

Paola Lanaro

Univerisità di Venezia

Périphéries et espaces périphériques dans les villes européennes du moyen âge et de l'époque moderne (XV-XIXe siècles) : les transformations induites par l'économie

Les espaces périphériques dans la ville européenne du moyen âge et de l'époque moderne peuvent être étudiés sous plusieurs angles de vues : parmi eux, ceux qui sont le plus fréquentés par les historiens sont ceux relatifs au droit de citoyenneté, à la dynamique fiscale, aux processus démographiques et aux politiques économiques. Des espaces ambigus, soumis sur le long terme à des processus d'expansion, mais en même temps de contractions, se posent en relation contrastée avec les dynamiques urbaines : l'éventail d'exemples présentés ici, relatifs aux villes du Véneto, à Anvers, Bruxelles, Milan, et en général aux villes européennes du XIXe siècle, démontrent une fois encore, combien il est impossible de les interpréter aujourd'hui à l'aide de modèles ou d'hypothèses communs. Ainsi, amplement confortées par l'interprétation de Bram Vannieuwenhuyz traitant de Bruxelles au moyen âge, l'application de la théorie sociologique de l'école de Chicago – ou mieux la théorie de l'écologie sociale à l'expansion de la ville entre la première ceinture de remparts et la seconde construite au Trecento – semble ne pas parvenir à des résultats probants pour la compréhension de l'organisation spatiale de la ville et des rapports entre le centre et la périphérie dans une phase où les espaces extra-muros sont englobés comme des zones intra-muros. Certes, la ceinture des remparts semble, de manière générale, constituer la limite concrète de l'expansion

urbaine, définissant dans l'espace contigu –à l'intérieur et à l'extérieur des remparts – les espaces périphériques : là, l'ambiguïté du droit va de pair avec le flou économique et avec un concept de marginalité sociale qui implique donc la présence de pauvres, prostituées, vagabonds et « franges urbaines à l'identité mal définie ». Cela ne constitue pas cependant la majorité des cas, si l'on pense à l'exemple de Milan étudiée ici par Boucheron pour le '400 et '500 et de Mocarelli pour le '600 et '700 : là c'est le réseau des « navigli » (canaux ?) qui définit pendant longtemps la limite à l'expansion urbaine, au moins jusqu'à la construction des bastions espagnols à partir des années 1520, alors que la limite de la ville se concrétise par un rempart qui se superpose à la limite géographique des « navigli » (canaux) ; en conséquence, l'espace périphérique et sub-périphérique est défini de manière moins confuse. De ce point de vue, l'unique ville européenne qui présente une anomalie au cours du temps semble être le cas de Venise où là, c'est l'eau de la lagune qui définit de manière immuable la limite maximum de l'expansion urbaine, même si, une fois encore, des opérations de récupérations de terres sous-eau– on pense au cas de l'expansion urbaine dans le quartier des Fondamenta nuove durant le '500 – montrent l'impossibilité à définir une limite sûre.

Si l'on pense à l'augmentation de la population au XVIe siècle, que l'on observe de manière variable dans toutes les villes européennes et si l'on considère les mouvements importants d'immigration de la campagne vers la ville à la même époque, les dynamiques de croissance démographique sur le marché du travail s'expliquent par sa transformation concrète : et au plan de l'urbanisme ces mêmes dynamiques favorisent l'occupation progressive des espaces périphériques, tout en encourageant en même temps leur dilatation vers les quartiers sub-périphériques.

Ce phénomène est bien illustré dans le cas de la ville d'Anvers, dont l'espace hors les murs sur un à deux kilomètres – appelés « Liberty of the town » – appartenait au territoire urbain,

même si le contrôle juridique tendit à s'exprimer plutôt tard dans le temps, précisément au cours du XVI^e siècle.

Le concept de « decoro pubblico » (décor public) qui touche les villes de l'Italie du centre et du nord dans leur réorganisation urbaine mais qui fut une politique commune aux villes européennes en général (même si dans une moindre mesure) eut pour conséquence la redéfinition des espaces politiques et économiques dans le centre de la ville. De fait, ceci contribua à déléguer dans les zones marginales les activités spécifiques particulièrement polluantes – tant du point de vue de l'air, de l'eau, et du bruit - pensons aux activités liées au travail du cuir, de la laine et des fibres textiles en général ou aux activités de boucherie ou encore aux espaces de ventes, comme le commerce des animaux et souvent les espaces utilisés à héberger les grandes foires. Bien évidemment, si les interventions urbaines d'embellissement modifient le visage des centres et celui des espaces voués à la démonstration du pouvoir politique et à la représentation de l'émergence sociale des groupes privilégiés, les aires périphériques semblent être caractérisées par un état continu de dégradation et par la présence d'habitations très modestes. S'ils continuent à héberger des ouvriers impliqués dans des activités rurales, on les voit abriter toujours davantage dans ces lieux de nombreux ouvriers marginaux. D'autre part, c'est bien la même transformation du système économique qui accélère les développements d'expansion et d'occupation des aires périphériques : la tendance du « marchand entrepreneur » qui veut élargir son marché, à fuir la rigide réglementation de la corporation et à se munir de main-d'œuvre non définie par le marché normal du travail, le pousse progressivement à délocaliser certains emplois spécifiques dans les zones périphériques et sub-périphériques, là où le pouvoir d'imposition de la part des « arti » était plus faible ou parfois même inexistant. Ainsi, comprendre jusqu'à quel point les règles des « arti » agissaient dans ces espaces urbains confus et ambigus du point de vue du droit et du régime fiscal et dans quelles modalités dans les différents

contextes urbains européens, serait essentiel pour comprendre les liens entre économie, pression démographique, expansion urbaine, et processus de concentration autour des limites : encore une fois citons le cas emblématique de Milan où la zone sub-urbaine des Corpi santi définissait un espace intermédiaire qui jouissait d'un statut juridique particulier et en même temps d'une organisation différente de la pression fiscale.

Il semble difficile à partir des exemples évoqués ici de repérer une ligne de tendance commune. Si, de manière générale, le développement économique induit une pression sur les périphéries, on ne peut pas oublier des réalités telles que Milan où, déjà durant le '400, la « grande fabrique » n'était pas confinée dans la ville mais liait intimement le contado (territoire) à la ville, avec des modalités d'organisation de la production selon un schéma proche de celui de la proto-industrialisation, selon un concept d'usines disséminées ou déconcentrées : citons, en particulier, le secteur textile de la laine (les phases préliminaires et la teinture réalisées dans la ville, la filature et le tissage renvoyés à la main d'œuvre dans des espaces sub-urbains ou dans le « contado » proche). D'autre part, à Milan la tendance à s'étendre de manière centrifuge pour les activités artisanales s'accompagnait de la tendance centripète due au développement d'une agriculture bien irriguée et spécialisée, qui trouvait sa force dans la présence des « cassine » sub-urbaines, sorte de petites plantations. Par conséquent, il faut souligner qu'en Europe, ce n'est pas la seule dynamique industrielle qui guide l'expansion au-delà des remparts de la ville, mais aussi la dynamique agraire, surtout lorsqu'elle agit dans une perspective placée sous le signe du capitalisme.

Certes, il semble évident en partant des différentes études présentées ici, que les interventions de défense, constructions de nouveaux remparts, bastions, etc... interagissent avec ces dynamiques, et ce de manière violente et soudaine : c'est ce qui arrive à Anvers, après 1542, et la situation est semblable à Vérone après la reconquête vénitienne du XVI^e siècle. Ce phénomène empêche le développement sub-urbain à l'extérieur des remparts en le favorisant

plutôt dans les villages à proximité de la ville. A Anvers, la zone de sécurité autour des fortifications empêcha un développement sub-urbain à l'extérieur des remparts de la ville mais, en même temps, des processus de sub-urbanisation eurent lieu dans certains villages situés précisément en dehors de la « urban liberty » et ceci également en harmonie avec leur localisation le long des artères principales qui reliaient Anvers et Cologne et d'autres villes ; ce même phénomène s'observe dans des villes vénitiennes comme Brescia et Verona, que j'ai pu étudier dans les mêmes années et qui répondent à des mécanismes similaires. En référence à la société pré-industrielle, ce sont précisément ces limites constituées par les remparts qui semblent en général malgré quelques exceptions, aider l'historien dans la délimitation objective d'un espace à étudier, précisément là où se pose le problème des périphéries et des espaces sub-périphériques. En revanche, comme le démontre Giovanni Favero, le matériau devient beaucoup plus évanescent lorsqu'on étudie le thème dans sa réalité du XIXe siècle. Les carences et négligences pour l'étude de l'évolution de l'espace des périphéries urbaines européennes – qui ont davantage intéressé les perspectives sociologiques et anthropologiques – montrent la difficulté à définir dans le temps le concept de périphérie, difficulté qui s'accroît si on la superpose à la tendance à utiliser les frontières géographiques de la Commune. L'utilisation de définition différente de la part des historiens (en particulier d'historiens des statistiques) (banlieue, périphérie, suburb, hinterland) renvoie à un concept multicolore de l'idée de ville et de périphérie qui se complique devant l'expansion progressive des réseaux de service (communications, gaz, électricité) : en raccourcissant les distances, celles-ci favorisent l'organisation de zones rurales. Le moteur de l'expansion urbaine devient précisément l'élargissement de ces services de réseaux qui imposent la nécessité d'étendre les limites de la juridiction municipale. Ainsi, on a émis l'hypothèse de deux modèles différents de croissance : d'un côté celui anglo-saxon, polycentrique, en forme de patchwork, avec des grandes rues qui suivent les tracés traditionnels ; de l'autre côté le modèle continental –

français – sur une base radiale, élaborée au départ par Haussmann, où ce sont les boulevards qui ordonnent l'espace urbain. Dans cette optique, si à l'époque proto-industrielle dans les différentes phases de développement urbain, ce sont essentiellement les centres administratifs qui s'accroissent, dans la première révolution industrielle, on crée de nouvelles villes, là où auparavant existaient des villages ; alors que dans la seconde révolution industrielle les processus d'urbanisation privilégient les métropoles ; dans cette dynamique le rôle du marché et sa proximité assument une fonction essentielle. Paradoxalement la densité du tissu urbain de l'ancien régime semble devenir durant la première phase de la diffusion continentale de la révolution industrielle, un obstacle à son développement et les espaces privilégiés sont précisément ceux les moins urbanisés où naissent de nouvelles agglomérations.

Le processus d'urbanisation en général dans les villes industrielles et dans les villes de port (portuaires ?) du XIXe siècle tend à se concrétiser dans le remplissage de tous les espaces libres à proximité des centres urbains anciens et nouveaux, invitant sur le long terme à la démolition de la ceinture des remparts, à des politiques successives d'annexion administrative et d'expansion du régime fiscal, au développement du réseau de transport, à la subdivision sociale de l'espace urbain, même si ces phénomènes ne s'accompagnent pas toujours d'une intégration effective de la périphérie.