

L'urbanisation du monde : pourquoi, jusqu'où ?

Gérard-François Dumont

DANS **POLITIQUE ÉTRANGÈRE 2020/3 Automne** , PAGES 113 À 128

ÉDITIONS **INSTITUT FRANÇAIS DES RELATIONS INTERNATIONALES**

ISSN 0032-342X

ISBN 9781037301079

DOI 10.3917/pe.203.0113

Date de mise en ligne : 07/09/2020

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-politique-etrangere-2020-3-page-113?lang=fr>



CAIRN · INFO

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Institut français des relations internationales.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

L'urbanisation du monde : pourquoi, jusqu'où ?

Par **Gérard-François Dumont**

Gérard-François Dumont est professeur à l'université Paris-Sorbonne et président de la revue *Population & Avenir*.

Depuis le XVIII^e siècle, le passage d'une économie agricole à une économie industrielle a produit une forte urbanisation. À la fin du XX^e siècle, la dynamique de globalisation a relancé la hausse des taux d'urbanisation dans les nœuds économiques essentiels, alors que l'Afrique voyait ses campagnes se vider au profit des villes porteuses d'emplois formels ou informels. Aucun facteur simple ne permet de prédire une hausse continue du taux d'urbanisation, un phénomène qui revêt également des formes très diverses.

politique étrangère

Depuis la fin du XVIII^e siècle, quatre grands processus bouleversent la géographie de la population. La transition démographique a multiplié par plus de sept le nombre d'habitants sur Terre depuis 1800 ; là où elle est terminée, elle est suivie d'une période post-transitionnelle qui se traduit dans de nombreux pays par un « hiver démographique », engendrant dépopulation et même dépeuplement¹ dans une quinzaine de pays du Nord². Les migrations internationales ont considérablement modifié la répartition spatiale des populations du monde, par exemple en contribuant à multiplier par 66 la population des États-Unis depuis 1800. Le vieillissement de la population est un processus plus récent : le phénomène le plus inédit du XXI^e siècle. Enfin, l'urbanisation a transformé le peuplement de la planète.

1. On parle de dépopulation quand le solde naturel est négatif, c'est-à-dire lorsque le nombre de décès est supérieur à celui des naissances. Mais c'est seulement quand le solde démographique total, combinant naissances, décès, immigrations et émigrations, est négatif que l'on parle de dépeuplement.

2. G.-F. Dumont, *Géographie des populations. Concepts, dynamiques, perspectives*, Paris, Armand Colin, 2018.

Durant des millénaires, une population urbaine très minoritaire

Au moins depuis les premières sédentarisation, le monde a toujours eu des territoires urbains, lieux de concentration nécessaires. Les villes existent parce qu'elles satisfont certaines fonctions : fonctions politiques, administratives, judiciaires ou religieuses ; fonctions de refuge face à l'insécurité des territoires ruraux environnants ; fonctions commerciales liées, par exemple, à une position centrale dans une région agricole ; fonctions économiques liées aux économies d'échelle ; fonctions productives, avec des ressources spécifiques à exploiter ; fonctions d'échange dans les ports ou les villes sur une confluence...

Jusqu'à l'ère industrielle, dans une économie à forte dominante agricole, le poids démographique de la population urbaine était faible, inférieur à un dixième de la population totale. Cette faiblesse démographique des villes tenait aussi à ce que, jusqu'au début du XIX^e siècle, leur solde naturel, notamment du fait de leurs conditions sanitaires et hygiéniques, était négatif, leur population ne se maintenant que par l'afflux incessant des populations rurales vivant alentour.

Industrialisation et décollage de l'urbanisation

Au XIX^e siècle, d'abord en Europe, deux changements majeurs interviennent. Le premier vient de la révolution industrielle. Dans certains cas, le développement de villes résulte de l'innovation d'un entrepreneuriat local attirant de la main-d'œuvre des campagnes où l'emploi agricole diminue compte tenu du progrès technique. D'autres villes se peuplent en raison de leur localisation dans une région possédant des intrants nécessaires à l'activité industrielle. C'est le cas, au XIX^e siècle, de Manaus au Brésil, capitale de la production de latex : l'essor de la ville dure jusqu'au début du XX^e siècle, quand elle devient concurrencée par l'Indonésie et la Malaisie. D'autres villes se développent parce qu'elles offrent aux industries l'énergie dont elles ont besoin en un temps où le coût élevé de transport du charbon exige la proximité entre offre d'énergie et production industrielle. En France, l'essor de Grenoble vient d'abord de l'énergie hydraulique, qui suscite l'implantation d'entreprises, palliant le fait qu'on ne sait pas alors transporter l'électricité à distance.

Urbanisation et structuration du monde en États indépendants

Autre facteur de la croissance urbaine au XIX^e siècle : la construction des États, par l'unification d'un ensemble géopolitique (Italie, Allemagne), ou par l'indépendance (au XIX^e siècle, avec l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, la Chili, la Colombie...) Au XX^e siècle, c'est le vaste processus de décolonisation en Afrique et en Asie.

Chaque création étatique se traduit par le choix d'une capitale nationale concentrant les fonctions centrales de l'État et voyant s'installer les représentations diplomatiques : d'où des emplois publics et des emplois induits pour satisfaire les besoins des personnels des ministères. Nombre d'entreprises peuvent avoir intérêt à avoir leur siège social ou une représentation dans la capitale pour être proches des dirigeants dont les décisions ont des effets sur leurs activités économiques.

Enfin, toute capitale politique est la vitrine de l'État : ce dernier la favorise le plus souvent avec des investissements la rendant attractive. Ce facteur se combine parfois avec un mode de gouvernance très centralisé qui diminue les opportunités du monde rural, et rend les villes d'autant plus attirantes.

L'attraction de villes refuges géopolitiques

La fonction sécuritaire des villes, que mettaient en évidence les remparts des siècles passés, n'a pas disparu avec la suppression de ces derniers. Tous les pays ayant subi des guerres, ou des guerres civiles, signifiant des chances de survie moindres dans les campagnes que dans les villes, ont connu de vastes migrations du monde rural vers les territoires urbains, moins touchés par les conflits. Une partie du poids démographique de nombreuses villes s'explique donc par une histoire ayant eu des effets d'attraction pour les villes. C'est par exemple le cas de Paris, refuge d'entreprises de l'est de la France lors de la Première Guerre mondiale ; d'Athènes lors la guerre civile grecque ; de Bogotá³ ou Cali sous l'effet du conflit des Forces armées révolutionnaires de Colombie (FARC) ; de Lima voyant arriver les ruraux menacés par le Sentier lumineux...

Des villes situées hors du territoire national ont une fonction de refuge lorsque la situation d'un pays se traduit par des effets de répulsion. C'est le cas de New York recevant les juifs fuyant les pogroms européens de la fin du XIX^e siècle ; de Paris voyant arriver les Russes blancs dans les années 1920 ; ou des grandes villes françaises recevant au même moment les rescapés du génocide arménien ; de Hong Kong accueillant, particulièrement dans les années 1960, des millions de Chinois fuyant le régime de leur pays en sampans ; de Calcutta voyant arriver depuis les années 1980 les Bangladais hindouistes maltraités par des musulmans de leur pays d'origine ; des villes sud-africaines où vivent plusieurs millions de Zimbabwéens ayant fui le régime de Mugabe.

3. La population 2020 – évaluée en 2018 – de Bogota est d'ailleurs probablement sous-estimée, compte tenu des centaines de milliers de Vénézuéliens qui l'ont rejoint, notamment en 2019.

Taux d'urbanisation et villes attractives

Dans d'autres cas, la croissance urbaine repose sur une gouvernance déployant des projets supposés attirer une main-d'œuvre originaire d'autres pays. L'urbanisation du Qatar ou des Émirats arabes unis depuis les années 1980 ne peut s'expliquer sans prendre en compte l'importance des projets urbains de Doha ou Dubai⁴.

L'urbanisation est stimulée par le fait que les villes, vu les services dont elles ont besoin pour satisfaire leur population, offrent des opportunités multiples de travail, même s'il s'agit souvent de travail informel. Les villes sont donc souvent considérées comme des territoires attractifs, pour les ruraux ou pour l'immigration internationale. Le taux élevé de l'urbanisation des États-Unis, de la France, ou du Royaume-Uni s'explique aussi parce que leurs grandes villes accueillent une part importante de l'immigration internationale : par exemple les deux cinquièmes de l'immigration en France pour la seule agglomération parisienne.

Ces éléments – déploiement d'activités industrielles, émigration rurale, choix des États favorables aux villes⁵, opportunités offertes par la taille des marchés urbains, attraction urbaine géopolitique ou économique... – expliquent la montée progressive du taux d'urbanisation dans le monde. Au XIX^e siècle, elle est d'abord assez lente car localisée essentiellement en Occident : l'ère industrielle ne se déploie que dans les pays du Nord⁶ ; la souveraineté sur une majeure partie des pays du Sud, colonisée, s'exerce à partir de villes du Nord ; la transition démographique n'a guère encore touché les pays du Sud. Par exemple, le taux d'accroissement naturel des villes indiennes est faible, négatif certaines années, dans un contexte où des taux de mortalité importants dans ce pays alors colonie britannique compensent le taux de natalité : d'où un taux de population urbaine globalement stagnant, à un niveau faible. Le taux d'urbanisation de l'Inde ne commence à croître qu'au cours du XX^e siècle, à mesure des changements démographiques – la transition démographique y débute dans les années 1920 –, économiques et politiques du pays. À l'instar de l'Inde, les pays du Sud ne voient leur taux d'urbanisation commencer à progresser qu'au XX^e siècle.

4. L. Semple, « Dubai : exposition universelle et fabrique de la ville mondiale », *Population & Avenir*, n° 734, septembre-octobre 2017.

5. Les régimes coloniaux espagnol et portugais qui ont dominé l'Amérique latine plusieurs siècles y ont instauré une centralisation administrative, donnant un poids considérable aux capitales politiques, pôles principaux de la gestion des relations économiques avec les métropoles européennes.

6. On entend ici par pays du Nord, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Océanie et par pays du Sud, l'Amérique latine, l'Afrique et l'Asie.

Cette montée de l'urbanisation dans les pays du Sud tient à leurs conditions de vie souvent meilleures (ou moins mauvaises) qu'à la campagne : d'où des taux de mortalité infantile moindres, des espérances de vie plus élevées. Les politiques publiques jouent également souvent en faveur de l'urbanisation : financements, règles facilitant leur peuplement⁷ – même si la pauvreté de certains quartiers est incontestable en raison d'une mauvaise gouvernance ou de règles foncières inadaptées.

Dans nombre de pays du Sud, l'émigration rurale se déploie surtout depuis la seconde moitié du XX^e siècle parce que les espoirs de survie, ou de promotion sociale apparaissent réels dans un espace urbain où les besoins en services sont multiples : cirage de chaussures, lessive, vente ambulante, couture... mais aussi prostitution. Les Brésiliens ne parlent guère d'émigration rurale ni, selon le terme français utilisé à tort, d'exode rural, mais d'« invasion » des villes.

La montée de l'urbanisation au Sud

Pour cette montée d'urbanisation au Sud, la formule d'une « urbanisation sans industrialisation » est parfois utilisée. Elle ne doit pas être généralisée. Nombre de villes du Sud, en Asie, en Amérique latine et même en Afrique (voir l'Afrique du Sud) ont connu une importante industrialisation. Et dans l'économie informelle de ces villes du Sud, les activités industrielles ne sont pas absentes, à l'exemple de Mumbai⁸. Dans cette ville, le *slum* (bidonville) Dharavi, considéré comme le plus peuplé au monde, compte près de 1 million d'habitants : il connaît certes des problèmes de salubrité, de traitement des eaux..., mais il compte de nombreuses activités économiques et des productions qui s'exportent. Contrairement à une idée reçue, ce bidonville n'abrite pas seulement des populations pauvres.

Les années 1970 affichent donc un contraste entre une forte montée de l'urbanisation dans tous les pays du Sud – sauf là où le pouvoir l'empêche, comme en Chine ou à Cuba –, et un net ralentissement de la croissance urbaine dans des pays où de grandes agglomérations perdent de l'attractivité, à l'exemple de New York ou de Londres, dont le nombre d'habitants, à cette époque, diminue.

7. Au Brésil, l'émigration rurale s'est traduite par de nombreuses installations illégales dans les villes. Elles donnent lieu à des tentatives d'expulsion, mais certaines réglementations font que l'occupant illégal devient propriétaire de fait s'il n'a pas été expulsé dans la première année de son occupation illégale. Le pauvre réalise alors l'un de ses rêves : avoir quelque chose à transmettre à ses enfants, fût-ce un baraquement de favela.

8. B. Dumortier et P. Cadene (dir.), *Inde : une géographie*, Paris, Armand Colin, 2015 ; J. Querci et S. Oliveau, « Le système urbain indien : une construction ancienne en changement rapide », *Géococonfluences*, 12 mai 2015 ; R. Woessner, (dir.), *L'Union indienne*, Paris, Atlantica, 2015.

Les années 1980 voient l'urbanisation progresser avec l'industrialisation des pays émergents, phénomène complété par une nouvelle nature de l'urbanisation au tournant des années 1990.

La globalisation, nouveau stimulant de l'urbanisation

Cette « seconde urbanisation » s'effectue sous l'effet de la montée du secteur tertiaire dans un contexte de globalisation, d'internationalisation et de mondialisation. Avec le développement du commerce international, l'entrée de nouveaux acteurs comme la Chine dans les échanges mondiaux, les villes parvenant à devenir des hubs d'échanges interplanétaires, (donc de la circulation des marchandises, des services, des capitaux et souvent des hommes), s'avèrent particulièrement attractives. Elles contribuent à l'augmentation du taux d'urbanisation de leur pays en offrant des opportunités d'emplois à des migrants internes ou internationaux.

Parmi ces villes poussant à la hausse les taux d'urbanisation de leur pays, outre New York, Toronto, Londres ou Paris, on compte dorénavant des villes qui hier étaient secondaires comme Tianjin en Chine, Singapour ou Atlanta⁹. Alors que la Chine devient un grand exportateur mondial, le taux annuel d'accroissement de la population de Tianjin, nourrie de l'émigration rurale, atteint dans les années 1990 des niveaux inégalés. La progression de cette ville est d'autant plus remarquable que, dans le même temps, le taux d'accroissement démographique de la Chine diminue fortement sous l'effet de la politique démographique coercitive du pays. Mais Tianjin devient le quatrième port mondial, recevant notamment nombre d'intrants rejoignant des usines d'assemblage pour produits d'exportation. La Chine s'inscrit pleinement dans la globalisation avec son admission en 2002 à l'Organisation mondiale du commerce, et Tianjin est une des portes majeures – avec Shanghai, Busan en Corée du Sud ou Nagoya au Japon – des plus importantes routes maritimes du monde qui relie, d'une part l'Asie orientale à l'Amérique *via* le canal de Panama, et d'autre part à l'Europe *via* le détroit de Malacca et le canal de Suez.

Sur cette dernière route maritime devenue essentielle, Singapour, classé parmi les sous-développés lors de son indépendance en 1965, a su progressivement se placer au cœur des échanges maritimes et aéroportuaires entre l'Océanie, l'Asie orientale et l'Asie du Sud-Est d'un côté, l'Asie centrale du Sud, l'Asie occidentale, l'Europe et l'Afrique de l'autre. Son port

9. On utilise ici par souci de cohérence la source unique suivante – et donc les délimitations des agglomérations urbaines retenues par cette source – : Nations unies, « World Urbanization Prospects: The 2018 Revision ». Pour la population des pays, la source est Nations unies, « World Population Prospects 2019 ».

se hisse à la troisième place mondiale¹⁰. Parallèlement, depuis les années 1980, pour satisfaire ses besoins de compétences la population de Singapour s'accroît d'immigrants internationaux attirés par les opportunités de la nouvelle métropole (migrations entrepreneuriales de l'Occident), qui stimulent aussi l'arrivée d'une main-d'œuvre moins qualifiée, avec des immigrants venant de Malaisie ou d'Indonésie¹¹.

Considérons un troisième exemple, centré non sur des activités portuaires mais aéroportuaires. Atlanta devient dans les années 1990 le premier hub aérien mondial, et devient donc très attractive, avec l'installation de studios de tournage et de nombreux sièges sociaux – comme celui de CNN, fondée en 1980, et qui rejoint là celui de Coca-Cola. Atlanta passe ainsi du rang de ville d'importance régionale à celui de métropole internationale. Dans tous les cas, la fonction de hub s'accompagne de nombreux emplois, notamment liés aux infrastructures.

Si certaines ratent les opportunités de la globalisation comme Marseille en France, plusieurs villes occidentales cessent leur dévitalisation relative des années 1970 ou 1980 pour concentrer une part croissante des activités les plus dynamiques et les plus performantes. Un mouvement démographique et d'emploi favorable aux villes les plus peuplées se déploie : un nouveau processus de « métropolisation » – « l'exercice de forces centripètes conduisant à la concentration des hommes et des activités »¹².

Les facteurs de la métropolisation

Le premier est la montée du secteur tertiaire. Ce dernier devient très largement le secteur le plus pourvoyeur d'emplois, avec des créations d'emplois, marchands ou non, profitant essentiellement aux territoires métropolitains les plus peuplés.

Parallèlement, la globalisation entraîne le passage d'une économie de production à une économie de compétitivité et de flexibilité. Les années d'ancienneté, valeur positive dans un monde où les compétences acquises par la pratique sont essentielles, ont tendance à devenir des valeurs négatives dans une économie où l'on doit s'adapter à des demandes changeantes et différenciées et à une concurrence planétaire. L'offre d'emploi porte de plus en plus sur des tâches temporaires, liées à une nouvelle

10. Donc après les deux ports chinois de Ningbo-Zhoushan et de Shanghai, et avant Tianjin.

11. L. Drioot et G.-F. Dumont, « Singapour et les îles voisines d'Indonésie : les effets de la proximité d'un "dragon" », *Population & Avenir*, n° 736, janvier-février 2018.

12. G.-F. Dumont, compte rendu du séminaire « Métropolisation et internationalisation », Commissariat général au Plan, Paris, janvier 1994.

Marché du travail et métropolisation

demande qui laissera place à son tour à un autre type de demande ou à un nouveau procédé, appelé lui aussi à être remplacé. Chaque membre de la population active voit augmenter la probabilité qu'il aura, dans sa vie professionnelle, de rechercher du travail. Les agents économiques réagissent donc rationnellement en considérant qu'ils doivent avoir accès à un large marché du travail, puisqu'il faut augmenter le nombre et la diversité des offres d'emploi susceptibles de répondre à la demande. L'ampleur du marché du travail devient alors un facteur important dans le choix du domicile des individus. Et cette ampleur est plus grande dans les territoires métropolitains. L'évolution du marché du travail encourage donc la métropolisation.

En troisième lieu, la globalisation implique souvent pour les entreprises des connexions, par exemple par le biais d'aéroports internationaux, ou de bandes passantes toujours plus élevées dans les réseaux numériques, qui favorisent les métropoles où ces équipements sont rapidement amortissables, et donc rentables. La métropolisation est donc liée à l'internationalisation, à la révolution des télécommunications et des transports rapides – dont la conteneurisation.

Les métropoles offrent en outre des avantages du type « économies d'agglomération », résultant par exemple de la minimisation des coûts de transport globaux ou de la concentration de certaines fonctions (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion ou culture-loisirs...). L'entreprise a un besoin croissant d'information sur les marchés étrangers, sur ses clients existants ou potentiels. Et cette information est localisée là où se trouvent ses détenteurs.

Enfin, nombre d'entreprises ont l'esprit grégaire, ce qui les conduit à s'implanter les unes près des autres, ce qui est rationnel lorsque les stratégies d'externalisation nécessitent que les entreprises assumant des tâches externalisées soient proches des entreprises avec qui elles contractent¹³.

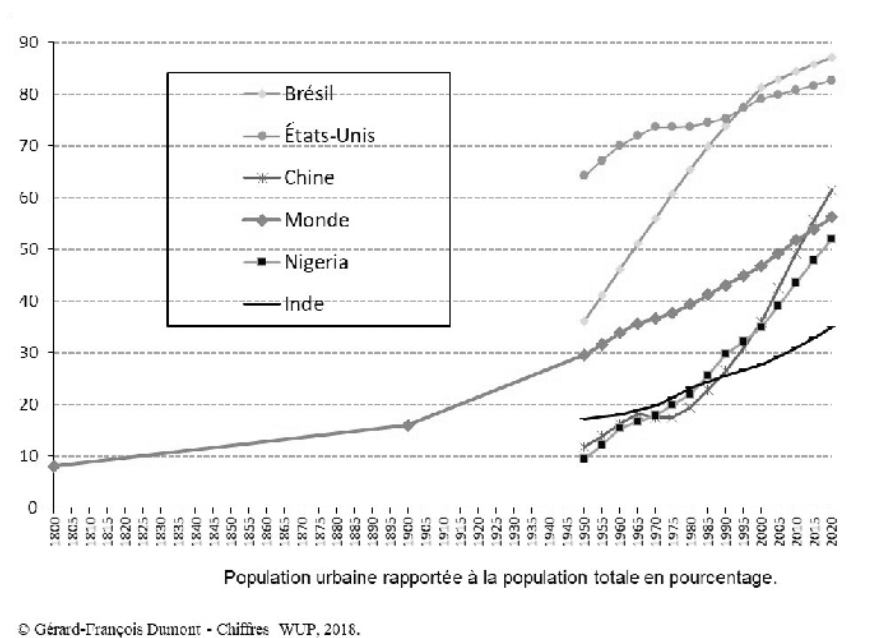
Tout semble donc converger vers une concentration des populations et des emplois dans les villes les plus peuplées dont, en outre, la dynamique naturelle est favorisée par de jeunes pyramides des âges. Mais la réalité

13. Certaines tâches externalisées supposent généralement de la proximité (fonctions juridiques, nettoyage industriel, restauration d'entreprises, logistique...), d'autres n'ayant guère de contraintes de proximité (assemblage, gestion administrative, contacts téléphoniques avec la clientèle par centres d'appel...).

est plus complexe : dans certains pays comme la Chine¹⁴ ou la France¹⁵, la métropolisation ne peut être résumée à un processus engendré par la globalisation, l'internationalisation et la mondialisation : il est largement accentué par les décisions politiques.

Des dynamiques d'urbanisation variées

Les évaluations à l'échelle mondiale (voir schéma ci-dessous) permettent de confirmer la faiblesse de la montée de l'urbanisation au XIX^e siècle. Il faut donc attendre le XX^e siècle pour que ce taux d'urbanisation atteigne des niveaux significatifs et dépasse, selon les évaluations de l'Organisation des Nations unies (ONU), les 50 % au début du XXI^e siècle, en 2008.



Taux d'urbanisation dans le monde et dans des pays très peuplés

À l'échelle des pays, des données comparatives sont disponibles depuis 1950. Le schéma montre par exemple que, dans les années 1960 ou 1970, la politique alors anti-urbaine d'une Chine en économie autarcique se

14. G.-F. Dumont et T. Yiliminuer, « Les migrations internes accentuent l'inégalité historique du peuplement de la Chine », *Informations sociales*, n° 185, septembre-octobre 2014.

15. G.-F. Dumont, « Quel aménagement du territoire ? Face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation », *Les analyses de Population & Avenir*, n° 27, mai 2020.

traduit par un taux d'urbanisation stable. Puis la priorité donnée à l'urbanisation par le gouvernement chinois, qui ferme les yeux sur les populations flottantes vivant en ville sans passeport intérieur (*hukou*) les y autorisant, produit une envolée du taux d'urbanisation, qui voit la Chine dépasser au début des années 2010 la moyenne mondiale. Au Nigeria, la croissance urbaine doit aussi prendre en compte le refuge offert par des grandes villes du Sud à des populations rurales fuyant l'insécurité, surtout de la partie nord-orientale du pays depuis le début des années 2000.

Au Brésil, si le taux d'urbanisation a stagné dans les années 1960 et 1970 en dépit du développement du pays, c'est en raison d'un niveau déjà élevé d'urbanisation lié à son histoire particulière et à une influence occidentale plus marquée qu'ailleurs sur le continent. Rio de Janeiro et São Paulo sont, depuis longtemps, une porte d'entrée en Amérique du Sud privilégiée pour les Occidentaux et, en dépit des différents régimes militaires qui ont gouverné le pays, les échanges intellectuels, notamment avec l'Europe, n'ont jamais cessé – la création de Brasilia dans les années 1950 selon un modèle largement inspiré par Le Corbusier en est le meilleur exemple. Quant à la faiblesse relative du taux d'urbanisation de l'Inde, il convient de le replacer dans une période de moindre urbanisation tant que le pays a déployé une politique de développement auto-centré. En revanche, à compter des années 1980, avec l'ouverture de ce pays à l'économie mondiale, le niveau du taux d'urbanisation a augmenté de manière significative.

Le taux d'urbanisation d'un pays n'est donc pas déterminé par tel ou tel facteur, ce qui serait vrai par exemple si sa croissance était corrélée à la taille démographique des pays.

Toutefois, à l'exception des villes en position de hubs mondiaux, y aurait-il, à l'échelle des villes, une détermination, liant la croissance démographique des villes à leur taille ? La réponse à cette question est négative.

Gouvernance nationale et gouvernance urbaine

Parmi les trente premières agglomérations dans le monde en 1950, le Sud ne comptait que neuf villes, dont la plus peuplée¹⁶, Calcutta, n'était qu'à la neuvième place. Soixante-dix ans plus tard, une ville du Sud, Delhi, est au deuxième rang, et 24 des trente agglomérations les plus peuplées sont

16. G.-F. Dumont et T. Yilminder, « Les migrations internes accentuent l'inégalité historique du peuplement de la Chine », *op. cit.*

localisées dans un pays du Sud. New York, ville la plus peuplée en 1950¹⁷, est reléguée à la onzième place, tandis que Paris recule de la cinquième place en 1950 à la 28^e en 2020. Il est vrai qu'en 70 ans, le Sud a connu un taux d'accroissement naturel plus élevé que le Nord, compte tenu de son calendrier dans la transition démographique.

Les effets de calendrier de la transition démographique et des évolutions économiques sur l'accroissement des villes sont mis en évidence par une comparaison entre Bangkok et Londres. En 1950, Bangkok compte déjà plus d'un million d'habitants, mais elle est sept fois moins peuplée que Londres. Puis sa croissance se déploie avec l'avancée de la Thaïlande dans la transition démographique et l'émergence économique. Dans les années 1970 et 1980, le Royaume-Uni connaît une léthargie économique. Londres devient une ville répulsive pour les citoyens britanniques qui partent chercher des opportunités économiques dans d'autres pays ; c'est seulement dans les années 1990 que Londres redevient attractive, avec une remontée démographique portée par l'immigration internationale, y compris celle de centaines de milliers de jeunes actifs français. Quant à la dynamique de Bangkok, elle demeure vive. Désormais, plus d'un Thaïlandais sur six y vit. Son urbanisation est ponctuée de la construction régulière de gratte-ciels et de centres commerciaux, même si certains habitants vivent encore dans des bidonvilles. Depuis 2008, la capitale de la Thaïlande est devenue plus peuplée que celle du Royaume-Uni.

Parmi de nombreux exemples attestant l'absence de déterminisme, donc de croissance d'une ville proportionnellement à sa taille, considérons les villes indiennes. Les effets de la décolonisation comme facteur possible de croissance urbaine d'une capitale et par ricochet, comme facteur d'augmentation du taux d'urbanisation du pays, sont bien mis en évidence par Delhi. La croissance de cette ville, nettement moins peuplée que Calcutta et Mumbai en 1950, est remarquable. Car Delhi bénéficie pleinement de sa fonction de capitale politique d'un pays indépendant depuis 1947, et de l'accroissement démographique important du pays qui est aujourd'hui le plus peuplé du monde avec la Chine.

Tout gouvernement fédéral indien souhaite le maintien de l'unité indienne, contre les forces centrifuges qui s'exercent dans ce pays. Il se doit donc de favoriser les liaisons entre la capitale et les États fédérés. Dans la capitale siègent de nombreux médias nationaux, les agences

17. Son agglomération, dans la définition utilisée par l'ONU, inclut Newark, ville la plus peuplée de l'État du New Jersey.

d'information de pays étrangers. En outre, témoin de l'unité indienne et vitrine internationale de l'Inde, Delhi a été et est encouragée à être un haut lieu culturel par ses musées ou ses festivals. Même si la ville dispose de son propre exécutif, le pouvoir fédéral ne peut qu'y favoriser la présence de manifestations internationales participant du *soft power* indien, comme de grands événements sportifs internationaux, à l'exemple de l'accueil des Jeux asiatiques ou des Jeux du Commonwealth. Tous ces éléments expliquent que, au fil des décennies, Delhi ait dépassé en nombre d'habitants Calcutta au milieu des années 1990, puis Mumbai au début des années 2000.

Un autre effet de ciseau démentant un éventuel déterminisme se constate dans l'évolution de la population des villes indiennes : alors que Mumbai compte un tiers d'habitants de moins que Calcutta en 1950, elle devient aussi peuplée en 1980 et a aujourd'hui un poids démographique nettement supérieur à celui de Calcutta. Cet essor démographique doit beaucoup au fait que Mumbai est devenue la capitale économique de l'Inde, avec la première bourse indienne et la dixième mondiale, l'aéroport le plus important du pays, la première ville productrice de films au monde avec Bollywood dont les studios devancent ceux de Hollywood... Sa croissance démographique repose aussi sur l'importance de ses quartiers d'affaires : avec l'insertion croissante de l'économie indienne, émergente, dans la globalisation, la ville est devenue vitrine et porte d'entrée des investissements étrangers. S'ajoutent de multiples activités productrices, y compris dans les bidonvilles comme à Dharavi. Emplois et activités informelles font donc vivre de nombreux habitants qui participent de fait au dynamisme de la ville. Métropole hier surtout industrielle, Mumbai a diversifié son économie en se développant dans le tertiaire, et construit des infrastructures montrant sa modernité et son insertion dans la mondialisation.

Urbanisation et armature urbaine

À la diversité des taux d'évolution de l'urbanisation s'ajoutent des variétés considérables en matière d'armature urbaine, à savoir la manière dont se structurent et se hiérarchisent les villes dans un pays ou une région. Les types d'armature urbaine sont le fruit de l'histoire, mais aussi des politiques publiques stimulant certaines villes ou, au contraire, favorisant davantage une urbanisation plus équilibrée.

On distingue plusieurs grands types d'armature urbaine : elle peut être macrocéphale (dominée par une grande ville), bicéphale (dominée par deux grandes villes) tricéphale ou polycéphale. Considérons deux régions

du monde, l'une faisant partie du Nord, l'Europe, et l'autre du Sud, l'Amérique du Sud. Il apparaît d'abord qu'il n'y a pas de type d'armature urbaine attaché à une région, puisque, dans les deux régions considérées, tous les types sont présents.

Ainsi, en Amérique du Sud, le Pérou est d'autant plus macrocéphale que le peuplement de sa capitale, Lima, a été accentué par l'émigration rurale de régions où a dominé un conflit civil dans les années 1980 et 1990. En revanche, le caractère polycéphale de la Colombie correspond bien à la réalité d'un pays très éclaté entre différentes régions, tandis que l'immensité et le caractère fédéral du Brésil concourent à expliquer une armature urbaine polycéphale.

En Europe, le jacobinisme français, déployé pendant des siècles et progressivement réaffirmé avec force depuis la fin des années 1990¹⁸, explique le caractère fortement macrocéphale de la France¹⁹, tandis que la centralisation anglaise permet de comprendre le caractère à dominante macrocéphale de la Grande-Bretagne. En revanche, l'histoire diversifiée de l'Allemagne et de l'Italie, dont les unifications étatiques ne remontent qu'à la seconde moitié du XIX^e siècle explique leur caractère polycéphale. En outre, depuis la naissance en 1949 de la République fédérale d'Allemagne, la politique d'investissement public (et privé) n'a jamais établi, contrairement à la France, de fortes discriminations selon la taille des villes, comme cela peut être mis en évidence par les réseaux de communication. Toujours au contraire de la France, les entreprises allemandes ne ressentent guère le besoin d'avoir ou de transférer leurs sièges sociaux dans la capitale politique, puisque le Land où elles se situent dispose de larges compétences politiques et économiques. D'où une pyramide de l'armature urbaine différant fortement de celle de la France.

Prospective de l'urbanisation

L'ONU projette une poursuite de l'urbanisation, engendrant une hausse continue du taux d'urbanisation dans le monde. Mais les données de l'ONU interrogent, car il n'existe pas de critères internationaux normalisés pour déterminer les limites d'une ville et, souvent, il existe de multiples définitions des limites pour une ville donnée. Le *World Urbanization Prospects* précise que, selon les villes, il utilise trois échelles différentes de

18. G.-F. Dumont, « Géopolitique des territoires français : décentralisation versus recentralisation », *Diploweb.com*, 15 septembre 2018.

19. En France, l'essor de Paris s'est effectué clairement au détriment des villes du grand bassin parisien, le poids démographique d'Orléans, Reims ou Rouen ayant considérablement diminué par rapport à leur importance relative au Moyen-Âge.

délimitation : la ville proprement dite dans sa délimitation administrative, l'agglomération urbaine, ou la zone métropolitaine. Les taux d'urbanisation sont calculés en choisissant des critères de délimitation variable, mais ce sont les mêmes aux différentes dates. Il en résulte que les taux d'urbanisation indiqués ne peuvent qu'être relativisés. Toutefois, le recours à d'autres sources, celles d'Eurostat ou de l'OCDE par exemple, ne changerait rien au constat de la réalité d'un processus d'urbanisation. Mais elles pourraient donner des niveaux différents. C'est ainsi qu'Eurostat indique dans l'Union européenne un taux d'urbanisation de 41,5 %²⁰ là où l'ONU donne 74 % pour l'ensemble de l'Europe.

Concernant les potentiels d'urbanisation les plus importants, ceux de l'Afrique, ils peuvent se concrétiser pour le pire²¹ ou le meilleur. Le pire car, si de nouvelles alternatives de développement urbain durable ne se concrétisent pas, la majorité des nouveaux citadins du continent pourrait habiter dans des bidonvilles²². Le meilleur, si les villes africaines évoluent vers des modèles de villes intelligentes vectrices de villes durables, en adoptant des technologies de l'information et de la communication (TIC) répondant aux besoins de la majorité des citadins tout en s'adaptant à leur contexte local et au niveau de revenus²³.

Quant à l'avenir général de l'urbanisation, il ne passera pas nécessairement par les tendances lourdes des projections courantes de l'ONU. Différentes ruptures sont possibles. D'autres types de politiques d'aménagement du territoire pourraient changer la donne. Le retour de la paix pourrait, dans des pays dont une part de l'urbanisation vient d'un exode lié à des conflits civils menaçant les ruraux, inciter des populations qui se sont réfugiées dans les grandes villes à repartir vers leur territoire d'origine.

Sur le plan économique, la dynamique des villes tient en grande partie à leur attractivité et donc des retournements en la matière sont possibles. Sur le plan sociétal, la recherche d'aménités peut devenir défavorable à certaines agglomérations, dont les soldes migratoires deviendraient fortement négatifs, alors que des territoires ruraux auraient, en moyenne, une croissance que le développement du télétravail et de la visioconférence pourrait favoriser. Quant aux très faibles niveaux de fécondité constatés

20. Eurostat, 172/2015, 5 octobre 2015.

21. M. Davis, *Le Pire des mondes possibles*, Paris, La Découverte, 2007.

22. J. Damon, *Un monde de bidonvilles*, Paris, Le Seuil, 2017.

23. A. M. Sène, « L'urbanisation de l'Afrique : davantage de bidonville ou des villes intelligentes ? », *Population & Avenir*, n° 739, septembre-octobre 2018.

dans de nombreuses villes, ils exercent également leurs effets en minorant la population urbaine.

Pour une ou plusieurs de ces causes, un ralentissement de l'urbanisation est possible, et des signaux faibles s'en manifestent déjà. Ainsi, considérant les logiques stimulant l'émigration rurale vers la ville et les taux de croissance démographique des années 1960, les projections ont longtemps laissé penser que les plus grandes villes d'Amérique latine allaient prendre encore plus d'importance. Ainsi, annonçait-on que Mexico aurait en l'an 2000 la première place mondiale des mégapoles. Dans une publication universitaire de 1994, la rhétorique de la croissance linéaire conduisait à prévoir 31 millions d'habitants à Mexico en 2000. En fait, il a fallu réviser ces chiffres largement à la baisse : en 2000, l'agglomération de Mexico a atteint moins de 20 millions d'habitants, 18,5 millions exactement, plus de 12 millions de moins que le chiffre annoncé ! À l'exemple de Mexico, sous l'effet de la transition démographique urbaine²⁴, le taux de croissance de nombreuses grandes villes s'est considérablement ralenti²⁵ : la décélération démographique générale a touché aussi les villes ; et l'émigration rurale ne peut se poursuivre au rythme antérieur lorsque ses ressources humaines se sont en grande partie tarées. Finalement, Mexico, qui devait devenir la ville la plus peuplée du monde, compte 21,8 millions d'habitants en 2020 et se classe au 5^e rang mondial.

Un ralentissement de l'urbanisation est possible

Un autre signal faible vient des villes en décroissance, déjà nombreuses²⁶ au début du XXI^e siècle sous l'effet de l'affaiblissement de la fécondité et/ou d'une moindre attractivité. Le futur pourrait donc connaître un nombre accru de décroissances urbaines, avec des conséquences éventuelles sur les taux d'urbanisation.

* * *

Le processus d'urbanisation que le monde a vu se déployer depuis la fin du XVIII^e siècle a bouleversé la géographie du peuplement, parallèlement au passage d'une économie à forte dominante agricole à une économie à dominante industrielle, puis tertiaire. Mais il ne faut pas oublier

24. G.-F. Dumont, « Urban Demographic Transition », *Scientific Quarterly*, vol. 56, 2018.

25. C. Chatel, F. Moriconi-Ebrard, S. Beltrão et M. Encarnaçao, « La croissance urbaine au Brésil : concentration dans les métropoles ou rééquilibrage du système urbain ? », *EchoGéo*, 2017.

26. H. Michniewicz, « Le dépeuplement possible des villes : le cas de la Pologne », *Population & Avenir*, n° 673, mai-juin 2005 ; L. Chalard, « Des villes en net déclin démographique : le cas de communes anciennement industrielles », *Population & Avenir*, n° 683, mai-juin 2007 ; S. Fol, « Déclin urbain et *Shrinking Cities* : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine », *Annales de Géographie*, n° 674, 2010.

qu'il n'a été rendu possible que grâce aux progrès considérables en matière sanitaire et hygiénique²⁷, à l'exemple des réseaux d'assainissement, sans lesquels les taux de mortalité dans les villes seraient restés fort élevés.

Des années 1990 à 2010, la globalisation a redonné un nouveau souffle à la hausse du taux d'urbanisation dans des pays où les villes ont su se positionner comme des nœuds essentiels d'une économie planétaire, tandis que le parcours de l'Afrique dans la transition démographique, et les multiples opportunités d'emplois informels dans les villes, y favorisaient le taux d'urbanisation.

Mais l'évolution de l'urbanisation n'est déterminable ni dans son intensité, ni dans la forme de son armature urbaine. Et il n'y a aucune raison qu'il en soit différemment à l'avenir. On peut également se demander si les effets de réduction de l'internationalisation, avec l'éventuelle « fin de l'hypermobilité »²⁸ consécutive à la pandémie du COVID-19, ne pourraient pas réduire l'urbanisation des villes, notamment de celles qui s'étaient positionnées comme des nœuds d'une économie planétaire, et qui pourraient avoir moins d'attractivité si le monde évolue vers des économies plus régionalisées.

Comme par le passé, l'urbanisation dans chacun des pays résultera dans l'avenir d'un faisceau de facteurs, politiques, économiques, sociaux, environnementaux et démographiques, qui se traduiront inévitablement par des intensités variables, et des formes très différentes.



Mots clés

Urbanisation
Société industrielle
Mondialisation
Dynamiques démographiques

27. G. Wackermann (dir.), *Ville et environnement*, Paris, Ellipses, 2005.

28. G. F. Dumont, « COVID-19 : la fin de la géographie de l'hypermobilité ? », *Les analyses de Population & Avenir*, n° 29, juin 2020.