

PERIPHERIES ET ESPACES PERIPHERIQUES DANS LES VILLES EUROPEENNES DU MOYEN AGE ET DE L'EPOQUE MODERNE (XV - XIX SIECLES): LES TRANSFORMATIONS INDUITES PAR L'ECONOMIE

La croissance de périphéries urbaines à l'époque industrielle: un tour d'horizon européen

Dott. Giovanni Favero

Università Ca' Foscari di Venezia, Italy

gfavero@unive.it

Many of the aspects of spatial evolution in cities of the industrial age are thinly documented. The case studies are few and largely descriptive, hard to tie in with the great themes of capitalism, nationalism, and technology that concern historians.
(Hohenberg-Lees 1985, 320-321)

1. À juste raison, Hohenberg et Lees¹, dans la phrase citée ci-dessus, mettent en évidence la disparité entre l'expérience de la croissance urbaine en Europe aux XIXe et XXe siècles et une documentation fragmentée et très peu conceptualisée. On abonde en données sur l'évolution démographique des grandes villes européennes pendant les deux derniers siècles, mais les renseignements sur le développement des quartiers des périphéries sont beaucoup plus rares et moins comparables. On ne peut pas confronter les chiffres disponibles à ce sujet puisque ceux-ci ont été construite d'après des subdivisions administratives dont la signification change de pays en pays et de ville en ville. Les renseignements qualitatifs sont très nombreux, mais il est difficile de les incérer dans une peinture générale faute d'une claire définition des variables significatives à l'intérieur d'une schéma d'interprétation stable. Nombreuses sont aussi les études sur la planification, mais les véritables réalisations de l'urbanisme sont très marginales jusqu'à la première moitié du XXe siècle².

¹ La synthèse de Fields (1999) place l'étude de l'urbanisation européenne de longue durée de Hohenberg-Lees (1985) dans le panorama des travaux d'histoire de la ville et de l'urbanisation, en soulignant que leur approche concilie le modèle géographique du *central place* et l'analyse économique des *urban network systems*.

² Dans cette intervention, la planification est traitée seulement d'une façon occasionnelle, où c'est utile pour mieux comprendre l'évolution des périphéries en tant que telles.

Bien sûr, pendant les vingt dernières années, il y a eu beaucoup d'études sur les périphéries, mais celles-ci ont privilégié les problèmes actuels des banlieues dans une perspective sociologique qui pose peu la question de leur évolution historique. Les historiens, à leur tour, ont préféré approfondir des cas singuliers en limitant la comparaison, d'après la complication des dynamiques de développement urbain, qu'on ne peut point généraliser (Fields 1999, 102-103)³.

Dans la suite de mon intervention, j'essaierai de signaler les éléments déterminants pour la morphologie et la chronologie de l'expansion des périphéries, à partir d'une analyse des mécanismes et des phases de la croissance des villes dans les différentes zones d'Europe à l'âge industrielle et en suivant le fil d'un débat qui commence au début du XXe siècle. Il s'agit naturellement d'un essai de synthèse bibliographique, qui par ailleurs ambitionne de proposer à ce sujet un tour d'horizon problématique à partir d'exemples tirés de nombreuses études de cas et d'oeuvres générales plus ou moins récentes.

2. Le développement des villes au cours du XIXme siècle dépasse les bornes d'Ancien régime et même les limites administratives des villes. Leur redéfinition sera l'occasion et le résultat de débats nouveaux sur le concept même de périphérie. Il s'agit en effet avant tout d'un problème de définition: la perception des contemporains renvoie chaque fois à des idées discordantes de ville et de périphérie, et les historiens eux-mêmes ont l'habitude d'employer des définitions différentes d'après le contexte.

Les mots qu'on utilise en chaque langue pour indiquer les zones suburbaines oscillent aussi entre des significations très différentes (Poussou 1996, 339-341). Le terme le plus général est celui de *périphérie*, qui dans son étymologie grecque signale tout simplement l'éloignement du centre, en référence directe à la figure géométrique de la circonférence et avec des significations secondaires qui font appel aux notions d'extérieur et de marge, mais sans lien nécessaire avec la dimension urbaine. Très semblable le mot allemand *vorort*; *hinterland*, renvoie au champ géographique et aux relations entre la côte et l'intérieur, et seulement ensuite au concept de territoire desservi par un port ou par une localité centrale.

³ En dépit d'un effort explicite de généralisation, on retrouve ce trait aussi dans les contributions de Faron-Renard, Myhre, Pontet et Poussou (1996) publiées à l'intérieur d'un numéro monographique de la revue *Histoire, Économie et Société*, où sont recueillies en partie les interventions présentées en 1994 au colloque sur les périphéries organisé à Strasbourg par la Société d'Histoire Urbaine.

Il y a, par ailleurs, des termes plus spécifiques pour les périphéries urbaines. Encore en allemand, le mot *stadtrand* est, à la lettre, la marge de la ville. L'anglais *suburb*, dans son étymologie latine signifie à l'origine une petite communauté adjacente à la ville et seulement par extension les zones résidentielles extérieures au centre. Le français *banlieue* a d'ailleurs une étymologie juridique et fait référence à l'aire rurale comprise dans le rayon d'une ou plusieurs lieues, qui à l'âge féodal était soumise aux bans et à la juridiction de la ville (Bochaca 1991, 9-32). Au XIXe siècle le mot en vient, sans solution de continuité, à signifier l'ensemble des agglomérations qui entourent une ville, ou en sens géographique, l'aire en cours d'urbanisation.

Différents points de vue, de l'intérieur et de l'extérieur de la ville, caractérisent les termes et les langues diverses; et on pourrait en retracer les origines institutionnelles et structurelles. Il n'en reste pas moins que la périphérie est une zone sous l'influence (administrative, économique ou les deux choses à la fois) de la ville, en relation étroite avec celle-ci (Poussou 1996, 341).

Du point de vue statistique, la question de la mesure de l'expansion urbaine fut posé avec cohérence par Meuriot (1909; 1911) aux sessions de Paris et de La Hague de l'Institut International de Statistique. Selon lui, la distinction entre ville et banlieue était désormais devenue factice: "la banlieue d'aujourd'hui est le faubourg de demain, comme le faubourg d'aujourd'hui est la banlieue d'hier" (Meuriot 1909, 87)⁴. Néanmoins, la définition des limites de la banlieue était un problème pour les statisticiens: le critère de la population agglomérée, traditionnellement utilisé pour les villes à l'occasion des recensements, ne suffisait évidemment plus. L'appartenance des banlieues à la ville c'était un fait évident à cause de la vitesse de leur croissance, due surtout à l'immigration.

Mais la statistique a des difficultés à mesurer un autre phénomène qui fait des agglomérations urbaines un tout organique: la population des banlieues se déplace vers la ville chaque jour. Les voies de communication, les nouveaux transports urbains qui, en accourcissant les distances, favorisèrent l'urbanisation de zones qui étaient rurales jusque là. Ce qui était un problème pour les contemporains, est pour les historiens le résultat de l'expansion des réseaux de services, qui à la fois définissent la direction de la croissance spatiale de la ville et les nouveaux traits de la vie urbaine,

⁴ Cette phrase se retrouve presque avec les mêmes mots dans des contributions récentes aussi: voir Poussou (1996, 343).

en améliorant les conditions et en attirant des gens de la campagne (Capuzzo 1998, 518). La motrice de l'expansion urbaine est la construction de réseaux de transport et des autres réseaux pour l'eau, les égouts, l'électricité, le gaz, et tout cela renvoie à la nécessité d'élargir les limites de la juridiction municipale.

Un des premiers savants à rendre explicite cette intuition d'une façon problématique fut Halbwachs (1909; 1925) dans sa thèse de doctorat en droit sur les expropriations des terrains à Paris⁵, dont les conclusions furent reprises et généralisées à l'intérieur d'un article publié dans l'après-guerre en *Metron*, revue internationale de statistique. Il indiquait que l'expansion urbaine poussait par les grandes lignes directrices haussmanniennes, ouvertes entre 1850 et 1870. Celles-ci faisaient à la fois fonction de circulation et de peuplement, en favorisant par les démolitions le dépeuplement des quartiers centraux au profit des faubourgs périphériques et en mettant ceux-ci en communication directe avec le centre.

Halbwachs mit en évidence à travers des outils statistiques *ad hoc* une sorte de progression dans la vitesse de peuplement des quartiers disposés en ligne le long de ces voies: au dépeuplement progressif des zones centrales correspondait la saturation des faubourgs intermédiaires et la croissance de la banlieue, dont les limites s'élargiaient. Il posait la question, intéressante aussi pour l'historien des villes : ce phénomène était-il l'effet des décisions prises par l'administration ou plutôt le résultat de forces d'expansion qui auraient agi de toute manière ? Les termes du problème trahissent les présupposés théoriques de l'approche d'Halbwachs, qui est débiteur à Durkheim du concept de "forces collectives" et à travers lui à Quetelet et à la tradition positiviste. Son interprétation des fractures révolutionnaires dans l'histoire de Paris, en 1848 et en 1870, comme des pauses dans le cours du progrès de l'expansion urbaine est elle-même tirée de l'idée de Quetelet que les révolutions ne sont que des perturbations d'une évolution que personne ne peut arrêter.

En fait, d'ailleurs, ces fractures, en rompant des obstacles et des blocages traditionnels, marquent le début de processus nouveaux, qui ailleurs arrivent avec des phases et des temps différents. La logique elle-même du modèle proposé par Halbwachs est en difficulté face à des réalités urbaines qui ne sont pas du tout marginales mais qui sont évidemment très différentes des villes du continent où l'haussmannisation s'impose. Dans le Paris d'Haussmann, les boulevards donnent

⁵ Sur ce travail d'Halbwachs, voir Topalov (1997).

ordre à l'espace urbain, en orientant l'expansion ; à Londres d'ailleurs les grandes routes suivent les tracés traditionnels, en traversant la grille ordonnée des lotissements bâtis. Les temps de l'entrée en jeu d'autres éléments déterminent ces différences: à Paris, avant 1850, le rôle joué par les nouveaux moyens de transport est très limité, comme Poussou (1996, 344) nous rappelle, et l'extension en hauteur prévaut (Meyer 1983-1984); à Londres, les communications urbaines se développent beaucoup dès le début du XIXe siècle (Poussou 1992, 418-424).

Dans les deux cas, la croissance est canalisée par les routes de communication, mais les formes qui en résultent sont différentes. À la ville continentale, organisée de façon radiale autour du centre administratif, s'oppose la ville anglo-saxonne, polycentrique, à *patchwork*, dont le modèle recourt aux États-Unis. Il y a naturellement des exceptions à cette division géographique très simplifiée: la ville écossaise de Glasgow connaît, au XIXme siècle, le développement de quartiers ouvriers surpeuplés qui est le résultat du précoce *take-off* industriel, auquel ne correspond pas la création d'un réseau de transports urbains adéquats.

La dichotomie entre une forme "à échiquier" et une forme "radiale" est elle-même difficile à interpréter. L'échiquier semble être, à première vue, le produit de la planification, d'une réglementation rationnelle du bâti⁶; mais c'est aussi l'outil préféré des lotissements de spéculation privée. En plus, on l'a vu, c'est la solution la moins flexible aux nécessités de la circulation. Le plan radial, articulé le long des axes de développement centrifuges, répond mieux aux exigences fonctionnelles de l'expansion de la ville, en donnant libre accès au centre, mais historiquement il est le résultat d'un projet très marqué par des présupposés sociaux et politiques spécifiques, qui rencontrera de façon presque inattendue le développement des moyens de transport.

Au niveau de l'interprétation, le rapport entre privé et public dans l'expansion urbaine montre toute son ambiguïté si l'on pense au lien entre l'expansion du bâti et de la circulation au point de vue économique. Les cycles de croissance qui caractérisent les villes américaines et européennes de la seconde moitié du XIXe siècle ont pour protagoniste la spéculation privée, qui d'ailleurs parie sur des transformations des services et des infrastructures commandées par les décisions

publiques à (Roncayolo 1978, 58-63, 88-89). C'est cette viscosité temporelle, liée aux temps longs de l'édification du bâti et de la construction des réseaux, qui produisent la succession des différentes phases du développement urbain.

3. À ce stade, il est possible d'essayer de dessiner les phases de la croissance des villes européennes à l'âge industriel. Il faut, d'ailleurs, rappeler que les temps différents du développement urbain selon les aires géographiques, les fonctions diverses et les traits uniques de chaque ville font de cet exercice une sorte d'illusion. Il ne s'agit pas tant d'un défaut de vérifications empiriques, qui abondent, que du risque d'interpréter comme "naturelle" un'évolution dont le caractère "artificiel" est évident d'après la diffusion des modèles d'intervention urbanistique. Il sont aussi les courts-circuits dus aux nouvelles solutions d'urbanisme qui se propagent à l'échelle continentale qui nous font retrouver dans la majorité des cas les caractéristiques propres à chaque phase. À ce phénomène, là s'ajoute l'uniformité produite par des transformations générales, comme la montée des Etats nationaux ou les vagues de la première et deuxième révolution industrielle, suivies par l'application de technologies nouvelles au bâti, aux infrastructures et aux transports.

Il s'agit d'éléments qui caractérisent d'une façon spécifique le XIX^{me} siècle par rapport aux précédents: la croissance protoindustrielle avait en effet favorisé très peu l'urbanisation, presque seulement dans les cas des *central place*, les capitales régionales, qui faisaient fonction de centres administratifs, commerciaux et de service pour la région environnante. Il s'agissait d'ailleurs en partie d'une immigration temporaire et qui ne modifiait pas radicalement la structure urbaine.

La première phase de l'urbanisation moderne proprement dite est en fait liée à la première révolution industrielle, qui cependant eut un effet de sélection, en privilégiant les houillères, les centres administratifs régionaux et les ports. L'industrialisation et la croissance des services favorisèrent un'immigration plus consistante, mais les nouveaux venus ne cessaient pas d'être considérés comme des "paysans en ville" et en grande partie, pendant la première expansion urbaine, résidaient hors des limites administratives de la ville (Myhre 1996, 434).

⁶ L'échiquier est une solution privilégiée par les premiers plans d'urbanisme: exemplaire le cas de l'*ensanche* de Barcelone projeté par Ildefonso Cerdà afin de régler l'expansion de la ville depuis la démolition des remparts, commencée en 1854.

Évidemment, les différences entre les typologies urbaines étaient très fortes. Les nouvelles villes industrielles, dressées près des mines de charbon, étaient souvent le résultat de l'agrégation de villages industriels préexistants, et ont gardé un aspect de "conurbation" que l'on retrouve aujourd'hui dans les agglomérations de la Ruhr, dans les régions historiques de l'industrialisation anglaise ou dans le Borinage belge. Ailleurs, la survivance du tissu protoindustriel produisit une sorte d'"urbanisation cachée" et tardive, concentrée dans les vieux centres, qui absorbèrent les transformations apportées par le développement: il s'agit de régions à industrialisation légère, liée au textile (à Lyon, à Nottingham et à Bradford) ou à la mécanique (à Turin et à Stuttgart). Mais il y eut aussi des cas de régions en crise, où le tissu des manufactures protoindustrielles fut balayé par la concurrence des productions nouvelles. Il y eut là parfois une réduction des centres régionaux, mais plus souvent la crise mobilisa un mécanisme d'émigration qui favorisa la croissance "exogène" d'autres villes: c'est le cas de Toulouse, qui dans la première moitié du XIXe siècle accueillit la population en excédent du versant français des Pyrénées.

Paradoxalement, la densité du tissu urbain d'Ancien régime semble devenir, pendant la première phase de diffusion continentale de la révolution industrielle, un obstacle au développement. En Italie, dans la péninsule ibérique, aux Pays-Bas, les nécessités traditionnelles d'approvisionnement et de services des villes offraient des occasions d'investissement sûr qui détournaient les capitaux au développement de l'industrie (Bairoch 1988, 264-268). La première révolution industrielle privilégia ainsi les aires les moins urbanisées, où naquirent des nouvelles agglomérations, et les villes portuaires. Le destin des grands ports est d'ailleurs décidé par les événements politiques encore plus que par la géographie économique. Les guerres napoléoniennes et le blocus continental favorisèrent les villes scandinaves, comme Goteborg et Malmö, qui gardèrent les relations commerciales avec l'Angleterre, au détriment des grands ports de la Mer du Nord, de Rotterdam à Hambourg. Ceux-ci se développèrent bien plus dans la deuxième moitié du siècle, en soustrayant de façon définitive la primauté aux ports hanséatiques. Liverpool survécut à la fin du commerce triangulaire atlantique fondé sur la traite des esclaves, abolie par le congrès de Vienne, seulement grâce à l'importation du coton de l'Amérique, et devint ainsi la porte vers l'Atlantique de l'industrie textile du Lancashire, qui avait son centre régional à Manchester.

Les villes industrielles et portuaires de la première moitié du XIXe siècle crûrent d'abord en remplissant tous les espaces libres près des centres urbains, qu'ils

fussent vieux ou nouveaux (Hohenberg-Lees 1985, 303). Les remparts, les subdivisions administratives et la manque de moyens de transport urbains favorisaient le surpeuplement, qui aggrava les conditions de logement et de vie de la population. La densité de l'habitat et l'intensification du commerce mondial s'avérèrent un mélange favorable à l'arrivée de nouvelles maladies: le choléra touchait l'Europe en 1830, en menaçant les grandes villes, où le cycle des eaux était le véhicule privilégié de la maladie (Bairoch 1988, 284). L'hygiénisme naquit comme une réponse à cette menace, et profita de toutes les innovations techniques disponibles. Les débats sur la nécessité de réduire la population des centres urbains, en les assainissant et en construisant des nouveaux quartiers ouvriers, ont cette origine, mais marquent aussi la prise de conscience qu'on ne pouvait pas arrêter l'expansion démographique, mais aussi des limites spatiales et administratives des villes.

L'urbanisation accéléra avec la deuxième révolution industrielle, qui n'était plus liée au charbon et au textile, mais plutôt aux chemins de fer et aux technologies nouvelles, de la chimie à l'électricité. La baisse des coûts de transport fait de la présence de main-d'œuvre (et de main-d'œuvre qualifiée) un facteur décisif de localisation pour l'industrie: les installations industrielles se déplacent vers les nœuds urbains, où passent les flux de marchandises, d'argent et de renseignements. Pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, le développement industriel et la croissance urbaine coïncident parce que le premier s'appuie à un réseau de centres préexistants, renforcé après 1850 par un système intégré de liaisons ferroviaires.

La gare fait fonction d'échangeur entre les flux qui arrivent à la ville et les flux intérieurs: le réseau routier est construit avant tout pour connecter les terminus des chemins de fer entre eux et avec les nœuds centraux des fonctions urbaines (Zucconi 2001, 9). Sur ce réseau reposent, d'ailleurs, d'autres infrastructures : des lignes de tramway aux systèmes souterrains qu'il est plus facile de placer sous le pavé des boulevards. C'est l'élargissement de ce réseau qui, en fait, étend la ville, jusqu'à la joindre à la gare et au-delà de celle-ci. À ce stade, se produit une inévitable réorganisation de l'espace urbain, à la faveur de l'élargissement des réseaux de services et presque toujours des limites administratives urbaines, qui vont jusqu'à comprendre les quartiers ouvriers. Les villes qui croissent sont des points d'accumulation qui attirent nouvelles fonctions, ressources économiques, population, quelquefois au détriment des centres voisins, d'autres fois en les englobant.

Les nœuds ferroviaires, industriels, portuaires, qui souvent correspondent aux centres urbains vieux et nouveaux, croissent le long des lignes directrices nées pour raccorder les fonctions nouvelles. Ce fait est particulièrement évident dans l'Italie du nord après l'unification, quand le développement de chemins de fer favorise sélectivement les villes situées le long des couloirs qui joignent Turin et Milan à Venise, d'un côté, et à Bologne, de l'autre. La situation est différente en Allemagne, où le réseau des chemins de fer est déjà tracé avant l'unification du pays, et relie les centres régionaux des conurbations industrielles majeures, dont la croissance reste souvent statistiquement invisible à cause de la résistance des limites administratives traditionnelles⁷. Ce phénomène est encore plus précoce en Grande-Bretagne, où les nouvelles régions industrielles s'organisent de façon fonctionnelle autour des centres qui n'avaient point de tradition urbaine.

Le caractère régional de l'urbanisation du XIXe siècle est éclatant si l'on regarde vers l'Est: dans l'Empire Russe les villes se développent là où l'industrialisation prend pied, de la Pologne à la mer Baltique, à nord de la Mer Noire et à Moscou. Mais il ne faut pas sous-estimer l'importance des villes capitales dans la deuxième moitié du XIXe siècle. En France, l'action centralisatrice de Paris amortit la croissance des villes industrielles du Nord et de l'Est, de Lille à Lyon, et des centres administratives du Sud, comme Bordeaux, en limitant même le développement des grands ports du Havre et de Marseille (Roncayolo 1996). Ce fait est encore plus évident dans les petits pays nés de la fragmentation des empires ottoman, habsbourgeois et russe. Des villes comme Athènes ou Budapest organisent le système urbain national dans un réseau centré sur la capitale, qui fait aussi fonction de jonction avec l'extérieur.

Les résultats des révolutions nationales et de la deuxième révolution industrielle concourent, avant la première guerre mondiale, à rendre aux villes capitales et aux centres administratifs une fonction centrale dans le tissu urbain européen, en en faisant des nœuds commerciaux et parfois des vrais pôles industriels. La périphérie des grandes villes prend une allure différente selon le type de peuplement et de développement urbain, sur lesquels pèsent plusieurs facteurs qui méritent d'être pris en considération dans le détail.

⁷ Pour un cas particulièrement significatif de développement d'un ancien centre régional allemand, voir l'étude sur Mannheim de Schott (2002).

4. Aussi simplifié soit-il, le modèle de phases présenté dans le paragraphe précédent nous a permis d'extrapoler et d'analyser quelques éléments spécifiques qui déterminent les temps et la forme de la croissance des périphéries en pointant les conséquences des grandes transformations structurelles liées à l'industrialisation et à la croissance des fonctions de l'Etat. Il s'agit d'éléments de nature différente: parfois ils sont des signaux de changement, parfois des aspects qui caractérisent la structure urbaine, comme les temps de démolition des remparts et la succession des annexions administratives, le régime fiscal, le développement des moyens de transport, la subdivision sociale de l'espace urbain.

L'abattage des murailles qui séparaient la campagne de la ville est bien sûr l'un des faits les plus éclatants dans l'histoire d'une ville. Le panorama présenté par De Seta (1989) est bariolé⁸. La démolition des remparts semble en fait devancer les nécessités de la croissance urbaine qui seulement ensuite produisent l'urbanisation des zones *extra moenia*; et seulement dans les villes capitales est poursuivie jusqu'au but. Ailleurs, il reste des vides et des espaces demi-ruraux. Dans l'Europe centrale, c'est la chute des limites juridiques entre ville et campagne, plus que la croissance démographique et économique, qui pousse à redessiner le plan et les fonctions de la ville de façon différente selon les cas. Ainsi, par exemple, un ancien avant-poste devient une véritable ville capitale de territoires soustraits à l'Empire Ottoman dans le cas de Belgrade; mais aussi Corfou ou Timisoara sont des forteresses devenues des centres administratives.

Dans l'Europe occidentale, les murailles perpétuent leur fonction dans les boulevards de ceinture, qui épargnent à la ville l'invasion des marchandises et des voyageurs en transit, mais qui marquent aussi sa limite⁹. Le *Ring* de Vienne est le modèle de ce type de solution, qu'en quelques cas, comme à Budapest, marque aussi l'expansion administrative de la ville, en délimitant Pest et en la joignant au centre de Buda. La démolition des remparts est quand même partout un signe d'une conception nouvelle, plus "ouverte", de la ville (Roncayolo 1978, 23). D'ailleurs, des exceptions évidentes ne manquent pas: l'enceinte plus extérieure des murs d'Anvers est dressée

⁸ Voir aussi Zucconi (2001, 23-29).

⁹ Les canaux qui entouraient quelque ville d'Ancien régime, comme La Haye, faisaient longtemps fonction de limite et de contournement similaire aux remparts. Pendant le XXe siècle, la présence

en 1865, juste au moment où l'ouverture de la Schelde à la navigation, après l'abolition du péage imposé par l'Hollande à l'embouchure, fait démarrer le port de la ville. En conséquence, le développement démographique de la banlieue ne se fonde pas avec l'*intra moenia*, désormais complètement bâti, mais avance par noyaux éparpillés, qui restent autonomes du point de vue administratif (Mertens 1947, 43-46).

À côté du développement industriel et de la structure physique de la ville, le régime fiscal joue un rôle décisif dans l'expansion de l'agglomération au-delà des limites traditionnelles. L'octroi, sorte de barrière fiscale qui se superpose aux remparts et leur survit, est dans quelque cas une force puissante de dissuasion contre le peuplement du centre de la ville, et oblige les immigrés et les couches les plus pauvres de la population à chercher un coût de la vie et un loyer plus modéré en dehors des limites administratives, là aussi où il y ait des espaces et des habitations libres à l'intérieur. Ce phénomène a lieu soit là où la périphérie devient le siège d'installations industrielles et fonctionnelles, comme à Milan pendant le XIXe siècle (Mocarelli 2004), soit en l'absence d'un véritable développement industriel, comme Pontet (1996) l'a montré pour Bordeaux, qui reste une ville principalement administrative et commerçante.

Dans le cas de Milan, l'annexion des Corpi Santi à la municipalité, en 1873, précède d'un quart de siècle la fin du régime fiscal privilégié de la périphérie. La réglementation de l'expansion spontanée de la banlieue, désormais siège de plusieurs services essentiels, des gares au gazomètre, doit attendre qu'une nouvelle conception de la suprématie de la ville sur le territoire se fasse jour peu à peu, une conception qui "n'est plus fondée, comme il arrivait dans l'ancien régime économique, sur l'exemption et le privilège, mais sur la concentration des forces productives" (Mocarelli 2004, la traduction est la mienne). Il est important de souligner que sur ces entrefaites changent aussi les moyens de financement des services municipaux: les impôts indirects, qui produisent de moins en moins de recettes, sont graduellement remplacés par les impôts sur le revenu, dont les rentrées sont en partie assignées aux municipalités¹⁰. Ce dernier est en effet un passage graduel et tourmenté, pendant lequel les grandes communes acquièrent une conscience nouvelle du rôle attribué

d'une ceinture routière a permis souvent la conservation du centre historique ancien en dépit du développement de la circulation (Hohenberg-Lees 1985, 302).

¹⁰ L'octroi fut aboli dans les villes allemandes en 1902, en Italie pendant l'entre-deux-guerres.

aux villes dans la réalité industrielle et le revendiquent face à l'Etat (pour l'Italie, voir Gaspari 1998).

Les phénomènes décrits ci-dessus ne s'accompagnent pas toujours d'une intégration effective de la périphérie: à Bordeaux, les lignes des tramway se terminent dans les boulevards qui entourent la ville historique, et les communes de banlieue ne sont pas annexées à la municipalité urbaine; tout cela n'empêche pas, d'ailleurs, le développement radial de l'habitat le long des grandes voies de communication. Le cas de Christiania (Oslo), qui croît en dehors de ses limites administratives dès 1815, met en évidence un refus semblable par les autorités de la ville d'étendre à la périphérie les services et les droits dont jouissaient les habitants de la ville. Seulement le développement industriel, qui démarre à partir du 1848 dans quelques localités de banlieue, motive les annexions de 1859 et 1877. Ce bouleversement d'attitude du gouvernement de la ville semble venir simplement de la possibilité de taxer les activités industrielles de la banlieue (Myhre 1996).

La présence d'activités économiques qui produisent des revenus en dehors des limites municipales apparaît comme l'élément décisif qui explique les temps de l'expansion administrative de la ville, qui à son tour est souvent le prémisses nécessaire à la mise en œuvre de services urbains intégrés. Et, d'ailleurs, le développement industriel de la banlieue ne suffit pas tout seul à justifier les annexions municipales: il faut que le régime fiscal attribue aux municipalités au moins une partie des recettes de la taxation directe. Encore, la décision d'équiper la périphérie d'eau, de gaz, de lumière, de services de transport, dépend de facteurs sociaux et politiques, de la couleur des gouvernements municipaux et des choix résidentiels des différentes classes sociales.

Le rôle joué par les transports urbains et par les réseaux de services est du reste essentiel à l'élargissement physique de l'habitat urbain: Bairoch (1988, 279) nous rappelle qu'une règle générale semble limiter le développement de la ville à l'intérieur d'un cercle dont le diamètre correspond à la distance que l'on peut couvrir dans une heure, qu'on estime la durée maxima tolérable du transfert quotidien de la

maison au travail. De là l'importance des transports de masse, qui allongent la distance physique qu'on peut parcourir en permettant l'élargissement de l'habitat¹¹.

Évidemment, chaque vague d'innovation technologique a eu des effets différents sur les moyens de communication et sur la structure urbaine. Les premiers omnibus, introduits à Paris et à Londres vers la fin des années Vingt du XIXe siècle, et auparavant dans des villes moyennes comme Lyon, Bordeaux ou Liverpool, étaient des voitures publiques qui couvraient un parcours régulier, avec des horaires et des tarifs fixes. Ces derniers étaient à vrai dire plutôt élevés, étant donné le coût élevé de l'entretien des chevaux et qu'ils ne pouvaient contenir que peu de gens. L'introduction du rail dans les années Cinquante ne fut que la première d'une série d'innovations qui transformèrent le tram à chevaux: la locomotive à vapeur, adoptée dans quelques villes dans les années Soixante-dix, fut rapidement abandonnée en faveur de l'électricité depuis la mise en service à Francfort en 1881 du premier tramway électrique, qui, de là, se répandit en toute l'Europe. Les nouvelles lignes de transport créèrent des nouvelles possibilités de mouvement, en pénétrant dans la banlieue et aussi dans la campagne environnante et en favorisant puissamment l'urbanisation (Bairoch 1988, 280-281).

La croissance des villes et l'augmentation de la circulation elle-même modifia, à partir des dix dernières années du XIXe siècle, la façon dans laquelle le problème se posait: pour maintenir l'efficacité des transports publics, il était nécessaire de l'isoler de la circulation privée, avec l'introduction de couloirs réservés ou avec la construction de lignes métropolitaines, pour la plupart souterraines. Après Londres en 1890, cinq autres villes européennes construisirent des métros: Budapest et Glasgow en 1897, Vienne en 1898, Paris en 1900, Berlin en 1902. Le métro, en s'adaptant aux flux de la circulation, révolutionnait l'accessibilité des différents points sur le plan de la ville, sans en modifier la forme comme l'omnibus et le tramway (Roncayolo 1978, 66).

L'entrée en scène de l'automobile, qu'en Europe devint un phénomène de masse seulement après la deuxième guerre mondiale, fut précédée par les autobus, en service à Londres dès 1904. Au début du XXe siècle, la mise en œuvre de lignes ferroviaires suburbaines élargit encore les limites de la ville, en intégrant les

¹¹ Ainsi, les villes d'Ancien régime avaient un diamètre maximum de 4 ou 5 Km, que l'on pouvait parcourir en marchant; avec un réseau routier automobile non encombré, cette limite peut arriver,

transports urbains avec les lignes nationales et internationales, dans une évolution sanctionnée ensuite par la construction de réseaux routiers automobiles (Bairoch 1988, 282-283). Le transport privé à moteur fut salué au début comme une solution aux problèmes produits par la circulation de voitures et d'animaux, mais une fois devenu massif, il multiplia à tel point les dimensions et les directions des flux que la structure urbaine fut redessinée d'après les exigences de la mobilité, en éparpillant ses fonctions dans le territoire urbanisé.

C'est dans le contexte du XXe siècle que s'exaspèrent les différences, auxquelles on faisait allusion dans un paragraphe précédent, entre un modèle d'expansion urbaine horizontale qui caractérise les pays anglo-saxons et nordiques, où les réseaux urbains font tache d'huile, et un modèle "latin", où les périphéries ont plutôt une extension verticale liée aux nécessités de maximiser la proximité au centre (Roncayolo 1978, 77). Aux États-Unis, dans un processus de véritable "disurbanisation", la banlieue devient résidence privilégiée des couches supérieures, qui abandonnent le centre urbain aux fonctions de direction et aux classes plus économiquement faibles, souvent liées à une industrie en crise (Vicari Haddock 2004, 42). Dans l'Europe continentale, au contraire, la ville garde son pouvoir d'attraction lié à la permanence de points de rencontre et de fonctions résidentielles. D'ailleurs, le maintien des hiérarchies spatiales traditionnelles dans un contexte métropolitain comporte des solutions radicales aux problèmes de la circulation, qui parfois obligent à exclure la ville historique du flux de la circulation, en en récupérant la dimension piétonnière et en faisant des périphéries des terminus de parking (George 1991, 761).

L'histoire de ces espaces périphériques contemporaines reste en bonne partie à écrire, malgré les nombreuses études dédiées à des quartiers particuliers.

Références bibliographiques

- P. Bairoch, 1988, *Cities and economic development: from the dawn of history to the present*, London: Mansell Publishing Ltd. (translation by C. Braider).
- P. Bairoch, J. Batou, P. Chèvre, 1988, *La population des villes européennes: banque de données et analyse sommaire des résultats, 800-1850*, Genève: Librairie Droz.
- J. Beaujeu-Garnier, 1956, *Géographie de la population*, tome I, Paris: Librairie de Médecis.
- M. Bochaca, 1991, *La banlieue de Bordeaux au Moyen Age et au début de l'époque moderne: la formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250 -*

- vers 1550), thèse de doctorat en Histoire, Bordeaux, Université Michel de Montaigne.
- P. Capuzzo, 1998, "Forme della metropoli nell'Europa del Novecento", *Contemporanea*, 1, 3, pp. 518-529.
- C. De Seta (a cura di), 1989, *La città e le mura*, Roma-Bari, Laterza.
- O. Faron, J. Renard, 1996, "La banlieue avant la banlieue: Milan et sa périphérie pendant la première moitié du XIX^{me} siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 381-404.
- G. Fields, 1999, "City systems, urban history and economic modernity: urbanization and the transition from agrarian to industrial society", *Berkeley Planning Journal*, 13, pp. 102-128.
- O. Gaspari, 1998, *L'Italia dei municipi: il movimento comunale in età liberale (1879-1906)*, Roma: Donzelli.
- P. George, 1991, "Città", in *Enciclopedia delle scienze sociali*, vol. 1, Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana, pp. 756-770.
- M. Halbwachs, 1909, *Les expropriations et les prix des terrains à Paris (1860-1900)*, Paris: Société nouvelle de librairie & d'édition, Cornély & Cie.
- M. Halbwachs, 1925, "La population et les tracés des voies à Paris depuis cent ans", *Metron*, 5, 2, pp. 154-176.
- P.M. Hohenberg, L.H. Lees, 1985, *The making of urban Europe, 1000-1950*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- C. Mertens, 1947, *La répartition de la population sur le territoire belge: étude de démographie sociale*, Bruxelles: L'Édition Universelle.
- P. Meuriot, 1909, "De la mesure des agglomérations urbaines", *Bulletin de l'Institut International de Statistique*, XVIII, 2, pp. 82-94.
- P. Meuriot, 1911, "De la mesure des agglomérations urbaines", *Bulletin de l'Institut International de Statistique*, XIX, 1, pp. 157-161.
- J. Meyer, 1983-1984, *Études sur les villes en Europe occidentale: France*, tome 1 et tome 2, Paris: CDU.
- B.R. Mitchell, 1981, *European historical statistics, 1750-1975*, London: Macmillan (2nd revised edition).
- L. Mocarelli, 2004, "Una crescita urbana fuori delle mura: Milano e i suoi Corpi Santi tra settecento e prima guerra mondiale", mimeo.
- J.E. Myhre, 1996, "La banlieue souhaitée et non-souhaitée: annexions et identité urbaine. L'exemple de Christiania (Oslo) au XIX^{me} siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 417-435.
- J.-P. Poussou, 1996, "De la difficulté d'application des notions de faubourg et de banlieue à l'évolution de l'agglomération parisienne entre le milieu du XVIII^{me} et le milieu du XIX^{me} siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 339-352.
- J.-P. Poussou, 1992, *La croissance des villes au XIX^{me} siècle*, Paris: CDU.
- J. Pontet, 1996, "Regards sur la banlieue bordelaise au XIX^{me} siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 405-416.
- M. Roncayolo, 1978, *La città: storia e problemi della dimensione urbana*, Torino: Einaudi.
- M. Roncayolo, 1996, *Les grammaires d'une ville: essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales.

- D. Schott, 2002, "Re-creating urban hinterlands: Mannheim - the fall and rise of a peripheral centre (1778-1956)", paper presented at the 6th Urban History Conference, Edinburgh 2002.
- C. Topalov, 1997, "Maurice Halbwachs et les villes (1908-1912): une enquête d'histoire sociale des sciences sociales", *Annales HSS*, 52, 5, pp. 1057-1083.
- S. Vicari Haddock, 2004, *La città contemporanea*, Bologna: Il Mulino.
- G. Zucconi, 2001, *La città dell'Ottocento*, Roma-Bari: Laterza.