

# Les métropoles d'Europe

La plupart des métropoles d'Europe présentent de nombreuses caractéristiques communes. Souvent nées au Moyen-âge, elles se sont agrandies en auréoles successives respectivement marquées par des contextes politiques et socio-économiques communs. Malgré les nombreuses particularités locales (contexte naturel, voies de communications importantes, centres urbains secondaires, etc.), il est possible de dégager des traits communs à ces auréoles caractérisées par des paysages urbains relativement homogènes.

## 1. COUPE-SYNTHESE

L'agglomération adopte souvent une organisation spatiale centre-périphérie.

- Le **noyau urbain** (centre historique) est disposé autour de la place ou de la cathédrale médiévale. Sa localisation s'explique souvent par un site privilégié (point de franchissement d'un fleuve, site défensif, etc.). Les limites successives de la ville antérieure au 19<sup>e</sup> siècle sont marquées par des boulevards qui remplacent les anciens remparts. Des traces de l'urbanisation médiévale apparaissent çà et là: constructions d'époque, rues étroites et sinueuses et **plan radio-concentrique**. Des édifices publics plus prestigieux bordant des avenues rectilignes soulignent parfois des quartiers construits aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles.
- Les faubourgs, en marge du noyau urbain, conservent un plan irrégulier et s'organisent chacun autour d'une église ou d'une place qui fut longtemps le cour d'une vie de quartier intense. Ils ont souvent disparu au profit de l'auréole suivante.
- Les **quartiers bourgeois du 19<sup>e</sup> siècle**. La révolution industrielle et l'avènement du capitalisme ont conduit les classes favorisées à créer de nouveaux quartiers ou à les superposer à des faubourgs anciens (**haussmannisation**). Dans ces quartiers, les maisons bourgeoises, les immeubles de rapport, les larges avenues, les parcs et des édifices prestigieux (théâtres, halles, gares, etc.) attestent d'une ségrégation sociale de l'espace: les classes sociales différentes s'installent dans des quartiers différents.
- Les **quartiers industriels** sont nettement séparés des quartiers bourgeois. L'habitat ouvrier (les corons) et les anciennes industries sont imbriqués et créent encore aujourd'hui un cadre de vie populaire et peu enviable. Des cités, par exemple les cités-jardins, construites au début du 20<sup>e</sup> siècle constituent, pour les classes modestes, des espaces de vie plus agréables.
- Les **banlieues résidentielles** peuvent présenter différentes formes mais reflètent également la ségrégation sociale de l'espace :
  - l'habitat unifamilial et pavillonnaire se caractérise par l'anarchie de son plan et a souvent absorbé d'anciens villages dont on peut encore lire les traces (églises, habitat rural, fermes, etc.) ;
  - les grands ensembles collectifs et résidentiels qui comptent plusieurs centaines ou milliers de logements occupent des terrains autrefois agricoles ;
  - les lotissements constituent la forme la plus récente de l'habitat individuel. Ils se localisent souvent à proximité de grands axes de communication et contribuent largement à l'étalement de la métropole. La limite entre la ville et la campagne est de plus en plus difficile à établir.

## 2. DYNAMIQUES URBAINES

Autrefois très densément peuplé, le noyau ancien s'est progressivement vidé de ses habitants et de ses activités traditionnelles (par exemple, le commerce-de détail y survit péniblement). Les causes de cette désertion sont nombreuses (vétusté et exigüité du bâti, voirie inadaptée à la circulation d'aujourd'hui, etc.). Seules quelques administrations de première importance (hôtel de ville, police) s'y

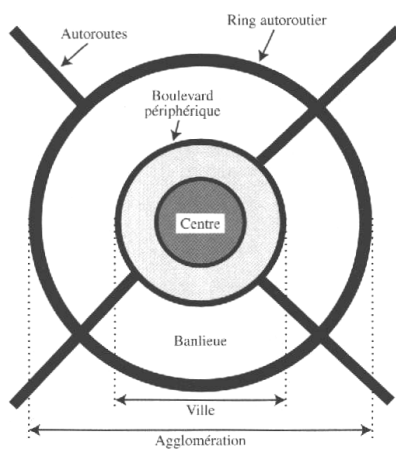
localisent. Cependant, en raison des avantages d'une situation centrale et parfois prestigieuse et de l'agrément de ces vieux quartiers (musées, églises, quais, etc.), s'opère actuellement une rénovation au profit des fonctions de tourisme, de loisirs et du commerce de détail de luxe. La spéculation foncière engendrée par cette rénovation tend à rejeter dans les banlieues les classes populaires qui s'y étaient concentrées.

Selon l'importance de la ville, le quartier récent des affaires (le secteur tertiaire) a colonisé le centre ancien ou, le plus souvent, les quartiers bourgeois du 19<sup>e</sup> siècle. Les logements bourgeois y côtoient aujourd'hui les immeubles imposants des banques, assurances, compagnies commerciales, administrations, etc. Les gares, situées en marge de la ville du 19<sup>e</sup> siècle sont aujourd'hui au centre même de l'agglomération et assurent le transit des navetteurs entre les banlieues et le centre.

Les quartiers industriels et ouvriers sont devenus inadaptés aux nécessités de l'industrie moderne et aux aspirations de la plupart des habitants. Ils se désertifient. Néanmoins, ils font parfois l'objet de rénovations importantes principalement destinées au retour de la fonction résidentielle. On veille alors à les équiper des services sociaux et commerciaux de proximité (écoles, centres de loisirs, commerces de détail, etc.).

Les banlieues urbaines plus lointaines tendent à ressembler au modèle des villes nord-américaines: des noyaux monofonctionnels reliés entre eux par des voies de communications rapides (principalement des routes). C'est le cas des cités-dortoirs, des parcs industriels ou d'activités tertiaires et des complexes commerciaux ou de loisirs. Autour de la grande distribution s'installent d'autres types de commerces pour constituer de grands complexes qui attirent de plus en plus de clients. Cela nuit parfois aux activités et à l'attractivité du centre-ville.

### 3. PLAN RADIOCONCENTRIQUE



Ce plan est assez répandu dans les villes européennes (Bruxelles, Paris, Moscou, etc.).

Il est caractérisé par la présence d'auréoles, ceinturées par des boulevards périphériques, et par des radiales correspondant aux autoroutes ou axes de pénétration urbaine. Son origine est liée à la présence d'enceintes successives ceinturant la ville. Souvent, les anciennes fortifications sont devenues des axes routiers ou autoroutiers (ex.: la petite ceinture à Bruxelles).

Ce plan, fortement lié à l'histoire des villes, renforce la notion de centre et périphérie et provoque des engorgements à l'intersection des radiales (pénétrantes) et des rocades (périphériques ou ring autoroutier).

La coupe de la métropole européenne permet d'identifier les différentes parties du centre vers la périphérie. L'étalement des villes et la rurbanisation des campagnes rendent de plus en plus floue la «limite ville-campagne».

