

L'ESPACE GEOGRAPHIQUE



1



Recherche, libertés et données publiques



La résilience des systèmes spatiaux



La métropolisation • *Répons* de Boulez



Hommage à Peter Gould

2000

Publication soutenue par le Centre National de la Recherche Scientifique

BELIN-RECLUS

Sémantiques de la métropolisation

Stéphane Leroy

CERCAR, Université d'Orléans,
10, rue de Tours, 45072 Orléans Cedex 2 ; stephaneleroy@hotmail.com

RÉSUMÉ.— Force est de constater que si l'emploi du terme de métropolisation se répand rapidement, une impression de flou persiste quant à sa définition. Phénomène économique ? Processus spatial ? Parce qu'il s'agit certainement moins d'une question théorique ou épistémologique que d'un enjeu majeur pour la compréhension, la gestion et l'aménagement des espaces urbanisés, il semble opportun de faire le point, même partiellement, sur la thématique de la métropolisation. Et si, à l'arrivée, elle apparaît encore comme un champ en cours de défrichage, si on est encore loin de pouvoir raccorder observation et théorie, l'importance des problématiques qu'elle réactive ou qu'elle soulève devrait la placer demain au centre de la réflexion géographique.

CONCEPT, URBANISATION, MÉTROPOLISATION, MOBILITÉS, VOCABULAIRE

ABSTRACT.— **The semantics of metropolisation.**— While the use of the term «metropolisation» is increasing, its definition remains vague. Is it an economic phenomenon or a spatial process? Rather than a theoretical or epistemological question, it is a key to the understanding, management and development of urbanised spaces. It therefore seems appropriate to examine, at least partially, the concept of metropolisation. Although it seems an empty canvas today and we are still far from being able to link observation to theory, the importance of the issues that it raises or reactivates will be likely to place it at the centre of geographical discussion tomorrow.

CONCEPT, METROPOLISATION, MOBILITY, URBANISATION, VOCABULARY

Il n'est pas aisé de se retrouver dans le labyrinthe des travaux et des réflexions sur la métropolisation. Elle apparaît au moins autant comme une démarche volontariste ou une nouvelle grille de lecture qu'un réel processus.

Les études de cas assez exhaustives menées sur le phénomène sont plus rares que les réflexions générales. Sans doute est-ce parce que la métropolisation est un processus récent et insuffisamment perceptible aujourd'hui. À ma

connaissance, les travaux effectués sur la métropole lémanique (entre Genève et Lausanne) sont parmi les plus aboutis à ce jour (Leresche *et al.*, 1995). Par contre, l'utilisation du terme de métropolisation se répand rapidement. Mais il n'est pas toujours empiriquement justifié, ni clairement défini. Parcourir les relations de la thématique métropolitaine avec quelques notions clés de la géographie en général, de la problématique urbaine en particulier, permet de saisir la complexité et l'étendue de son champ sémantique.

1. Métropolisation et concentration

La plupart des auteurs s'entendent sur le fait que le poids des plus grandes agglomérations se renforce dans tous les pays développés, par la pérennisation, voire l'accentuation d'un mécanisme presque unique : la concentration (des hommes, des capitaux, des biens matériels et immatériels). L'essentiel de la définition de la métropolisation est-il énoncé ? Métropolisation vient de métropole qui signifie ville-mère. Comme beaucoup de grandes agglomérations des pays développés sont des métropoles, c'est-à-dire des villes dotées de fonctions « supérieures », leur dynamique, qui repose essentiellement sur la captation de flux, pourrait être appelée la métropolisation. Plus restrictif, le dictionnaire *Les Mots de la géographie* définissait en 1992 la métropolisation comme le seul « mouvement accusé de concentration de la population dans les métropoles » (Brunet, Ferras, Théry, 1992, p. 301). Sans réduire la métropolisation à ce seul mécanisme, une étude de l'équipe de recherche PARIS allait dans le même sens en 1993, en l'opposant à « contre-urbanisation ». Mais faut-il vraiment développer une nouvelle terminologie pour signifier la croissance démographique des plus grands organismes urbains ? Pourquoi ne pas conserver le terme d'urbanisation qui a le mérite d'avoir une définition nette ? La métropolisation ne doit pas être confondue avec l'urbanisation. Comme le font justement remarquer Michel Bassand, Dominique Joye et Jean-Philippe Leresche (1995, p. 1), elle « ne rend pas obsolètes les autres manifestations du phénomène urbain (urbanisation, sub et périurbanisation), mais elle s'y surajoute ».

Pour d'autres auteurs, la métropolisation est caractérisée par la multiplication des phénomènes de concentration dans les métropoles, et la dimension démographique devient même relativement secondaire : « Il convient d'appréhender la métropolisation non seulement comme un processus de concentration de population et d'urbanisation massive, mais aussi, et peut être surtout, comme celui du renforcement des fonctions économiques supérieures en matière de décision, de direction et de gestion des systèmes économiques et de leur concentration dans quelques pôles urbains majeurs » suggère Marc Bonneville (1993). La définition de la métropolisation dépend donc de celle de la métropole. Dans ces premières acceptions, elle est seulement l'affermissement du poids démographique et économique du

sommet de la hiérarchie (les métropoles). Mais alors, si à l'instar de Priscilla de Roo (1993) on considère qu'il n'y a en France qu'une seule métropole (Paris), cela signifie-t-il que les traces de métropolisation ne sont visibles qu'en Île-de-France ? À moins qu'il ne faille modifier la définition de métropole, ou que le terme de métropolisation soit impropre parce que trop connoté, et sa définition incomplète, pour décrire et expliquer les nouveaux processus d'organisation des espaces.

2. Métropolisation et sélection

Un élément de réponse est apporté par les auteurs qui privilégient une approche économique de la métropolisation. Au travers de cette nouvelle grille de lecture, ils proposent une analyse originale et pertinente du développement économique contemporain des villes (Beckouche, 1993 ; Cunha, 1995 ; Lacour et Puissant, 1991 ; Savy et Veltz, 1993 et 1995 ; Veltz, 1996). Après avoir constaté que, contrairement à beaucoup de prévisions, le déclin des grandes villes était globalement un leurre, ils insistent sur le fait que la dynamique qui favorise quelques-uns des principaux centres urbains est subordonnée aux stratégies d'implantation d'entreprises, essentiellement de celles qui produisent et vendent des services. Avec cette approche, la dimension spatiale (en particulier le rôle de la distance) tend à disparaître, mais peut-être pas la dimension territoriale (avec le maintien du besoin d'« ancrage » au sol). Les villes demeurent plus que jamais les principaux capteurs et redistributeurs du développement économique. Si, avec la métropolisation, la règle qui veut que les villes commandent l'organisation de la centralité n'est pas modifiée, leurs différences de capacité à y parvenir s'accroissent. De plus, dans un contexte de mondialisation croissante de l'économie, les villes sont envisagées comme des agents du changement — parmi d'autres. Face à la montée du chômage et des exclusions, elles sont aussi considérées comme des territoires de sécurité relative (c'est le fameux principe d'assurance de Pierre Veltz). Aussi, la métropolisation est-elle considérée comme un processus qui entraîne une plus grande sélection des lieux.

C'est essentiellement leur capacité à attirer des entreprises, surtout multinationales (notamment par la création de technopôles ou de districts : Benko et Lipietz, 1992), à développer des équipements de qualité (particulièrement dans le domaine des communications), à former une

main-d'œuvre qualifiée et surtout à s'internationaliser (Cattan, 1992; Cattan *et al.*, 1994; Rozenblat, 1992) qui transmue quelques villes en métropoles ou en « villes-monde » (Friedmann et Wolffe, 1982). Dans celles-ci, certaines activités se développent : celles dites d'amont (conception, R & D, etc.), celles dites d'aval (commercialisation, publicité, etc.); d'autres périssent : celles de fabrication (le secteur industriel pour l'essentiel). Pour sa part, P. de Roo (1993, p. 15) insiste sur la nécessaire « présence en masse des fonctions d'intermédiation (entre industrie et services, production et marché, donneurs d'ordres et sous-traitants, formation et emploi, recherche et production, public et privé) ». Ces différentes analyses montrent également que le processus métropolitain s'appuie forcément sur une logique de développement réticulaire, génératrice de profondes disparités spatiales, mais aussi sociales. Phénomène sélectif, la métropolisation remplace l'espace (ou sa « disparition ») au cœur des problématiques urbaines.

3. Métropolisation et mise en réseau

Si la métropolisation n'est pas réduite au seul phénomène d'accumulation de flux variés en un nombre limité de lieux (elle accompagne la division technique et sociale du travail qui s'est appuyée sur la croissance des possibilités de déplacement : Ascher, 1998), la dimension spatiale est souvent mise de côté. Il n'est pas inutile de rappeler que l'accent est très fréquemment mis sur les causes et les conséquences économiques de la métropolisation. L'espace n'intervient qu'*a posteriori* et il est alors souvent considéré comme une simple contingence, sans valeur propre. La métropolisation se traduirait d'abord par une modification de la nature des relations entre les villes, la connectivité l'emportant sur la proximité (Bassand, Leresche, 1995; May, 1993). Si l'on ne peut nier le développement actuel de liens connexes entre quelques villes situées au sommet des hiérarchies urbaines (nationales ou régionales), une approche de la métropolisation presque uniquement basée sur les théories des réseaux de villes (Camagni, 1993; Camagni et Gibelli, 1994) ne conduit-elle pas à des impasses? Sous l'influence d'un discours dominant, au moins aussi idéologique que scientifique, n'exagère-t-on pas la portée de l'aspatialisation croissante des relations économiques?

Deux remarques sous forme de questions qui me paraissent capitales peuvent être faites ici. D'abord, là où certains

voient un changement qualitatif, l'effacement de la distance, donc en grande partie de l'espace, n'y a-t-il pas qu'un changement quantitatif, l'augmentation des dimensions (et des mailles du réseau)¹. Ensuite, sont-ce véritablement les villes qui tissent des liens entre elles (autres que symboliques) ou — pour l'essentiel — un tout petit nombre d'acteurs du système-monde libéral, installés dans une « poignée » de métropoles économiques relativement interchangeables? Il me semble qu'il serait au moins aussi intéressant de se préoccuper des aspects plus banals de la métropolisation, ceux qui concernent peu ou prou l'ensemble des habitants des espaces densément urbanisés et leurs pratiques quotidiennes, dont nous savons qu'elles conservent nécessairement une dimension spatiale fondamentale. À l'échelle de l'espace bas-rhodanien, l'examen détaillé de la dynamique des centralités l'a encore montré (Leroy, 1998).

4. Métropolisation et territorialisation

Le concept de métropolisation doit-il être réservé aux seules études des espaces économiques à larges mailles ou peut-il permettre de signifier de nouvelles pratiques quotidiennes de l'espace et du territoire, susceptibles de produire des configurations spatiales originales? La définition de François Ascher (1998, p. 18) se situe complètement dans cette perspective : « La métropolisation n'est donc pas un simple phénomène de croissance des grandes agglomérations. C'est un processus qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et qui engendre des morphologies urbaines de types nouveaux ».

Ce que nous continuons de nommer la métropolisation serait une nouvelle grille de lecture permettant d'appréhender

1. À propos de la question de la diminution de la distance-temps, on a beaucoup espéré de l'aménagement du réseau des trains à grande vitesse en France. François Plassard, entre autres, a parfaitement montré que le réseau, qui s'est constitué sans réel souci d'aménagement du territoire, n'avait jusqu'à présent fait que renforcer les logiques spatiales préexistantes (polarisation, hiérarchisation, dualisation, etc.). De même, si certains secteurs économiques, en particulier les services aux entreprises, profitent de l'« effet TGV », aucune conséquence sur la localisation des activités n'est encore réellement identifiable. Sur ces questions, on se reportera à Plassard F., 1992a, p. 243-262; Plassard F., 1992b, p. 125-131; Plassard F., 1989, p. 91-100.

différemment la mise en territoire des espaces géographiques. Il faut certainement que nous, Européens, réalisons une sorte de « révolution culturelle ». En effet, le concept de métropolisation est d'inspiration nord-américaine. Or, à la différence de la ville américaine, la ville européenne se caractérise, ou plutôt se caractérisait encore voici vingt ans par la continuité du bâti (voir les définitions de l'INSEE). Mais quantité de travaux montrent que les espaces métropolisés se distinguent par leur structure discontinue et hétérogène. Des zones de fortes densités (les villes-centres et leurs proches banlieues) sont séparées par d'autres, beaucoup moins densément peuplées ou beaucoup moins densément actives. On évoque parfois la figure de l'archipel pour décrire ces nouvelles configurations, voire leur fonctionnement (Ascher, 1995; Viard, 1994). En suggérant que l'une des caractéristiques fondamentales de la métropolisation est l'inversion de la relation structure-dynamique, J.-P. Leresche (1995, p. 186) va encore plus loin : « Le processus de métropolisation proprement dit se révèle plus important que sa configuration spatiale ou sa morphologie. Dit autrement, la forme définit moins les processus, comme dans une organisation urbaine hiérarchisée traditionnelle, que l'inverse, avec la métropolisation les processus conditionnent la forme ». Ainsi, la métropolisation serait caractérisée par des pratiques de l'espace originales, et donc par la constitution de territoires d'un nouveau type, ou du moins l'émergence et la diffusion d'une nouvelle sorte de territorialité. Jean-Paul Ferrier (1996) le pense : « "Métropolisation" permet de signifier un stade nouveau de la territorialisation en cours d'extension depuis la décennie soixante-dix ». Si ce nouveau rapport à l'espace doit être mieux étudié, le concept est séduisant. Il remet en cause la structure des espaces urbanisés, jugée immuable, et pose la question de la terminologie appropriée.

5. Métropolisation et métropole

Ce nouveau territoire se nomme-t-il métropole ? La tradition française est encore bousculée. Avec sa capitale omnipotente, sa politique des « métropoles d'équilibre », la France conserve l'idée d'une ville-métropole nécessairement unique dans un espace circonscrit et qui domine de manière exclusive le pays (Paris) ou une région (Toulouse et Midi-Pyrénées ou Bordeaux et l'Aquitaine par exemple). Même la DATAR, qui a pourtant permis d'avancer énormément dans la thématique métropolitaine,

entretient la confusion. On ne sait plus très bien où finit la *civitas* et où commence la *metropolis*.

Le terme de métropole se décline à toutes les échelles. Ainsi parle-t-on des « métropoles mondiales », que celles-ci soient des agglomérations du Tiers-Monde peuplées de plusieurs millions d'habitants mais sans connexions internationales ou des villes-nœuds du système-monde qui concentrent flux financiers et sièges sociaux. Le rang de ces dernières est mesuré par la détention de telle ou telle fonction économique, de tel ou tel équipement de portée internationale. Cependant, la mondialisation croissante des économies et la contraction des distances-temps a fait évoluer les critères pertinents. Jacques Lévy (1995, p. 58) propose de nommer métropole « un système urbain dont la configuration rend possible l'accès à un niveau d'excellence à l'échelle mondiale ». La métropole n'est plus une ville-noyau mais le terme de « système urbain » demeure flou. Marcel Roncayolo (1993, p. 16) précise que « le rang métropolitain se mesure peut-être moins aux fonctions et équipements que l'on trouve banalement dans chaque grande ville, avec homogénéité et répétition, qu'à la détection de mécanismes et de volontés de changement, d'innovation, de mobilité ». La métropole se définit par son organisation spatiale et sa fonctionnalité mais la capacité d'une « ville » à devenir une métropole devient de plus en plus difficile à appréhender.

Cependant, avec le concept de métropolisation, la définition du terme de métropole a évolué. Puisque les villes s'étalent et que le bâti est de moins en moins continu dans les espaces urbains, puisque le développement de la mobilité a permis la réunion dans une même cellule de vie quotidienne des habitants de villes et de villages souvent éloignés du centre-pôle d'emploi principal, la métropole est devenue un territoire à géométrie variable. Sa définition et ses limites sont larges. « Entre la métropole monocéphale, la métropole polycéphale continue et la métropole polycéphale éclatée, toutes les formes de transition existent » remarque justement Jean-Claude Boyer (1995, p. 298). Avec une acception beaucoup moins restrictive que celle de la métropole, ville-mère unipolaire, et qui prend en compte les nouvelles formes de territorialisation, « la notion de métropole permet de s'affranchir de la ville légale pour rejoindre la ville réelle » pour M. Bassand, D. Joye et J.-P. Leresche (1995, p. 5). La métropole

serait la « ville réelle », une ville forcément polycentrique. Cela heurte notre conception habituelle des espaces urbains. Peut-on encore parler de ville ?

Toutefois, depuis les travaux de l'équipe d'Étienne Juillard et Henri Nonn publiés en 1976, nous disposons d'outils éprouvés pour appréhender ce type d'espace. Les études réalisées sur l'évolution des pratiques spatiales et de la centralité dans des espaces urbains parmi les plus denses ou les mieux structurés, espaces en cours de métropolisation (tels que la Randstad-Holland ou la « métropole » lémanique), ont-elles révélé un fonctionnement véritablement différent (notamment des formes nouvelles de polynucléarité) de celui du modèle rhénan ? De la même manière, la métropole « intensive » de la DATAR (Sallez, 1993), indépendamment des échelles et des tailles assez mal explicitées, est-elle dissemblable de la métropole unipolaire radioconcentrique « classique » qui capte l'intégralité des flux au détriment de son environnement et des autres villes de l'armature urbaine nationale ou régionale, cas parfaitement formalisé par le modèle parisien ? La métropolisation serait une sorte de « rhénanisation » des espaces de l'urbain. Encore faut-il clairement préciser l'échelle à laquelle on se situe et bien différencier les effets, déjà anciens, du processus de métropolisation sur les systèmes de villes et ceux qui, aujourd'hui, fondent de nouvelles configurations urbaines localement (Pumain, 1997). Avec une approche davantage globale et tenant compte des dynamiques les plus récentes, une nouvelle terminologie a vu le jour.

6. Métropolisation et métapopolisation

Si l'on peut admettre le caractère inéluctable du processus métropolitain, les mécanismes et les formes de la transformation d'un espace unipolaire en un espace multipolaire, ou pour reprendre la terminologie de la DATAR, d'une métropole « intensive » à une métropole « extensive », sont encore mal connus. Au-delà du jargon, les propositions sémantiques de la DATAR sont intéressantes. La métropolisation pourrait se définir suivant un double processus, affectant des parties différentes d'un même espace urbain et selon des logiques contradictoires. P. de Roo (1993, p. 13) explique ainsi que « la notion de métropolisation connaît deux faces : une face extensive qui fait d'une grappe de villes une métropole "collective" offrant un panier global de fonctions de proximité [...], une face intensive qui fait du

centre fonctionnel de la métropole, qui est généralement l'hypercentre, le nœud où s'empilent les différents réseaux et les fonctions rares ». C'est une définition séduisante, dans laquelle on retrouve le centre et sa périphérie, même s'il faudra expliquer comment s'articulent et évoluent les relations entre les deux « faces » de la métropole. C'est surtout une approche volontariste. Il en faut. Néanmoins, le terme de métropole demeure ambigu et il sera, avec l'accélération et la diffusion prévisibles du processus de métropolisation, de moins en moins satisfaisant. La métropole évoque et continuera d'évoquer une grande ville, avec toutes les significations et les représentations que ce qualificatif transporte.

C'est pourquoi, considérant à juste titre que la notion de métropole « n'introduit ni l'idée d'une nouvelle structuration des espaces urbains, ni l'idée de la formation d'un nouvel espace des activités économiques et sociales quotidiennes » (Ascher, 1995, p. 31), F. Ascher propose un terme original pour désigner les nouveaux espaces de l'urbain : la *métapole*. Il est prégnant car davantage adapté : c'est un véritable concept. Il renvoie à l'idée de métastase, c'est-à-dire à des formes non contiguës, archipélagiques. La croissance (au sens large) n'est plus continue dans l'espace. Au contraire, elle procède par sauts. Les espaces de l'urbain se développent de manière anarchique, non hiérarchisée. Ils bourgeonnent. Ainsi, « une métapole, c'est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métapole constitue un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus » (Ascher, 1995, p. 34).

À mon sens, le développement d'une nouvelle notion telle que celle de la métapole, se surajoutant à celle de métropole, concurremment avec celui du processus de métapolisation qui l'engendre, est tout à fait pertinent. D'abord parce que cette nouvelle terminologie introduit intrinsèquement une rupture avec ce qui existait auparavant : les processus actuels et surtout les configurations qui en résultent sont relativement originaux, même si Denise Pumain et François Moriconi-Ébrard (1997) ont bien montré que la concentration des systèmes de villes au cours du temps, au moins ceux commandés par des grandes villes, était un phénomène déjà ancien. Ensuite, parce qu'en distinguant la

métropole de son aire de polarisation, la définition de la métropole réactive puissamment le modèle centre-périphérie que beaucoup ont considéré trop vite comme suranné. Enfin, la taille supposée de la métropole, « qui comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants » selon F. Ascher (1995, p. 34), laisse suffisamment de latitude pour l'identifier.

7. Métropolisation et dualisation

La thématique métropolitaine permet de pointer une difficulté majeure (et ancienne) des systèmes de villes qui s'organisent suivant une logique réticulaire, qu'il s'agisse du réseau de proximité physique (le niveau local ou régional) ou du réseau de proximité relationnelle (le niveau national ou international). Ces différents échelons spatiaux s'emboîtent relativement mal et l'espace tend à se dualiser (Ascher, 1998 et 1995; Bonneville, 1993; Cohen, 1997; Savy et Veltz, 1993 et 1995; Viard, 1994). À ce problème des échelles spatiales s'ajoute celui de la symbiose difficile des réseaux de villes et des réseaux d'entreprises (Gannon, 1995), aux temporalités et aux treillages distincts. La métropole de François Ascher est aussi, substantiellement, un espace du composite et du chevauchement.

L'accentuation des phénomènes de différenciation spatiale est-elle concomitante de la métropolisation? M. Bonneville (1993, p. 321) va même jusqu'à se demander si « la métropolisation ne trouve pas sa source et sa vitalité dans ce processus de différenciation ». L'exclusion spatiale et le découplage entre « morceaux » de territoire se déclinent en tous cas à plusieurs échelles : entre régions urbaines, hiérarchisées et réticulaires, et régions rurales de type cristallin (Derycke, 1993), entre villes d'un même territoire ou d'une même région (Bonneville, 1993; Cohen, 1997), entre zones urbaines métropolisées et zones urbaines non métropolisées (Ascher, 1998). Pour l'essentiel, ces dernières sont des espaces (plus ou moins bien) commandés par des villes « moyennes » ou « intermédiaires ». Leur avenir est incertain, surtout pour celles qui sont trop éloignées des métropoles pour profiter des effets de leur croissance (Sallez et Vérot, 1993). Cette dualisation territoriale est aussi une dualisation sociale : « Les centres métropolitains riches n'ont plus besoin de leurs périphéries pauvres [...], ni des arrière-pays qui se dépeuplent » assurent Michel Savy et Pierre Veltz (1993, p. 189). Dans les deux cas, le modèle

centre-périphérie est validé, même si les deux phénomènes ne se recouvrent que partiellement. Le processus de métropolisation est loin de conduire à l'homogénéisation spatiale. Il n'est pas inutile de rappeler ici que les travaux effectués sur la question de la dynamique de la segmentation sociale de la ville n'ont pas donné des résultats uniformes. Ainsi, les modèles séduisants de la ville « duale » de John Hull Mollenkopf et Manuel Castells (1991) ou « globale » de Saskia Sassen (1996), qui reposent essentiellement sur la constatation et l'analyse de la transformation d'une partie du système productif dans les plus grandes métropoles, sont loin d'avoir été validés dans les principales agglomérations européennes (Maertens et Vervaeke, 1997). Les modèles urbains nord-américain et européen continuent de s'opposer (Leroy, 1998) et ce que S. Sassen définit dans sa thèse (1996) comme un processus de polarisation sociale n'est qu'une croissance des inégalités sociales au sein des périmètres urbanisés, sans « mouvement » (donc sans polarisation) ni réelle nouveauté pour Chris Hamnett (1997).

8. Métropolisation et mobilité

Dans cette nouvelle configuration (des territoires dualisés, un espace de moins en moins... spatial), distinguer et opposer nomades et sédentaires (Leresche, 1995; Viard, 1994) est-il réellement pertinent? « La circulation n'est plus le complément de la sédentarité, elle a pris sa place comme fondement de notre être au monde » estime Jean Viard (1994, p. 42). Si les questions de la mobilité (elle est le fondement principal de la métropolisation) et des transports sont totalement judicieuses pour aborder la problématique de la ville et le thème de l'urbanité ou de la métropolitité aujourd'hui, il me semble qu'il ne faut pas surestimer leur portée. En France, la durée moyenne des déplacements intra- et interurbains quotidiens s'est peu allongée durant les dernières décennies (Berroir *et al.*, 1996). De même, il a été montré dans l'espace bas-rhodanien que la recherche de la proximité spatiale, notamment pour bénéficier d'économies d'agglomération, continuait de guider les stratégies de localisation résidentielle par rapport à celles de l'emploi (Leroy, 1998). Il s'avère que la hiérarchie entre les centres y demeure forte et que la distance, à partir d'un certain seuil, reste un frein aux déplacements quotidiens. Les changements de comportement des individus par rapport à l'espace et à la distance concernent seulement quelques-uns et quelques lieux. Ne sommes-nous pas tour à tour nomades

et sédentaires ? Essayer de rationaliser notre appréhension de la distance semble extrêmement vain.

Les transports de plus en plus rapides, en particulier le train, participent de cette accentuation de la différenciation spatiale. François Plassard (1992a) parle d'un « espace réseau » opposé à un « espace banal » et s'inquiète des possibilités de raccordement entre les deux. Un nouveau modèle s'est développé, celui des *hubs and spokes* (moyeux et rayons). Pour certains, il s'est déjà substitué au « traditionnel » réseau maillé cristallin (de Roo, 1993). Les *hubs* sont des métropoles. Les flux convergent davantage vers ces carrefours multimodaux complets qu'ils ne sont diffusés à leur périphérie (Bonnafous *et al.*, 1993). Les *spokes* (autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse, lignes aériennes, mais aussi câbles et ondes qui transportent les flux immatériels) les relient. Il n'existe pas de relais sur ces axes et les flux qui les empruntent et raccordent les « villes-hubs » n'irriguent pas l'espace interstitiel. Les progrès techniques réalisés dans le domaine de la communication et des transports ont engendré ce que l'on nomme des « effets tunnels ». Les territoires et les villes périphériques, ou périmétropolitains, seulement traversés par les flux deviennent des couloirs d'accélération exclus de la dynamique métropolitaine. Ce modèle rend compte de l'accroissement de la dualisation et de la contraction relative de l'espace, concomitant de l'augmentation des mobilités, au profit de quelques systèmes de villes, les plus efficaces, ceux organisés par les lieux les plus aptes et prompts à anticiper ou à provoquer l'innovation (Pumain, 1995).

Quel que soit l'aspect privilégié (économique, spatial, sociologique), la métropolisation suggère-t-elle la perte complète de sens de la notion et du terme de ville ? La ville existe-t-elle encore aujourd'hui ? Pour André Corboz (1992, p. 54), la réponse est simple : « Il n'y a plus de "villes" à proprement parler, il y a des régions urbanisées qui s'organisent en chaînes ». En 1994, dans un article resté célèbre, Françoise Choay faisait le même constat. Ainsi donc, l'étalement des espaces de l'urbain et, simultanément, la diffusion de ce qui caractérise le comportement social (au sens large) de leurs habitants, l'urbanité, aurait entraîné la disparition du foyer de cette expansion, la ville. Et si — plus simplement — notre conception de la ville était trop étroite et aujourd'hui dépassée ? Dans sa définition morphologique, elle a changé. La ville est maintenant discontinue ; l'INSEE lui-même a fini

par l'enterrer. Ne suffirait-il pas de changer de regard, de passer d'une limite physique à une limite mentale ? Et peu importe si nous l'appelons ville ou métropole ou région urbaine ou métropole...

Il est désormais acquis que l'urbain est un phénomène systémique (Rossel et Bassand, 1995) et généralement fragmenté, interrompu. Les analyses suivant l'approche fractale tendent à le confirmer, comme elles montrent également que la structure générale des espaces urbanisés s'est peu modifiée depuis plusieurs décennies (Frankhauser, 1994). Les termes de métropole ou d'aire métropolitaine sont porteurs de sens et de représentations. Ce sont des espaces de l'urbain caractérisés par leur étendue, la multiplicité de leurs centres, le caractère discontinu de leur bâti, etc. Ils ne rendent pas l'image de la *civitas* caduque tout en dessinant celle de la *metropolis*. La ville renvoie aux espaces urbains unipolaires, encore assez compacts, quelle que soit leur taille. Son concept demeure « celui d'un noyau de peuplement dont la finalité est l'optimisation de l'échange, l'efficacité du pouvoir et la productivité » rappelle F. Moriconi-Ébrard (1994, p. 143). Elle implique aussi l'idée de fréquence : « Une ville, comme espace local, représente le seul niveau où le quotidien soit possible » remarque pertinemment J. Lévy (1995, p. 64). Mais où s'arrête le local quand F. Ascher (1995, p. 170) note que « les habitants des métropoles vivent de moins en moins dans une seule commune (logement, emploi, loisirs, commerce, etc.) » ? La métropole est-elle le nouvel espace du quotidien ? Et pour qui ? Ce qui est certain c'est que l'espace vécu de chacun s'agrandit et devient difficile à décrypter. Et si le principal intérêt de la grille de lecture proposée par la métropolisation, notion qui prend de l'importance dans les sciences humaines à un moment où nous sommes enfin tous persuadés du caractère irrémédiable de l'urbanisation, était tout simplement de nous faire redécouvrir l'espace et ses mouvements ?

Références

- ASCHER F. (1998). *La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*. La Tour d'Aigues : Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », série « Société », 208 p.
- ASCHER F. (1995). *Metropolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob, 345 p.
- BASSAND M., JOYE D., LERESCHE J.-P. (1995). « Les enjeux de la métropolisation » in LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M.,

- dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 1-15.
- BECKOUCHE P. (1993). « Métropolisation et système productif. Approche fonctionnelle du fait métropolitain en France ». *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?* Programme interministériel « Mutations économiques et urbanisation ». Paris : Economica, p. 43-64.
- BENKO G., LIPIETZ A., dir. (1992). *Les Régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris : PUF, coll. « Économie en liberté », 424 p.
- BERROIR S., CATTAN N., SAINT-JULIEN Th. (1996). *La structuration des territoires de la ville, entre agglomération et aire polarisée*. Paris : Rapport de recherche pour le Plan urbain, Programme « Écologie urbaine », 98 p.
- BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., dir. (1993). *Circuler demain*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », 188 p.
- BONNEVILLE M. (1993). « Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise ». *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?* Programme interministériel « Mutations économiques et urbanisation ». Paris : Economica, p. 321-343.
- BOYER J.-C. (1995). « Atouts et handicaps des métropoles polynucléaires ». In LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M., dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 295-303.
- BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H. (1992). *Les Mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Montpellier-Paris : RECLUS-La Documentation Française, coll. « Dynamiques du territoire », 520 p.
- CAMAGNI R. (1993). « Réseaux de villes : éléments pour une taxonomie et une théorie ». *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?* Programme interministériel « Mutations économiques et urbanisation ». Paris : Economica, p. 65-86.
- CAMAGNI R., GIBELLI M.-C. (1994). « Réseaux de villes et politiques urbaines ». *Flux*, n° 16. Paris : GDR 903 « Réseaux » du CNRS, p. 5-22.
- CATTAN N. (1992). *La Mise en réseau des grandes villes européennes*. Paris : Université Paris-I, thèse de doctorat de géographie, 379 p.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT-JULIEN Th. (1994). *Le Système des villes européennes*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », 201 p.
- CHOAY F. (1994). « Le règne de l'urbain et la mort de la ville ». *La Ville. Art et architecture*. Paris : Éd. du Centre Georges Pompidou, p. 26-35.
- COHEN J. (1997). « Les dynamiques spatiales des emplois et les mutations du système productif dans la métropole parisienne ». MAERTENS A., VERVAEKE M., coord., *La Polarisation sociale des villes européennes*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », p. 157-172.
- CORBOZ A. (1992). « L'Urbanisme du XX^e siècle : Esquisse d'un profil ». *Faces*, n° 23, Genève, p. 53-55.
- CUNHA A. (1995). « Métropolisation, ressources urbaines et choix de localisation des entreprises : le cas de la région lémanique ». LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M., dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 209-236.
- DERYCKE P.-H. (1993). « Théorie des réseaux de villes ». SALLET A., dir. *Les Villes, lieux d'Europe*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », p. 95-105.
- FERRIER J.-P. (1996). « Métropole méditerranéenne et post-urbanisation ». Colloque *L'espace en mouvement : Propagation des forces et recompositions territoriales*. Amiens : CREPPRA-Université de Picardie, 4-5 avril 1996, sans pagination, publication en cours.
- FRANKHAUSER P. (1994). *La Fractalité des structures urbaines*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », 291 p.
- FRIEDMANN J., WOLFFE G. (1982). « World City formation : an agenda for research and action ». *International Journal of Urban and Regional Studies*, n° 6(3), p. 309-344.
- GANNON F. (1995). « Réseaux de villes et réseaux d'entreprises : quelle intégration ? ». *Flux*, n° 20. Paris : GDR 903 « Réseaux » du CNRS, p. 28-39.
- HAMNETT C. (1997). « La polarisation sociale : déconstruction d'un concept chaotique ». MAERTENS A., VERVAEKE M., coord. *La Polarisation sociale des villes européennes*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », p. 111-123.
- JOYE D., LERESCHE J.-P., BASSAND M. (1995). « Les acteurs de la métropole lémanique, entre localisme et cosmopolitisme ». LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M., dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 275-294.
- JUILLARD É., NONN H., dir. (1976). *Espaces et régions en Europe occidentale*. Paris : Éd. du CNRS, collection des ATP Sciences humaines, n° 10, 109 p.
- LACOUR C., PUISSANT S. (1991). *Espaces régionaux, nouvelles métropoles internationales, nouveaux déserts : les « atlantiques »*. Bordeaux : Éd. de l'IERSO.
- LERESCHE J.-P. (1995). « Mythes et réalités de la métropole lémanique ». LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M., dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 183-207.
- LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M., dir. (1995). *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, 315 p.
- LEROY S. (1998). *Urbanisation et centralité dans l'espace bas-rhodanien*. Avignon : Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, thèse de doctorat de géographie, 453 p.
- LÉVY J. (1995). « Paris métropolitain, Réseaux et territoires de l'espace parisien ». LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M.,

- dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 57-73.
- MAERTENS A., VERVAEKE M., coord. (1997). *La Polarisation sociale des villes européennes*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », 304 p.
- MAY N. (1993). « L'aménagement du territoire et le système national urbain : de l'armature urbaine aux réseaux de villes ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5, p. 823-832.
- MOLLENKOPF J.H., CASTELLS M., dir. (1991). *Dual city : Restructuring New York*. New York : Russel Sage Foundation, 477 p.
- MORICONI-ÉBRARD F. (1994). *Geopolis. Pour comparer les villes du monde*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », 246 p.
- PARIS (1993). « Le poids économique des villes dans le système urbain européen ». SALLEZ A., dir., *Les Villes, lieux d'Europe*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », p. 19-65.
- PLASSARD F. (1992a). « L'impact territorial des transports à grande vitesse ». DERYCKE P.-H., dir., *Espace et dynamiques territoriales*. Paris : Economica, p. 243-262.
- PLASSARD F. (1992b). « Les régions et la grande vitesse ferroviaire ». *Le Défi régional de la grande vitesse. Régions et Europe*. Paris : CEDRE-Syros, p. 125-131.
- PLASSARD F. (1989). « Les conséquences de la grande vitesse sur les déplacements d'affaires entre Paris et le Sud-Est ». *Rail International*, n° 1. Paris : p. 91-100.
- PUMAIN D. (1997). « Pour une théorie évolutive des villes ». *L'Espace géographique*, n° 2. Paris : Belin, p. 119-134.
- PUMAIN D. (1995). « An implicit large territorial-technical system : settlement systems ». *Flux*, n° 21. Paris : GDR 903 « Réseaux » du CNRS, p. 11-20.
- PUMAIN D., MORICONI-ÉBRARD F. (1997). « City size distributions and metropolisation ». *Geojournal*, n° 43/4, p. 307-314.
- RONCAYOLO M. (1993). « Métropoles : hier et aujourd'hui ». *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ? Programme interministériel « Mutations économiques et urbanisation »*. Paris : Economica, p. 9-17.
- ROO P. DE (1993). « La métropolité ». SALLEZ A., dir., *Les Villes, lieux d'Europe*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », p. 9-18.
- ROSSEL P., BASSAND M. (1995). « Métropoles et métropolisation : à la croisée de la gestion technique et de la construction sociale ». LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M., dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch, p. 19-42.
- ROZENBLAT C. (1992). « L'internationalisation des villes européennes par les réseaux des entreprises multinationales ». *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 4, p. 661-678.
- SALLEZ A., dir. (1993). *Les Villes, lieux d'Europe*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », 198 p.
- SALLEZ A., VÉROT P. (1993). « Les villes en question ». SALLEZ A., dir., *Les Villes, lieux d'Europe*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », p. 147-178.
- SASSEN S. (1996). *La Ville globale. New York, Londres, Tokyo*. Paris : Descartes et Cie, 530 p. (trad. française de *The Global city. New York, London, Tokyo*, 1991, Princeton University Press).
- SAVY M., VELTZ P., dir. (1995). *Économie globale et réinvention du local*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », 189 p.
- SAVY M., VELTZ P. (1993). « Aménager le territoire dans un monde ouvert ». SAVY M., VELTZ P., dir., *Les Nouveaux Espaces de l'entreprise*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », p. 181-194.
- SAVY M., VELTZ P., dir. (1993). *Les Nouveaux Espaces de l'entreprise*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », 199 p.
- VELTZ P. (1996). *Mondialisation, villes et territoire*. Paris : PUF, 262 p.
- VIARD J. (1994). *La Société d'archipel ou les territoires du village global*. La Tour d'Aigues : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », 128 p.