

Denise Pumain

GILLES PINSON

Tout au long de votre carrière, vous avez travaillé sur la dynamique des villes et les hiérarchies urbaines. Que recouvrent ces deux notions ?

La dynamique des villes fait référence à la manière dont les villes se développent. Depuis au moins deux siècles, cette dynamique va globalement dans le sens d'une croissance avec, bien entendu, des variations entre types de ville et des fluctuations de court terme. Il y a des villes qui connaissent des phases de déclin ou de décroissance. Ces différences de dynamique finissent par produire des écarts entre les villes, en termes de taille et de fonctions. Cela produit ce que l'on appelle la hiérarchie urbaine. Le vocabulaire ne reflète pas toujours ces écarts. Nous continuons à désigner par le même terme de « ville » des entités de quelques milliers d'habitants et d'autres qui en comptent des millions.

Votre travail est aussi très marqué par une volonté de modéliser ces dynamiques et hiérarchies. Ce travail de modélisation est-il compatible avec la prise en compte de la diversité ? Des variations entre systèmes de ville nationaux par exemple ?

La modélisation est possible parce qu'il y a une certaine régularité sur le temps long dans la manière dont la

croissance se répartit entre les villes. Grosso modo, la croissance de population est proportionnelle à la taille déjà acquise par la ville considérée. Par conséquent, si les villes croissent de manière proportionnelle à leur taille, cela débouche sur une distribution de tailles de villes très contrastée, très inégalitaire, telle qu'on l'observe dans la plupart des pays. C'est le statisticien français, Robert Gibrat, qui a modélisé ce phénomène dès 1931 qui permet d'expliquer les inégalités entre les villes à l'intérieur d'un territoire régional ou national.

Concernant les différences d'un pays à l'autre, on constate que la taille des villes est adaptée à la dimension du territoire national. La capitale du Luxembourg c'est 100 000 habitants alors que les grandes villes chinoises font facilement 10 à 20 millions d'habitants. Ces variations sont aussi liées à l'histoire. Dans les zones de peuplement ancien, comme l'Asie ou l'Europe, les villes ont émergé très tôt et ont persisté pendant des millénaires, dans un contexte où les déplacements étaient compliqués. On a donc en Europe ou en Asie des systèmes urbains dans lesquels les villes sont relativement peu espacées les unes des autres, de 10 à 15 kilomètres, pas plus. Dans ces systèmes, des villes de différentes tailles – petites, moyennes, grandes voire très grandes – ont tou-

jours coexisté. Le géographe français Élisée Reclus avait mis au jour ce phénomène d'espacement régulier dès le XIX^e siècle.

À l'inverse, dans les pays « neufs », comme les États-Unis ou l'Australie par exemple, le système de villes s'est constitué à partir du XVIII^e siècle et surtout au XIX^e siècle avec le chemin de fer, donc des déplacements beaucoup plus rapides et dans un contexte où les villes sont entourées d'une population rurale peu nombreuse voire inexistante (ou exterminée dans le cas des Amérindiens). Ainsi, les villes ne procèdent pas de l'exode rural mais des migrations extérieures acheminées par le chemin de fer. Les premières villes se sont donc construites avec des espacements plus grands. Elles naissent à une époque où elles peuvent se doter de réseaux techniques plus efficaces et ont donc pu croître plus facilement. Cela donne des systèmes de villes où celles-ci sont généralement plus grandes, plus espacées, et où les contrastes entre petites et grandes villes sont plus forts.

Denise Pumain est professeure émérite de géographie à l'Université Paris 1 Sorbonne. C'est une des géographes françaises les plus reconnues au niveau international. Elle a notamment obtenu en 2010 le prix Vautrin-Lud, considéré la plus haute récompense décernée dans le champ de la géographie. Cette reconnaissance est notamment due à sa contribution au développement de la géographie quantitative et statistique. Pour *CaMBo*, elle a accepté de revenir sur ses travaux sur les dynamiques des villes et les hiérarchies urbaines. Une contribution essentielle pour comprendre le phénomène de métropolisation.



Y a-t-il une spécificité du système urbain français ?

Parmi les sources de différences entre systèmes urbains, il y a l'organisation politico-administrative du pays. Les pays très centralisés ont en général une capitale qui domine les autres villes avec un rapport de taille beaucoup plus important que dans des territoires organisés de manière plus décentralisée. Le cas français est une aberration spécifique, parce que la population de Paris représente sept fois la population de la deuxième ville. Ce rapport est resté relativement stable depuis plus de deux siècles et il était déjà très élevé auparavant. La primauté de la ville-capitale n'est pas nécessairement une spécificité

française. On la retrouve dans bien d'autres pays, mais pas de manière aussi exacerbée. En moyenne dans l'ensemble des pays, on a un rapport de trois à un et quelque entre la première ville et la deuxième.

Vous dites que la taille initiale d'une ville conditionne la quantité de population qui peut s'ajouter à cette même ville. Est-ce que cela veut dire que les systèmes urbains évoluent naturellement vers une forme d'écart croissant entre les métropoles et les villes secondaires ?

Ce que l'on peut dire c'est que l'évolution historique accentue encore plus les contrastes qu'un modèle statistique de fluctuations aléatoires du taux de

croissance ne le prévoirait. Et cela, on l'explique par le fait que plus les villes d'un système urbain sont grandes et plus elles ont des échanges de longue portée, avec des territoires situés plus loin ou d'autres systèmes. Or le bénéfice de croissance est d'autant plus grand que les échanges sont de grande portée. Par conséquent, il y a une tendance historique selon laquelle les grandes villes en moyenne croissent plus vite que les petites. C'est ce qu'on appelle la métropolisation. Mais cette métropolisation n'est pas neuve ! On l'observe depuis que les systèmes urbains existent. On a toujours eu une tendance historique à l'accentuation des inégalités entre villes. Il est clair aussi que la mondialisation a sans doute accentué cette métropolisation.

Quand les échanges s'organisaient à une échelle avant tout nationale, le rayonnement et la croissance des très grandes villes pouvaient être contenus. Avec la mondialisation, les échanges et la concurrence se jouent à l'échelle globale. Des villes mondiales s'affirment qui déploient leurs relations à l'échelle du monde. D'où cette tendance à la métropolisation qu'on observe un peu partout.

Vous affirmez dans vos travaux que lorsque les moyens modernes de communication rapprochent les villes, les plus petites ou celles qui sont situées en bas de la hiérarchie de villes peuvent en souffrir. Comment pouvez-vous expliquer cela ?

C'est la deuxième explication de la croissance des inégalités entre les villes. Les grandes villes captent les premières les innovations, en récupèrent des bénéfices davantage que les villes moyennes ou petites qui adoptent les innovations dans un second temps. Il y a aussi ce que j'appelle une simplification par le bas des hiérarchies urbaines. À mesure que l'efficacité des transports s'améliore, que les vitesses s'accroissent, certaines villes petites et moyennes se trouvent rapprochées

des villes plus grandes. Et les villes plus grandes ont tendance à capter la clientèle de ces villes plus petites. Elles sont, d'une certaine manière, court-circuitées par les plus grandes villes. On l'a vu en France à partir des années 1880, avec ces villages qui ont perdu de la population. Aujourd'hui, ce sont les villes petites et moyennes qui sont touchées par ce phénomène de simplification. Un moment, elles ont pu bénéficier de l'exode rural et de la dévitalisation des villages. Elles bénéficiaient ainsi d'un taux de croissance positif, bien que plus faible que celui des grandes villes. Maintenant que l'exode rural est terminé, on commence à avoir des taux négatifs pour ces villes petites et moyennes, ce qui bien entendu crée beaucoup de soucis à celles et ceux qui les habitent et les gouvernent.

Est-ce que cette « simplification par le bas » concerne aussi des villes plus importantes ? Faut-il que les Bordelais s'inquiètent d'être rapprochés de Paris par la ligne à grande vitesse ?

Non, au contraire ! Même si les effets du TGV sont encore très discutés par les spécialistes, on peut dire que les villes qui en bénéficient connaissent

une amélioration de leur accessibilité. L'amélioration des liaisons avec la capitale leur est donc plutôt profitable. On en a beaucoup discuté dans le cas de Lyon. Une partie de la résilience lyonnaise s'explique par ces liens rapides avec Paris. On l'a constaté aussi pour des villes de moindre importance dans le grand bassin parisien, et je pense que ça profitera nécessairement à Bordeaux, qui devient aussi pour les Espagnols et les Portugais, un relai plus rapide pour les liaisons avec Paris. Je ne suis pas pessimiste pour les villes qui ont atteint ce que l'on peut considérer comme la « taille critique » en Europe pour bénéficier des effets positifs de la mondialisation. On considère que le seuil se situe à 200-300 000 habitants. Si on est une agglomération millionnaire, je pense qu'on n'a pas de souci à se faire pour la persistance d'une dynamique positive. —