



**Universiteit
Leiden**
The Netherlands

Des systèmes urbains: pourquoi?

Blockmans, W.P.

Citation

Blockmans, W. P. (1992). Des systèmes urbains: pourquoi? Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/1570>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/1570>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Des systèmes urbains : pourquoi ?

par Wim Blockmans

Professeur à la Rijksuniversiteit Leiden

En 1933, le géographe allemand Christaller développa une théorie sur la régularité de la distribution spatiale et l'évolution de villes, qu'il fonda empiriquement sur son étude des places centrales en Allemagne du Sud¹. Il a fallu près d'une génération avant que les historiens prennent en compte cette approche claire et inspiratrice. Jan de Vries la développa dans son concept de potentiel urbain, tandis que Hohenberg et Lees la doublèrent d'un modèle de réseaux maritimes². Ces instruments assez sophistiqués ont fait avancer considérablement la méthodologie des historiens qui en étaient largement restés aux facteurs simples de localisation sur des axes routiers et de distances mutuelles. Nous sommes heureux que le présent colloque ait provoqué une réflexion approfondie sur l'applicabilité de ces concepts à l'histoire urbaine des anciens Pays-Bas.

Comme pour toute théorie en sciences sociales, l'utilité des théories des places centrales et des réseaux urbains peut être appréciée à plusieurs niveaux. Une théorie peut servir comme modèle heuristique, qui attire l'attention du chercheur sur l'importance de certains facteurs ou sur leur relation avec d'autres. Une théorie prétendant à une valeur générale peut être vérifiée dans un contexte spécifique. S'il s'agit d'une théorie développée à la base de données empiriques, comme celle de Christaller, la confrontation avec une situation concrète différente offre la possibilité de préciser la validité des thèses avancées. Comme les réalités humaines sont rarement identiques, la vérification d'une théorie dans un contexte empirique nouveau mène le plus souvent à des adaptations, des nuances,

¹ W. CHRISTALLER, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Iéna, 1933.

² J. DE VRIES, *European urbanization, 1500-1800*, Cambridge, 1984; P. HOHENBERG & L. LEES, *The making of urban Europe*, Cambridge, 1985. Comme les rapports n'ont pas appliqué la distinction conceptuelle proposée par ces derniers auteurs, pp. 47-73, entre hiérarchie de places centrales et réseau urbain, je n'insiste pas sur cette distinction, essentielle à mon avis dès qu'on situe les hiérarchies régionales dans un cadre interrégional.

en somme à des complications du modèle qui rendent la description théorique plus proche de la réalité multiforme, mais de ce fait hélas aussi plus complexe et moins attractive.

Le commentaire sur deux rapports peut donc s'orienter selon la manière choisie par les auteurs pour l'organisation de leurs données : ont-ils utilisé les théories comme des modèles heuristiques, les ont-ils vérifiées et éventuellement adaptées ou rejetées ? L'organisation spécifique des données empiriques a-t-elle mené à des résultats nouveaux ?

Nous traiterons ces questions sous quatre angles : 1. celui de la délimitation du territoire analysé, 2. les critères d'hierarchisation, 3. les niveaux et les formes de réseaux, 4. l'évolution des systèmes.

La délimitation du territoire

Constatons tout de suite deux approches différentes dans les rapports sous revue : M. Klep a choisi comme unité d'analyse le territoire du royaume des Pays-Bas en 1870, tandis que le groupe qui traite la Flandre a délimité son territoire par l'ancien comté, y compris l'actuelle Flandre zélandaise ainsi que Tournai, la gouvernance de Lille-Douai-Orchies et une partie de l'Artois. Le choix de M. Klep s'explique par son but de garder constant le territoire afin d'en déceler l'évolution à long terme. C'est donc celui de la fin de sa période, en 1870. Le rapport flamand reste silencieux par rapport aux changements qui ont eu lieu dans le territoire du XI^e au XVIII^e siècle : dans la pratique, il nous informe sur la Flandre zélandaise seulement jusqu'à son intégration dans la République des Provinces-Unies ; d'autre part, la Flandre française, et même Arras, Hesdin et Tournai sont prises en considération jusqu'au XVIII^e siècle¹. Une justification du territoire considéré aurait été souhaitable. Dans l'état actuel du rapport, on ne peut que deviner les effets qu'auraient pu exercer les frontières politiques sur les mutations des réseaux.

La méthode de M. Klep a l'avantage de la clarté systématique. En laissant planer une certaine confusion au sujet du cadre géographique, le groupe flamand ne peut pas prétendre tirer des conclusions tout à fait probantes au sujet de l'évolution à long terme. Etant donné la différence des méthodes appliquées par les auteurs, on est amené à se demander si le choix d'un territoire politique déterminé est réellement important dans la recherche des réseaux urbains. Les rapports mènent à la conclusion unanime que le système politique devint important dans un deuxième temps : en « période de crise » selon le rapport flamand, et selon M. Klep, « les centralités institutionnelles gagnèrent de l'importance lorsque les effets urbanisateurs du commerce international décreurent ».

¹ Voyez les tableaux VI et VII ainsi que la rubrique 9.a

Concluons donc avec les auteurs que le système politique ne détermina pas la *formation* du système urbain, mais tendait plutôt à le consolider. Une raison donc pour tirer au clair les frontières changeantes.

Est-il préférable alors de forcer le développement urbain dans des cadres politiques qui ne deviennent opérants que par la suite? Encore une fois, la logique de M. Klep se défend puisque l'Etat du XIX^e siècle exerce une influence indéniable sur l'évolution du réseau urbain. Seulement, sa présentation implique de grands désavantages pour les périodes plus reculées – le fait que l'auteur compte, jusqu'au XVI^e siècle, l'Eluse, Bois-le-Duc et Maastricht parmi les villes «néerlandaises» sème plus de confusion qu'il n'offre d'explication, puisqu'elles appartenaient alors à trois réseaux différents de celui des Pays-Bas du Nord: le flamand, l'anversois et le mosan. Le choix d'un cadre géographique neutre ne devait pas obscurcir la réalité des réseaux urbains. De leur côté, les auteurs du rapport sur la Flandre auraient dû rendre plus explicite le cadre de leurs observations, afin d'en établir la valeur statistique. Leur méthode les rapproche plus de la réalité des réseaux, mais il lui manque une circonscription de ces phénomènes. En termes clairs, il ne suffit pas d'établir qu'il y a des hiérarchies et des réseaux, il faut aussi en préciser les contours, qui en constituent une dimension essentielle.

Pour ma part, la solution la plus logique de ce problème épineux me paraît d'adopter comme unité d'analyse le réseau même, défini à chaque moment d'observation par l'intensité et le caractère des relations entre ses composantes. Comme il ressort des deux rapports que les frontières politiques – plus mobiles au moyen âge que celle des réseaux urbains – ne déterminent pas la formation de ceux-ci, il me semble approprié de suivre la logique de la géographie des transports. Les réseaux fluviaux, les côtes, les routes, les montagnes et les forêts ont sans doute exercé une influence plus forte et plus durable sur les constellations urbaines que les pouvoirs politiques d'avant le XVI^e siècle. Aux désavantages propres aux deux méthodes choisies dans les rapports, j'oppose comme base largement constante la dynamique des structures géographiques, on peut y calquer les réseaux observés à différentes époques en les rapportant aux unités politiques du moment. Ainsi, on n'obscurcit pas l'analyse en définissant son cadre par une variable dont les effets ne deviennent importants que dans la phase de consolidation des réseaux.

Niveaux et formes de réseaux

De façon exemplaire, Clé Esger a montré récemment le fonctionnement en Hollande au nord d'Amsterdam vers 1800 de trois niveaux de places centrales desservant des aires distinctes. Toutes dépendant à leur tour d'Amsterdam, encore métropole, le réseau dans cette région était

done de quatre niveaux de places centrales⁴. M. Lesger a choisi comme critère d'hierarchisation la différenciation de la structure professionnelle dans chaque place. Cette méthode a mené à des résultats clairs et convaincants. L'isolement géographique lui a permis de délimiter aisément sa région, bordée par la mer du Nord, le Zuiderzee et, au sud, par l'IJ. Son choix pour la période vers 1800, vu la disponibilité des sources statistiques du régime français, implique que les effets du commerce maritime, très important lors de la formation de ce réseau, n'apparaissent plus très actifs. Néanmoins, l'irrégularité des aires desservies par les ports montre bien que les relations avec des réseaux extérieurs influençaient fortement la structure interne de chaque réseau.

Dans le cas de la Flandre, il serait donc indiqué de délimiter les réseaux urbains en partant des grandes voies maritimes et fluviales. La côte, d'une part, et le réseau scaldien, avec ses nombreux affluents prenant leur source jusqu'aux bords de la Picardie, forment l'infrastructure multiséculaire pour les transports de masse. Les relations commerciales ont, de tous temps, été déterminées par ces possibilités géographiques. Il me semble tout à fait logique de partir de cette réalité, dépassant les frontières politiques, dans la recherche de la structure des réseaux urbains. Les formes cristallines proposées par Christaller ne s'appliquent que dans un milieu absolument homogène. La forme des côtes et des rivières mène évidemment à des répartitions différentes.

Dans une situation de sources idéale, on souhaiterait identifier les réseaux à la base des flux de produits et de personnes. M. Lesger n'a pas pu montrer l'effet du commerce maritime avec la même rigueur méthodique que celle appliquée à la hiérarchie interne du système. Dans le cas des rapports que l'on discute ici, il faut constater également que les distorsions par rapport au modèle de Christaller, apparentes dans les formes réelles prises par les réseaux, ont été attribuées par les auteurs à des facteurs externes qu'il leur reste impossible à prouver empiriquement. En d'autres termes, les analyses démographiques opérées par M. Klep et les séries de données assez disparates rassemblées par l'équipe «flamande», ne forment pas encore des bases statistiques cohérentes prouvant les flux de marchandises et de personnes qui forment un réseau. On en reste encore à observer des «hiérarchisations de données de type statistique»⁵. Le discernement de niveaux de places centrales n'a donc pas encore pu être entrepris. Le rapport sur la Flandre fait bien référence à un «réseau» des villes du Zwin, très réduit en fait, tellement que, du point

⁴ C. LESGER, «Hiërarchie en spreiding van regionale verzorgingscentra», *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, 16, 1990, pp. 128-153; voyez également sa thèse *Hoorn als stedelijk knooppunt. stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Hilversum, 1990.

⁵ *Rapport Flandre*, p. 1.

de vue géographique, il serait plus indiqué de le considérer comme un système d'avant-ports. Une systématisation plus poussée des niveaux, définis par les fonctions et les ordres de grandeur, serait souhaitable. À défaut de données sérielles sur le commerce intérieur et extérieur des réseaux déterminés, la tâche reste gigantesque, il faut l'avouer.

Les critères

Les deux rapports nous font voir des démarches assez différentes. M. Klep a rassemblé des chiffres sur la population des villes d'au moins 10.000 habitants; il calcule des degrés de croissance et d'urbanisation et construit des ordres de grandeur. Cette partie solidement empirique a pour cadre un discours sur l'évolution économique et sociale en général. Deux restrictions découlent de cette approche. 1. En principe, comme M. Lesger l'a démontré pour la Hollande septentrionale, un réseau ne se limite pas aux villes d'au moins 10.000 habitants, puisqu'il s'étend jusqu'aux localités fonctionnellement liées aux places centrales. L'étendue de l'aire desservie par celles-ci ne peut donc être établie de cette manière. 2. Les données démographiques forment un indicateur essentiel, mais pas suffisant, pour l'identification de réseaux. Il faut y ajouter le degré de différenciation fonctionnelle, éventuellement aussi l'importance des flux de marchandises et de personnes.

Le rapport sur la Flandre veut «hiérarchiser les diverses composantes des 'réseaux' [par] la démographie, la fiscalité, le niveau des recettes et dépenses communales, les fonctions et les liens politiques». Suivent encore des indicateurs des niveaux de production textile et de services culturels. Un schéma, comme celui établi par M. Lesger, groupant en catégories et évaluant les fonctions centrales⁶, permettrait de mieux estimer les données rassemblées ici. Peut-on, par exemple, déduire du rôle administratif joué par Lille, «incontestablement la capitale du comté au cours de la période bourguignonne»⁷ – une fonction certainement contestée au cours du XV^e siècle par Gand, Bruges, Bruxelles et Malines – que cette fonction rapportait des gains importants à la ville? De combien d'agents du prince, de visiteurs, d'hôtels devait-il s'agir alors pour supposer cet effet? Sans évaluation systématique des différentes fonctions, cet inventaire, certes précieux, ne nous conduit pas encore sûrement au constat de réseaux. Peut-être cette tâche n'est-elle pas réalisable étant donné l'état des sources? Ne devrait-on pas dans ce cas opter pour un ou quelques indicateurs stratégiques comme le poids démographique, la structure professionnelle et les fonctions du marché?

⁶ C. LESGER, *Hierarchie*, pp. 151-152.

⁷ *Rapport Flandre*, 6.b et Conclusion.

L'évolution des réseaux

M. Klep insiste à juste titre sur l'ouverture de l'économie néerlandaise sur le marché international. La compétition interrégionale lui paraît un des facteurs déterminant les changements dans la distribution des fonctions centrales. Cet argument, qui se place parfaitement dans la théorie des réseaux maritimes, est plutôt sous-estimé dans le rapport sur la Flandre. Ici encore, la délimitation politique des zones étudiées n'est pas neutre en l'absence d'un cadre de relations extérieures avec les régions environnantes d'abord. Avant le XIX^e siècle, la structure des marchés ne peut être comprise dans un cadre exclusivement politique. En plus, les irrégularités dans la distribution spatiale des places centrales trouvent leur origine, à part des caractéristiques géographiques de la région, dans les relations externes, comment on l'a vu pour la Hollande septentrionale. Les effets d'inertie de systèmes établis, constatés par plusieurs auteurs, contribuent probablement moins à la logique des réseaux que le fait qu'ils font partie de systèmes interrégionaux. Ici encore, la hiérarchisation nous semble en premier lieu celle de marchés interdépendants à distinguer par leur taille (en tant que marché, ce qui n'équivaut pas absolument au nombre d'habitants⁸) et par l'étendue de leurs fonctions. Le système bancaire ne serait-il pas, dans une économie capitaliste, le meilleur indicateur isolé de la hiérarchie et des relations envisagées?

Conclusion

Pour revenir à mes questions initiales, je constate

- que les rapports dont discussion n'ont utilisé qu'une partie des théories existantes dans le domaine des réseaux urbains,
- qu'ils y ont puisé surtout pour y emprunter un concept heuristique,
- que les données présentées sont trop restreintes dans le rapport néerlandais et trop peu intégrées dans le rapport flamand pour conduire à l'observation empirique et systématisée de réseaux,
- que l'état actuel de la recherche n'a pas encore conduit à une adaptation ni au rejet d'une des théories initiales. Cette démarche me semble toutefois fort utile bien qu'elle exige une recherche souvent décevante.

⁸ Sur ce point, les conclusions du *Rapport Flandre* nous semblent trop audacieuses en prétendant que «certaines corrélations paraissent assurées: croissance socio-économique et démographie». Que faire alors avec la richesse par tête d'habitant, comme dans la comparaison entre Gand et Bruges? Dans la section 5.b., on retrouve cet argument; pourtant, au XV^e siècle, les Gantois ne paient que 3/4 des impôts qu'acquittent les Brugeois. A part des différences dans la structure socio-professionnelle, il faudra également tenir compte de la phase économique, qui, à son tour, se reflète dans une certaine concentration du capital.