cette structure est en effet construite et entretenue par les interactions très nombreuses entre les villes.

Les systèmes de villes reflètent dans leur forme générale et dans ses variantes l'histoire de l'occupation progressive de l'espace par les sociétés humaines. S'ils possèdent tous le même type de structure spatiale, avec une hiérarchie emboîtée, comportant beaucoup de petites villes, moins de villes moyennes et très peu de grandes villes (si bien que toute représentation d'un système de villes sur une carte a un aspect fractal), ce n'est pas parce que cette structure serait optimale en tout temps et en tous lieux, c'est parce qu'ils procèdent tous d'un système de peuplement antérieur, souvent très ancien et rural, parfois résultant d'une colonisation, mais toujours fait d'unités plus petites et plus dispersées qu'aujourd'hui. Le développement, l'accroissement de la richesse et de la population agissent dans deux directions contradictoires : ils tendent d'une part à favoriser l'émergence de nouvelles villes et à en multiplier le nombre, d'autre part, ils font croître la dimension des villes déjà existantes et réduisent le poids relatif des petites villes. Les systèmes de villes évoluent ainsi par expansion du nombre et de la taille des villes, et accentuation des contrastes hiérarchiques. Cette évolution résulte d'une multitude d'événements qui apparaissent « aléatoires » à l'échelle d'une ville ou du système des villes, et qui sont les gains et les pertes occasionnés par les échecs et les succès, à micro-échelle, dans le jeu des concurrences entre des acteurs locaux.

Ces développements se sont produits jusqu'ici dans un contexte où l'essentiel des fonctions urbaines étaient des fonctions « centrales », la plupart des villes tirant la plus grande partie de leurs ressources de leur environnement proche, que cette domination s'exerce par la commercialisation des surplus agricoles, le prélèvement de l'impôt sur les campagnes, ou la

desserte des zones rurales par les commerces et les services urbains. Pendant longtemps, la concurrence entre les villes était sensible seulement à très courte distance, tellement celle-ci pesait sur toutes les formes d'échange. Même des fonctions plus spécialisées comme les fonctions religieuses ou politiques, voire portuaires, ne pouvaient s'exercer que dans une relation de concurrence locale, tendant à espacer les villes rivales. Par la suite, la concentration des fonctions de production dans des villes spécialisées devait permettre de nouvelles créations urbaines, dont les localisations furent moins déterminées par des contraintes d'espacement, lorsqu'elles étaient liées à des gisements de ressources (villes industrielles ou villes touristiques littorales).

La concurrence entre les villes se traduit par une impulsion donnée à l'innovation, qui doit assurer aux acteurs présents en un lieu le bénéfice de « l'avantage initial » sur ceux des villes voisines. Mais elle implique aussi l'imitation, qui tend à réduire plus ou moins vite cet avantage. En conséquence, les innovations apparues dans une ville se diffusent dans plupart des autres villes, elles tendent à assurer un développement général des villes appartenant à un même système. Il s'ensuit qu'en moyenne les villes se développent sensiblement au même rythme et se transforment à peu près de la même façon. Des écarts durables de développement ne sont apparus que lorsque des frontières territoriales ont empêché les échanges, ou n'ont permis leur fonctionnement que de façon dissymétrique. L'adaptation active aux changements est une propriété urbaine majeure, qui fait que nous continuons d'appeler du même mot de « ville » des lieux qui se sont continuellement transformés au cours des siècles.

Pourtant, à l'intérieur d'un même système, une « sélection » s'opère à la faveur de chaque grand cycle d'innovations, certaines villes en bénéficient plus que d'autres, s'adaptant plus vite au changement et en tirant parti davantage. Des écarts de dimension se sont creusés entre les villes. La « réussite » des grandes villes actuelles s'explique en fait par une succession d'adaptations plus précoces ou plus systématiques à tous les cycles d'innovation qui ont enrichi et diversifié les structures socio-économiques et matérielles des villes. Il y a là une forme de boucle auto-entretenu, dans la mesure où la probabilité d'apparition et d'adoption rapide de l'innovation est plus grande dans les villes de grande taille. Cela, non par un effet direct de poids, mais en raison de l'acquisition nécessaire et largement irréversible de niveaux de complexité.

En dehors d'événements catastrophiques, ou de modification radicale et simultanée des fondements politiques ou économiques d'une situation urbaine, la probabilité qu'une grande ville disparaisse rapidement est assez faible. De même, il est très peu probable (mais cela peut arriver parfois) qu'une ville très petite se hisse rapidement à un rang élevé. Une certaine irréversibilité de la situation hiérarchique des villes s'explique donc par le fait qu'une ville n'est pas une simple addition ou juxtaposition de personnes mais bien une construction complexe, qui peut difficilement brûler les étapes de l'évolution, et cela d'autant plus qu'elle est en concurrence avec d'autres.

Les villes ont contribué et se sont adaptées à l'élévation du niveau de vie, à la transformation des systèmes de production, à la division sociale du travail, aux modifications des organisations politiques et des représentations culturelles. Cela se traduit par le progrès de l'urbanisation et l'expansion généralisée des systèmes de villes. Dans le même temps, ceux-ci portent la marque, dans leur organisation, d'une tendance historique tout aussi persistante que celle du développement : la contraction de l'espace-temps, due à l'accélération de la vitesse des transports, a substitué à la marche à pied et au cheval, le chemin de fer et l'automobile, voire à d'autres échelles le TGV et l'avion. Elle a permis la concentration du peuplement urbain. Les petits centres ont perdu de leur importance relative, ils ont été progressivement court-circuités

par les plus grandes villes voisines, celles-ci assurant désormais l'essentiel des échanges. Parallèlement, la vitesse des déplacements à l'intérieur des villes a augmenté, permettant leur expansion et leur étalement, mais moins vite que dans l'espace entre les villes, du fait du champ d'interactions plus intense dans l'espace intra-urbain. La dilution locale du peuplement urbain s'accompagne donc d'une concentration à l'échelle du système des villes.

Les modalités de la croissance, démographique, par accroissement naturel ou par migration, économique par accumulation et réinvestissement du capital, sont multiplicatives. Il en résulte que les inégalités de croissance qui se produisent amplifient les différences de poids entre les villes et produisent des écarts de taille qui sont en progression géométrique. Voilà une explication simple de la fameuse « loi rang-taille » bien mal nommée.

Les systèmes de villes se construisent donc à partir des concurrences entre les villes. Ils se sont progressivement adaptés dans leur structure à la croissance de la richesse moyenne et au changement tendanciel des communications à longue portée. C'est pour expliquer ce processus que nous proposons une théorie évolutive des systèmes de villes. Celle-ci se substitue à l'ancienne théorie des lieux centraux, de conception statique. La conception traditionnelle d'une armature urbaine représentant une forme d'équilibre statique, qui serait optimale pour la desserte d'un territoire, est remplacée par une interprétation en termes de système auto-organisé, qui adapte le changement en permanence sous l'effet des interactions entre les éléments-villes qui le constituent.

La cohérence des systèmes de villes, perceptible dans les similitudes de leur organisation et de leur évolution, s'est construite de manière très largement spontanée au cours de l'histoire. Aujourd'hui, la base économique des villes s'est progressivement détachée de leur environnement local, les concurrences entre villes s'exercent sur des portées bien plus longues, des médias nouveaux paraissent abolir la distance, les relations en connexité tendent à supplanter dans les réseaux modernes les anciennes relations de proximité : les systèmes de villes vont-ils s'affranchir des anciennes hiérarchies héritées des rapports de domination et des pratiques territoriales antérieures ? Notre connaissance des modalités de leur évolution nous permettent de déduire que la structure de ces systèmes ne sera que progressivement retouchée et pas bouleversée par la mondialisation des échanges. C'est parce que l'urbanisation est un processus en grande partie non contrôlé « d'en haut », à l'échelle des ensembles de villes, que ceux-ci maintiennent leur structure. Est-ce à dire que les systèmes de villes seraient ingouvernables et incontrôlables ? La question se pose en particulier pour l'avenir des villes petites et moyennes, de plus en plus menacées, dans les pays très urbanisés et à faible croissance démographique, par la tendance, en fait séculaire, à la métropolisation. Faut-il se résigner à les voir disparaître, comme autrefois bien des villages ? Ou savoir inventer une nouvelle image de la réussite urbaine, qui ne se mesure pas qu'à la taille des villes ? Une condition nécessaire est en tout cas de préserver leur adaptabilité, pour un avenir qui saura peut-être en valoriser les qualités.

Références:

- Cattan N. Pumain D. Rozenblat C. Saint-Julien T. 1994, *Le système des villes européennes*. Paris, Anthropos.
Pumain D. 1997, Pour une théorie évolutive des villes. *L'Espace Géographique*, 2.
Pumain D. Robic M.C., 1996, Théoriser la ville, in Derycke P.H. Huriot J.M. Pumain D. (eds), *Penser la ville, théories et modèles*. Paris, Anthropos, chap. 4, 107-161.