



Des processus de décroissance variés

Anne Bretagnolle, Sophie Baudet-Michel, Nicolas Verdier, Marie-Charlotte Arnould, Anne Nissen

► To cite this version:

Anne Bretagnolle, Sophie Baudet-Michel, Nicolas Verdier, Marie-Charlotte Arnould, Anne Nissen. Des processus de décroissance variés. Sanders L., Bretagnolle A., Brun P., Ozouf-Marignier M.-V., Verdier N. Le temps long du peuplement. Concepts et mots-clés, Presses universitaires François Rabelais, pp.377-397, 2020. halshs-03048321

HAL Id: halshs-03048321

<https://shs.hal.science/halshs-03048321>

Submitted on 19 Nov 2021

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.

Ouvrage general dont est tire le chapitre 13: Sanders L., Bretagnolle A., Brun P., Ozouf-Marignier M.-V., Verdier N. (eds) (2020), *Le temps long du peuplement. Concepts et mots-clés*. Tours, Presses Universitaires de Tours, collection Villes et Territoires, 480 pages.

Au sein de cet ouvrage, le chapitre 13 fait partie de la Partie IV, présentée ci-dessous.

Partie IV. Dynamiques : effondrement, déclin, décroissance

coordination : Anne Bretagnolle

Introduction

Les notions gravitant autour de la décroissance et du déclin ont connu un changement épistémologique majeur ces dernières années. Mobilisées de plus en plus massivement, retravaillées en permanence, elles sont à l'origine d'une masse de données empiriques difficile à organiser et formaliser, dont surgissent de nouveaux concepts à peine constitués. Outre la profusion des termes proposés : dévitalisation, perforation, rétraction, désertion, abandon, déprise, collapse, effondrement, crise, etc., on assiste à une inflation de recherches sur des processus impliquant des objets hétérogènes : quartiers, villes, régions, campagnes, activités humaines, organismes vivants, civilisations, dans divers continents et sur des périodes allant du crétacé (l'extinction des dinosaures) à un futur lointain mais annoncé (la mort du soleil et de la Terre).

L'inflation récente des mots évoquant la décroissance ou le déclin subit le risque d'une déformation inhérente à une époque qui donne une place prééminente aux logiques du capitalisme industriel et financier : tout ce qui n'est pas en croissance bascule irrémédiablement du côté du déclin. Ainsi, si la perspective ouverte vers un futur indéterminé par la notion de décroissance suppose intrinsèquement que le vocabulaire conceptuel soit encore en construction, et donc fort peu stabilisé, cette quatrième partie en est l'illustration. En dépit des efforts pour formaliser le champ relationnel des concepts en cours et essayer de l'appliquer de façon cohérente, la rédaction revient, au détour de bien des phrases, au mot « déclin », avec tout de même un tropisme complémentaire vers la « décroissance » pour les vertus apparemment descriptives et quantitatives de ce mot et la fascination qu'exerce son antonyme, la croissance, sur notre monde depuis le XIX^e siècle. Un de nos objectifs est néanmoins de tenter de restituer d'autres approches de ces phénomènes.

Le chapitre 11 propose ainsi une recension étymologique et historique des principaux mots de la décroissance. Il permet de distinguer quatre mots ou grappes de mots dont les sens varient selon les époques et les disciplines qui s'en sont emparées. Le premier, « collapse », est à l'origine un mot de la médecine (le collapse des cellules entraînant la mort) mais s'est diffusé récemment en sciences humaines et sociales, notamment autour de la « crise » des IX^e-XI^e siècles subie par les Mayas anciens. « Déclin » renvoie dès son origine à l'idée de décroissance de l'astre solaire; il est donc associé à une diminution de l'intensité (la perte de la lumière) mais celle-ci peut être temporaire, lorsqu'elle est envisagée comme une phase d'un cycle. Selon certaines acceptions, le sens de déclin peut être proche de celui de la « décadence », dont l'origine se situe dans les textes apocalyptiques de tradition judéo-chrétienne et qui sous-entend un jugement moral, l'idée d'une déchéance. Pour sa part, le mot « décroissance » a d'abord été employé comme synonyme de déclin, dans le domaine de l'astronomie (même s'il est davantage associé à la lune qu'au soleil). Néanmoins, c'est dans le domaine de la géométrie que la décroissance a fini par désigner la diminution d'une quantité variable, un sens qui a été repris à propos du commerce puis de l'économie. Enfin, le mot « déprise » renvoie à l'origine à un jugement dévalorisant (de-priser), et ce n'est qu'en 1952 qu'il est utilisé à propos de systèmes de peuplement par Lucien Gachon, géographe-

écrivain du rural. Ce dernier oppose les phénomènes de reprise à ceux de déprise, caractérisés par la dépopulation, le vieillissement et la mise en friche.

Nous proposons ensuite, dans le chapitre 12, trois réflexions sur l'observation de phénomènes de diminution ou d'affaiblissement relatifs à l'évolution d'un système de peuplement. La première porte sur les sources et évoque les contraintes et difficultés qu'ont les chercheurs, archéologues, historiens, géographes ou économistes, pour établir voire simplement faire l'hypothèse d'une décroissance ou d'un déclin à partir des matériaux recueillis. La deuxième propose une mise en contexte de situations identifiées comme relevant d'une décroissance ou d'un déclin, à différentes échelles : quartier, village, ville ou région. Dans la majorité des cas, la prise en compte du contexte spatio-temporel (relativisé soit par la vitesse des transports à l'époque considérée, soit par une fenêtre d'observation spatiale plus large – et donc un changement d'échelle –, soit par une vision verticale du système d'habitat) peut inverser les conclusions et aboutir à l'observation non plus d'une décroissance mais d'une croissance. Enfin, la troisième réflexion propose une synthèse des différentes méthodes utilisées par les chercheurs pour observer ou mesurer la décroissance, à partir d'une typologie croisant deux critères: la manière dont est calculée la variation de l'objet spatial dans le temps (de manière absolue, relative dans le temps, relative dans le temps et dans l'espace) et la manière dont est abordé le changement (de manière descriptive ou explicative).

Enfin, dans le **chapitre 13**, nous structurons notre réflexion autour des processus majeurs de décroissance, à savoir ceux qui changent la nature même de notre rapport au monde. Il s'agit des grands changements dans la reproduction de nos sociétés par la démographie, de leur transformation par le politique et l'économique et de leur adaptation aux différents régimes spatio-temporels qui se sont succédé dans l'histoire. Dans la réalité, ces processus sont souvent imbriqués, et nous restituons pour finir une illustration de cette complexité multidimensionnelle. Ce sont ces grands processus étudiés en interdisciplinarité depuis des décennies qui permettent d'orienter le rapport des chercheurs aux mots. Dans ce chapitre, cette interdisciplinarité réunit principalement l'intérêt d'archéologues qui travaillent sur les traces de sociétés anciennes disparues, et de géographes qui observent des processus de décroissance en cours, notamment dans les pays anciennement industrialisés confrontés à un vieillissement de la population ou à une obsolescence d'activités héritées de la première révolution industrielle. Comme on le voit d'emblée, il faut s'obliger à adopter une vraie profondeur de champ dans la perspective sur le présent, mais aussi sur le futur car la décroissance introduit un horizon d'attente qui, pour être souvent inscrit dans des préoccupations écologistes surgies assez récemment, garde néanmoins son autonomie plus ou moins teintée d'ambition utopiste ou prévisionniste sur les activités humaines.

Références du chapitre 13 : Bretagnolle A., Baudet-Michel S., Arnauld C., Verdier N., Nissen A. (2020), « Les processus de décroissance », in Sanders, Bretagnolle, Brun, Ozouf-Marignier, Verdier (eds), *Le temps long du peuplement. Concepts et mots-clés*. Tours, Presses Universitaires de Tours, collection Villes et Territoires, p. 377-397.

Chapitre 13 : Les processus de décroissance

Auteurs du chapitre

Anne Bretagnolle (Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR Géographie-Cités)
Sophie Baudet-Michel (Maître de conférences à l'Université Paris Diderot, UMR Géographie-Cités)
Marie-Charlotte Arnauld (Directrice de recherche émérite au CNRS, UMR ArchAm)
Nicolas Verdier (Directeur de recherches au CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris, et Directeur d'études à l'EHESS, Paris)
Anne Nissen (Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - UMR ArScAn)

Auteurs des encadrés et visuels

Dossier 13.A : La décroissance démographique des villes allemandes, des années 1960 à nos jours (Anne Bretagnolle et Paul Gourdon)
Dossier 13.B : Magnitogorsk et les villes d'industrie extractive en Russie (Anne Bretagnolle et Clémentine Cottineau)
Dossier 13.C : Les emporia du Haut Moyen Âge, déclin/effondrements ou évolutions fonctionnelles? (Anne Nissen)
Dossier 13.D : Déclins et transformations économiques des villes textiles en France (Anne Bretagnolle et Sophie Baudet-Michel)
Dossier 13.E : « Le collapse maya » (760-1150 de notre ère, Guatemala, Honduras Mexique) (Marie Charlotte Arnauld)
Dossier 13.F : Impact socio-spatial de la décroissance urbaine de Saint-Étienne (Sophie Baudet-Michel)
Visuel : Réhabilitations partielles du bâti hérité de l'industrie du cuir à Annonay (Ivan Glita)

L'observation des changements qui affectent tout ou partie des systèmes de peuplement depuis leur origine révèle de manière régulière des cas de diminution du nombre d'habitants ou des pertes relatives aux attributs des lieux (activités de production, rayonnement culturel et/ou politique, intensité des liens sociaux...). Ces différentes dimensions sont entremêlées et ne se présentent que très rarement de manière isolée. Néanmoins, dans un exercice visant à associer aux mots de la décroissance un contenu ancré dans la matérialité des observations, nous proposons une déconstruction analytique de ces processus. La démographie permet d'aborder les phénomènes de décroissance liés aux grandes épidémies, au contrôle des naissances et aux mouvements migratoires. Le politique met l'accent sur les pertes consécutives aux déplacements de fonctions dans l'espace impulsés par les pouvoirs en place, sur le devenir de villes créées de toute pièce en vue d'une production spécialisée ou sur la périphérisation (mise à l'écart) de certains territoires* par la gouvernance* du moment. L'économie permet d'évoquer les déplacements d'activités à des portées plus ou moins grandes (les délocalisations en sont un exemple) qui ont pu se traduire localement par des phénomènes de déclin ou de crise, comme en témoigne la désindustrialisation de certaines villes ou régions aujourd'hui. Enfin, dans le domaine socio-technique, certaines innovations sont inégalement appropriées ou maîtrisées selon les lieux, ce qui peut entraîner une redistribution de fonctions urbaines, un court-circuitage de certaines localités ou même un effondrement* de systèmes territoriaux ancrés dans un contexte environnemental particulier. La dernière partie du chapitre permet de restituer, autour de quelques illustrations, la complexité des interdépendances entre tout ou partie des processus évoqués dans les parties précédentes du chapitre.

13.1 Démographie: mortalité, natalité, migrations

Épidémies et contrôle des naissances

Les transitions démographiques constituent probablement une des premières manifestations de la décroissance dans l'histoire de l'homme. A l'époque néolithique, la sédentarisation* et la production agricole de céréales ont permis une croissance démographique forte due à une augmentation de la fécondité et à une faible mortalité pendant quelques siècles. Mais elles ont été suivies par une phase de tassement de la croissance, liée à l'augmentation de la mortalité par diffusion de nouvelles maladies dans les habitats agglomérés. Cette transition démographique « agricole » ou « néolithique » (Bocquet-Appel 2011) a été suivie d'autres épisodes de tassement ou décroissance démographique, liés à des épidémies, et dont les effets ont été récemment revus à la hausse par les historiens. On observe ainsi des pics de 10 à 30 % de mortalité pour les épidémies de variole puis de fièvre hémorragique qui ont touché le monde romain aux II^e et III^e siècles (« peste Antonine » et « peste de Cyprien »), 25 à 50 % pour la peste de Justinien dans le bassin méditerranéen en 540-541 (qui sera suivie d'autres apparitions jusqu'au VIII^e siècle), 30 à 60 % pour la Peste Noire dans le bassin Méditerranéen, Europe et Asie (1347-1352), 10 à 30 % pour la peste de 1623-1657 (Alfany et Murphy 2017), parfois plus comme à Digne où la population passe de 10 000 à 1 500 habitants (Cohn 2017). Dans le Nouveau Monde, ce sont près de 90 % des habitants qui sont décimés entre 1492 et 1650 par la diffusion de la variole, de la rougeole, du typhus, de la grippe, etc. (*ibid.*).

Les épidémies se conjuguent parfois à d'autres facteurs de décroissance démographique, tels les conflits armés (voir l'exemple de la Guerre de Trente ans en Allemagne du sud, *infra* 13.3) ou les crises agraires liées aux aléas climatiques (*ibid.*). Des tassements démographiques peuvent aussi caractériser certaines régions, en lien avec une politique de contrôle des naissances. Robert Fossier suggère ainsi que les oscillations démographiques visibles dans les campagnes du nord de la France au XIII^e et au début du XIV^e siècles sont liées en partie à un contrôle des naissances par retard de l'âge au mariage (Fossier 1979). Quelques siècles plus tard, les progrès de la contraception et de l'hygiène permettent une baisse de la fécondité et de la mortalité, en symétrie inverse de la transition démographique néolithique. Cette « transition démographique contemporaine » (Bocquet-Appel 2011) commence au XVIII^e siècle en France et aux États-Unis. Dans la plupart des pays émergents ou dits « en développement », elle est encore en cours aujourd'hui.

Dans les pays anciennement industrialisés, la baisse démographique est d'une brûlante actualité. En Europe, Baron *et al.* (2010) signalent la diminution de la fécondité, qui passe en moyenne de 2,8 à 1,5 enfants par femme entre 1975 et 2008. Les anciens pays socialistes ont enregistré la baisse la plus forte. Une première diminution se manifeste dès 1950 et jusqu'en 1970, en lien avec les progrès du contrôle des naissances, puis une deuxième dans les années 1990, comme conséquence de l'effondrement des régimes socialistes et parfois appelée « seconde transition démographique » (Lestaeghe et Van de Kaa 1986). A l'échelle de l'Europe, la diminution de la fécondité s'expliquerait par la recherche d'épanouissement personnel et la montée en puissance de l'individualisme (*ibid.*). Ce nouveau comportement plongerait ses racines dans l'histoire, avec la transformation du sentiment religieux (voir le concile de Trente en 1542) puis sa baisse marquée dès le XIX^e siècle. Cette interprétation est cependant très critiquée par Caldwell (2006) qui souligne la diminution très forte de la fécondité des pays d'Europe méditerranéenne, où l'individualisme serait moins fort qu'en France ou en Suède, marqués par une reprise récente de la fécondité. Au Japon, les effets d'un vieillissement spatialement différencié (plus fort dans les périphéries que dans les centres des grandes villes) sont particulièrement préoccupants, avec notamment des difficultés d'accès aux services pour les personnes âgées peu mobiles résidant dans les couronnes des métropoles (Buhnik, 2010).

Mouvements migratoires

Le solde naturel n'explique pas seul la décroissance de population. Une localité suffisamment attractive peut maintenir un nombre important d'habitants par un solde migratoire* positif (davantage d'entrées que de sorties) alors même que le solde naturel est négatif. Ainsi, aux périodes pré-industrielles et avant la baisse de la mortalité, aucune ville ne pouvait accroître, ou même seulement maintenir sa population sans immigration (Cowgill 1975). Pour les périodes récentes, les chercheurs qui travaillent sur la décroissance urbaine* soulignent aussi l'importance des mouvements migratoires. Nombreuses sont les régions du monde où la dynamique démographique naturelle décroissante n'est pas compensée par des apports migratoires, par exemple dans le nord-est de la France (Cauchy-Duval *et al.* 2017). Les mouvements internes de population favorisent généralement les localisations centrales, telles les grandes métropoles desservies par le train rapide Shinkansen (Osaka-Tokyo), au Japon (Abe *et al.* 2018), ou les capitales des pays d'Europe centrale et orientale. A ces dynamiques de métropolisation* (cf. chapitre 10) s'ajoutent parfois des différenciations régionales, par exemple en Allemagne ou en Russie. Dans le cas de l'Allemagne réunifiée (dossier 13.A), ce sont les villes des régions occidentales qui ont bénéficié des flux migratoires importants après la chute du Mur de Berlin :

« Trop périphériques et trop marquées par “l'hypothèque” de la ville socialiste (Hannemann, 2004) par rapport aux grands centres de décision européens pour être attractives aux yeux des investisseurs, les villes de l'Est ont été l'objet d'une émigration massive, notamment de la part des salariés jeunes et qualifiés (en particulier les femmes) » (Glock et Häußermann, 2004, cité in Florentin *et al.* 2009)

Dans le cas de la France, la carte du solde migratoire sépare, le long d'une ligne bien connue de Brest à Lyon, les aires urbaines* au solde migratoire négatif au nord et les aires urbaines au solde migratoire positif au sud (Cusin 2014). Les premières correspondent, pour la plupart, à des villes en décroissance démographique (Wolff *et al.* 2017). Dans les pays de l'ex U.R.S.S., les villes en décroissance se situent notamment dans les régions du nord et de l'est. Le phénomène est massif: la proportion des villes dans lesquelles soldes naturel et migratoire négatifs se combinent passe de 15 % à 50 % entre 1991 et 2010 (Cottineau 2016 et dossier 13.B).

Les processus de décroissance démographique font rarement intervenir de simples causalités linéaires. Ce sont plutôt des boucles de rétroaction* positives qui apparaissent et mêlent des facteurs économiques, politiques et sociaux. Pour l'Europe contemporaine, trois boucles ont pu être identifiées (Baron *et al.* 2010). Une première concerne les territoires de faible densité (moins de 10 habitants au km²), dans lesquels les processus de désertification conduisent à une réduction des équipements qui accélère en retour la déprise. Une deuxième boucle concerne les régions en vieillissement démographique, dont la faible proportion de jeunes et d'adultes en âge de procréer favorise en retour l'absence de renouvellement de la population et donc la décroissance. Enfin une troisième boucle se manifeste par une relation entre émigration (notamment des jeunes adultes en âge de procréer) et faiblesse des soldes naturels.

13.2 Décisions politiques: planification et jeux d'acteurs

Déplacements d'activités dans l'espace

Un premier type de processus concerne les relocalisations de fonctions politiques, qui peuvent affecter négativement la dynamique du site d'origine. Dans son usage archéologique, le terme anglais *relocation* (**relocalisation**) désigne le déplacement dans l'espace de fonctions urbaines provoquant un mouvement de population, un changement d'activités et de

dynamique entre deux villes, que celles-ci fassent partie d'un même système de villes, ou de deux systèmes distincts (Nelson *et al.* 2014). Compte tenu du fait que beaucoup de grandes villes anciennes étaient des capitales politiques, ce type de changement s'inscrit dans des transformations socio-politiques radicales, par exemple des changements de régime politique ou des passages de la domination d'un groupe à un autre, parfois accompagnés de conflits guerriers, de famines et de redistributions de l'habitat. Pour l'époque contemporaine, il existe aussi des cas de villes perdant une partie de leurs fonctions politiques dans un système urbain au profit d'une autre dans le même système, comme New York et Philadelphie vis-à-vis de Washington aux États-Unis nouvellement émancipés. Mais il s'agit là de capitales étatiques modernes, impliquant un processus de centralité relocalisée selon une logique politico-territoriale, peu commune dans le passé. Des crises peuvent néanmoins accompagner les déplacements relativement récents de capitales politiques. Ainsi, Kyoto, au Japon, partiellement détruite en 1864 et perdant du même coup sa fonction de capitale au profit de Tokyo, connaît une longue période de déclin, jusqu'à la construction du canal du lac Biwa à la fin du XIX^e siècle, qui redonne vie à son économie.

Un autre type de relocalisation de fonctions politiques concerne le choix des capitales régionales. En France, Soissons perd dans les années 1790 son statut de chef-lieu de généralité au profit de Laon, nouveau chef-lieu de département. Dans les décennies suivantes, Soissons connaît une diminution de population, vraisemblablement imputable pour partie à ce déclassement administratif.

Fondations urbaines avortées

Un deuxième type de processus concerne les villes créées de toute pièce pour une activité spécialisée, et qui s'effondrent une fois que l'activité a périclité. Certaines villes sont ainsi devenues des *ghost towns* aux États-Unis, par exemple Bannack ou Virginia City, tour à tour capitales du Montana et partiellement abandonnées ensuite du fait de la fermeture des mines d'or. D'autres sont de création plus récente, comme Norilsk (près d'un gisement de cuivre) ou Magnitogorsk (près d'un gisement de fer), toutes deux planifiées par Staline dans les années 1930 (dossier 13.B).

Gouvernance* et politiques publiques

Un troisième processus fait intervenir le rôle de certains acteurs politiques dans les décroissances contemporaines. Aux États-Unis, la dévitalisation* de centre-villes résulterait notamment, par exemple, d'une compétition entre municipalités centrales et périphériques. Ainsi, pour Beauregard (2009) comme pour Hayden (2004), les centres auraient été victimes de stratégies encourageant l'étalement*, tant de la part de promoteurs que des politiques publiques. De même, pour Hackworth (2017), étudiant 151 villes des États du MidWest (dont Chicago, Flint, Cincinnati, Cleveland, Detroit ou Buffalo), la construction de la négritude comme menace pour la propriété, le pouvoir économique et la sécurité des blancs, expliquerait plus que tout autre phénomène (la banqueroute des municipalités, la désindustrialisation, le cycle de vie des ménages et des résidences) l'abandon et la vacance résidentielle dans certains quartiers centraux des villes de ces États. Dans une perspective similaire, Popelard (2009) défend l'idée selon laquelle l'incapacité de la municipalité centrale de Détroit à maintenir des infrastructures et des services publics résulterait non seulement de la crise industrielle, mais aussi d'une succession de crises politiques et financières. Celles-ci auraient favorisé le départ des résidents blancs vers la périphérie, minant depuis les années 1970 les finances de la municipalité et renforçant la concentration de la pauvreté.

À une autre échelle, à travers les notions de périphérisation et de développement inégal, Roth (2016) met en valeur la manière dont les villes Est-Allemandes en décroissance ont été prises

dans des flux asymétriques qui ont accentué leur dépendance aux décisions prises en Allemagne de l'Ouest. A travers les modalités de privatisation et de mise en place des politiques publiques, l'ancienne Allemagne de l'Est aurait ainsi perdu la maîtrise de sa destinée. En France la réorganisation des services de l'État engagée avec la RGPP¹ pourrait aussi se révéler, dans un contexte d'atonie démographique régionale, comme un facteur de décroissance majeur, notamment pour les villes petites et moyennes. On peut citer, parmi bien d'autres, l'exemple de Châlons-en-Champagne, qui a perdu depuis 2010 son statut de capitale régionale et ses casernes alors qu'elle connaît une décroissance démographique depuis les années 1990.

Enfin, à travers l'examen de ce que recouvrent les politiques de *smart shrinkage* (Béal et Fol 2014) ou de *Do-It-Yourself urbanism* (Kinder 2017), les scientifiques soulignent le sentiment d'abandon des habitants des espaces en décroissance et la difficulté des acteurs nationaux à envisager la mise en place de politiques accompagnatrices qui répondent aux enjeux des habitants (cf. chapitre 10.4).

13.3 Économie: délocalisations et obsolescence

La taille des villes, un indicateur pertinent ?

Si la ville* peut être définie comme un lieu de maximisation des interactions sociales (Claval 1982), il n'en demeure pas moins que c'est souvent l'indicateur de population totale qui est utilisé par les géographes comme une approximation résumant son niveau de centralité* fonctionnelle dans un système de villes. Cette équivalence entre taille et niveau de centralité mérite cependant d'être discutée.

Ainsi, si la plupart des grandes villes actuelles sont des "villes économiques" (définies principalement par leurs activités économiques), la plupart des villes pré-modernes étaient des cités politiques (fondées à des fins politiques). Partout en Mésoamérique, dans les Andes, en Chine, en Egypte, et en Afrique subsaharienne, les toutes premières cités* furent des capitales politiques dont le rôle économique était assez limité. À l'exception de la Mésopotamie dont les cités les plus anciennes semblent bien avoir eu une fonction économique significative, l'urbanisation précoce fut liée avant tout aux processus politiques (Smith 2016, Smith et Lobo 2013).

Encore récemment, l'un des indicateurs archéologiques de l'existence d'un « État* » dans les sociétés anciennes était la présence d'une hiérarchie de trois à quatre niveaux d'organisation politique dans le système de peuplement* (e.g. Feinman et Marcus 1998). Même si ce marqueur a parfois été utilisé de façon peu pertinente pour démontrer un degré de complexité* étatique et de centralisation, il n'en reste pas moins que les agglomérations urbaines anciennes sont censées avoir eu des capacités primordiales d'organisation et d'attractivité* liées à leur noyau monumental, à savoir, schématiquement, le Palais combiné au Temple (voire aussi la Place du Marché). Ainsi, ce qu'on peut appeler la « **centralité sacralisée** » ne doit pas être sous-estimé, y compris pour les villes modernes. Le modèle politique de la Cité-État* peut sembler en définitive bien plus résistant empiriquement que celui de la chefferie* ou de l'État archaïque et, de plus, ce modèle résiste à la confrontation aux données empiriques. On peut arguer de ce que l'urbanisation fut dans bien des cas antérieure à la formation de l'État (Jennings 2016, Jennings et Earle 2016), quoiqu'une telle option ne fasse pas l'unanimité (cf. dossier 6.A). Notons du moins que les capitales – villes

¹ Révision Générale des Politiques Publiques. La RGPP est un dispositif de réforme dont le principe est de passer en revue les services, les programmes et les politiques publiques pour juger de ce qu'il faut transformer. Ces réformes peuvent viser la restructuration (amenant des fermetures de services : bases militaires, hôpitaux, tribunaux) ou la transformation des services de l'État (par exemple à travers leur numérisation croissante). Pour Bezes (2009) ces réformes reposent sur des objectifs de réduction des dépenses.

avant tout politiques – écrasaient le système auquel elles appartenaient, étant beaucoup plus peuplées et de surface plus étendue que leurs subordonnées de deuxième rang. De façon schématique on peut donc poser que le rapport entre taille et production économique est formé et déformé par le facteur politique de la centralité. Mieux vaudrait subsumer sous « politique », outre le pouvoir et la gouvernance aux effets par définition les plus puissants, l'immense diversité des interactions de tous ordres entre groupes sociaux que l'agglomération permet (Smith 2003, 2014). Et celles-là sont directement fonction de la taille de la ville et de sa densité.

Certains chercheurs vont ainsi jusqu'à estimer qu'il existe une fonction générale de productivité de réseau, qui augmente lorsque le nombre des connexions* possibles s'accroît au sein de villes de plus en plus densément peuplées². Cette estimation repose sur la construction de graphiques de *scaling* (voir un tout autre sens dans le chapitre 2.6). Ces graphiques sont bi-logarithmiques et croisent, en abscisse, la population ou la densité des localités étudiées (voire la superficie habitée, lorsque les données sur les populations sont difficiles à obtenir, par exemple pour des dates anciennes) et, en ordonnée, un indicateur social ou économique. Les nuages de points obtenus sont ajustés par une droite de régression, dont la pente, plus ou moins élevée, supérieure ou inférieure à 1, donne lieu à diverses interprétations (Bettencourt 2013, Ortman *et al.* 2016, Pumain 2012). Un des intérêts de cette proposition est de rendre comparables les villes et les systèmes urbains (ou ruraux) pour les périodes pré-industrielle et industrielle. Cependant, l'approche archéologique de la productivité de réseau, estimée à travers une simple population ou densité de population, n'est pas évidente à concrétiser et il faudra une certaine expérimentation à travers les périodes et les cultures pour déterminer des marqueurs plus satisfaisants – distances entre maisons, surface des places publiques, nombre et volume des bâtiments monumentaux.

Délocalisations d'activités

La perte d'activités économiques liée à une délocalisation* et/ou à des évolutions fonctionnelles est un phénomène bien connu. Cependant, même à l'échelle régionale voire locale, l'abandon d'anciens centres économiques n'est pas forcément synonyme de déclin. Les délocalisations peuvent ainsi répondre à des évolutions fonctionnelles ou accompagner des adaptations à de nouvelles infrastructures. Les *emporia* des VII^e-X^e siècles illustrent bien cet aspect. Ces établissements portuaires et carrefours économiques ont joué un rôle décisif dans l'essor économique du Nord-Ouest de l'Europe et dans l'urbanisation des mondes non romanisés. Les voies navigables, qui ont conditionné leur existence, ont assuré leur insertion dans des réseaux économiques de longue distance. Les textes qui leur sont contemporains attestent l'importance de ces ports quand ils désignent indifféremment les agglomérations afférentes de portus ou de vicus (Malbos, 2017). Contrairement aux cités* antiques, leur existence dépend entièrement des activités économiques. Au début, les éventuels pôles* religieux ou résidences élitaires sont, de manière significative, localisés à l'extérieur des sites. En effet, la plupart des *emporia* sont d'abord des lieux d'échanges saisonniers, qui ont par la suite accueilli une population permanente et qui par leur densité, leur tissu spatial et leurs activités artisanales et commerciales ont progressivement revêtu un caractère urbain. Leur importance économique en a fait des cibles privilégiées des raids Vikings, ce qui a sans doute accéléré la fin de certains grands *emporia* comme Dorestad (Pays-Bas) et Quentovic (France). Mais d'autres sites ont pris le relais concernant les activités économiques régionales et supra-régionales.

²Il est à noter que la réciproque vaut aussi et que des connexions décroissantes (par exemple, par retrait de services publics des villes moyennes) auraient des effets négatifs sur la taille et la production (Cesaretti *et al.* 2016).

Dans son livre *Dark Age Economics* (1982), Richard Hodges avait classé les *emporia* en trois types. Le premier, le type A (ca. 590 – ca. 675), représente des lieux saisonniers dominés par des échanges de longue distance. Ceux du type B (ca. 675 - ca.775-790) sont permanents, et les productions et réseaux économiques locaux gagnent en importance. Des caractéristiques qui sont renforcées dans le type C (ca. 790 - ca. 850). En dehors du monde romanisé, ces deux dernières phases, surtout le type C, constituent aussi la première génération des villes*. La classification de Richard Hodges a ensuite été nuancée et assouplie, notamment par lui-même, mais elle a le mérite de décliner les principales étapes d'évolution des *emporia* et de leur place dans les réseaux économiques et politiques (Sindbæk 2007). Les recherches sur les *emporia* ont traditionnellement porté sur les régions* situées autour de la Mer du Nord et de la Baltique. Cependant, depuis les années 2000, plusieurs en ont identifié dans la Méditerranée, notamment dans l'Adriatique, où ils ont pu être attestés à Commacchio et Venise (Gelichi 2015). Les nombreuses villes médiévales situées à proximité d'un *emporium* suggèrent que leur abandon résulte d'un phénomène de délocalisation plutôt que d'un effondrement*. À l'échelle régionale, leurs fonctions économiques ont souvent été reprises par d'autres sites dans un rayon proche. Dans le monde romanisé, les *emporia* se trouvaient d'ailleurs fréquemment à proximité d'un camp ou d'un port romain ; ce qui laisse penser, comme le mot *portus* qui se généralise alors, que les conditions de navigation ont joué un rôle décisif dans ces délocalisations successives (dossier 13.C).

À l'époque contemporaine, les phénomènes de délocalisations d'activités s'effectuent à l'échelon du monde grâce à l'abaissement des coûts de transport et au développement de la conteneurisation et du fret aérien. Les activités industrielles sont concernées dès les années 1960, puis certains services à partir des années 1980 (cf. chapitre 10.3). Selon certains chercheurs, cette phase contemporaine de la mondialisation* exacerbe certains processus de décroissance urbaine, notamment en raison de l'importance des délocalisations d'activités (Cunningham-Sabot *et al.* 2014, Fol *et al.* 2010). La **délocalisation** peut être définie comme (i) le transfert de l'activité industrielle ou d'une activité de service vers l'étranger et l'abandon (partiel ou total) dans le pays d'origine, et (ii) une importation par la maison mère ou l'établissement d'origine d'un produit manufacturé, d'une étape du processus de production d'un bien ou d'un service depuis son nouveau lieu de production, qu'il s'agisse d'une filiale ou d'un tiers. La délocalisation peut être envisagée dans la temporalité courte de l'opération stratégique et dans la temporalité longue des conséquences sociales sur le territoire* et l'emploi local, surtout dans le cas des territoires spécialisés.

Les déplacements contemporains d'activités économiques ne sont cependant pas tous liés à la mondialisation du système productif. François Bost (2011a et 2011b) évoque ainsi les « relocalisations » qui ont eu lieu en France dans les années 1960, par exemple dans la fabrication du textile ou la chaussure, depuis Paris vers la Normandie, le Centre, la Picardie. Elles ont été encouragées par des aides d'État, à une époque où le coût de la main d'œuvre était inférieur de 30 % en province. À une autre échelle, Simon Edelblutte (2008) évoque "l'exurbanisation" des activités industrielles dans le massif vosgien. Ainsi, dans la commune de Nomexy, à une dizaine de km d'Épinal, deux sites textiles traditionnels situés près du noyau villageois ont fermé en 1997 et 2003. Néanmoins, en 1999, l'usine Innothera (142 emplois) spécialisée dans les textiles médicaux a ouvert à l'écart du noyau villageois, sur une zone d'activités périphérique raccordée à la voie rapide Nancy-Épinal. Des phénomènes similaires peuvent être évoqués pour les activités portuaires qui, de localisations anciennes et centrales, se sont déplacées vers la périphérie des villes où des bassins plus profonds, des quais plus long ont pu être aménagés pour accueillir les énormes porte-conteneurs actuels (par exemple Tanger-Med, à une trentaine de km du site initial, Mareï, 2014).

Crises ou ralentissements économiques

Les crises et les périodes de ralentissement économique sont légion dans les temps anciens. Elles peuvent être provoquées par des facteurs variés: aléas climatiques (sécheresse, gel, inondations...), épizooties, maladies affectant les productions agraires (par exemple en Irlande le mildiou de la pomme de terre, ou *phytophthora infestans*, entre 1845 et 1852), épidémies (cf. chapitre 13.1), guerres, incendies (Moscou en 1571, Prague en 1689, San Francisco en 1871...), tremblements de terre (Pompéi en l'an 79, Lisbonne en 1755, Saint-Pierre en Martinique en 1902...), etc. Souvent plusieurs facteurs se combinent, entraînant des périodes de ralentissement durables. Par exemple, la ville de Nuremberg en Allemagne perd un quart de sa population lors de la Guerre de Trente ans (1618-1648): épidémies de typhus et de choléra se conjuguent aux dégradations liées au passage de troupes, avec un pic lors du siège de 1632 qui dure près de trois mois et provoque la mort d'environ 10 000 résidents (McIntosh, 1997). Alors qu'elle compte environ 40 000 habitants au début du XVII^e siècle, on en dénombre seulement 27 000 en 1800.

Selon Hohenberg et Lees (1992), une des caractéristiques des économies urbaines européennes, avant la révolution* industrielle, est ainsi « l'importance des variations cycliques, les phases de croissance pouvant être stoppées, voire annulées en période de déclin, alors qu'une croissance auto-entretenu attendait la période industrielle » (p. 140). Si la période de la révolution industrielle s'accompagne elle-même d'un déclin* massif dans certaines régions rurales, comme les Flandres ou l'Irlande au milieu du XIX^e siècle, les processus* aboutissant à des crises ou des ralentissements économiques changent ensuite de nature. Selon le sociologue allemand J. Friedrichs (1993), s'appuyant sur les travaux d'Aglietta 1979, Boyer et Mistral 1978 ou Kuznets 1953 sur la théorie du cycle de produit, le déclin économique s'explique dès lors initialement par une position relative affaiblie par rapport à un marché économique élargi, ce qui entraîne une diminution du nombre d'emplois, puis un processus d'émigration sélective ("selective out-migration") (p. 907-908). Notamment, depuis la seconde moitié du XX^e siècle et dans les économies des pays anciennement industrialisés, l'incapacité de certaines villes à capter les nouveaux cycles* économiques et leur enfermement dans des spécialisations* dont elles ne semblent pouvoir s'extraire semble être devenu un facteur majeur de déclin. C'est ce qu'observent Beauregard (2006) pour les villes de la Rustbelt, Paulus (2004) et Laménie (2016) pour les villes des bastions industriels français, Cunningham-Sabot et Roth (2013) pour Glasgow, Saint-Étienne, Wolff *et al.* (2013) pour des villes comme Valenciennes, Montbéliard, Thionville, Montluçon, Decazeville et Fourmies. Les villes textiles situées en France illustrent aussi, de manière saisissante, ce processus de déclin (dossier 13.D).

13.4 Adaptations aux changements socio-techniques majeurs

Contraction espace-temps et court-circuitage

La **contraction espace-temps** désigne la réduction du temps nécessaire pour franchir une portion de l'espace terrestre grâce à l'utilisation de modes de déplacement innovants qui augmentent de manière notable la vitesse pratiquée jusqu'alors. Les nouveaux modes de transport permettent aussi, généralement, un accroissement de la charge maximale véhiculée et s'accompagnent, depuis le XVIII^e siècle, de progrès dans la gestion des horaires et des cadencements.

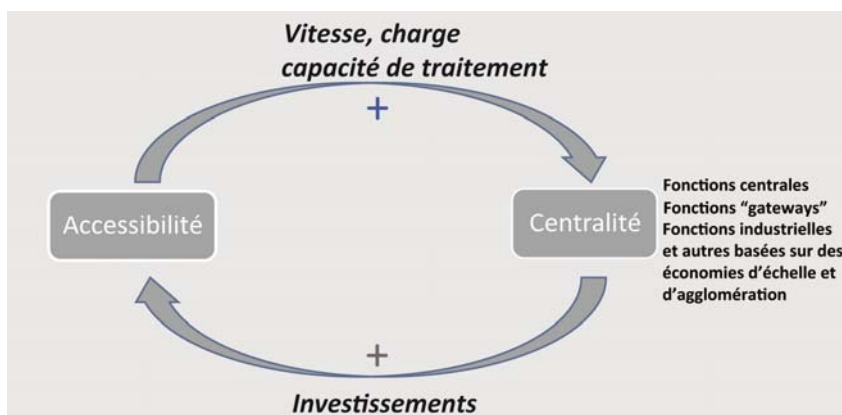
Ces innovations ont un double impact sur les systèmes de peuplement. D'une part elles renforcent la centralité* de certains pôles*, qui peuvent rayonner à des portées plus grandes, d'autre part elles entraînent le court-circuitage d'anciens nœuds, généralement de plus petite taille, dont le maintien aurait diminué les nouvelles vitesses obtenues, du fait du temps de freinage et de stationnement (cf. chapitre 10.3). En Europe médiévale, Fernand Braudel montre l'importance de l'invention du gouvernail d'étambot, de la boussole et des

revêtements de bateaux par des coques à clin, qui permettent de remplacer le cabotage par la navigation transocéanique, au profit des grandes villes portuaires méditerranéennes (Venise, Gênes, Barcelone, Valencia, ...) puis atlantiques (Lisbonne, Bruges, Anvers, Hambourg, Londres etc.). Les fonctions portuaires des villes et bourgs qui constituaient des relais pour le cabotage déclinent progressivement, parfois au profit d'autres activités. À partir de la révolution industrielle, le court-circuitage est de plus en plus marqué. La longueur maximale des bateaux à coque de bois laisse place à la « capacité quasi-illimitée » des coques métalliques (Vallaux 1908). Les ports doivent en permanence investir pour moderniser leur équipement et s'adapter aux nouvelles technologies, ce qui occasionne des coûts considérables dont certains ne peuvent s'acquitter. Le trafic des 10 plus grands ports de la façade nord-ouest de l'Europe passe de 3,9 millions de tonnes en 1860 à 44,6 en 1914, au détriment des ports de l'Atlantique sud, de la Méditerranée et de la mer Baltique (Konvitz 1994, cité dans Bretagnolle 2016). Du côté des chemins de fer, le court-circuitage de villes est lié à la recherche de gains de vitesse. Si l'ensemble de la hiérarchie urbaine est desservie par une gare dans les années 1910 en France, les différences sont notables entre les lignes express, qui circulent généralement à plus de 80 km/h et desservent les villes principales, les grandes stations touristiques et certaines villes transfrontalières, et les lignes omnibus, qui roulent aux environs de 40 km/h et s'arrêtent dans les petites villes ou les bourgs. Camille Vallaux observe ainsi :

Malgré l'infériorité de l'accélération dans les faisceaux méditerranéens, la médiocrité de l'espace y est telle que l'application de la vapeur à la navigation s'est déjà fait sentir d'une manière très vive sur les anciennes escales et sur les pays d'entrepôt, ces intermédiaires où l'on faisait halte dans les longs voyages d'autrefois, et où les marchandises étaient triées, classées et réparties pour un nouveau parcours, tandis que maintenant, grâce à la vapeur, on *brûle* ces antiques étapes, de même que sur terre, les trains express brûlent les petites stations. Toute accélération des transports, comme le dit Ratzel, fait sauter les intermédiaires devenus inutiles (1908, p. 300).

La figure 13.1 représente la boucle de rétroaction* positive qui s'établit, à partir de la révolution industrielle, entre niveau d'accessibilité* dans les réseaux de transport et niveau de centralité*. Grâce à l'accroissement de la vitesse des transports et de la capacité de traitement du trafic (marchandises, voyageurs), les grandes villes peuvent accroître la portée de leurs fonctions économiques. En retour, ces gains peuvent être mobilisés pour moderniser davantage les infrastructures de transports rapides et améliorer leur accessibilité.

Figure 13.1 : Boucle de rétroaction entre accessibilité et centralité (d'après Bretagnolle 2016).



Plusieurs types d'activités sont concernés. Tout d'abord, les **fonctions « centrales »** renvoient, selon le modèle développé par Walter Christaller* en 1933, aux activités de desserte de la population locale et environnante en biens et en services (commerce,

administration, etc.). Les fonctions spécialisées sont celles des *gateway city* (ports ou aéroports permettant d'échanger avec d'autres systèmes de villes) décrites par James Bird en 1977 ou celles des villes industrielles, qui s'organisent en réseaux* (fournisseurs, clients, sous-traitants, filiales etc.). S'y ajoutent les fonctions de communication (publicité, réseaux sociaux), de formation et d'innovation (universités, laboratoires de tous ordres), et supports juridiques, dont les recouvrements produisent des effets, en bonne partie de l'ordre du virtuel, qui modifient pourtant les conditions de la production matérielle. Les villes qui gagnent en accessibilité accroissent ainsi la portée de leur polarisation et de leur attraction, et finalement leur richesse. Dans cette boucle de rétroaction, les anciennes étapes court-circuitées sont concernées au premier plan. Elles sont en effet progressivement captées dans les aires polarisées par les plus grandes et connaissent en conséquence une diminution de leurs activités (on le voit aujourd'hui avec la fermeture d'équipements de santé ou de commerce dans les bourgs et petites villes, en lien avec l'utilisation croissante de l'automobile dans la deuxième moitié du XX^e siècle) et d'étape (manutention, entreposage, accueil des professionnels du transport, transformation ou semi-transformation de produits acheminés, etc.).

Synchronisations spatiales et création de systèmes-mondes

Aux périodes anciennes, des effets analogues de captation, polarisation ou court-circuitage d'établissements résultent aussi de la formation d'un système-monde*, telle que constatée par les historiens et les archéologues (Hall *et al.* 2011). Ainsi observe-t-on la multiplication d'interactions* à travers des frontières* politiques et culturelles entre entités antérieurement isolées. Des changements socio-techniques sont sans doute impliqués, par exemple dans la navigation maritime, l'adoption de bêtes de somme, ou la généralisation du recours aux esclaves dans le portage — autant d'innovations à fort impact, pourtant pas facilement observables. Sont souvent plus repérables par diverses approches (culture matérielle, épigraphie, iconographie) des synchronisations de langues, de systèmes d'écriture ou de comput du temps, de mesures, de moyens d'échange et même d'habitudes de consommation entre sociétés, synchronisations qui jouent un rôle analogue aux innovations technologiques. Il est d'ailleurs à noter que la notion de *gateway* (Bird 1977, Hirth 1978) est appliquée à certaines villes anciennes mésoaméricaines pour rendre compte du rôle de facilitateur d'interactions qu'elles ont joué. Le port maritime de Xicalango, localisé à l'embouchure des grands fleuves du Tabasco sur la côte du Golfe du Mexique, est souvent cité comme l'exemple typique d'une telle « porte », en l'occurrence ouvrant depuis les hautes terres mexicaines sur le monde maya de la péninsule du Yucatán.

Les processus de synchronisation spatiale et de création de systèmes-mondes ont en commun des moments de redistribution de fonctions urbaines selon un critère d'accessibilité*, ou plus généralement selon des changements de capacités urbaines à s'insérer dans les nouveaux circuits d'échanges modifiant leur centralité*. Les systèmes de villes subissent alors des distorsions, dont la décroissance de certains échelons. Cette dernière a pu être extrêmement sévère dans les sociétés du passé, dénuées des structures étatiques et institutionnelles qui maintiennent actuellement des agglomérations en existence envers et contre tout déclin fonctionnel (Campanella 2006). Par contre, dans le passé lointain, les exemples de désertion complète sont légion.

Distorsions et « déplacement créatif »

Les distorsions de systèmes de villes dans les sociétés anciennes (en d'autres termes le poids écrasant des capitales politiques, cf. chapitre 13.3) peuvent conduire à des phénomènes décrits comme des relocalisations de centres, soit dans un même système de villes, soit dans deux systèmes distincts, impliquant des déplacements de grande ampleur dans l'espace et dans la structuration des systèmes de villes impliqués. Leurs effets radicaux tiennent non seulement

aux échelles temporelles parfois séculaires auxquelles ils sont observés en archéologie, mais aussi inversement à l'échelle territoriale limitée et à la centralité sacralisée* des capitales anciennes, souvent des agglomérations de population moyennes pourtant capables d'agir puissamment en faveur de l'unité, de l'identité et de la performance d'élites politico-économiques qui y ancrent leurs institutions. Le passage du siège du pouvoir d'une ville à une autre ville s'inscrit ainsi dans une chaîne de causalités et d'effets profondément transformateurs. La « relocalisation transformatrice » (*transformative relocation*, Nelson *et al.* 2014) est en ce sens proposée par des archéologues du Sud-Ouest américain et de la Mésoamérique (voir aussi Turner *et al.* 2012). Ce cadre théorique est utile pour comprendre les séquences* culturelles à fortes ruptures spatio-temporelles : la disparition d'une configuration ancienne en un lieu donné est mise en relation avec l'apparition d'une configuration récente dans un autre lieu. Plutôt que d'en déduire la disparition de la société ancienne et de rechercher sans succès les origines locales de son successeur récent, on a recours au concept d'une transformation par déplacement spatial de l'une à l'autre. On évite ainsi l'erreur de diagnostic de « collapse* total avec disparition de la population », processus très rares en dehors des cas de colonisation ayant échoué (le Groenland au Moyen Âge, par exemple). Ce cadre permet de rendre compte de transformations qui ne se sont pas faites *in situ*, comme dans le cas de la ville la plus ancienne du bassin de Mexico, Cuicuilco, déplacée à Teotihuacan au bord nord du bassin, et finalement relocalisée dans une île du lac, à Tenochtitlan, où, par contre, les Espagnols, conscients des enjeux d'un déplacement, ont maintenu leur capitale coloniale même au prix d'inondations continues au XVII^e siècle. La relocalisation résout une crise et reconfigure la société en déplaçant sa capitale. Elle pourrait constituer un cas particulier de destruction créatrice, ou phase omega/phase alpha, de réorganisation dans le modèle de résilience (cf. chapitre 8.4). C'est ce versant de crise destructrice, ou même de « collapse », que tente d'explorer la simulation multi-agents de Heckbert (cf. dossier 12.C). Cette approche vise à comprendre la dynamique du système de peuplement lors d'une période de changement lent du développement, en relation avec l'environnement des sociétés mayas dans les régions des basses terres (Yucatán, Mexique, et Petén, Guatemala). Cette échelle d'observation est limitée à l'avant-crise, sans préjuger de ce qui s'est passé pendant et après la crise. Nelson *et al.* (2014 : 172) posent le problème différemment, en situant dans le cadre théorique de la « relocalisation transformatrice », leur approche comparative des ruptures éprouvées par plusieurs sociétés anciennes, celles du Sud-Ouest américain, du Nord-Ouest mexicain et des basses terres mayas, selon les paramètres de leurs « vulnérabilités » spécifiques, du poids de leur *path dependency** et de leur résilience*. Dans cette Mésoamérique, le cas du collapse maya est actuellement l'un des moins mal documentés sous l'angle de l'insertion nouvelle, au IX^e siècle de notre ère, des sociétés classiques dans les réseaux mésoaméricains (dossier 13.E). Cette approche, qui met en jeu une forme de mondialisation (changements socio-techniques impliquant la création de systèmes-mondes) dans le cadre théorique de la relocalisation transformatrice (crise, rupture et déplacement des capitales), rend compte du changement opéré par « le collapse maya » dans l'espace-temps* des basses terres entre périodes classique (200-950 de notre ère) et postclassique (950-1540). Et ce, sans doute, d'une manière plus nuancée que l'approche par la simulation d'un développement de peuplement sous de strictes contraintes environnementales (dossier 12.C). Ces approches sont assez complémentaires, mais la première (dossier 13.E) apporte la dimension historique mésoaméricaine de façon multifactorielle. Cela étant, les mesures de décroissance urbaine* qui devraient caractériser le changement séquentiel observé demeurent à ce jour rudimentaires.

13.5 La décroissance urbaine, un phénomène multi-dimensionnel

Des enchaînements systémiques

La décroissance urbaine* souligne les pertes conjointes de population, d'emplois et de richesse, qui se traduisent généralement par une déprise spatiale (friches, vacance) (Cunningham-Sabot, Roth et Fol 2014). Le sociologue allemand J. F. Friedrichs propose en 1993 un modèle systémique d'appréhension de cette décroissance urbaine, qui met en avant à la fois les aspects multidimensionnels et les effets en chaîne des processus de décroissance pour le cas de villes à forte spécialisation* industrielle. Dans une ville spécialisée dans l'industrie, au moment où la spécialisation se trouve dans la phase de déclin du cycle* du produit, la demande externe diminue avec des effets immédiats sur le niveau de la production et l'emploi. Les fermetures d'usines engendrent du chômage. Les pouvoirs publics sont contraints de réaliser des dépenses supplémentaires pour accompagner les ménages durablement au chômage, préemptant les capacités de la ville à investir dans le maintien des services publics et des infrastructures. Dans ce schéma, les acteurs institutionnels (économiques, politiques) jouent un rôle crucial pour capter les ressources afin de maintenir une activité obsolète, handicapant ainsi la capacité d'adaptation de la ville. Friedrichs cite les cas de l'industrie sidérurgique à Pittsburgh, de l'industrie navale à Hambourg ou Brême, de l'industrie automobile à Wolfsburg et Détroit. Les enchaînements complexes sont aussi mis en évidence sur le schéma proposé par Hélène Roth (cf. figure 3.1).

Les processus de décroissance urbaine se rencontrent aussi dans des villes petites et moyennes tournées vers les services. Un ensemble d'études qualitatives menées sur Nevers, Vichy, Langres, Joigny, Châlons-en-Champagne a permis de montrer que les politiques de modernisation des services publics (Loi Organique des Loi de Finances appliquée à partir du budget 2007), de Révision Générale des Politiques Publiques (2007) et de Modernisation de l'Action Publique (2012) peuvent avoir des effets similaires. Ces politiques, en favorisant les fermetures de services publics (De Legge 2011, Taulelle *et al.* 2012), par exemple les casernes (Artioli 2017), des hôpitaux, des tribunaux (Cahu 2015) ou des trésoreries ont fragilisé la base économique de ces villes. Conduites au nom d'une rationalisation des services de l'État et d'une transformation numérique qui favorise l'accès à distance, elles relâchent la contrainte de proximité au public par la numérisation, mais elles augmentent du coup les besoins en main d'œuvre formée et en sous-traitants spécialisés dans les services informatiques. Ces derniers sont plus présents au niveau métropolitain* du système urbain. Si de surcroît la dynamique* démographique régionale est faiblement croissante, voire décroissante, les métropoles ont tendance à fragiliser les villes petites et moyennes de la région* qui ont du mal à retenir leurs populations jeunes et éduquées, qui bien souvent auront effectué leurs études loin de leur ville d'origine. La diminution de population peut alors entraîner un affaiblissement de la demande en services, et renforcer les motifs de leur fermeture. Certains hôpitaux ont par exemple du mal à recruter des médecins spécialisés pour continuer à exercer par exemple en chirurgie ou obstétrique. Ils perdent ces spécialités ce qui affaiblit d'autant l'attractivité de la ville. Les décisions politiques de fermetures des services publics peuvent donc fragiliser les fonctions de centralité des villes petites et moyennes qui subissent déjà les effets de hiérarchisation liés à l'inégale diffusion des innovations et à la contraction espace-temps*. Pumain (1999) interroge d'ailleurs la manière dont cette hiérarchisation pourrait affecter un continent européen où les villes petites et moyennes sont très représentées.

Par ailleurs, à l'échelon local des intercommunalités des villes petites et moyennes, la concurrence s'exerce aussi entre les municipalités pour attirer des activités et de nouveaux habitants. À cet échelon, la municipalité centrale enregistre souvent une diminution de sa population en raison de difficultés d'accès et d'un habitat inadapté à la demande de logements individuels. La demande en service, commerce, logement, diminue, et la vacance augmente

dans la municipalité centrale. Dans un contexte de décroissance, si les municipalités voisines de la commune-centre favorisent la construction de nouveaux logements ou commerces, elles concurrencent l'offre existante de cette commune, qui ne trouve pas preneurs ; ainsi la vacance commerciale et de logement affecte davantage la municipalité centrale.

En outre, à partir des exemples de Saint-Étienne, Roubaix et Mulhouse, Yoan Miot (2012) montre que le processus de décroissance contribue à renforcer la ségrégation socio-spatiale. A Saint-Etienne par exemple, des effets de sélection concentrent le déclin dans quelques zones spécifiques (dossier 13.F).

Un paysage urbain fortement marqué

L'aspect multidimensionnel de la décroissance se manifeste généralement dans le paysage* urbain par une multitude d'indicateurs : taux de vacance élevé des logements et des commerces, friches, dégradation des réseaux (communication, énergie, eau, etc.), dégradation des services publics (école, poste, santé, collecte des déchets, adduction d'eau, tenue du registre des propriétés, etc.), accentuation de la division socio-spatiale de l'espace. La combinaison des différentes spirales du déclin transforme le paysage de la ville pour en faire un théâtre urbain où bâtiments fermés et partiellement écroulés, infrastructures en ruine créent une impression tangible d'effondrement. Schilling et Logan (2008) considèrent par exemple que la vacance est un des critères d'identification des villes en déclin. Hackworth (2016) propose une cartographie exemplaire de Heidelberg Street (Detroit) qui illustre la relative rapidité de cette transformation du bâti : en 50 ans (1970-2017), la rue Heidelberg et 62 quartiers de la ville ont perdu plus de la moitié de leurs logements. Haase *et al.* (2016) soulignent les effets négatifs de la vacance sur la valeur immobilière et du foncier de bâtiments encore entretenus dans les quartiers où la vacance se propage : cette dévaluation est un des problèmes complexes à résoudre pour ces villes. L'expression de « perforation* urbaine », proposée par Florentin *et al.* (2009), montre que les processus de décroissance se matérialisent particulièrement dans certains quartiers des villes, et pas nécessairement au centre. Cette expression évoque bien l'image de la friche, de la vacance, qui est un des phénomènes les plus visibles de la décroissance urbaine. C'est en partie pour cette raison - cette forme de retour à la friche, à la nature - que Florentin *et al.* (2009) et Miot (2016) qualifient ces processus de "régressifs". Un témoignage écrit dans la Chine centrale du XVII^e siècle, les mémoires de Ye Shaoyuan, exprime de façon saisissante le rapport entre la crise économique et le déclin de la ville dans laquelle il réside :

Most of the residences in the city are empty and they are falling into ruins. Fertile farms and beautiful estates are for sale but there is no one to buy them. Formerly the city of Suzhou was prosperous and its people tended to be extravagant. It is natural that after a period of prosperity a period of depression should follow; but I never dreamed that I should have to witness these misfortunes in the days of my life³. (Il s'agit de la crise de 1635-1650, liée à l'effondrement de la dynastie Ming, cité dans Marmé 2008, p. 1083).

Ce témoignage signale aussi la perte du capital immobilier comme effet (et facteur aggravant) de la décroissance urbaine. Il n'est pourtant pas généralisable à toutes les sociétés anciennes, car dans celles qui étaient dénuées du droit de propriété foncière, les terrains urbains abandonnés réintégraient les logiques agricoles.

³ "Dans la cité, la plupart des résidences sont vides et tombent en ruine. De belles et riches fermes sont à vendre, mais personne n'envisage de les acheter. Auparavant, la ville de Suzhou était prospère et les habitants se montraient facilement dispendieux et extravagants. Il est naturel qu'une période de crise suive une période de prospérité ; mais je n'aurais jamais imaginé être témoin d'autant de malheurs pendant ma vie sur terre" (traduction par les auteurs du chapitre).

Conclusion

Les systèmes de peuplement ont connu, dans le temps long, de nombreux cas de décroissances, pertes ou affaiblissements de tous ordres, dont une partie seulement a été rappelée au cours de ce chapitre. Ces diminutions peuvent s'exprimer très localement (une fondation urbaine avortée, un port ensablé), affecter une région dans son ensemble (par exemple la Saxe-Anhalt, ancienne région industrielle de la République Démocratique Allemande) ou un pan entier de la hiérarchie urbaine (les petites villes situées dans des régions rurales isolées et peu touristiques de l'Europe actuelle, voir Gourdon et al. 2019).

On peut douter néanmoins que de véritables collapses se soient produits dans l'histoire. En effet, lorsqu'on prend en considération les méthodes mises en place pour mesurer ou qualifier la décroissance (utilisation de mesures relatives ou absolues, choix de l'univers spatial pris en compte, de l'échelle temporelle, etc.), la plupart des candidats disparaissent. L'effondrement devient suspect dès lors que l'on tient compte de la durabilité des agglomérations et de leurs hiérarchies, de leur permanence fondée sur une sédentarité largement contrainte par les modes de fiscalité (imposant une seule résidence), leur résilience* et capacité d'adaptation à des chocs internes ou externes, par exemple par déplacement spatial à plus ou moins longue portée.

Au delà de ce constat général, force est de constater que si l'effondrement de métropoles ou de capitales est rare, les dynamiques observées récemment dans certaines villes (par exemple petites et moyennes en Europe et aux États-Unis, dans certaines régions russes ou dans certaines périphéries de grandes villes japonaises) témoignent de processus de délitement aux impacts réels pour la vie des résidents. La question posée est alors celle de la manière dont la cohésion territoriale peut s'exercer pour permettre le maintien d'un niveau minimal de services. Probablement les réponses varient, non seulement selon les contextes et les échelles territoriales, mais aussi selon les niveaux de solidarité propres à chaque système socio-politique.

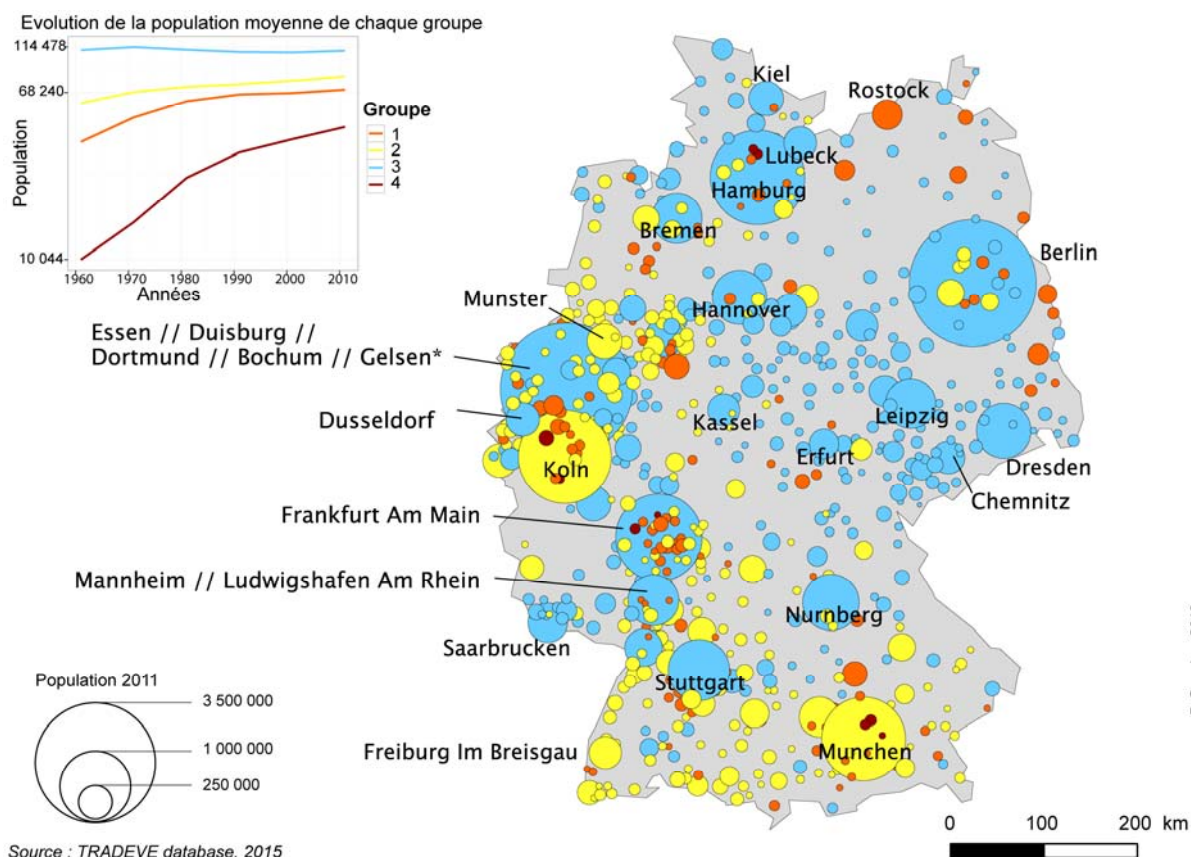
Dossier 13.A : La décroissance démographique des villes allemandes, des années 1960 à nos jours (Anne Bretagnolle et Paul Gourdon)

La décroissance démographique est présente en Allemagne depuis les années 1960. Les facteurs explicatifs sont avant tout liés à la fécondité, même si les migrations contribuent en partie à la décroissance pour quelques régions d'Allemagne (Schmid, 2006). Entre 1965 et 1973, la fécondité passe ainsi de 2,5 enfants par femme à 1,5. Elle remonte à partir de 1974 à l'Est, en raison de la mise en place d'une politique familiale, mais s'y effondre dès les années 1987-1988. Après la chute du Mur de Berlin, la population totale de l'Allemagne réunifiée remonte légèrement, notamment en raison des migrations en provenance des pays de l'ex U.R.S.S. Les chiffres stagnent cependant dès 1995 et commencent à baisser à partir du milieu des années 2000, en lien avec le vieillissement de la population. À l'Est de l'Allemagne, la population diminue encore plus vite qu'à l'Ouest, compte tenu des migrations de jeunes adultes (60 % des personnes qui quittent l'Est ont moins de 30 ans).

Une Classification Ascendante Hiérarchique (CAH) réalisée sur l'évolution des populations des agglomérations européennes de plus de 10 000 habitants entre 1961 et 2011 (cas 2.B de la figure 12.2) permet de mettre en évidence un groupe de villes caractérisé par une décroissance absolue ou relative (Gourdon *et al.* 2019). Ce groupe rassemble 870 villes sur les 3930 considérées, soit près d'une agglomération sur quatre. L'Allemagne est le pays d'Europe le plus représenté dans ce groupe, à la fois en effectif (287 villes) mais aussi en pourcentage du nombre total de villes par pays. Entre 1961 et 2011, 196 villes allemandes sur 778 soit plus d'une sur quatre, connaissent une perte nette de population.

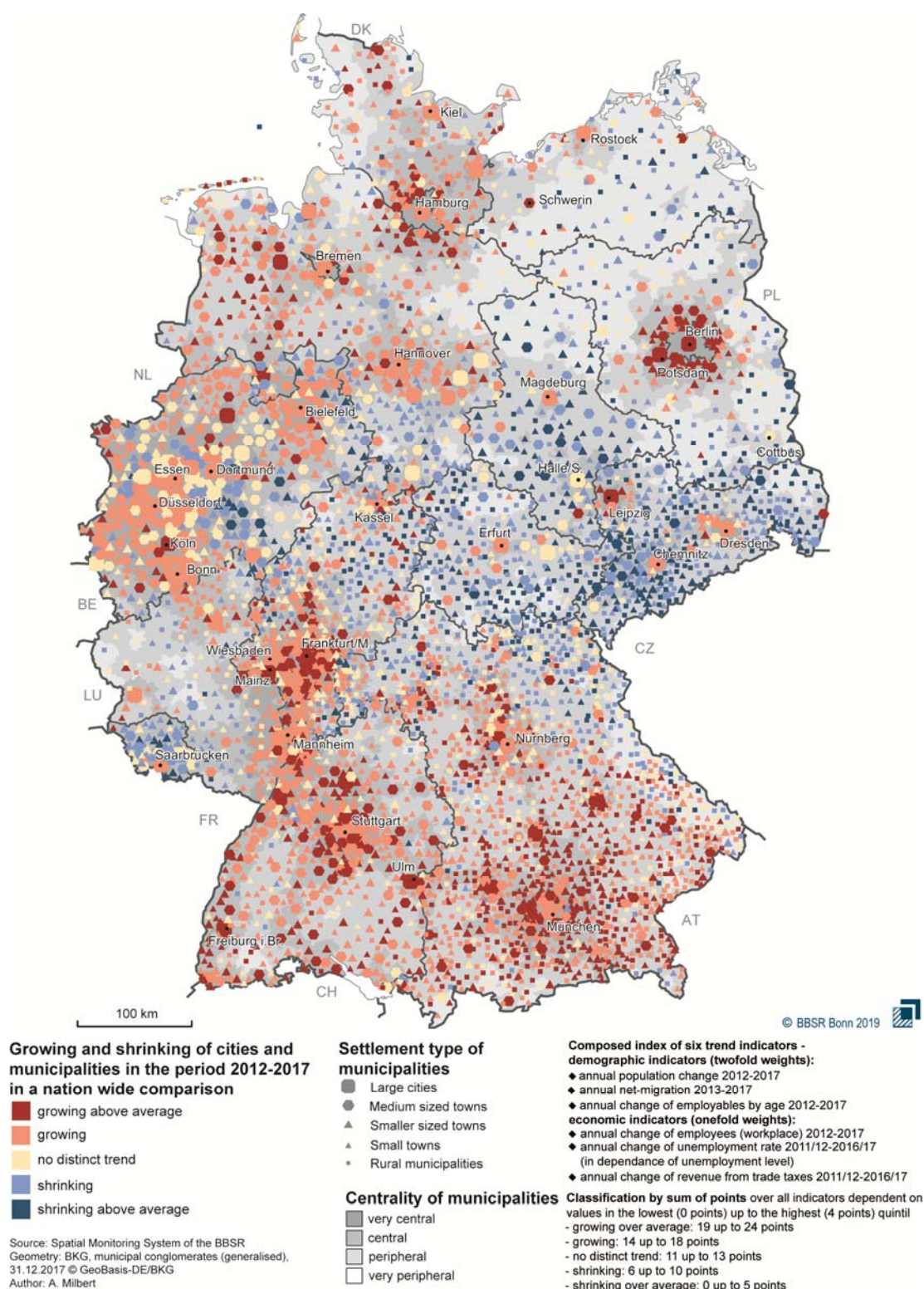
La carte résultant de la CAH (figure 13.2) montre que toutes les régions d'Allemagne sont touchées. Les villes dont la population diminue (groupe 3) sont localisées dans l'ensemble du pays, à l'exception du sud de la Bavière et de la zone transfrontalière occidentale. De même, il s'agit aussi bien de petites villes que de grandes, exception faite des petites localités en forte croissance qui sont situées dans les couronnes périurbaines des plus grandes métropoles (autour de Francfort, Berlin, Hambourg ou Stuttgart) et qui bénéficient de l'étalement urbain.

Figure 13.2 : Trajectoires démographiques des villes allemandes entre 1961 et 2011



L'ancienne frontière séparant les deux Allemagnes apparaît très nettement sur la carte de la décroissance concernant la période 2012-2017 et réalisée par le bureau d'aménagement fédéral (BBSR) en 2019 (figure 13.3). L'échelon est cette fois celui des communes et les auteurs analysent la variation relative de différents indicateurs par rapport à l'espace de référence, en l'occurrence l'ensemble des communes allemandes. Il s'agit donc d'une approche multidimensionnelle de la décroissance (cas 1.C de la figure 12.2).

Figure 13.3 : Croissance et décroissance des villes et communes allemandes entre 2012 et 2017, selon le BBSR (Bureau d'aménagement en Allemagne)⁴.



⁴ Cette carte et la documentation qui l'accompagne doivent être diffusées prochainement sur le site du BBSR. Une version un peu plus ancienne (2011-2016) est en ligne à l'adresse <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/wachsend-schrumpfend-gemeinden/downloads.html>. La version présentée ici (2012-2017) nous a été envoyée par Antonia Milbert, qui a fait la traduction en anglais. Nous la remercions vivement ici.

Les communes sont distinguées selon cinq types : grande ville, moyenne ville, petite ville de taille relativement importante, petite ville de taille réduite et commune rurale. Six indicateurs sont retenus : trois concernent la démographie (accroissement de la population totale, de la population âgée de 20 à 64 ans et solde migratoire) et trois autres concernent l'économie (accroissement de l'emploi total, du chômage et de la taxe professionnelle). Pour chacun, la distribution statistique est établie à l'échelle de l'ensemble du pays et elle est discrétisée en quintiles. Un nombre de points (entre 0 et 4) est attribué à chaque quintile, de 0 à 4 lorsque l'accroissement de la valeur de la variable est associé à davantage de croissance et de 4 à 0 sinon (en l'occurrence pour le chômage). Les scores obtenus par chaque commune sont ensuite additionnés, pour les 6 variables. Si la commune obtient entre 0 et 5 points, elle est qualifiée de "commune en décroissance forte" (en bleu foncé sur la carte). Si elle obtient entre 6 et 10 points, elle est qualifiée de "commune en décroissance faible" (en bleu clair sur la carte). Les résultats montrent que les communes en décroissance sont non seulement présentes dans l'ancienne Allemagne de l'Est (notamment les régions de Saxe, de Saxe Anhalt et de Thuringe, dans lesquelles sont localisées respectivement les villes de Dresde, Magdebourg et Erfurt) mais aussi plus à l'ouest, en Sarre (autour de Sarrebruck) ou en Rhénanie du Nord (à l'est de Düsseldorf). Contrairement à la figure 13.2, qui montrait que les grandes agglomérations n'avaient pas été épargnées par la décroissance démographique dans les décennies récentes, le resserrement spatial et temporel proposé dans la figure 13.3 donne une toute autre image. Les communes qui constituent les grandes villes (agglomération et couronne périurbaine, cf. encadré 10.A) forment des îlots de croissance démographique et économique, et cela même dans l'ancienne Allemagne de l'Est (voir les cas de Leipzig, Dresde ou Berlin Est). La métropolisation* est bien visible sur cette carte.

Afin d'enrayer la décroissance de la population allemande, une série de réformes de la politique migratoire a été entreprise à partir du début des années 2000, l'acmé se situant en 2015-2016 avec la réforme d'Angela Merkel qui permet l'accueil de plus d'un million de demandeurs d'asile. De même, le programme fédéral « *Stadtumbau Ost* » est mis en place dans les années 2000 pour répondre aux enjeux de la vacance et du déclin dans les villes de l'ancienne Allemagne de l'Est (Nelle *et al.* 2017).

Dossier 13.B : Magnitogorsk et les villes d'industrie extractive en Russie (Anne Bretagnolle et Clémentine Cottineau)

S'il existe une première implantation sur le site de Magnitogorsk (Russie) dès le XVIII^e siècle, il faut attendre les années 1930 pour que les lieux voient se développer un centre sidérurgique qui vise à concurrencer les plus grands centres du même type aux États-Unis. La ville profite de l'abondance du minerai de fer à proximité et de la volonté de Joseph Staline d'en faire le « cœur de fer de la mère patrie ». Ce souhait, régulièrement réaffirmé dans les différents plans quinquennaux, va mener au développement rapide de la ville. Les premières vagues d'immigration sont composées de 40 000 paysans *koulaks* envoyés là en 1930 pour avoir refusé de partager leurs terres. Les conditions de vie sont telles que 10 000 personnes meurent durant le premier plan quinquennal (1929-1933). Quoi qu'il en soit, la population augmente très vite pour atteindre 64 000 habitants en 1931, 146 000 en 1939. Elle finira par connaître son maximum en 1989 (440 000 habitants), au moment de l'effondrement du système soviétique. La population tend alors à baisser dans une ville qui perd son rôle central dans la production sidérurgique de la Russie. Aujourd'hui, Magnitogorsk se trouve dans une situation complexe. D'une part, sa population s'est mise à baisser pour atteindre 408 000 habitants, au recensement de 2010. D'autre part l'exploitation intensive a fini par épuiser le minerai local et les usines fonctionnent au tiers de leur capacité.

Ce cas est loin d'être unique en Russie. Clémentine Cottineau, s'intéressant aux facteurs permettant d'expliquer les variations de population urbaine, à la hausse ou à la baisse, entre 2002 et 2010, utilise un modèle de régression multiple (cas 3.B de la figure 12.4) (Cottineau 2017). Parmi les facteurs proposés, l'auteur prend en compte le caractère mono-spécialisé d'une ville⁵ (par exemple dans l'industrie sidérurgique ou textile). Les autres facteurs retenus pour caractériser les villes sont: le fait d'être une capitale régionale, de se trouver à proximité d'un chemin de fer, de posséder un aéroport, et d'être localisée près d'un gisement de charbon ou d'un gisement d'hydrocarbures. Le modèle

⁵Lorsque la municipalité centrale de l'agglomération urbaine est inscrite dans la liste des villes mono-industrielles du gouvernement (Cottineau 2017 p. 24).

statistique prend aussi en compte les dynamiques démographiques régionales, qui sont prégnantes dans cet immense pays aux dynamiques internes contrastées. Ainsi, les deux derniers facteurs retenus sont le taux de croissance et le taux d'urbanisation de la région d'appartenance de la ville en début de période.

L'équation de la régression multiple est la suivante :

$$TVAM_{m-n,i,j} = a_0 + b_1 CAP_i + b_2 MONO_i + b_3 FERROV_i + b_4 AERO_i + b_5 CHARB_i + b_6 GAZ_i + b_7 TVAM_{m-n,j} + b_8 URB_{m,j} + \varepsilon_i$$

où $TVAM_{m-n,i,j}$ représente le taux de variation moyen annuel de la ville i , localisée dans la région j , entre les années m and n , en %; CAP_i est égal à 1 si la ville i est une capitale, 0 sinon; $MONO_i$ est égal à 1 si la ville est spécialisée dans une seule industrie, 0 sinon; $FERROV_i$ est égal à 1 si la ville i contient une gare ferroviaire, 0 sinon; $AERO_i$ est égal à 1 si la ville i contient un aéroport, 0 sinon; $CHARB_i$ est égal à 1 si la ville i est localisée près d'un gisement de charbon, 0 sinon; GAZ_i est égal à 1 si la ville i est localisée près d'un gisement de pétrole ou de gaz, 0 sinon; $TVAM_{m-n,j}$ est égal au taux de variation moyen annuel de la région j , entre les années m et n ; $URB_{m,j}$ représente le taux d'urbanisation de la région j à la date m ; enfin, $\varepsilon_{i,j}$ est le terme d'erreur individuelle résumant l'information non prise en compte par le modèle.

Les résultats montrent que le caractère monospécialisé covarie significativement avec le changement de population enregistrée dans la ville, toutes choses égales par ailleurs quant aux autres variables retenues. Ainsi, entre 2002 et 2010 (mais ce résultat se retrouve aussi entre 1989 et 2002), les villes mono-spécialisées croissent moins rapidement que les autres (de 0,24 points moins vite en moyenne⁶, cf. Tableau 13.1).

Variable	Estimation du coefficient
Intercept a_0	0,77***
CAP_i	0,40**
$MONO_i$	-0,24**
$FERROV_i$	-0,01
$AERO_i$	0,31*
$CHARB_i$	-0,03
GAZ_i	0,39***
$TVAM_{m-n,j}$	0,09*
$URB_{m,j}$	0,002
R^2	10 %

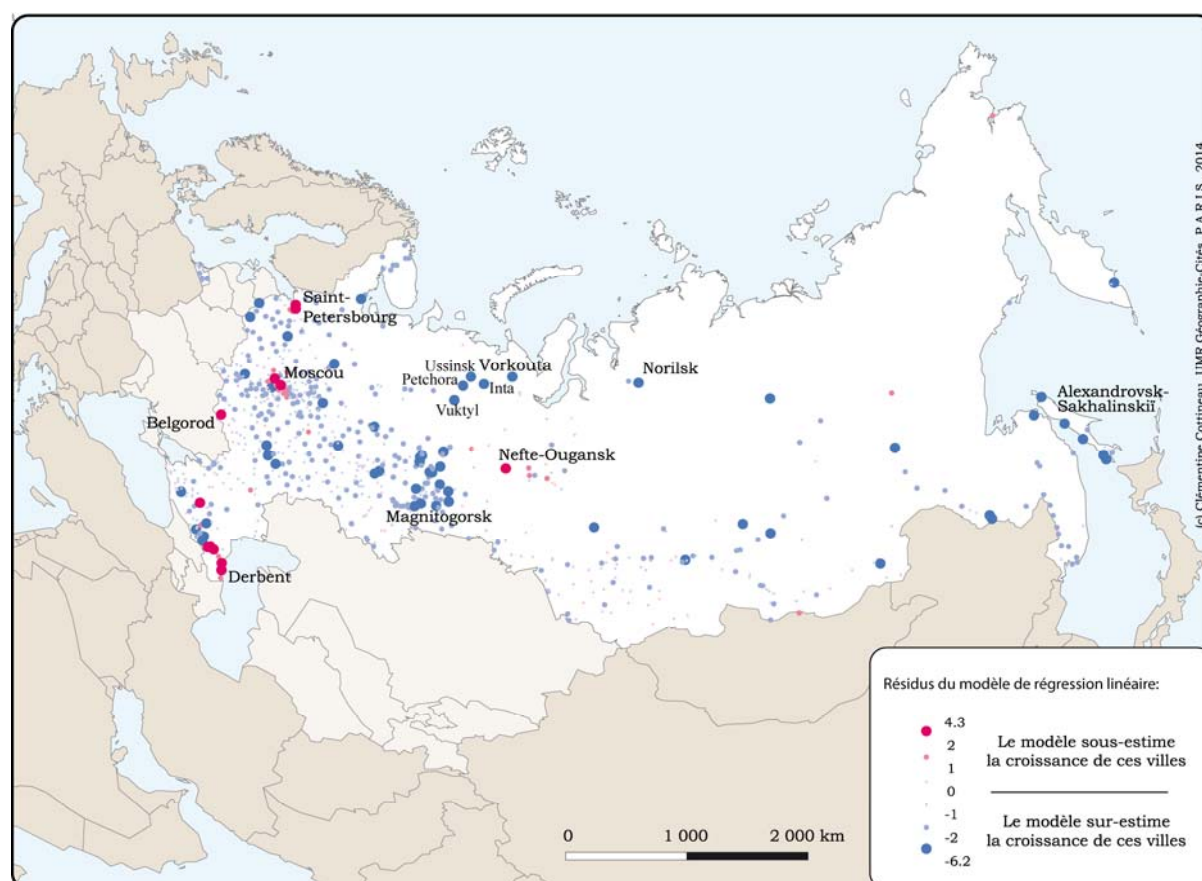
Tableau 13.1 : Coefficients de la régression multiple sur les taux de croissance démographique des villes russes entre 2002 et 2010.

⁶ Au contraire, entre 1970 et 1979 puis entre 1979 et 1989, les coefficients associés au caractère mono-industriel sont positifs, respectivement égaux à 0,69 et 0,66.

N-B: En italique: coefficients non significatifs. *** : coefficients significatifs avec un taux d'erreur inférieur < 0,1%. ** : taux d'erreur < 1%. * : taux d'erreur < 5%. Source : Cottineau 2017.

Même si le pouvoir explicatif du modèle est relativement faible (le R^2 n'est que de 10%), la cartographie des résidus positifs et négatifs permet de mettre en évidence des concentrations de villes dont la croissance est plus faible que celle prévue par le modèle. Une première concentration s'étend dans la République de Komis, au nord, avec des villes comme Vuktyl, Petchora, Ussinsk, Inta ou Vorkouta. Une deuxième zone s'étend dans le bassin minier de l'Oural, et concerne Magnitogorsk et plusieurs villes voisines, spécialisées dans la métallurgie (figure 13.4).

Figure 13.4 : Cartographie des résidus de la régression multiple sur les taux de croissance des villes russes entre 2002 et 2010



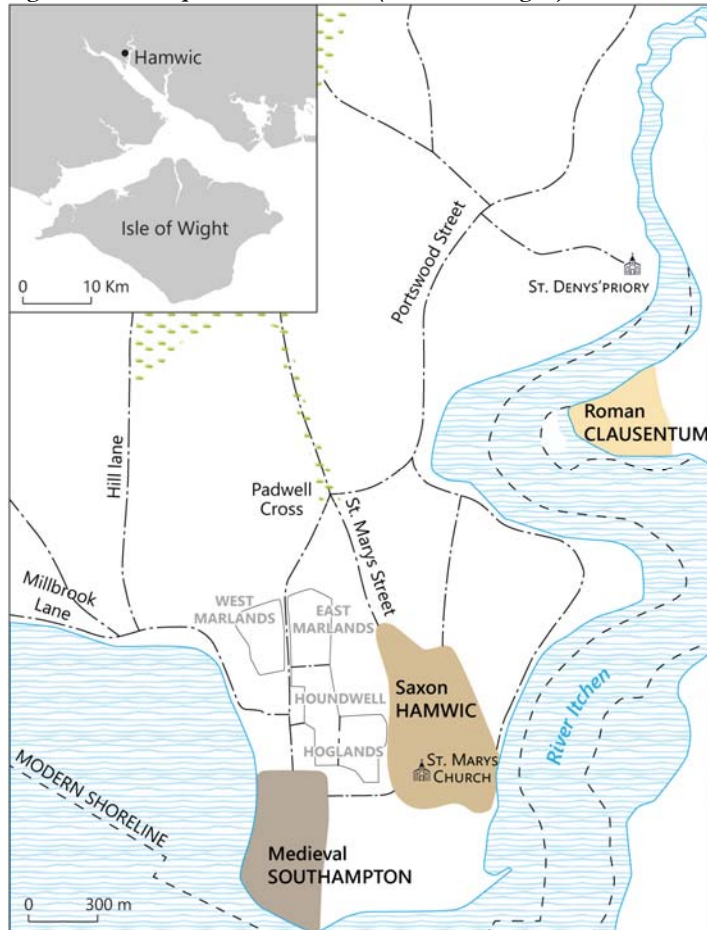
Dossier 13.C : Les emporia du Haut Moyen Âge, déclin/effondrements ou évolutions fonctionnelles? (Anne Nissen)

Les deux grands *emporia* de l'espace franc : Quentovic (Hauts-de-France) sur la Canche et Dorestad (aux Pays-Bas) sur un affluent du Rhin (le Kromme Rijn), étaient de grands carrefours commerciaux de la Mer du Nord. Les deux ont émergé au cours du VII^e siècle, mais ont disparu quelques siècles plus tard (Malbos, 2017). Il est frappant que la localisation même de Quentovic, l'un des plus grands, sinon le plus grand, *emporium* du Nord-Ouest de l'Europe, ait été oubliée et n'ait été redécouverte qu'à la fin des années 1970, à 5 km de Montreuil, qui d'ailleurs a parfois partagé son nom (Lebecq et al., 2010). Ni Quentovic ni Dorestad n'ont été remplacés par une seule ville, les activités économiques ayant vraisemblablement été réparties entre plusieurs pôles régionaux. Leur évolution présente ainsi un contraste intéressant avec plusieurs *emporia* anglo-saxons et scandinaves, où une ville médiévale, parfois une métropole*, leur a succédé.

Plusieurs *emporia* dans le monde romanisé se trouvent ainsi à proximité d'une cité ou d'un camp antique, et une ville médiévale a ensuite pris le relais à proximité. Hamwic (figure 13.5) occupe la rive

opposée du camp romain Clausentum, puis la ville médiévale de Southampton s'est approchée de la mer (abritée par l'île de Wight où se situe le port d'East Cowes), mais à moins de 500 m de l'ancien *emporium* (Stoodley, 2002). La proximité entre le camp romain Clausentum, l'emporium d'Hamwic et la ville de Southampton souligne l'importance d'appréhender leur évolution à une échelle régionale afin de ne pas confondre *collapse** ou *déclin** avec des changements fonctionnels ou des adaptations aux évolutions de l'architecture navale et des aménagements portuaires.

Figure 13.5: L'emporium d'Hamwic (Grande Bretagne)



L'implantation de Clausentum sur un isthme a sans doute facilité l'aménagement d'ouvrages défensifs. Hamwic profite d'un emplacement protégé sur la rive d'Itchen, tandis que la ville médiévale, Southampton, s'est avancée vers la mer, menant progressivement vers le port moderne.

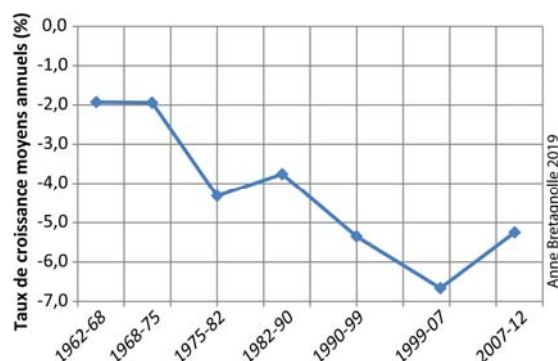
Sur la rive de la Tamise, *Lundenwic* s'est développé à 600 m à l'ouest de Lugdunum. À la fin du IX^e siècle, Alfred le Grand avait décidé de réinvestir la cité romaine pour faire face aux attaques vikings. Ces déplacements, qui excèdent rarement quelques kilomètres, attestent du maintien des activités économiques et des fonctions urbaines dans un périmètre trop réduit pour interpréter l'abandon des emporia comme un phénomène de *collapse*. Les similitudes apparentes recouvrent des réalités différentes qu'il convient d'examiner au cas par cas. Parfois, comme à Ribe (Danemark), le déplacement a été de faible ampleur lorsque la ville a basculé de l'autre côté de la rivière au X^e siècle, sans doute autour de la cathédrale. La distance est plus importante entre l'emporium d'Haithabu (Allemagne), situé dans une crique au fond du fjord de Schlei, et la ville actuelle de Schleswig, située sur la rive nord à 3 km à vol d'oiseau. Plusieurs lieux d'échanges, associés aux places de mouillage, s'échelonnaient sur les rives du Schlei. Certains de ces lieux existaient avant l'emporium, dont les premières phases remontent vers 750. Parmi eux, le site de Füsing abritait une résidence aristocratique (royale ?), qui pouvait contrôler l'accès à Haithabu (Dobat, 2003). Des délocalisations successives s'observent aussi aux alentours d'un grand emporium de la Baltique, Birka (Suède), situé

sur une île dans le lac de Mälär, dans la région de Stockholm. Avant Birka, un lieu de pouvoir, Helgö, sur une île voisine et qui remonte au début du III^e siècle de notre ère, abritait un lieu d'échanges. À la fin du X^e siècle, la ville de Sigtuna a pris le relais de l'*emporium*, une vingtaine de km plus au nord. La fin des *emporia* n'est donc pas synonyme d'un déclin économique ou d'un *collapse* généralisé. À l'échelle régionale, leur abandon est, partiellement ou intégralement, compensé par l'émergence de nouveaux pôles urbains, qui plus d'une fois ont repris le nom de l'ancien *emporium* comme à Schleswig et Ipswich. Dans les cas de Quentovic et Dorestad, les successeurs paraissent nettement en retrait par rapport aux anciens *emporia*. Ailleurs, comme à Lundenwic et Londres, Hamwic et Southampton, Gorodich et Novgorod, la délocalisation ne traduit pas un déclin économique. En Scandinavie, les premières métropoles*, notamment Ribe et Schleswig, ont pour origine un *emporium*. Les conditions de navigation et l'utilisation de bâtiments à faible ou fort tirant d'eau ont sans doute été décisives. Les *emporia*, ainsi que les autres lieux d'échanges du haut Moyen Âge, ont visiblement privilégié la proximité des simples sites de mouillage, tandis que les villes antiques et médiévales ont dû aménager des installations portuaires beaucoup plus conséquentes.

Dossier 13.D : Déclins et transformations économiques des villes textiles en France (Anne Bretagnolle et Sophie Baudet-Michel)

L'activité textile (filature, maille, tissage, fabrication d'étoffes) a tenu une place de choix dans le développement de l'industrie en France autour du travail de la laine, du coton, de la soie ou plus récemment des fibres synthétiques (nylon, rayonne, lycra, etc.) et techniques (aramides, métalliques, etc.). Après une première phase de forte diffusion au XVIII^e siècle, l'activité s'est concentrée dans quelques régions spécialisées fin XIX^e siècle, à la faveur de la mécanisation, puis s'est diffusée à nouveau à partir des années 1950 avant de subir de fortes pertes et de connaître une diminution continue de sa production à partir de 1972-1973 (Messaoudi 2015). Entre 1962 et 2012, l'emploi textile est divisé par 10 (on passe de 1 002 340 actifs à 112 521). Représentatif d'autres secteurs de l'industrie en France, cet effondrement de l'emploi textile (figure 13.6) est lié à un mouvement massif de délocalisation*, en lien avec la mondialisation de l'économie, et par une concurrence à des portées de plus en plus grandes, européenne puis mondiale à partir du démantèlement des accords multifibres en 2005. D'autres facteurs interviennent comme la perte des débouchés coloniaux, la crise de l'industrie, l'augmentation de la productivité et la concentration du capital au sein des grands groupes textiles.

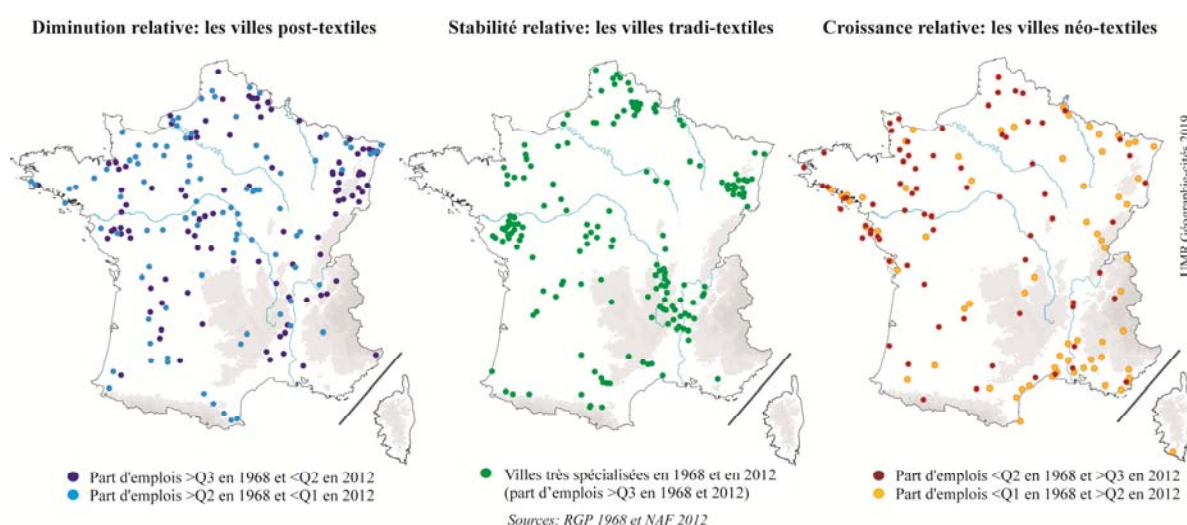
Figure 13.6: Variation relative (dans le temps) de l'emploi textile dans l'ensemble des villes françaises entre 1962 et 2012 (Bretagnolle et al. 2019)



Le taux de croissance moyen annuel de l'emploi textile peut être calculé pour chaque ville (cas 1.B de la figure 12.2). Nous considérons ici les aires urbaines (agglomérations entourées des couronnes périurbaines) ainsi que les unités urbaines situées hors d'une aire (agglomérations) (cf. encadré 10.A). Au total, cela représente 1304 villes en 2012. Parmi celles-ci, 25 sont caractérisées par une décroissance extrêmement forte, inférieure à la moyenne française moins deux écart-types (-12,2 % par an). Ces villes sont situées notamment dans le massif vosgien et au nord de la France. L'analyse de

la variation relative par rapport à un espace de référence (cas 1.C de la figure 12.2) apporte néanmoins des informations complémentaires. En effet, le calcul des taux de variation permet de mettre l'accent sur les variations fortes, mais pas de distinguer, parmi les villes qui restent stables ou connaissent une légère variation, si leur trajectoire se distingue spécifiquement de celle de l'ensemble du système. Pour cela, on identifie dans un premier temps les villes **spécialisées**⁷ dans le textile: ce sont celles qui présentent une part d'actifs dans ce secteur supérieure à la médiane calculée pour l'ensemble des villes, à la date initiale ou à la date finale de l'étude. Parmi les 1304 villes, un premier tiers ne sont spécialisées ni en 1968 ni en 2012 et un deuxième autre tiers sont relativement peu spécialisées (part d'actifs comprise entre la médiane et la médiane plus un quartile). En revanche, le dernier tiers est très spécialisé à l'une des deux dates (part supérieure à la médiane plus un quartile), ou bien peu spécialisé mais a connu une variation forte de son niveau de spécialisation entre les deux dates (à la hausse ou à la baisse). Ce dernier tiers est représenté dans la figure 13.7 et classé en trois sous-groupes, selon les trois trajectoires possibles par rapport au système de référence (villes "tradi-", "post-" et "néo-textiles").

Figure 13.7 : Évolution des villes spécialisées dans le textile en 1968 et/ou 2012 (Bretagnolle et al. 2019)



Les villes "tradi-textiles", très spécialisées en 1968 et en 2012, ont connu une décroissance de l'activité moins forte que celle de l'ensemble du système de villes. Elles sont de taille variable mais leur population moyenne est relativement importante (42 660 habitants) car on y trouve des villes telles que Lyon, Lille, Saint-Étienne, Bruay-la-Buissière (Béthune), Troyes, Angoulême, Calais ou Cholet. Lille, par exemple, maintient une activité minimale dans le textile (plus de 6000 actifs en 2012, soit la troisième ville en France en termes d'effectifs), même si elle entame dans les années 1980 un processus de métropolisation (cf. chapitre 10.3). Ce processus est favorisé par des atouts majeurs : sa situation géographique au cœur de la mégapole européenne, une accessibilité internationale (aéroport Lille-Lesquin et gare TGV construite en 1989), un grand projet urbain* (à partir de 1994 le quartier d'affaire Euralille, autour de la gare TGV), construit par des cabinets d'architecture de renommée mondiale (Rem Koolhaas, Jean Nouvel). En 2012, les services aux entreprises représentent certes un tiers des emplois, alors que l'industrie ne dépasse pas 5 %, mais la diminution de l'emploi textile n'a pas été accompagnée par un processus de déclin fonctionnel, ni de décroissance urbaine. La situation

⁷ La notion de spécialisation rend compte, au sens large, du fait de "privilégier dans les activités humaines un secteur particulier par souci d'approfondissement, de maîtrise, de perfection" (CNRTL), comme en témoignent par exemple les formes de spécialisation artisanale dans les sociétés anciennes (dossier 7.F). A partir des années 1940, plusieurs chercheurs ont tenté de construire des typologies fonctionnelles des villes à partir de l'étude statistique de la composition de la population active. Parmi eux, Howard Nelson évoque en 1955 les "villes spécialisées" et les "villes diversifiées". Il suggère ainsi qu'une ville présentant une part d'actifs très supérieure à la moyenne du pays (par exemple la moyenne plus deux ou trois écart-types), est très spécialisée dans cette activité. Une ville diversifiée, au contraire, n'atteint aucune concentration particulière, quelle que soit l'activité envisagée (Nelson, 1955).

est plus complexe pour Troyes, de plus petite taille. Cette dernière, spécialisée notamment dans la bonneterie, continue de jouer la carte du textile dans les années 80 mais recentre ses activités autour de marques prestigieuses. En 1987, 90 % de l'emploi textile est concentré dans les entreprises Lacoste, Absorba, Petit Bateau et Adidas (Vannier 1989). Certaines entreprises telles que Le Coq Sportif, Ventex ou Bessin Salson quittent même Paris pour venir s'y installer. Néanmoins la situation dans les années 2010 est fragile. Seules les entreprises Devanlay et Petit-Bateau résistent et concentrent 55 % des emplois du secteur. À l'aide de diverses politiques publiques, Troyes tente de renforcer son attractivité. Le tourisme se développe mais les cadres ne représentent plus que 6 % de la population de l'aire urbaine (cf. encadré 10.A) en 2012 tandis que la part de population de plus de 65 ans est de 21 % (pour comparaison, de 15% à Lille).

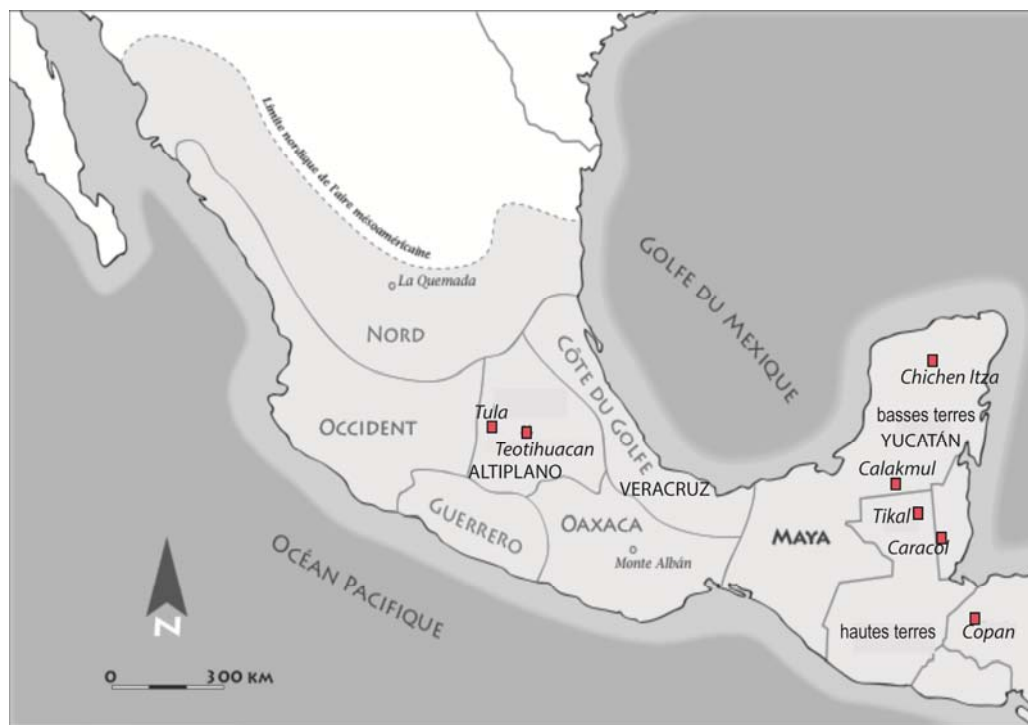
Les villes "post-textiles" ont connu, quant à elles, un effondrement de leur emploi textile. Elles sont plutôt de petite taille, et englobent les 25 villes caractérisées par des taux de croissance extrêmement faibles, mentionnées précédemment. Situées à l'écart des grandes aires métropolitaines ou des zones attractives (frontière, littoral, etc.), elles sont souvent caractérisées par un processus multidimensionnel de décroissance urbaine. Par exemple Vincey, dans les Vosges, est en décroissance démographique depuis 2010 (du fait du solde migratoire), et connaît une hausse du taux de chômage et de vacance de logements entre 2010 et 2015.

Enfin, les villes "néo-textiles" sont plutôt de petite taille, par rapport au groupe précédent, et majoritairement localisées à l'ouest et au nord-ouest de la France, mais aussi dans la basse vallée du Rhône et le long du littoral méditerranéen et dans l'Est. Elles sont généralement spécialisées dans la maroquinerie de luxe ou les textiles synthétiques (par exemple Saint-Uze, Saint-Pourçain-sur-Sioule, Bagny-sur-Meuse ou Anneyron).

Dossier 13.E: « Le collapse maya » (760-1150 de notre ère, Guatemala, Honduras Mexique) (Marie Charlotte Arnauld)

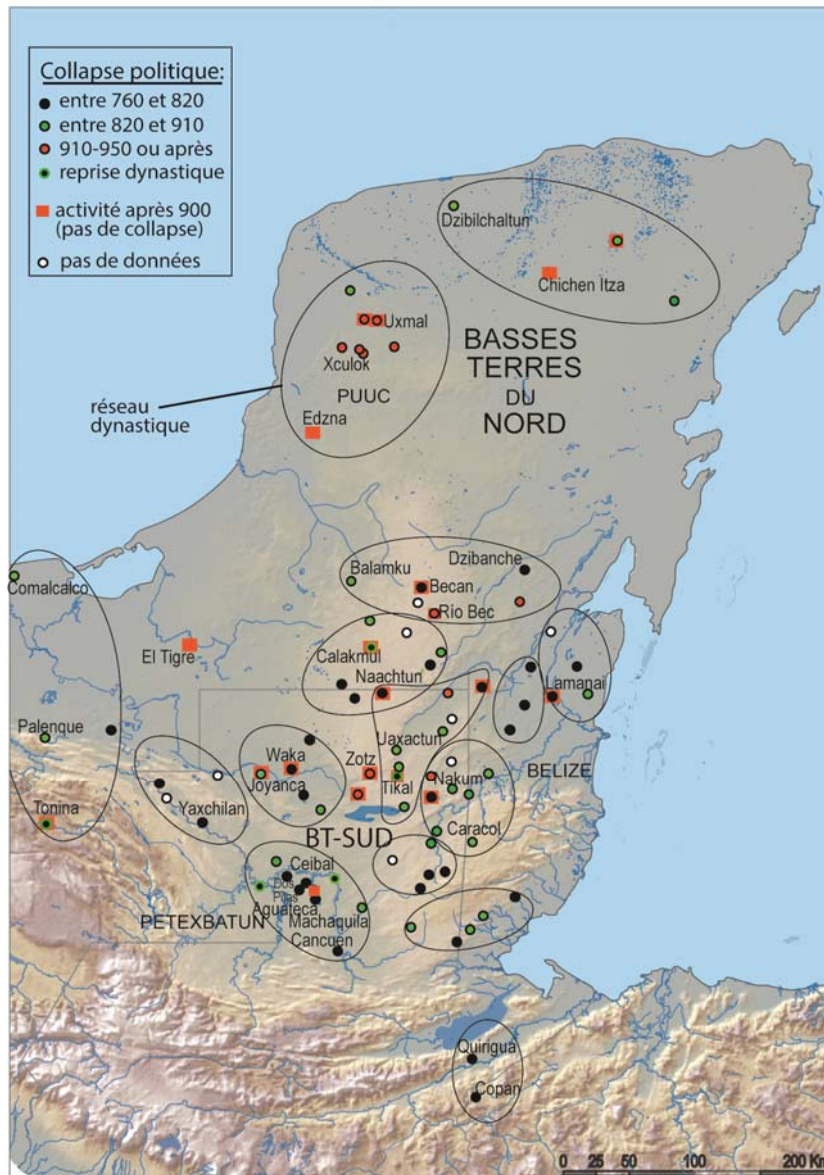
Au cours des périodes épiclassique (600-900 de notre ère) et postclassique ancienne (900-1200), les cités héritières de Teotihuacan sur l'Altiplano du Mexique central entrent en contact avec les basses terres orientales culturellement distinctes de la côte du Golfe du Mexique et du Yucatán (figure 13.8). Cette dynamique est qualifiée de « mésoaméricanisation » (Blanton *et al.* 1993 ; Smith et Schreiber 2006).

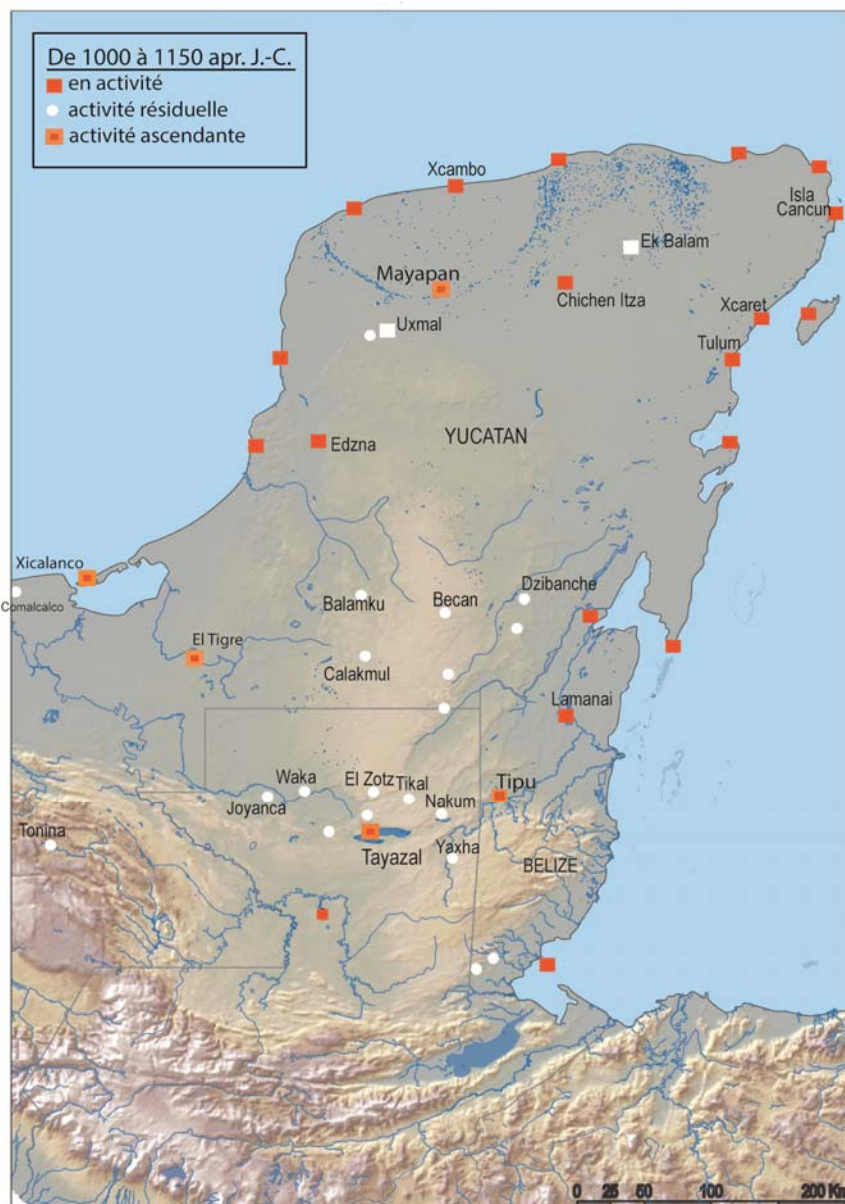
Figure 13.8 : La Mésoamérique



Outre de plausibles changements technologiques dans la navigation maritime pratiquée sur la façade atlantique, la synchronisation des modalités d'échanges aurait eu des effets analogues à ceux des changements technologiques associés, pour la période contemporaine, à la contraction espace-temps (Bretagnolle 2005) : coordination des systèmes scripturaires et des comptes calendaires du temps, multiples effets d'émulations et de croisements divers dans la culture matérielle et les arts (Testard 2014). Grâce à la voie maritime empruntée surtout après 700-800, les villes des basses terres du nord de la péninsule du Yucatán (ci-après « le Nord ») profitaient de cette dynamique plus que celles des basses terres du sud (« le Sud »), très enclavées à la base de la péninsule (figure 13.9 a et b). Leurs milieux sont aussi contrastés en termes de pluviométrie et d'accès aux nappes phréatiques, avec un avantage pour les côtes et le Nord en temps de sécheresse.

Figure 13.9 : Le système des villes des basses terres mayas du nord et du sud. En haut (a) entre 760 et 900 (aux périodes du Classique récent et terminal). En bas (b) entre 1000 et 1150 (période du Postclassique ancien)
 Données du Projet Prédiction, M.C. Arnauld, ArchAm, LESC, CNRS. Crédits : Jean-François Cuenot, ArchAm, d'après *Electronic Atlas of Ancient Maya Sites*, www.mayagis.smv.org. Carte dessinée par J.-F. Cuenot et M.C. Arnauld.





Le « collapse politique » correspond à des chutes dynastiques datées dans chaque cité par les monuments de pierre sculptée à inscriptions, ainsi que par des données archéologiques signalant des violences et des abandons. Les ellipses noires figurent les réseaux d'alliances dynastiques qui répercutaient rapidement les ruptures. Sur la carte de gauche, un carré rouge figure une ville qui, après la chute de sa dynastie, restait encore en activité après 900, tout en perdant de la population (décroissance mal mesurée). Sur la carte de droite, chaque carré rouge représente un petit réseau local d'une petite ville, d'un port et de villages.

Au Nord, Chichén Itzá fut une fondation tardive prenant son essor au IX^e siècle, au plus fort de la crise des anciennes grandes capitales du Sud (Tikal, Calakmul et Caracol, des villes de 20 000 à 100 000 habitants), qui s'étaient disputé l'hégémonie pendant quatre siècles (entre 435 et 830). Durant le IX^e siècle, profitant de ses ports maritimes (situés sur la côte nord), et peut-être de migrations venues du Sud, Chichén Itzá semble avoir construit sa propre hégémonie sur le système des villes du Nord. C'est ce mouvement général qu'il faut envisager dans le cadre théorique d'une « relocalisation transformatrice » (Nelson *et al.* 2014), elle-même comprise au sein de la mésoaméricanisation. Turner et Sabloff (2012 : 13908) caractérisent le processus :

« [...] in which the economic focus and concentration of wealth among the Maya shifted from the interior uplands [Sud] to the lower-lying coastal shelves and inland waterways of the Yucatán peninsular region ([Nord]). »

Chronologiquement, la puissance de Chichen Itza dans sa phase dite « internationale » (*i.e.* en connexion* avec le Veracruz et l'Altiplano), s'est déployée à partir de 920, alors que les trois capitales du sud (Calakmul, Tikal et Caracol) ont perdu leurs derniers rois vers 869-889 et que la rivale Uxmal cessait ses constructions monumentales vers 920-950. Le processus de relocalisation a donc pu se faire en trois ou quatre générations (870-950). Culturellement et politiquement, Chichen Itza était l'héritière des capitales du Sud – les données épigraphiques et architecturales en attestent – mais elle adopta un nouvel ordre religieux et politico-militaire importé du Mexique central.

Comprendre ce qu'il est convenu d'appeler le « collapse maya » comme une relocalisation de capitales avec leurs systèmes de villes aux IX^e-X^e siècles (figure 13.9) évite d'invoquer une improbable disparition des sociétés mayas du Sud. Mais ce cadrage ne dispense pas de restituer les processus d'ordres divers par lequel le « déplacement créatif » et destructeur a eu lieu. Les dernières avancées archéologiques et épigraphiques permettent de distinguer trois crises successives au Sud (Arnauld *et al.* 2017; Houston et Inomata 2009; Iannone 2014; Iannone *et al.* 2016). Une première crise, politique, provoque la chute de 30 à 40 dynasties royales entre 760 et 830 (figure 13.9a). Elle est antérieure aux sécheresses (Kennett *et al.* 2012, Douglas *et al.* 2016). Une deuxième crise, urbaine, se développe entre 800 et 900-1050, contemporaine d'une série d'années sèches dont la datation précise est encore controversée. Au cours de cette crise, les villes se dépeuplent plus ou moins graduellement, les populations se dispersant au Sud et les élites émigrant au Nord. Une troisième crise, probablement démographique, est à corrélérer à la pire série d'années sèches qui se produisent entre 1020 et 1150 (figure 13.9b). Les relations entre les deux premières crises et les processus qui les ont situées dans le mouvement de mésoaméricanisation sont au cœur des recherches actuelles. Des processus similaires se sont déroulés dans le Nord, avec un décalage dans le temps.

Chichen Itza perdit apparemment sa suprématie pendant cette troisième crise, en dépit des ressources en eau de ses cenotes⁸, dont le niveau avait baissé de plusieurs mètres. Vers 1050-1100 Mayapan, située à environ 60 km à l'ouest, lui succéda. Après le retour des années de bonne pluviométrie au XII^e siècle, trois villes ont pris leur essor et constitué des réseaux de villages: Mayapan au Nord, Tayasal sur le lac Petén Itza au Sud et Tipu sur une rivière du Belize, point de passage entre le Nord et le Sud. Ce système a même résisté aux Espagnols jusqu'en 1697 dans sa partie Sud.

Dossier 13.F : Impact socio-spatial de la décroissance urbaine de Saint-Étienne (Sophie Baudet-Michel)

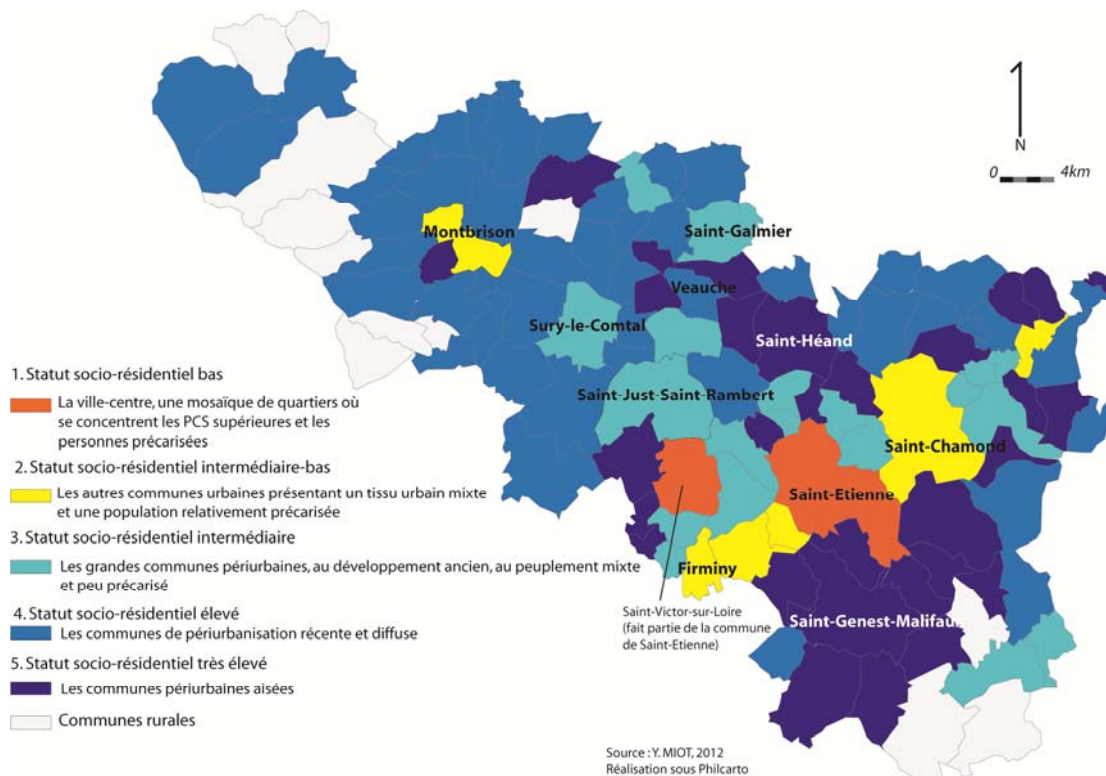
Entre 1968 et 2008, la commune de St-Étienne a perdu 16 700 emplois (16% des emplois), sur un total de 40 600 emplois ouvriers disparus à l'échelle de la métropole stéphanoise, comptant 403 000 habitants en 2017. L'épicentre de la désindustrialisation est principalement localisé dans les communes de Saint-Étienne et des vallées urbaines du Gier (au sud-ouest, par exemple Firminy) et de l'Ondaine (au nord-est, par exemple Saint-Chamond) (figure 13.10). La concentration de la précarité dans certains quartiers de Saint-Étienne et certaines communes des vallées précitées est non seulement liée à la pauvreté des populations mais aussi aux migrations résidentielles. Ainsi, l'étude de la dynamique résidentielle des ménages sur la période 2003-2008 montre que la commune-centre perd des habitants au profit des territoires extérieurs (solde négatif de 4145 personnes) : ce déséquilibre est dû au fait que les départs des ménages ne sont pas compensés par les arrivées d'autres ménages, comme c'est généralement le cas dans les villes à l'équilibre ou en croissance démographique. Ainsi, ce n'est pas tant l'intensité des flux sortants que l'absence de compensation qui caractérise les villes en décroissance. Les jeunes ménages qualifiés et formés localement ne trouvent pas à s'insérer sur le marché de l'emploi, et quittent donc la commune. En outre, aux mobilités sortantes à longue portée des ménages les plus dotées en capitaux économiques et sociaux, s'ajoutent des mobilités sortantes locales d'accession à la propriété (3150 départs en 2003-2008). Ces dernières expliquent les deux-tiers du solde migratoire négatif. Elles sont réalisées à 60 % par des ménages où les deux membres actifs travaillent tandis que les mobilités entrantes concernent plutôt des ménages qui vont se diriger vers le parc de logement social.

Ainsi, les migrations supra-locales s'associent aux mobilités locales et provoquent des déséquilibres démographiques qui exacerbent les divisions socio-spatiales. Pour Y. Miot, la désindustrialisation, qui

⁸ Grotte effondrée constituant un trou d'eau de grand diamètre en contexte karstique.

n'est pas compensée par la montée en puissance d'autres fonctions, met sous tension l'ensemble du système territorial. Elle est redoublée par une perte d'attractivité résidentielle locale, issue d'une périurbanisation socialement sélective. Les deux processus de désindustrialisation et de périurbanisation s'imbriquent pour produire une juxtaposition d'îlots de croissance, socialement favorisés et économiquement résistants, et des territoires* où se cumulent l'ensemble des difficultés. Au sein de ces quartiers des clivages sociaux émergent, d'une part entre locataires du parc privé en très grande précarité et propriétaires occupants en moins grande difficulté sociale, et d'autre part entre populations immigrées plus modestes et plus précarisées et population née en France, moins fragile. Ces deux clivages peuvent se superposer suivant des schémas variés. L'entrée dans la décroissance est envisagée par Miot comme une bifurcation* qui entraîne durablement la ville vers le déclin et renforce les contrastes sociaux internes.

Figure 13.10 : Les statuts socio-résidentiels des communes du Sud-Loire. Source : Miot Y., 2012.



Visuel : Réhabilitations partielles du bâti hérité de l'industrie du cuir à Annonay (Ivan Glita)

Les rives de la Cance, au sud d'Annonay (Ardèche), étaient occupées jusque dans les années 1970 par un ensemble important de tanneries, mégisseries et ateliers regroupés autour des Etablissements Meyzonnier. Suite à des fermetures massives à partir de 1974, une partie des mégisseries a été reconvertie en logements (Photo 1) et les tanneries ont été divisées en plusieurs parties, parfois réutilisées par des entreprises (garage automobile, Photo 2) ou des associations municipales. La seule tannerie subsistante, rachetée par Hermès, a été déplacée 1km plus au sud. Un programme de revitalisation* Action-Cœur de ville (voir chapitre 12.2) a été mis en place en 2018 et consiste principalement en des rénovations/réhabilitations de logements mais contient aussi un volet sur les friches industrielles. Les chantiers actuels concernent le centre-ville historique (arrière-plan de la Photo 1) mais le projet est censé atteindre à terme les rives de la Cance.

Photographie 1 : anciennes tanneries et mégisseries des rives de la Cance, en friches ou reconverties en habitations (2017)



Photographie 2 : Ancien atelier des Tanneries Meyzonnier, partiellement réutilisé comme garage automobile (2017)



Références bibliographiques

- Alfany, Guido, Murphy, Tommy, 2017, « Plague and lethal epidemics in the pre-industrial world ». *The Journal of Economic History*, vol. 77, no 1, pp. 314-343.
- Arnault Charlotte, Lemonnier Eva, Forné Mélanie, Sion Julien, Alvaredo Erick Ponciano, 2017, Early to Late Classic population mobility in the Maya site of La Joyanca and hinterlands, Northwestern Petén, Guatemala, *Journal of Anthropological Archaeology*, 45, pp. 15-37.
- Arnault, Marie Charlotte, Andrieu Chloé, et Mélanie Forné 2017 « “In the Days of My Life” The Maya Lowlands from Classic to Early Postclassic Times (the long ninth century, AD 780-920) ». *Journal de la Société des Américanistes Hors-série « Maya Times/Tiempos mayas »*. 2017, mis en ligne le 31 décembre 2017, consulté le 6 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/jsa/15362> ; DOI : 10.4000/jsa.15362.
- Artioli Francesca, 2017, « Les politiques du retrait territorial de l'État. Réformes de la carte militaire et gestion des mobilisations locales (1989-2012) », *Gouvernement et action publique* 2017/1 (no 1), p. 81-106.
- Baron Myriam, Van Hamme Gilles, Rivière Dominique, Grasland Claude, Cunningham-Sabot Emmanuèle, (2010), *Villes et régions européennes en décroissance, maintenir la cohésion territoriale*, Col. Information Géographique et Aménagement du Territoire, Hermès-Lavoisier, 345 p.
- Béal Vincent, Dormois Rémi, Pinson Gilles, 2010, « Relancer Saint-Étienne. Conditions institutionnelles et capacité d'action collective dans une ville en déclin », *Métropoles* [En ligne], 8 | 2010, mis en ligne le 30 novembre 2010.
- Béal Vincent, Fol Sylvie, Rousseau Max, 2014, « De quoi le “smart shrinkage” est-il le nom ? Ambiguïtés des politiques de décroissance planifiée dans les villes américaines », *Géographie, Economie, Société* 18 (2016), pp. 211-234.
- Beauregard Robert, 2006, « Radical break in late twentieth-century urbanization », *AREA* 2006, 38.2, pp. 218-220
- Beauregard Robert, 2009, « Urban population loss in historical perspective: United States, 1820-2000 », *Environment and Planning A*, volume 41, p. 514-528.
- Becker C.J., "Problemer om bosættelsen i dansk jernalder. Hvad kan gravfundene sige om de aktuelle problemer ?", dans H. THRANE (dir.), *Kontinuitet og bebyggelse*. Odense, 1977, p. 29-38.
- Bettencourt, Luis M.A. 2013, *The Origins of Scaling in Cities*,. *Science*, 340, p. 1438-1441.
- Bird James (1977), *Centrality and Cities*. Routledge & Kegan Paul, London, Heney and Boston, 203 pages.
- Bocquet-Appel, Jean-Pierre, 2008 *La paléodémographie. 99,99 % de l'histoire démographique des hommes ou la démographie de la Préhistoire*, Errance, Paris
- Bocquet-Appel, Jean-Pierre, 2011b « The Agricultural Demographic Transition During and After the Agriculture Inventions » *Current Anthropology* Vol. 52, No. S4, *The Origins of Agriculture: New Data, New Ideas* (octobre 2011), pp. S497-S510.
- Bost François, 2011, « Désindustrialisation / délocalisations : les mots et les choses », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 88e année, 2011-2. *Le territoire français, la désindustrialisation et les délocalisations*, sous la direction de François Bost. pp. 112-124.
- Bretagnolle Anne (2016), « City-systems and maritime transport in the long-term », in Ducruet César (ed.), *Maritime networks: spatial structures and time dynamics*. London and New York, Routledge Taylor & Francis Group, *Routledge Studies in Transport Analyses*, , pp. 27-37.

Bretagnolle Anne, Baudet-Michel Sophie, Glita Ivan, Paulus Fabien, 2019, « Effondrement, résistances et transformations de l'emploi textile dans les villes françaises des années 1960 aux années 2010 », *Géographie, Économie, Société*, 2019/4, p. 317-344.

Bretagnolle Anne, Delisle François, Mathian Hélène, Vatin Gabriel (2015), « Urbanization of the United States over two centuries: an approach based on a long-term database (1790-2010) », *International Journal of Geographical Information Science*, vol. 29, issue 5, pp. 850-867.

Bretagnolle Anne, Guérois Marianne, Pavard Antonin, Gourdon Paul, Zdanowska Natalia, Lizzi Liliane (2016) *Demographical Trajectories of European urban areas (1961-2011) (TRADEVE)*. Rapport final de l'AAP Université Paris 1 édition 2014, 87 pages, [En ligne].

Buhnik Sophie, 2016, « Géographie de la décroissance démographique et évolution des mobilités quotidiennes dans la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2015/3-2016/1.

Buhnik, Sophie. (2010). *From Shrinking Cities to Toshi no Shukushō: Identifying Patterns of Urban Shrinkage in the Osaka Metropolitan Area*. *Berkeley Planning Journal*, 23(1). Retrieved from <https://escholarship.org/uc/item/2df4m61b>

Cahu Étienne, « De la réforme de la carte judiciaire ou l'instrumentalisation de critères objectifs au service d'un nouveau rapport scalaire de pouvoir », *Annales de géographie*, 2015/1 (no 701), p. 5-30. DOI 10.3917/ag.701.0005

Caldwell J. C. 2006 *Demographic Transition Theory*, Springer Netherlands, 404 p.

Campanella, ThomasJ. 2006 Urban resilience and the recovery of New Orleans. *Journal of the American Planning Association* 72, 141–6.

Cauchy-Duval Nicolas, Cornuau Frédérique, Rudolph Mathilde, 2017, « La décroissance urbaine en France : les effets cumulatifs du déclin », *Métropolitiques*, 26-04-2017, *Revue En Ligne*.

Cesaretti, Rudolf, José Lobo, Luís M. A. Bettencourt, Scott G. Ortman, et Michael E. Smith 2016 *Population-Area Relationship for Medieval European Cities*. PLOS ONE DOI:10.1371/journal.pone.0162678 October 5, 2016.

Christaller Walter (1933), *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena, Fischer, traduit en 1966 par Baskin C. W. sous le titre *Central Places in Southern Germany*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.

Claval Paul, 1982, *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, LITEC (Librairies Techniques), coll. « Géographie économique et sociale » no 15, Paris, 1982, 633 p.

Cohn, Samuel, 2017, *Plague violence and abandonment from the Black Death to the early modern period*, *Annales de Démographie Historique*, vol. 2, no134, pp. 39-61.

Cottineau Clémentine 2016, « A Multilevel Portrait of Shrinking Urban Russia », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2015/3-2016/1 | 2016.

Cottineau Clémentine, 2017, « Peut-on estimer la singularité des villes (post-)soviétiques ? », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 1, p. 5-32.

Cowgill, George L. 1975 « On causes and consequences of ancient and moderne population changes », *American Anthropologist*, 77(3), pp. 505-525.

Cowgill, George L. 2015 *Ancient Teotihuacan. Early Urbanism in Central Mexico*. Cambridge University Press, New York.

Cunningham-Sabot E., Roth Hélène, 2013, « Growth Paradigm against Urban Shrinkage : A Standardized Fight ? The Cases of Glasgow (UK) and Saint-Étienne (France) », in Pallagst Karina, Martinez-Fernandez Crinstina., Wiechmann Thorsten (eds.), *Shrinking Cities - International Perspectives and Policy Implications.*, New York, Routledge, 99-124.

Cunningham-Sabot Emmanuelle, Roth Hélène, Fol Sylvie, 2014, « Décroissance urbaine », *Hypergéographie* <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article592>.

- Cusin François, 2015, « Les dynamiques urbaines au prisme des mobilités résidentielles longues », in *Mobilités résidentielles, territoires et politiques*, Fol Sylvie, Miot Yoan, Vignal Cécile (ed), Presses Universitaires du Septentrion, Open Edition books, pp. 65-96.
- Dobat Andres Siegfried, 2003, « The maritime hinterland of Hedeby », dans *Bericht des 54 Sachsensymposiums in Schwerin*, éd. Par RADTKE C., Kiel, coll.« Jahrbuch Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern », n° 51, p. 419-435.
- Edelblutte Simon, 2008, « Que reste-t-il du textile vosgien ? », *L'Information géographique* 2/2008, vol. 72, p. 66-88.
- Feinman, Gary M. et Joyce Marcus (eds.) 1998, *Archaic States*. School of American Research Press, Santa Fe.
- Florentin Daniel, Fol Sylvie et Roth Hélène, 2009, « La “Stadtschrumpfung ” ou “ rétrécissement urbain ” en Allemagne : un champ de recherche émergent », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 445, mis en ligne le 26 mars 2009, consulté le 09 octobre 2016. URL : <http://cybergeo.revues.org/22123> ; DOI : 10.4000/cybergeo.22123.
- Fol Sylvie, Cunningham-Sabot Emmanuèle, 2010, « « Déclin urbain » et Shrinking Cities : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine », *Annales de géographie*, 2010/4 (no 674), p. 359-383. DOI : 10.3917/ag.674.0359. URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2010-4-page-359.htm>
- Fossier, Robert, 1979, « Peuplement de la France du nord entre le Xe et le XIVe siècles ». *Annales de Démographie Historique*, pp. 59-99.
- Friedrichs Jürgen, 1993, « A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites » *Urban Studies*, vol. 30, issue 6, pp. 907-917.
- Gatzweiler Hans-Peter, Milbert Antonia (2012), « Schrumpfende Städte wachsen und wachsende Städte schrumpfen », *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 7.2009, pp. 443-455.
- Gelichi S., Hodges R. (ed.), *From one sea to another : trading places in the european and mediterranean Early Middle Ages : proceedings of the international conference, Comacchio, 27th-29th march 2009/Da un mare all'altro : luoghi di scambio nell'Alto Medioevo europeo e mediterraneo : atti del seminario internazionale, Comacchio, 27-29 marzo 2009*, Turnhout, 2012.
- Gourdon Paul, Bretagnolle Anne, Guérois Marianne, Pavard Antonin (2019), « Trajectoires démographiques des petites villes européennes », *Belgé*, 3/2019, 29 pages.
- Haase Annegret, Rink Dieter, Grossmann Katrin, Bernt Matthias, Mykhnenko Vlad, 2014, *Conceptualizing urban shrinkage*, *Environment and Planning A*, 46(7), pp. 1519–1534.
- Haase, Annegret, Rink, Dieter and Grossman, Katrin (2016), « Shrinking cities in post-socialist Europe: what can we learn from their analysis for theory building today? », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 98 (4): 305–319.
- Hackworth Jason (2016), “Demolition as urban policy in the American Rust Belt”, *Environment and Planning A*, Vol. 48(11) 2201–2222.
- Hackworth Jason (2017), « Urban decline is not natural », *Métropolitiques*, dossier Villes en décroissance, <https://www.metropolitiques.eu/Urban-Degradation-Is-Not-Natural.html>.
- Hall, Thomas D, P. Nick Kardulias et Christopher Chase-Dunn, 2011, « World-Systems Analysis and Archaeology: Continuing the Dialogue » *Journal of Archaeological Research* 19(3), pp 233–279.
- Hannemann Christine, 2004, *Architecture as an ideology: industrialization of housing in the GDR*, Berlin, Humboldt Universität, Stadt- und Regionalsoziologie, Working Papers Nr. 2 A, 26 p.
- Hayden, Dolores, 2004. *Field Guide to Sprawl*. New York, Pantheon.

Heckbert Scott, 2013, « MayaSim: An Agent-Based Model of the Ancient Maya Social-Ecological System », *Journal of Artificial Societies and Social Simulation* 16 (4) 11.

Hirth, Kenneth 1978, « Interregional trade and the formation of prehistoric gateway cities » *American Antiquity* 43: 35–45.

Hodges R., *Dark Age Economics - a New Audit*, Londres, 2012.

Hodges R., *Dark Age Economics: The Origins of Towns and Trade A.D. 600-1000*, Londres, 1982.

Inomata, Takeshi, Daniela Triadan, Jessica MacLellan, Melissa Burham, Kazuo Aoyama, Juan Manuel Palomo, Hitoshi Yonenobu, Flory Pinzón, and Hiroo Nasu, 2017, « High-precision radiocarbon dating of political collapse and dynastic origins at the Maya site of Ceibal, Guatemala ». *Proceedings of the National Academy of Science* 114(7):1293-1298

Jennings, Justin 2016 *Killing Civilization: A Reassessment of Early Urbanism and its Consequences*. University of New Mexico Press, Albuquerque.

Jennings, Justin and Timothy Earle 2016 « Urbanization, State Formation, and Cooperation: A Reappraisal ». *Current Anthropology* 57 (5): 474-493.

Kinder Kimberley, 2017, “DIY Urbanism in Shrinking Cities: Or, What Neighbors Are Left With When Markets Withdraw and Governments Contract”, *Metropolitics*, 27 March 2017. URL: <https://www.metropolitiques.eu/DIY-Urbanism-in-Shrinking-Cities.html>

Laménie, Brice « Les territoires industriels face aux effets cumulés du déclin démographique et économique : quelles perspectives avec la métropolisation ? », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2015/3-2016/1 | 2016, mis en ligne le 20 mars 2016, consulté le 02 octobre 2016. URL : <http://eps.revues.org/6222> ; DOI : 10.4000/eps.6222

Lebecq Stéphanie, Béthouart Bruno, Verlype Laurent, 2010, Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire, Lille, Université de Lille, coll. « Collection UL3 travaux et recherches », 528.

Legge De, Dominique, 2011, *Rapport d'information sur les conséquences de la RGPP pour les collectivités territoriales et les services publics locaux*, Sénat, Les rapports du Sénat, No666, 260 p.

Lesthaeghe, Ron and Van de Kaa, Dirk J. (1986), « Twee Demografische Transitie's ? », in Ron Lesthaeghe and Van de Kaa, Dirk J. (eds), *Bevolking : Groei en Krimp, Mens en Maatschappij* book supplement, p. 9-24. Deventer : Van Loghum-Slaterus.

Malbos L., 2017, *Les ports des mers nordiques à l'époque viking (VIIe-Xe siècle)*, Turnhout.

Mareš N., 2014. *Tanger-Med, un port eurafricain*, *Géotransports, Lieu du Transport*, n°3, pages 133–136.

Marmé, Michael 2008, « Locating Linkages or Painting Bull's-Eyes around Bullet Holes? An East Asian Perspective on the Seventeenth-Century Crisis », *American Historical Review* Vol. 113(4) pp. 1080-1089.

Martinez-Fernandez Cristina, Weyman Tamara, Fol Sylvie, Audirac Ivonne, Cunningham-Sabot Emmanuèle, Wiechmann Thorsten, Yahagi Hiroshi, 2016, « Shrinking cities in Australia, Japan, Europe and the USA: From a global process to local policy responses ». *Progress in Planning*, vol. 105, pp. 1-48.

Mathian, Hélène et Sanders Lena, 2014, *Objets géographiques et processus de changement. Approches spatio-temporelles*. Paris, Iste Editions, collection *Systèmes d'information géographique*.

Miot Yoan, « Le rôle du facteur démographique dans les processus de décroissance urbaine », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2015/3-2016/1 | 2016, mis en ligne le 20 mars 2016, consulté le 19 octobre 2016. URL : <http://eps.revues.org/6192> ; DOI : 10.4000/eps.6192

Miot Yoan, 2012, *Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? Le cas des villes de tradition industrielle de Mulhouse, Roubaix et Saint-Etienne*, Thèse de doctorat en aménagement et Urbanisme, Lille 1, 442 p.

- Nelson B. A., Chase A., Hegmon M., 2014, « Transformative Relocation in the U.S. Southwest and Mesoamerica » In *The Resilience and Vulnerability of Ancient Landscapes: Transforming Maya Archaeology through IHOPE*, edited by Arlen F. Chase and Vernon L. Scarborough, *Archaeological Papers of the American Anthropological Association*, no 24, Wiley, Hobokenpp. 171-182.
- Ortman, Scott G., Davis Kaitlyn E., Lobo José, Smith Michael E., Bettencourt Luis M.A., et Aaron Trumbo 2016 « Settlement Scaling and Economic Change in the Central Andes ». *Journal of Archaeological Science* 73: 94-106. <http://bit.ly/2aHXpGk>.
- Popelard Allan, (2009), « Détroit catastrophe du rêve », *Hérodote*, no132, La Découverte, pp. 202-214.
- Pumain D., 1999, « Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques ? », *Revue de Géographie Alpine*, 87, no2, pp. 167-184.
- Rogers A., 2011, *Late Roman towns in Britain: rethinking change and decline* Cambridge, New York, 2011.
- Roth Hélène, 2016, « Du déclin à la périphérisation : quand les courants constructivistes et critiques revisitent les différenciations spatiales en Allemagne », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 758, mis en ligne le 4 janvier 2016, consulté le 25 septembre 2016. URL : <http://cybergeo.revues.org/27389> ; DOI : 10.4000/cybergeo.27389
- Schilling J, Logan J. (2008) Greening the Rust Belt: A Green Infrastructure Model for Right Sizing America's Shrinking Cities, *Journal of the American Planning Association*, 74:4, 451-466.
- Schmid, J., 2006, « L'Allemagne, encore divisée... démographiquement », *Population & Avenir*, vol. 678, no 3, pp. 4-8.
- Smith, Michael E. 2010 « Sprawl, Squatters and Sustainable Cities: Can Archaeological Data Shed Light on Modern Urban Issues ? » *Cambridge Archaeological Journal* 20:2, 229–53 © 2010 McDonald Institute for Archaeological Research doi:10.1017/S0959774310000259
- Sindbæk Søren M., 2007 « Network and nodal points : the emergence of towns in early Viking Age Scandinavia », *Antiquity*, 81, p. 119-132.
- Sindbæk Søren M., 2013, « Broken Links and Black Boxes : Material Affiliations and Contextual Network Synthesis in the Viking World », dans *Network Analysis in Archaeology. New Approaches to interregional Action*, éd.par Carl Knappett, Oxford, Oxford university Press, p. 71-94.
- Smith, Monica L. 2003 *Social Construction of Ancient Cities*. Smithsonian Books, Washington et Londres.
- Smith, Monica L. 2014 « The archaeology of urban landscapes », *Annual Review of Anthropology* 43:307–23.
- Stoodley Nick, 2002, « The origins of Hamwic and its central role in the seventh century as revealed by recent archaeological discoveries », dans *Central Places in the Migration and Merovingian periods. Papers from the 52nd Sachsensymposium*, éd.par Hardh B. et Larsson L., Stockholm, Almqvist & Wiksell International, coll. « Acta Archaeologica Lundensia. Series in 8° », p. 317 331.
- Taulelle François (dir.), 2012, « Le délaissement du territoire, quelles adaptations des services publics dans les territoires ruraux ? », *Sciences de la société*, no 86, Presses Universitaires du Mirail, 176 p.
- Turner II, Billy .L. et Sabloff Jeremy A., 2012, « Classic Period collapse of the Central Maya Lowlands: Insights about human–environment relationships for sustainability ». *Proceedings of the National Academy of Science* 109(35) : 13908–13914.

Ulriksen J. 2004, "Danish Coastal Landing Places and their Relation to Navigation and Trade", in J. Hines, A. Larey, M. Redknap (ed.), *Land, Sea and Home. Proceedings of a Conference on Viking-period Settlement at Cardiff, July 2001*. Maney, 2004, p. 7-26.

Vallaux Camille (1908), *La mer : géographie sociale. Populations maritimes, migrations, pêche, commerce, domination de la mer*. Paris, Octave Doin Editeur.

Wiechmann Thorsten, Pallagst Karina, 2012, « Urban shrinkage in Germany and the USA: A Comparison of Transformation Patterns and Local Strategies », *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 36.2, March 2012, pp. 261–280.

Wolff M., Wiechmann Thorsten, 2018, « Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990–2010 », *European Urban and Regional Studies*, vol. 25, issue 2, pp. 122-139.

Wolff Manuel, Fol Sylvie, Roth Hélène et Cunningham-Sabot Emmanuèle, 2013, « Shrinking Cities, villes en décroissance : une mesure du phénomène en France », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 661, mis en ligne le 08 décembre 2013, DOI : 10.4000/cybergeo.26136

Wolff Manuel, Fol Sylvie, Roth Hélène, Cunningham-Sabot Emmanuèle, (2017), « Is planning needed ? Shrinking cities in the french urban system », *Town Planning Review*, Vol. 88-1, pp. 131-145.