

CHAPITRE 1

LA RÉURBANISATION ET LES GRANDES RÉGIONS URBAINES EN ANGLETERRE ET EN FRANCE : TENDANCES ET RÉFLEXIONS

Sebastian Dembski
Olivier Sykes
Chris Couch
Xavier Desjardins

Introduction

Après des décennies de déclin urbain, il existe aujourd'hui une littérature abondante sur le regain d'intérêt pour le retour à la ville, phénomène généralement connu sous le nom de réurbanisation. Depuis les années 1990, des progrès impressionnants ont été réalisés en matière de restructuration économique urbaine et de rénovation des quartiers dans de nombreuses villes européennes. L'évolution des pressions économiques urbaines, les progrès internationaux de la théorie de la planification et les initiatives politiques locales font que la réurbanisation est devenue une caractéristique importante du développement urbain dans le nord-ouest de l'Europe. Ce processus a maintenant atteint de nombreuses villes de second rang, notamment celles des régions post-industrielles (Rink et al., 2012).

Il existe différentes définitions de la réurbanisation, allant d'un regain de croissance des villes à un processus de transformation urbaine multi-facettes (Bourne, 1996 ; Haase et al., 2010 ; Rérat, 2012). Les origines du concept remontent aux modèles de cycles spatiaux, en particulier celui développé par le groupe de recherche dirigé par Van den Berg (Van den Berg et al., 1982). La réurbanisation est considérée comme une phase distincte du développement des aires urbaines fonctionnelles, marquant un renversement des tendances démographiques dans lesquelles le noyau urbain retrouve sa population après une longue période de déclin. Un autre aspect important de cette étude est l'accent mis sur la politique urbaine. À cette époque, la notion de réurbanisation était purement spéculative, la plupart des pays étant en proie à une contre-urbanisation, c'est-à-dire à un mouvement continu de la population urbaine vers l'extérieur. La question était donc de savoir si la réurbanisation serait le résultat d'une politique publique forte, ou si elle suivrait simplement, de manière naturelle.

L'objectif de ce chapitre est d'utiliser le modèle de la réurbanisation pour comparer le développement à long terme des aires urbaines fonctionnelles en Angleterre et en France, en se concentrant particulièrement sur la question de savoir si la réurbanisation a eu lieu et quand elle a eu lieu, et en explorant le rôle de la politique comme explication potentielle. Dans notre analyse des tendances nationales, nous nous concentrons sur les régions métropolitaines de 500 000 habitants ou plus telles qu'elles sont définies

par l'OCDE (2012). Ce faisant, nous ne couvrons que les endroits les plus urbanisés de chaque pays. Nous examinerons ensuite les caractéristiques spatiales et temporelles du développement démographique dans deux aires métropolitaines par pays, dans des contextes économiques régionaux différents, et passerons en revue les stratégies métropolitaines spécifiques qui répondent aux défis du développement urbain tant dans le noyau urbain qu'à sa périphérie.

La réurbanisation comme étape du développement urbain ?

Les modèles de cycles spatiaux occupent une place importante dans le discours universitaire sur la réurbanisation, le groupe de recherche dirigé par Van den Berg a été parmi les premiers à introduire ce concept à la fin des années 1970 (Van den Berg et al., 1982). La réurbanisation fait référence à une phase distincte de développement urbain qui fait suite à une période de déclin durable, souvent considérée comme le renversement de la suburbanisation. Les modèles de cycles spatiaux ont en commun l'observation des changements démographiques dans les aires urbaines fonctionnelles et leur division en un noyau urbain et une couronne suburbaine, qui dépend dans une certaine mesure du noyau urbain (Champion, 1986 ; Geyer et Kontuly, 1993 ; Parr 2012). Les villes subissent des « étapes successives de développement urbain » qui sont définies par des processus absolus et relatifs de centralisation et de décentralisation inter et intrarégionale de la population (Tableau 1), c'est-à-dire en fonction de la croissance globale des aires urbaines fonctionnelles et de la manière dont cette croissance est spatialement répartie dans la région urbaine fonctionnelle (Van den Berg et al., 1982). La première étape de l'urbanisation se caractérise par une concentration de la population dans le noyau urbain.

Elle est suivie par une déconcentration de la population, d'abord à l'intérieur de la région urbaine fonctionnelle (suburbanisation) et ensuite au-delà (désurbanisation ou contre-urbanisation), ce qui entraîne un déclin global de la population. L'un des facteurs ayant assuré la pertinence durable des travaux de Van den Berg et al. est qu'ils ont également proposé une étape spéculative, la « réurbanisation », au cours de laquelle (sous l'impulsion des politiques publiques ou de manière naturelle) la popula-

tion commence à se reconcentrer pour aboutir à une nouvelle période de croissance.

Comme tout concept qui existe depuis un certain temps, les modèles de cycles spatiaux ont également suscité leur part de critiques, parfois très profondes (voir Champion, 1986 ; Parr, 2012 ; Rérat, 2012). Par exemple, la question de savoir si les modèles de cycles spatiaux constituent une théorie fait débat. Du point de vue méthodologique, ces modèles reposent largement sur la définition du noyau et de la couronne. Ces zones sont considérées comme s'excluant mutuellement, bien que la frontière soit dans une certaine mesure arbitraire et dépendante de l'indicateur ainsi que du niveau géographique au niveau duquel les données sont disponibles. La plupart des applications de modèles de cycles spatiaux ont analysé les changements démographiques en termes absolus, mais il est également possible de comparer les changements relatifs en utilisant les taux de croissance (Parr, 2012). Une préoccupation connexe mais distincte vise à savoir si la contre-urbanisation n'est que la suite du mouvement d'exode au-delà des limites de la région urbaine fonctionnelle, ou si la croissance ne dépend plus du noyau urbain. Champion (1986) a ainsi suggéré une structure à deux niveaux composée d'une région urbaine fonctionnelle relativement autonome et d'aires urbaines fonctionnelles fortement reliées entre elles qui forment ensemble une région métropolitaine. Conceptuellement, les modèles de cycles spatiaux se basent habituellement sur un indicateur unique : l'évolution démographique. De nombreuses études ont cependant mis en évidence les processus démographiques et les flux migratoires qualitativement différents et souvent contradictoires de la réurbanisation, pouvant varier considérablement d'une ville à l'autre (Haase et al., 2010 ; Rérat, 2012). D'autres ont souligné la dimension physique et politique de la réurbanisation, dans laquelle les villes changent en raison des investissements publics et privés (Bourne, 1996). En dépit de ces critiques valables, le modèle de cycle spatial est un « cadre utile pour rendre compte de secteurs statistiques » (Champion, 1986, p. 239), afin d'analyser de manière empirique les changements démographiques dans les aires urbaines fonctionnelles.

Tableau 1. Les différentes phases du développement urbain.

Phase de développement	Type de classification	Caractéristiques de l'évolution démographique			
		Noyau	Couronne	Région urbaine fonctionnelle AUF	
I - Urbanisation	1 Centralisation absolue	++	-	+	Croissance totale
	2 Centralisation relative	++	+	+++	
II - Suburbanisation	3 Décentralisation relative	+	++	+++	
	4 Décentralisation absolue	-	++	+	
III - Désurbanisation	5 Décentralisation absolue	--	+	-	Déclin total
	6 Décentralisation relative	--	-	---	
IV - Réurbanisation	7 Centralisation relative	-	--	---	
	8 Centralisation absolue	+	--	-	

Remarque : Les symboles + et - indiquent l'intensité de l'évolution démographique
 Source : Adapté de Van den Berg et al., 1982, p. 36.

La définition du noyau et de la couronne, et donc la région urbaine fonctionnelle, est l'un des principaux défis à relever pour étudier l'évolution des schémas de développement urbain. De nombreuses applications anciennes de modèles de cycles spatiaux ont utilisé des *frontières administratives* dans leur définition du noyau urbain et de la couronne, en y associant souvent des *critères fonctionnels* tels que les temps de transport quotidiens afin de déterminer l'étendue de la zone urbaine fonctionnelle. Cependant,

la précision de cette approche dépend de l'échelle des frontières administratives. Par ailleurs, la région urbaine fonctionnelle a également été conceptualisée comme une série d'anneaux autour d'un point central ou d'une fonction, comme l'hôtel de ville en centre-ville (Coffee et al., 2016 ; Siedentop et al., 2018). Toutefois, cette approche suppose implicitement que l'accessibilité est une fonction égale de la distance par rapport au noyau et que la modélisation dépend de la disponibilité de données sur de petites zones dans le temps.

Ces défis sont connus et, par conséquent, une approche sur mesure est utilisée ici pour chaque pays, en fonction de la structure spatiale et de la disponibilité des données. La définition des aires urbaines fonctionnelles est fondée sur des traditions propres à chaque pays. En France, l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) a défini l'unité urbaine et l'aire urbaine, en utilisant 2010 comme année de référence. Il n'existe pas de définition statistique officielle des aires urbaines fonctionnelles pour l'Angleterre et, on utilise, par conséquent, les périmètres administratifs des territoires existants ou proposés pour les plus grandes aires urbaines d'Angleterre (les *city regions*). Dans les deux pays, des données démographiques pour l'analyse au niveau national ont été collectées pour les municipalités (*local authority districts*) ; en raison de la population et de la taille géographique importantes des municipalités anglaises, l'analyse des études de cas utilise également des données pour des découpages plus fins des territoires des municipalités pour la période 2001 à 2016. Afin de mieux comparer les tendances des villes étudiées, le noyau des villes françaises a été artificiellement élargi en incluant également les communes immédiatement adjacentes afin de se rapprocher de leurs homologues anglaises.

Réurbanisation : quelques preuves en Angleterre et en France

Il existe un historique de la comparaison anglo-française dont témoigne un certain nombre de contributions (par ex. Booth et al., 2007). Bien que leur proximité physique et leur stade de développement économique similaire les rendent aptes à la comparaison, il existe des différences importantes entre l'Angleterre et la France qui doivent être prises en considération (Booth, 1984). La structure spatiale des deux pays est fonda-

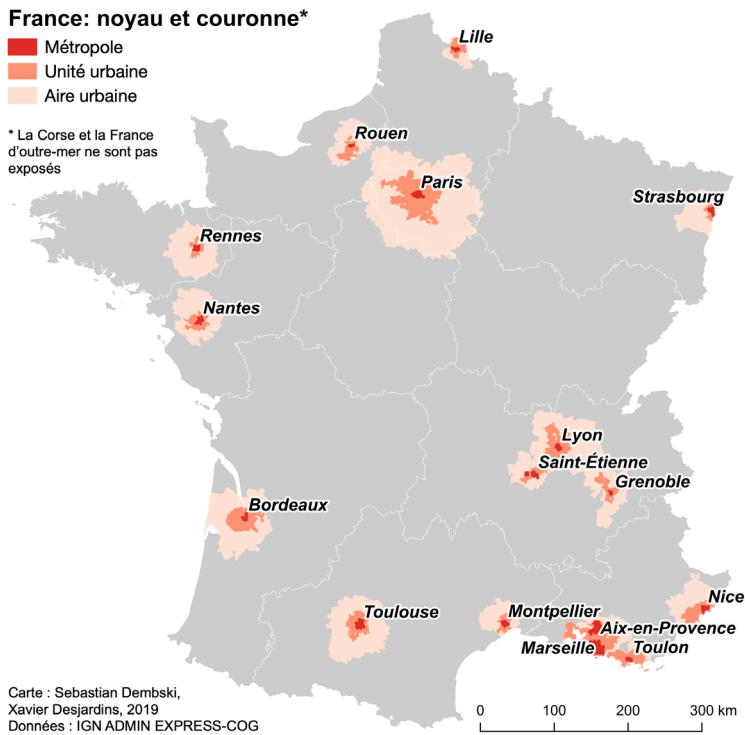
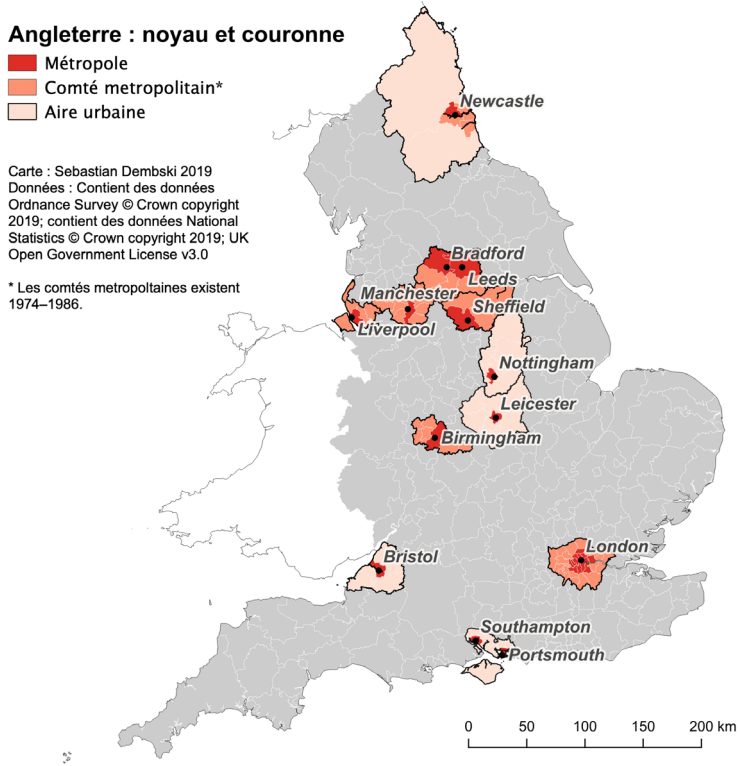


Figure 1. Aires métropolitaines en Angleterre et en France, répartition en noyau urbain et en couronne.

mentalement différente, bien qu'ils soient tous deux caractérisés par la prédominance de leurs régions capitales. Tandis que l'Angleterre se compose de villes organisées en réseaux, ce qui en fait l'un des pays les plus densément peuplés d'Europe, la France a l'une des densités de population les plus faibles et ses villes sont généralement autonomes (Figure 1). Dans les années d'après-guerre, l'évolution rapide de l'économie française a transformé le paysage national, qui est passé d'une société agricole à une société industrielle. Cette transformation s'est traduite par un développement rapide de l'urbanisation, guidée par une forte croissance démographique nationale. La croissance de la population anglaise a été bien plus lente, mais s'est accélérée de manière significative dans les années 2000, en partie sous l'impulsion de l'élargissement de l'UE et de la libre circulation, coïncidant avec une forte croissance économique. En France, sur le plan institutionnel, le système de gouvernement fragmenté de plus de 35 000 communes offre un contraste flagrant avec les 317 municipalités qui existent en Angleterre à ce moment.

Le développement urbain diffère également entre les villes anglaises et françaises (Figures 2 et 3). Pendant une grande partie de la seconde moitié du XX^e siècle, l'Angleterre a connu un niveau élevé de contre-urbanisation, décrit par certains comme un « exode urbain » (Champion et al., 1998), qui a affecté non seulement les noyaux urbains mais également les aires urbaines fonctionnelles. Ces tendances se sont poursuivies dans les années 1990, mais ont progressivement diminué à mesure que la population nationale commençait à augmenter et que les effets des politiques de longue date de confinement urbain et de régénération se faisaient sentir (Colomb, 2007). En France, la croissance des aires métropolitaines a été très soutenue et a dépassé le taux de croissance nationale. Dans toutes les aires urbaines, à l'exception des plus industrialisées, les noyaux urbains ont recommencé à gagner en population dans les années 1980, après une période de déclin souvent brève. Cependant, la plus grande partie de la croissance de la population s'est faite dans la périphérie et plus particulièrement dans la couronne périurbaine ou couronne extérieure. Ainsi, les villes françaises de second rang ont été les moteurs de la croissance nationale, alors que les villes anglaises de second rang étaient souvent sous-performantes (Parkinson, 2016).

Figure 2. Évolution démographique des aires métropolitaines de second rang en Angleterre, 1981-2016.

Source : ONS Mid-Year Population Estimates

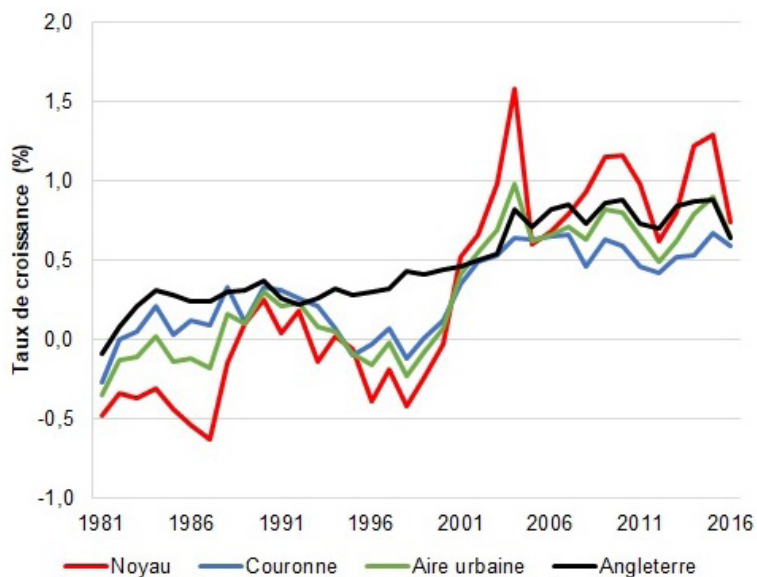
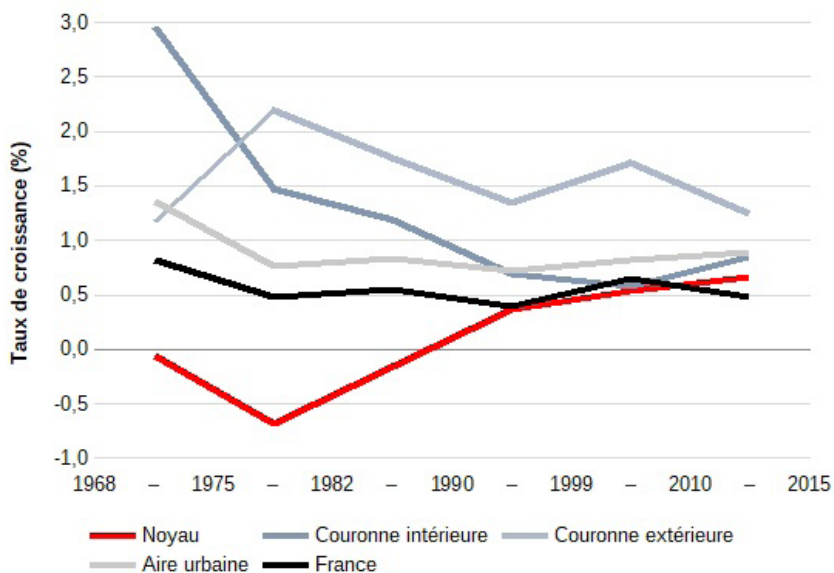


Figure 3. Évolution démographique des aires métropolitaines de second rang en France, 1968-2015.

Source : INSEE ; calculs propres



Depuis le début des années 2000, des signes évidents de réurbanisation sont visibles en Angleterre mais pas encore en France. Si l'on examine les données agrégées de toutes les villes anglaises de second rang, on constate que la population du noyau urbain et celle de la périphérie ont connu une croissance continue. Les nouveaux modèles intrarégionaux d'évolution démographique, allant de la décentralisation à la centralisation, sont d'autant plus importants. Les villes françaises se sont déjà redressées à la fin des années 1980, mais comme la population périphérique continue d'augmenter de manière significative, les villes françaises poursuivent leur élargissement vers l'extérieur. Toutefois, on observe les premiers signes d'une convergence des taux de croissance dans quelques aires urbaines, ce qui conduit à un développement urbain plus équilibré et reflète l'attractivité des noyaux urbains.

La politique urbaine anglaise a fortement contribué à inverser la tendance. La politique d'urbanisme anglaise d'après-guerre a favorisé le confinement urbain, bien que la nécessité d'assainir les bidonvilles et de réduire la densité des logements ait conduit à la construction de logements surpeuplés, soit sous la forme de lotissements en périphérie urbaine, soit dans des villes nouvelles ou élargies plus lointaines. Depuis, reconnaissant l'état déplorable des villes dans les années 1970, les gouvernements nationaux de différentes sensibilités politiques ont soutenu la réurbanisation (Couch et al., 2011). Le gouvernement Thatcher (1979-1990) a mis en place, sous son contrôle direct, un certain nombre de programmes de dépenses publiques à grande échelle pour stimuler l'investissement privé dans la régénération des villes, notamment les sociétés de développement urbain et les zones commerciales. L'idée de mobiliser l'investissement privé à pratiquement n'importe quel prix, malgré la résistance initiale et en partie farouche des autorités locales, est devenue l'approche principale des politiques et des subventions de régénération ultérieures. Au cours de cette période, de nombreuses ceintures vertes, les Green Belts, ont également été étendues, les villes cherchant à mettre en œuvre des politiques jumelles de régénération urbaine et de confinement urbain dans le but d'enrayer le déclin urbain et de stimuler un retour à la croissance urbaine (Couch et al., 2011). Dans les années 1990, le concept de « développement durable » a eu une influence croissante sur la politique urbaine. Les plans de développement ont commencé à aborder la notion de villes plus vertes et plus compactes. Au début du millénaire, le

gouvernement *New Labour* avait embrassé l'idée d'une « renaissance urbaine », en acceptant, en théorie peut-être plus qu'en pratique, les propositions de l'*Urban Task Force* (1999) qui encourageait l'excellence de la conception, la mixité et le développement compact (Colomb, 2007; Couch et al., 2011). Les aires urbaines dotées de compétences statutaires en matière d'aménagement ont été progressivement réintroduites, après les conseils métropolitains qui existaient entre 1974 et 1986, mais il est trop tôt pour évaluer leurs impacts (voir le chapitre 3).

En France, les politiques nationales, malgré les discours sur la lutte contre l'étalement urbain, se sont jusqu'à présent largement prononcées en faveur de la déconcentration urbaine. Depuis les années 1980, les processus de décentralisation institutionnelle ont favorisé la déconcentration de la population autour des grandes villes. En 1982, l'État a transféré aux municipalités la compétence de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme. Ce processus s'est déroulé dans un pays comptant plus de 36 000 communes. Il a donc encouragé la déconcentration démographique, car la plupart des municipalités ont accueilli favorablement les augmentations de population. Ces processus ont souvent été cités comme un facteur clé pour expliquer la périurbanisation. De nombreux auteurs ont donc fait valoir que l'étalement urbain n'existe pas en France, mais qu'il s'agit plutôt d'une « dispersion » de l'urbanisation dans de nombreuses communes rurales entourant les grandes villes (Charmes, 2011). Ces tendances ont été soutenues par les politiques sectorielles, notamment la promotion de l'accession à la propriété par la réforme du logement de 1977 et les investissements dans des infrastructures de transport permettant l'accès à une offre foncière conséquente et peu coûteuse (Desjardins, 2017). Ce n'est qu'au début des années 2000 que la politique nationale a commencé à agir en faveur des cœurs d'agglomération, sous l'impulsion des préoccupations environnementales et sociales liées à la *périurbanisation* (préservation des espaces en plein air et consommation de carburant) et d'un engagement national à encourager le développement des « moteurs économiques » du pays, c'est-à-dire les grandes villes, par des mesures visant à soutenir le processus de concentration des emplois dans les grandes villes (notamment après la crise économique de 2008).

Les investissements dans l'éducation et la santé sont concentrés dans les grands

noyaux urbains, et plus précisément dans leurs centres. L'endiguement de l'étalement urbain a également été inscrit dans la législation urbaine, notamment avec la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU). Les politiques publiques, quant à elles, ont évolué en faveur de la concentration urbaine. Le cadre juridique visant à promouvoir la densification a de nouveau été renforcé en 2010 et 2014. Le renforcement de la coopération intercommunale n'a pas totalement effacé mais a clairement réduit la concurrence visant à attirer les habitants des centres urbains et des périphéries, au profit des municipalités situées au centre des aires urbaines.

En conclusion, les politiques urbaines combinées aux tendances démographiques nationales expliquent pourquoi les villes anglaises se sont réurbanisées alors que leurs homologues françaises sont encore largement suburbaines. Un dépeuplement des noyaux urbains, des politiques de régénération et un confinement urbain réussi, accéléré par la migration internationale qui à l'œuvre depuis l'an 2000 pourraient entraîner une réurbanisation de l'Angleterre. En France, la forte croissance démographique nationale et l'absence de politiques explicites de décentralisation ont fait que les villes n'ont pas connu de déclin démographique significatif. La forte croissance démographique de la France, conjuguée à un dépeuplement limité de ses noyaux urbains à forte densité, ne permet d'envisager qu'un potentiel limité de réurbanisation. En même temps, jusqu'à tout récemment, l'étalement urbain n'était pas une préoccupation politique majeure. Les deux pays ont récemment renforcé l'échelon métropolitain pour tenir compte des fortes interactions fonctionnelles intrarégionales, bien que ces initiatives en soient encore à leur début (voir notamment le chapitre 5). Nonobstant ces conclusions générales, la performance des différentes aires urbaines peut varier, et c'est pourquoi la section suivante s'intéressera aux contextes spatiaux, économiques et politiques locaux spécifiques, dans deux aires métropolitaines pour chaque pays.

Quatre villes et la réurbanisation

La comparaison entre deux pays ne brosse qu'un tableau très général et ne reflète pas la variété de tendances plus larges. Nous avons donc choisi, pour chaque pays, une aire métropolitaine prospère et une moins prospère, en tenant compte des différences

dans les trajectoires de développement dans des conditions de politique nationale identiques. Bristol et Bordeaux sont des villes de province prospères avec une population d'un peu plus d'un million d'habitants dans la région urbaine fonctionnelle. Liverpool (1,5 million) et Rouen (660 000) se situent à l'autre bout du spectre en termes de développement économique et souffrent toujours d'une restructuration économique à long terme. De manière générale, toutes ces villes reflètent les tendances nationales du développement urbain (tableau 2), mais révèlent aussi de fortes variations en termes de calendrier et d'ampleur des changements.

Tableau 2. Études de cas et phases du développement urbain, 1980 à aujourd'hui.

Unité urbaine	Phase du développement urbain
Angleterre	
<i>Bristol</i>	
1981–1991	Suburbanisation II.4 (décentralisation absolue)
1991–2001	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
2001–2011	Urbanisation I.2 (centralisation relative)
2011–2016	Urbanisation I.2 (centralisation relative)
<i>Liverpool</i>	
1981–1991	Désurbanisation III.6 (décentralisation relative)
1991–2001	Réurbanisation IV.7 (centralisation relative)
2001–2011	Urbanisation I.1 (centralisation absolue)
2011–2016	Urbanisation I.2 (centralisation relative)
France	
<i>Bordeaux</i>	
1982–1990	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
1990–1999	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
1999–2010	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
2010–2015	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
<i>Rouen</i>	
1982–1990	Suburbanisation II.4 (décentralisation absolue)
1990–1999	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
1999–2010	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)
2010–2015	Suburbanisation II.3 (décentralisation relative)

La réurbanisation des villes anglaises a bénéficié d'une politique nationale de soutien à la régénération urbaine. Paradoxalement, Liverpool a commencé à se réurbaniser plus tôt que son homologue plus prospère, Bristol. Même si les municipalités périphériques ont été également touchées par la restructuration économique, elles n'ont pas bénéficié à la même hauteur des politiques de régénération et de la résurgence générale des villes sous l'effet de « l'urbanisation » de l'économie (Annexe). En outre, Liverpool a servi de banc d'essai pour un plus grand nombre de programmes de régénération et a reçu un soutien relativement plus important des programmes nationaux et européens (Sykes et al., 2013 ; Parkinson, 2019). Liverpool constitue donc un « véritable » cas de réurbanisation où la concentration de la population s'est effectuée dans un contexte de région urbaine en déclin. À Bristol, en revanche, la couronne peuplée de gens aisés a continué de croître à un rythme plus élevé tout au long des années 1990. L'absence d'industries lourdes majeures a fait que la ville n'a pas été affectée aussi fortement que les autres par la restructuration industrielle. En outre, à Bristol, le développement était historiquement concentré dans la périphérie nord, hors de l'autorité locale, et la régénération urbaine avait commencé plus tardivement (Tallon, 2007). Depuis le début du millénaire, le noyau urbain affiche, dans les deux villes, des taux de croissance plus élevés que la couronne. Fait intéressant, les données les plus récentes pour Bristol montrent une convergence des taux de croissance entre le noyau et la couronne. Comme la région urbaine continue de prospérer, la libération des terres de la ceinture verte périphérique et le potentiel limité de développement futur à Bristol, pourraient entraîner une nouvelle croissance plus élevée dans les banlieues. À Liverpool, la croissance du centre-ville est le moteur de la croissance de la région urbaine. Les deux aires urbaines se sont récemment vu attribuer de nouveaux pouvoirs d'aménagement qui, dans le cas de Bristol, ont déjà donné lieu à un projet préliminaire qui, tout compte fait, prévoit une plus grande croissance dans la couronne. Entre-temps, des travaux sont en cours sur une nouvelle stratégie de développement spatial pour la région urbaine de Liverpool.

Les populations de Bordeaux et de Rouen continuent à se décentraliser, mais à un rythme décroissant (Annexe). Bénéficiant d'une forte croissance démographique nationale et d'un exode rural inversé, les centres-villes ont commencé à regagner du terrain

dans les années 80, mais les taux de croissance dans l'unité urbaine plus large, et en particulier dans la couronne périurbaine, ont largement dépassé ceux du noyau urbain. Depuis le milieu des années 1990, Bordeaux s'est engagée dans une série de projets visant à renforcer le noyau urbain, c'est-à-dire Bordeaux et certaines communes limitrophes ; notamment un réseau de tramway urbain et des projets de régénération à grande échelle, qui accélèrent le développement (Godier et al., 2018). Des efforts similaires ont été entrepris à Rouen depuis le milieu des années 1990, mais la région urbaine n'a pas réussi à freiner la croissance de la couronne, ce qui est essentiel étant donné la faible croissance démographique globale. Dans les années 2010, une politique plus claire en faveur de la réurbanisation est apparue. Rouen a bénéficié d'une réflexion majeure sur le développement du corridor économique Paris-Le Havre, l'Axe Seine, qui s'est traduite par le projet de déplacement de la gare centrale en prévision de l'arrivée d'une nouvelle ligne ferroviaire à destination de Paris, en développant une zone auparavant du port sous-exploitée. La création de la métropole Rouen Normandie en 2015, regroupant 72 communes, est une étape importante car elle permet de piloter le développement urbain de manière plus efficace (Debrie et Desjardins, 2019). Cependant, la ville souffre encore d'une faible attractivité résidentielle et les moteurs de la périurbanisation sont toujours présents. Ainsi, tout en suivant les mêmes étapes de développement urbain, les trajectoires sont très différentes.

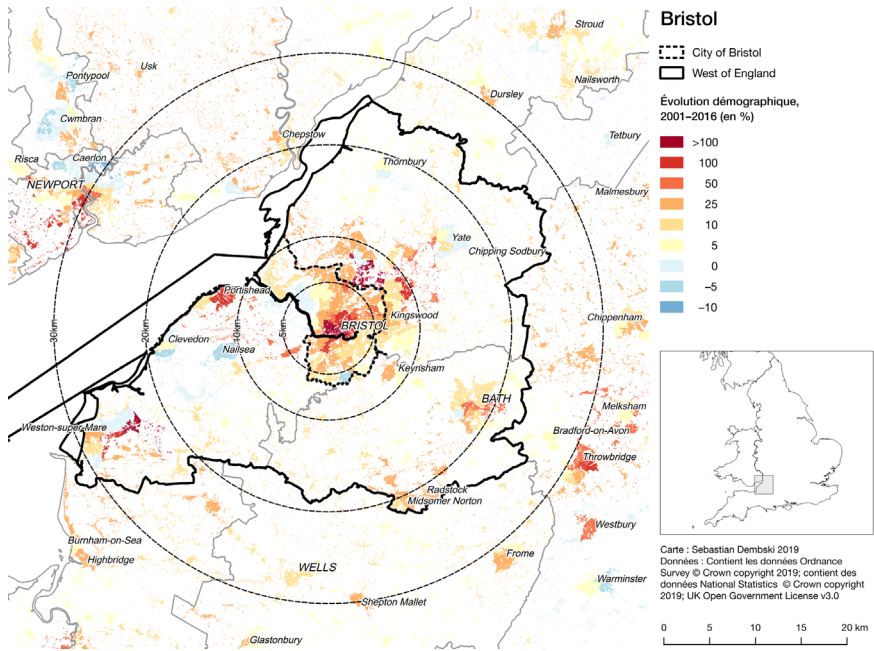


Figure 4. Évolution démographique dans la région urbaine de Bristol, 2001-2016.

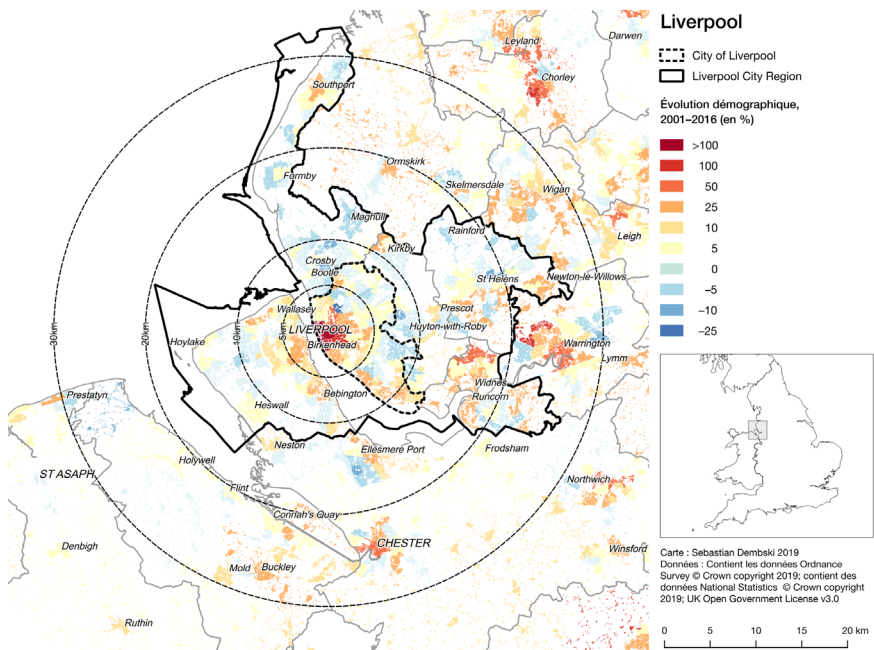


Figure 5. Évolution démographique dans la région urbaine de Liverpool, 2001-2016.

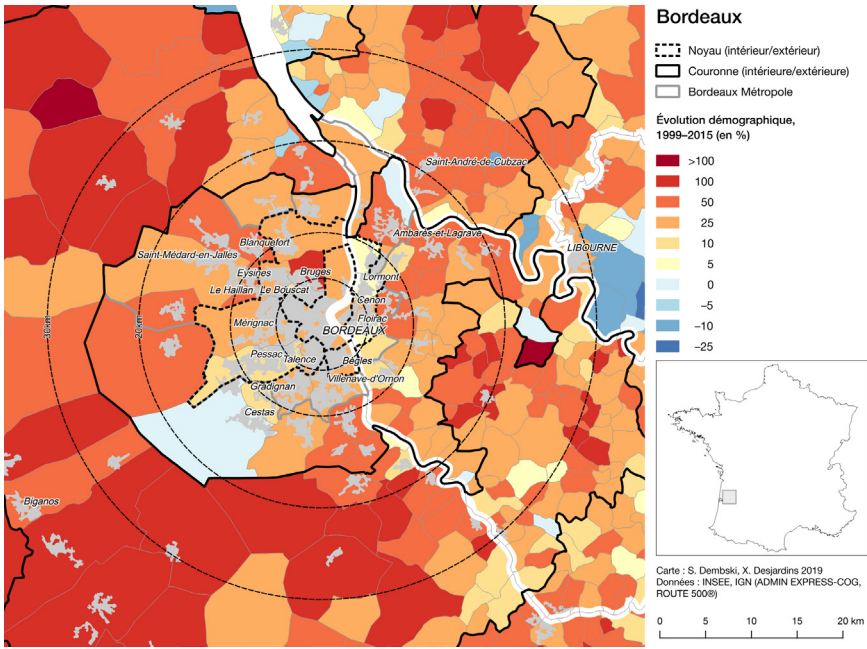


Figure 6. Évolution démographique dans la région urbaine de Bordeaux, 1999-2015.

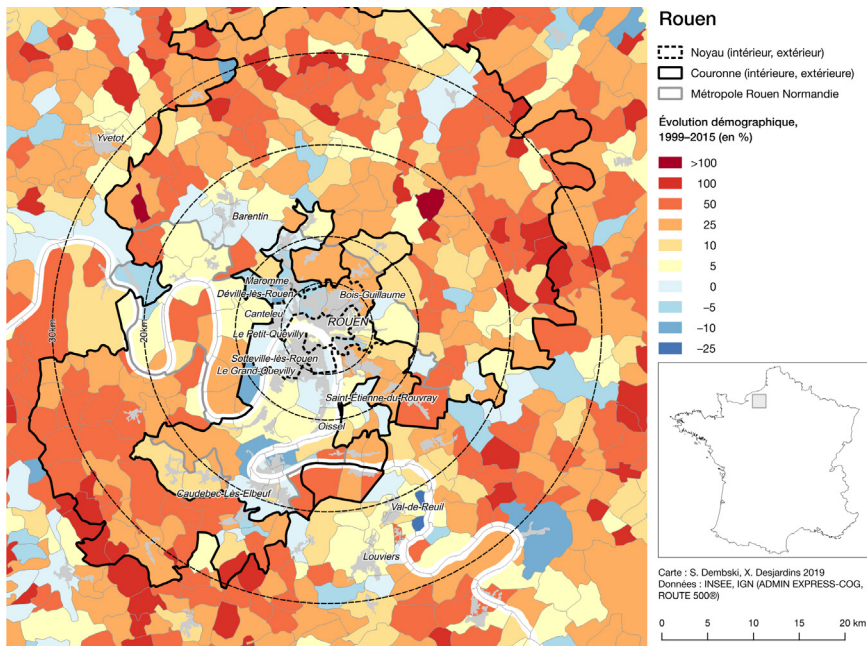


Figure 7. Évolution démographique dans la région urbaine de Rouen, 1999-2015.

Réflexion

Conformément aux tendances nationales plus larges, il existe une différence dans le calendrier de la réurbanisation ainsi qu'une différenciation spatiale sur la période 2000-2015 entre les quatre aires urbaines étudiées. À Bristol comme à Liverpool, le développement urbain est plus dynamique au cœur de l'aire ainsi que dans les sous-centres, alors qu'à Bordeaux et Rouen, il augmente avec la distance du noyau urbain. Il y a donc de fortes preuves de l'influence du contexte et des dépendances de trajectoire qui façonnent les tendances spatiales et la manière dont les différentes sociétés y réagissent par des formes variées de politiques urbaines et de planification (Couch et al., 2011 ; Booth, 2011). On voit notamment que les configurations spatiales reflètent également les systèmes de planification en place. Le confinement urbain en Angleterre a entraîné une séparation relativement nette entre la ville et la campagne, le développement étant concentré dans un nombre limité d'endroits désignés. En particulier dans les aires prospères, il existe une forte résistance contre tout nouveau développement de la périphérie, ce qui signifie que le développement n'a pas toujours lieu dans les endroits les plus durables. Dans les aires urbaines moins prospères, la concurrence entre les autorités locales entraîne un développement non durable.

Ainsi, malgré le renouveau des noyaux urbains, l'étalement urbain continue d'être problématique. En France, un processus ultérieur d'urbanisation dans un contexte de forte croissance démographique globale et de forte prédilection culturelle pour la vie urbaine a connu un déclin moins brutal dans les centres-villes. Mais la suburbanisation a également été forte dans l'ensemble de l'unité urbaine et dans la périphérie, reflétant en partie l'émergence d'une préférence de certains groupes pour les logements individuels, encouragée par certaines politiques nationales et facilitée par la décentralisation, à partir des années 1980, des pouvoirs de planification vers une structure spatiale de petites unités administratives locales. Dans les deux pays, il reste à voir si les nouveaux mécanismes de gouvernance métropolitaine permettront un développement plus durable.

En ce qui concerne ce dernier point, il semble pertinent de replacer certaines des tendances examinées dans le présent document dans le contexte historique actuel. Ces

dernières années, les deux pays ont été le théâtre de nombreux débats politiques sur la position relative des différents types de territoires et de leurs habitants. Au Royaume-Uni, le référendum de 2016 concernant l'UE a vu naître un discours autour de ceux que l'on a appelé les « laissés-pour-compte de la Grande-Bretagne », discours qui affirmait notamment que les petits villages étaient négligés au profit des grands centres métropolitains. Bien que la dimension sociale et géographique du résultat ne l'ait pas confirmé à grande échelle (Dorling, 2016), ce point de vue est devenu influent avec l'émergence d'initiatives visant à défendre les intérêts des villes moyennes (par ex. le *Centre for Towns* et le *Key Cities Group*). Il en va de même, en France, avec la récente montée en puissance du mouvement violent et perturbateur des « Gilets Jaunes ». Certains auteurs populaires (Guilly, 2015) ont mis en avant la notion de « France périphérique », et avancé des arguments selon lesquels le nouveau programme métropolitain et un « Président des grandes villes » incarné par Emmanuel Macron entraîneraient la négligence des petits villages et de leurs populations. De la même manière que pour l'imaginaire de « *Left Behind Britain* » (Sykes, 2018), il s'agit là d'une simplification excessive d'une réalité territoriale beaucoup plus complexe (Delpirou, 2018), à titre d'exemple, en termes absolus, la plupart des gilets jaunes sont en fait originaires de grandes aires métropolitaines. Mais ces phénomènes soulèvent néanmoins des questions intéressantes sur les futurs programmes politiques. Tout du moins en Angleterre, cela est moins visible en France où la « crise urbaine » du milieu à la fin du XXe siècle a eu des effets démographiques moins marqués ; les preuves de la réurbanisation peuvent certainement être considérées, en partie, comme une réussite de politiques urbaines et de planification bien exécutées et menées à terme. Pour tous ceux qui connaissent l'histoire de l'Angleterre urbaine de la deuxième partie du XXe siècle, en fait, cela peut encore sembler un petit miracle ! Mais dans les deux pays, comme le suggèrent Dembski et al. (2017), et en écho à l'anticipation spéculative et (en l'espèce) visionnaire des futures étapes de l'urbanisation de Van den Berg et al. (1982), il appartient toujours aux chercheurs et aux décideurs de s'interroger sur ce qui se passe dans d'autres endroits à mesure que le cycle du développement urbain continue d'évoluer.

Annexe

D = déconcentration ; C = Concentration

Tableau 3. Évolution démographique dans la région urbaine de Bristol, 1981-2016.

Unité spatiale (nombre de municipalités)	1981	Taux de croissance annuel (en %)				2016
		1981- 1991	1991- 2001	2001- 2011	2011- 2016	
Ville de Bristol	384 875	- 0,2	0,1	1,2	1,2	454 200
Couronne (3)	516 072	0,8	0,8	0,6	1,1	677 100
AUF (4)	900 947	0,3	0,5	0,8	1,1	1 131 300
Part régionale du noyau urbain/tendance	42,7 %	D	D	C	C	40,1 %

Sources : Census 1981, 1991, 2001 et 2011, ONS Mid-Year Population Estimates 2016 ; calculs propres

Tableau 4. Évolution démographique dans la région urbaine de Liverpool, 1981-2016.

Unité spatiale (nombre de municipalités)	1981	Taux de croissance annuel (en %)				2016
		1981- 1991	1991- 2001	2001- 2011	2011- 2016	
Ville de Liverpool	503 722	- 1,1	- 0,3	0,6	0,8	484 600
Couronne (5)	1 121 263	- 0,4	- 0,3	0,0	0,2	1 048 800
AUF (6)	1 624 985	- 0,6	- 0,3	0,2	0,3	1 533 400
Part régionale du noyau urbain/tendance	31,0 %	D	C	C	C	31,6 %

Source : Recensements Census 1981, 1991, 2001 et 2011, ONS PELAD Mid-Year Population Estimates 2016 ; calculs propres

Tableau 5. Évolution démographique dans la région urbaine de Bordeaux, 1968-2015.

Unité spatiale (nombre de municipalités)	1968	Taux de croissance annuel (en %)						2015
		1968	1975	1982	1990	1999	2010	
		- 1975	- 1982	- 1990	- 1999	- 2010	- 2015	
Métropole (13)	489 518	0,2	- 0,2	0,4	0,5	0,7	1,2	601 376
Ville centrale (1)	266 662	- 2,5	- 1,0	0,1	0,3	1,0	0,9	249 712
Noyau étendu (12)	222 856	2,9	0,3	0,6	0,7	0,5	1,5	351 664
Couronne (239)	261 883	2,4	2,7	2,0	1,0	1,5	1,8	614 393
Unité urbaine (51)	108 924	4,9	3,2	2,4	0,9	1,0	1,8	302 983
Couronne extérieure (188)	152 959	0,4	2,1	1,6	1,0	2,1	1,8	311 410
AUF (252)	751 401	1,0	0,9	1,1	0,7	1,1	1,5	1 215 769
Part régionale du noyau urbain/ tendance	65,1 %	D	D	D	D	D	D	49,5 %

Source : INSEE ; calculs propres

Tableau 6. Évolution démographique dans la région urbaine de Rouen, 1968-2015.

Unité spatiale (nombre de municipalités)	1968	Taux de croissance annuel (en %)						2015
		1968	1975	1982	1990	1999	2010	
		- 1975	- 1982	- 1990	- 1999	- 2010	- 2015	
Métropole (13)	275 893	0,5	- 0,6	- 0,2	0,2	0,0	0,1	274 359
Ville centrale	120 471	- 0,7	- 1,7	0,1	0,4	0,4	- 0,1	110 169
Noyau étendu (12)	155 422	1,3	0,1	- 0,3	0,0	- 0,3	0,2	164 190
Couronne (263)	264 617	1,4	1,4	1,0	0,4	0,5	0,5	389 384
Unité urbaine (37)	152 206	1,4	0,8	0,7	0,1	0,1	0,2	192 774
Couronne extérieure (226)	112 411	1,5	2,2	1,3	0,6	0,9	0,9	196 610
AUF (276)	540 510	0,9	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	663 743
Part régionale du noyau urbain/ tendance	51,0 %	D	D	D	D	D	D	41,3 %

Source : INSEE ; calculs propres

Références

P. Booth, « The problems of comparative research : the case of France », *Environment and Planning B : Planning and Design*, 11(2), 1984, pp. 163-171.

P. Booth, « Culture, planning and path dependence : some reflections on the problems of comparison », *Town Planning Review*, 82(1), 2011, pp. 13-28.

P. Booth, M. Breuillard, C. Fraser, D. Paris (Eds.), *Spatial Planning Systems of Britain and France : A Comparative Analysis*. Abingdon : Routledge, 2007.

L. S. Bourne, « Reurbanization, uneven urban development, and the debate on new urban forms », *Urban Geography*, 17(8), 1996, pp. 690-713.

N. T. Coffee, J. Lange, E. Baker, « Visualising 30 years of population density change in Australia's major capital cities », *Australian Geographer*, 47(4), 2016, pp. 511-525.

C. Colomb, « Unpacking New Labour's 'Urban Renaissance' agenda : towards a socially sustainable reurbanization of British cities ? », *Planning Practice and Research*, 22(1), 2007, pp. 1-24.

T. Champion, D. Atkins, M. Coombes, S. Fotheringham, *Urban Exodus*. Londres : CPRE, 1998.

E. Charmes, *La ville émietlée : Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. Paris : PUF, 2011

P. C. Cheshire, « Resurgent cities, urban myths and policy hubris : what we need to know », *Urban Studies*, 43(8), 2006, pp. 1231-1246.

C. Couch, O. Sykes, W. Börstinghaus, « Thirty years of urban regeneration in Britain, Germany and France : the importance of context and path dependency », *Progress in Planning*, 75(1), 2011, pp. 1-52.

D. Dorling, « Brexit: the decision of a divided country », *BMJ*, 354, 2016, i3697.

J. Debie, X. Desjardins, *La métropole performative ? Récits et échelles de la fabrique institutionnelle métropolitaine de Rouen*. Paris : POPSU.

A. Delpirou « La couleur des gilets jaunes », *La vie des idées*, 23 novembre 2018, <https://laviedesidees.fr/La-couleur-des-gilets-jaunes.html>

X. Desjardins, *Urbanisme et mobilité : De nouvelles pistes pour l'action*. Paris : Éditions de la Sorbonne, 2017.

S. Dembski, A. Schulze Bäing, O. Sykes, « *What about the urban periphery ? The effects of the urban renaissance in the Mersey Belt* », *Comparative Population Studies*, 42, 2017, pp. 219-244.

H. S. Geyer, T. Kontuly, « *A theoretical foundation for the concept of differential urbanization* », *International Regional Science Review*, 15(2), 1993, pp. 157-177.

P. Godier, T. Owlet, G. Tapie (Eds.), *L'éveil métropolitain : l'exemple de Bordeaux*. Antony : Éditions du Moniteur, 2018.

C. Guilly, *La France périphérique : Comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris : Flammarion, 2014.

A. Haase, S. Kabisch, A. Steinführer, S. Bouzarovski, R. Hall, P. Ogden, « *Emergent spaces of reurbanisation : exploring the demographic dimension of inner-city residential change in a European setting* », *Population, Space and Place*, 16(5), 2010, pp. 443-463.

M. Parkinson, « *UK city regions : policies, performance and prospects* », *Town Planning Review*, 87(6), 2016, pp. 629-653.

M. Parkinson, *Liverpool Beyond the Brink*. Liverpool : Liverpool University Press, 2019.

J. B. Parr, « *The Spatial-Cycle Model (SCM) revisited* », *Regional Studies*, 46(2), 2012, pp. 217-228.

P. Rérat, « *The new demographic growth of cities : the case of reurbanisation in Switzerland* », *Urban Studies*, 49(5), 2012, pp. 1107-1125.

D. Rink, A. Haase, K. Großmann, C. Couch, M. Cocks, « *From long-term shrinkage to re-growth ? The urban development trajectories of Liverpool and Leipzig* », *Built Environment*, 38(2), 2012, pp. 162-178.

S. Siedentop, P. Zakrzewski, P. Stroms, « *A childless urban renaissance ? Age-selective patterns of population change in North American and German metropolitan areas* », *Regional Studies, Regional Science*, 5(1), 2018, pp. 1-20.

O. Sykes, « *Post-geography worlds, new dominions, left behind regions, and 'other' places : unpacking some spatial imaginaries of the UK's 'Brexit' debate* », *Space and Polity*, 22(2), 2018, pp. 137-161.

O. Sykes, J. Brown, M. Cocks, D. Shaw, C. Couch, « *A City Profile of Liverpool* », *Cities*, 35, 2013, pp. 299-318.

- A. R. Tallon, « *City profile : Bristol* », *Cities*, 24(1), 2007, pp. 74-88.
- Urban Task Force, *Towards and Urban Renaissance : Final Report of the Urban Task Force Chaired by Lord Rogers of Riverside*. Londres : DETR, 1999.
- L. van den Berg, R. Drewett, L. H. Klaassen, A. Rossi, C. H. T. Vijverberg, *Urban Europe : A Study of Growth and Decline*. Oxford : Pergamon, 1982.

