Strates

Matériaux pour la recherche en sciences sociales

Hors-série | 2002

Parcours dans la recherche urbaine, Michel Rochefort,
un géographe engagé

Deux études de réseaux urbains, l'Alsace et le Bas-Languedoc méditerranéen

D'après Michel Rochefort et Raymond Dugrand

Pierre George

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/strates/507>

DOI : 10.4000/strates.507

ISSN : 1777-5442

Éditeur

Laboratoire Ladyss

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2002

ISSN : 0768-8067

Référence électronique

Pierre George, « Deux études de réseaux urbains, l'Alsace et le Bas-Languedoc méditerranéen », *Strates* [En ligne], Hors-série | 2002, mis en ligne le 22 avril 2005, consulté le 08 septembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/strates/507> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/strates.507>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Deux études de réseaux urbains, l'Alsace et le Bas-Languedoc méditerranéen^{F9 2A}

D'après Michel Rochefort et Raymond Dugrand

Pierre George

- 1 À trois ans d'intervalle, deux grandes thèses ont été consacrées à l'étude de réseaux urbains régionaux : celle de M. Michel Rochefort et celle de M. Raymond Dugrand¹. Ces études, qui prennent le relais des grandes monographies urbaines de la génération précédente, dont le modèle a été le *Grenoble* de M. Raoul Blanchard, correspondent à la fois à un renouvellement de la conception même de la géographie régionale et de la géographie urbaine, et à une transformation de la société et de l'économie. Le passage de la monographie de géographie urbaine à l'étude d'un réseau urbain s'identifie au passage de la notion de ville secrétée par sa région au rôle joué par l'appareil urbain dans l'organisation de la région. Ces ouvrages paraissent en effet au moment où le problème posé en France est celui de savoir si, dans l'Europe de demain, il n'y aura qu'une grande métropole française, un Paris de 10 à 15 millions d'habitants, ou s'il est possible de concevoir et de préparer une armature urbaine diversifiée réanimant la vie régionale ; et dans cette seconde hypothèse, qui paraît à la fois la plus rationnelle et la plus humaine, à quel niveau, et dans quel schéma de hiérarchisation et de relation.
- 2 Les vœux et les intentions ne manquent pas : les actions du pouvoir central dans un sens de décentralisation, celles des organismes locaux et régionaux pour la réanimation locale. Mais chaque fois qu'on entreprend une action de cet ordre, on s'aperçoit que l'on manque de données de base. Le présent et le futur ne peuvent pas être rapportés n'importe comment sur n'importe quoi. On ne peut pas greffer sans connaître le porte-greffe et parfois sans soigner le porte-greffe.
- 3 Il faudrait, pour chaque région française, avoir une thèse comme celles de MM. Michel Rochefort et Raymond Dugrand. Les processus engagés sont toujours difficilement réversibles. Les reconversions appellent une adaptation aux conditions acquises. La vie régionale, même dans ses mutations, est continuité. Et elle est aussi originalité. Plus

que toutes les autres, les œuvres de MM. Rochefort et Dugrand le montrent. Pas d'action régionale féconde sans parfaite connaissance des tensions et des virtualités, qui sont matière à l'étude historique, même lorsqu'elles débouchent sur l'actualité économique et sociale. Pas d'action régionale féconde non plus sans parfaite perception de l'originalité de la région. Autrement dit, pas de recette interchangeable.

- 4 Il y a, dans chaque région, des actions qui sont bénéfiques et d'autres qui sont vouées à l'échec parce qu'elles vont à l'encontre des processus les plus forts. Il n'est nullement dit que l'on ne puisse pas infléchir ou renverser ces processus, mais c'est œuvre de longue haleine, et du moins faut-il savoir que l'on doit le faire pour introduire de nouvelles directions d'évolution. La région vivante est un rapport de forces. Pour lui imprimer une nouvelle direction, il faut connaître ce rapport de forces et agir sur lui. Ces forces sont d'espèces différentes : naturelles, sociales, économiques, idéologiques. Elles sont aussi d'impact différent : locales, régionales, nationales, internationales.
- 5 Ce sont elles qui animent toutes les pages d'étude de ces réseaux urbains. Il serait vain de tenter d'agir sans les avoir parfaitement assimilées. Il ne s'agit pas d'une prétention de géographie appliquée, cette discipline hybride qui appelle le géographe à sortir des limites de sa compétence et à prendre des responsabilités qui ne sont pas de son ressort, mais d'une œuvre consciemment utile et nécessaire pour l'action régionale. Et c'est ainsi qu'il faut l'aborder, critiquer et utiliser ces travaux. Chacun a son originalité, due d'abord à la forte personnalité des deux régions étudiées, ensuite au tempérament de chaque auteur.
- 6 Les deux ouvrages font, comme cela s'imposait, une place très importante à l'histoire. Mais tandis que les grandes monographies urbaines se présentaient suivant un plan historique, partant des conditions naturelles telles qu'elles ont pesé sur le choix de l'implantation et sur le développement de la ville, les thèses de MM. Rochefort et Dugrand recherchent résolument un plan géographique tel que l'histoire intervienne à son heure, comme un facteur d'explication du présent, sans que le présent apparaisse comme l'aboutissement quasi fatal d'une évolution historique.
- 7 M. Rochefort consacre les 135 premières pages de sa thèse à un tableau de l'organisation urbaine actuelle, rôle de la ville dans l'organisation de l'activité agricole, dans celle de l'activité industrielle, dans la vie de relation, débouchant sur la description d'un réseau hiérarchisé, comportant une gamme complexe qui va du village- centre à la métropole régionale. Et c'est assurément cette première partie qui est l'apport méthodologique le plus important parce que le plus nouveau.
- 8 Il s'agissait, en effet, de trouver et d'appliquer des critères permettant de définir les aires d'influence de chaque ville, le fonctionnement des chaînes de relais, et ceci non seulement en Alsace, mais dans n'importe quelle région de l'Europe occidentale, de structure économique et sociale homologue, c'est-à-dire procédant de la même dynamique des pays d'économie industrielle. M. Rochefort a utilisé les données des recensements (recensements de population, recensement industriel, fichier des entreprises, etc.) – et obtenu un pourcentage surprenant de réponses. Cette patiente enquête lui a permis d'établir des graphiques et des cartes représentant le classement et le périmètre d'influence des villes concernant le collectage des produits du sol, le recrutement de la main-d'œuvre urbaine, la distribution des produits industriels d'usage et de consommation, les prestations de services de niveaux divers. Certaines professions ou activités lui sont apparues spécifiques d'une certaine catégorie ou d'un certain *rang* de villes. Leur présence ou leur absence permet donc un classement. Leur

zone de compétence définit un rayonnement spatial de la ville. Passant de l'analyse à la synthèse régionale, il esquisse le panorama du réseau urbain alsacien (p. 112-124).

- 9 On peut reprocher à cette méthode deux insuffisances :
- 10 – elle procède plus de l'enregistrement d'effets que de celui de processus moteurs ;
- 11 – elle ne fait pas état des aspects quantitatifs des relations (« flux » des économistes) qui sont seulement orientées, limitées dans l'espace et cartographiées.
- 12 Ces deux objections sont actuellement, dans un pays comme la France, purement théoriques. Il est certain que l'aire de rayonnement des cabinets d'affaires, des grandes études de notaires, des cabinets médicaux, des magasins à succursales multiples, ne sont que des signes extérieurs d'un jeu d'influences contraires procédant du découpage administratif, d'un partage préalable plus ou moins amiable de la clientèle, de l'efficacité relative des initiatives et des investissements. Autrement dit, il s'agit de résultantes. M. Jean Labasse a regretté que M. Michel Rochefort n'ait pas eu accès aux « postes-clés » de l'organisation régionale que sont les banques, les négociants de grande distribution, les ateliers industriels à vocation régionale (du type des constructions métalliques ou des réparations des machines-outils), les bureaux de fret et autres offices publics ou privés². Il estime que, de ce fait, M. M. Rochefort était hors d'état de mesurer l'intensité des flux de relation qui sont les vrais indicateurs des liens interurbains et de la structure régionale.
- 13 La critique est fondée. Mais le problème est de savoir si l'on se bornera à faire sur la berge le plan de sauvetage du noyé ou si l'on ira le chercher même sans appliquer l'intégralité des règles optima du secourisme. M. M. Rochefort n'a pas caché le caractère partiel des approches dont il disposait, mais il a mobilisé tout ce qui était disponible, et la méthode a été reconnue si efficace que, depuis, elle est appliquée à l'échelle nationale pour la détermination des caractères du réseau urbain français tout entier. Cette extension ne manque d'ailleurs pas d'intérêt, car elle permettra de vérifier quels sont les critères qui, révélés par l'Alsace, sont de portée nationale et quels sont ceux, au contraire, qui n'avaient de valeur qu'à l'échelle d'une région particulière. En l'état actuel des choses, les mouvements de fonds, les compétences et initiatives bancaires en matière de crédit et d'investissement, le chiffre d'affaires et le réseau de clientèle des industries de service (équipement, entretien, réparation) sont des données inaccessibles à l'enquête géographique.
- 14 Cette patiente cartographie des zones d'influence et de leurs interférences selon les critères pris en considération aboutit à l'établissement d'une minutieuse cartographie des aires de rayonnement urbain et de l'influence respective de Mulhouse et de Strasbourg à l'intérieur d'une Alsace dont Strasbourg est incontestablement la métropole régionale. L'auteur est parfois embarrassé pour trouver un vocabulaire aussi différencié que la hiérarchie des centres urbains alsaciens : secteurs, sous-secteurs, régions, sous-régions. Cette structure très compliquée est le produit d'une longue évolution.
- 15 La deuxième partie de la thèse est donc consacrée à la recherche des initiatives et des processus évolutifs et sélectifs qui ont engendré les différenciations et les rapports caractérisant le réseau actuel (Deuxième partie : « L'élaboration du réseau urbain », p. 137-254). L'étude historique est décevante autant qu'instructive pour le géographe, puisqu'elle semble indiquer que la notion de réseau urbain est dépassée – ou plus exactement périmée – au stade présent de l'évolution régionale. « Jusqu'au milieu du

XIX^e siècle, chaque ville représentait un organisme à peu près autonome, qui exprimait, par sa présence et son importance, la nature des besoins de sa région. La ville était donc l'unité de base de la géographie urbaine ; elle se replaçait dans un contexte régional que d'autres facteurs délimitaient. La concentration économique de la deuxième moitié du XIX^e siècle a forgé, à partir des grandes villes, un véritable réseau urbain régional. Par leurs banquiers, leurs industriels et leurs négociants, les grandes villes possédèrent alors les leviers de commande de toutes les activités de leur région. L'unité de structure de la géographie urbaine devint le réseau urbain régional dans lequel il était nécessaire de replacer chaque ville pour l'interpréter valablement. Ce réseau constitua aussi la charpente d'un nouveau découpage régional.

- 16 Ce triomphe de la notion de réseau régional fut de courte durée. Le XX^e siècle démantela progressivement les bases de son autonomie : les banques régionales cèdent la place aux banques nationales, les entreprises industrielles ouvrent leurs portes aux capitaux extérieurs, tandis qu'une partie de la richesse régionale s'investit dans d'autres régions. Les grossistes eux-mêmes deviennent des intermédiaires dans les chaînes de distribution plus vastes. Bref, l'initiative économique tend de plus en plus à être réservée à Paris, qui concentre les sièges sociaux de toutes les grandes banques et les agences de tous les grands trusts. Pour interpréter toute ville, il ne suffit plus de la replacer dans son réseau régional ; il faut saisir les liens de structure qui subordonnent celui-ci à une unité plus vaste, constituée par l'État ou par la zone d'influence de quelques grands trusts. La véritable unité de structure pour une géographie comparée des villes tend à dépasser le cadre du réseau urbain régional » (p. 341).
- 17 L'état actuel des villes, qui fait l'objet de la troisième partie (p. 255-336), est donc dans une très large mesure un héritage. M.M. Rochefort étudie successivement les grandes villes, les villes moyennes, les organismes urbains élémentaires dans leur morphologie, l'organisation de la vie urbaine, la répartition des fonctions à l'intérieur de l'espace urbain. Cependant, il se refuse à greffer sur son étude du réseau des monographies urbaines. Strasbourg ne le retient que pendant trois pages.
- 18 Il s'agit ici de montrer seulement comment l'insertion à un certain niveau et à une certaine convergence du réseau correspond à des types physiologiques particuliers. En fait, il semble bien que les facteurs de personnalité historique l'emportent bien souvent sur les grades fonctionnels, pour donner à chaque ville une individualité sur le plan des paysages urbains, des cadres et des modalités de la vie quotidienne. Seule la triste uniformité des modes d'expansion urbaine actuelle peut, à la rigueur, et surtout localement, altérer cette personnalité issue de longues périodes d'évolution originale.
- 19 L'idée d'étudier des réseaux urbains est-elle illustrée parce que la structure en réseau est dépassée et parce que, quelles que soient les similitudes qui rapprochent apparemment les villes occupant le même rang dans un réseau, chaque ville garde une personnalité ? M. M. Rochefort ne répond pas explicitement à cette double question qu'il pose lui-même dans sa thèse. Ses recherches ultérieures montrent qu'implicitement sa réponse est négative. La détermination des systèmes de relation qui définissent un réseau est en effet un travail d'approche indispensable pour guider toute action de construction régionale. Car s'il est vrai que les réseaux *spontanés* constitués au cours de la phase de développement de l'économie de marché et de la mise en place du nouveau dispositif de circulation (chemins de fer) et de relations financières (banques régionales) au XIX^e siècle ont été partiellement et progressivement démantelés par l'action centralisatrice de Paris, l'action politique

d'aménagement du territoire tend à recréer des réseaux urbains centrés sur des métropoles régionales. Il ne s'agit pas de revenir en arrière et de réanimer des relations et des initiatives disparues, mais de réaliser le maximum d'économie d'argent, de valeurs humaines et même de susceptibilités en plantant les rameaux de développement sur le meilleur terrain et chacun à sa juste place, correspondant à son importance et à son rôle relatifs.

- 20 Que chaque ville ait sa personnalité, qui songerait à le nier ? Mais il reste que deux métropoles régionales ont nécessairement le même niveau de services fondamentaux, que deux petites villes-relais se trouvent dans la même position d'interdépendance et de relations à double sens par rapport aux centres de commerce et de services, tout en s'affirmant chacune par des carences et par des spécialisations.
- 21 Une simple discussion d'idées ne saurait évoquer la richesse d'information constituée par cette thèse qu'accompagnent plus de 80 figures et cartes, toutes originales, réparties harmonieusement entre les trois thèmes majeurs du livre : analyse cartographique des aires d'influence urbaine, évolution démographique, fonctionnelle et des relations et enfin morphologie et dynamique de chaque ville. Cette cartographie, autant que le reste de la démarche de l'étude, a un intérêt méthodologique.
- 22 Pourtant, qui niera que cet ouvrage ne soit aussi une contribution essentielle à la géographie régionale de l'Alsace et à une géographie régionale qui se refuse à être statique, qui pose des problèmes, qui ne recule pas devant la formulation d'une incertitude quand seul l'avenir peut apporter une certitude (sur le sort de Colmar par exemple) ?
- 23 La tâche n'était pas mince dans une région où l'urbanisation est ancienne. Ce n'est pas un hasard si les chapitres les plus réussis sont ceux qui concernent ces petites unités, bourgs et petites villes, si caractéristiques de l'Alsace.

*

- 24 En 640 pages accompagnées de 60 cartes, pour la plupart polychromes, de 26 figures et diagrammes et de XXXII planches hors texte, M. Raymond Dugrand présente une image exhaustive de la structure urbaine et de la vie régionale du Bas-Languedoc méditerranéen, une image entièrement nouvelle, car il a rénové intégralement la méthode d'analyse régionale.
- 25 Lui aussi commence par une minutieuse étude des données du présent (340 pages), avant de recourir à l'explication historique, ce qui lui permet de chercher dans le document historique l'antécédent précis ou le moteur d'une situation actuelle parfaitement connue et démontée dans ses mécanismes les plus élémentaires, qu'il s'agit, à ce stade, d'expliquer en la plaçant sur un profil d'évolution ou à l'intersection de vecteurs différemment orientés et plus ou moins antagonistes.
- 26 La méthode ne manque pas apparemment d'audace. On tourne le dos à la méthode classique des monographies régionales qui eût appelé, à partir de la reconstitution du semis des oppidas ibéro-ligures, la reconstitution problématique de l'élaboration du réseau. Bien plus, on enjambe – au moins provisoirement – le processus initial qui est d'ordre commercial, pour aller droit aux carences. Et le livre I est consacré au rôle des villes dans l'organisation industrielle (81 pages). Dans cette région où l'industrie est à peine sortie de la phase manufacturière du XVIII^e siècle et ne survit misérablement

qu'au prix de reconversions précaires, l'influence urbaine n'est pas d'essence industrielle.

- 27 Et on pressent une des faiblesses de l'organisation régionale : l'absence d'industrie facilite l'exode des capitaux, d'une partie de la main-d'œuvre et des cadres virtuels ; elle écarte toute possibilité de polariser des investissements venus du dehors et jouant sur place le rôle de multiplicateurs de revenus par la distribution de salaires, de rémunération de services, etc.
- 28 Malgré la réserve prudente de l'auteur qui ne veut pas, au moins à ce stade de l'étude, sortir du cadre d'un strict inventaire anatomique, la lecture de ces pages conduit le lecteur à se poser des questions essentielles. Puisqu'il est clair que la faiblesse de l'industrie se répercute sur l'impuissance relative des villes, et notamment des grandes villes, à garder le contrôle des capitaux régionaux et à attirer de l'argent, quelles sont les conditions – jusqu'à présent absentes – d'un développement industriel ? Ou l'époque présente, que d'aucuns appellent néotechnique, offre-t-elle des possibilités jusqu'alors inconcevables ? L'avenir est-il sans espoir ? Et l'on songe aux exigences liminaires de tout investissement industriel : les garanties de productivité, les commodités et les agréments d'installation des établissements et du milieu de vie du personnel et plus particulièrement des cadres, une infrastructure d'équipements en services et en logements (qui de plus en plus aujourd'hui doit précéder l'industrie et non en être le complément comme au XIX^e siècle), enfin un système de relations faciles, rapides, économiques.
- 29 La nature répond à certaines de ces exigences, elle en contrarie d'autres. Le climat, la mer sont des éléments attractifs aussi forts que la montagne pour les villes des Alpes du Nord. Le grand plan d'aménagement de la côte languedocienne pour un tourisme de week-end et pour l'estivage est destiné à matérialiser cette virtualité. Jusqu'à présent, le Massif Central et le mur cévenol, la médiocrité des voies de circulation rhodanienne ont joué contre le Languedoc. Les techniques actuelles assurent rapidement l'amélioration de la circulation par tous les moyens. Mais les habitudes de la classe agissante sont ailleurs. C'est par d'autres initiatives que les initiatives industrielles que les grandes villes du Bas-Languedoc méditerranéen ont tissé leur réseau. Et ce transfert d'intérêt et d'action est sans doute en partie responsable du détachement manifesté à l'égard d'activités manufacturières qui, au XVIII^e siècle, pouvaient paraître promises à un bel avenir.
- 30 La possession de la région par les villes repose ici essentiellement sur la maîtrise du sol et de son exploitation par les citoyens. Ce n'est pas un des moindres mérites de M. R. Dugrand d'avoir attiré l'attention des géographes, sept ans avant la présentation de sa thèse, sur l'intérêt de l'étude de la propriété foncière des citoyens pour serrer l'approche des relations villes-campagnes³. Déjà, plusieurs études entreprises dans d'autres régions ont montré la diversité régionale de cette forme de rapports et fait mieux ressortir l'originalité du Bas-Languedoc méditerranéen à cet égard⁴.
- 31 M. R. Dugrand ne s'est pas attardé à l'étude de la micropropriété foncière des citoyens qui est une propriété-relique de paysans ayant quitté la terre et abandonné toute activité et toute spéculation rurale, ou une propriété d'agrément : résidence seconde des habitants des villes. Cette étude a son intérêt partout, ici comme ailleurs. Mais ici, l'essentiel est l'appropriation massive des terres de production par une bourgeoisie citadine. Les propriétés nobles étaient dans la garrigue, ou sur sa bordure, dans les bassins (Clermont-l'Hérault, Sommières). Elle a subi le sort de toutes les propriétés

nobiliaires françaises. Beaucoup moins démantelée par la Révolution qu'on ne l'a pensé et écrit au XIX^e siècle, elle a surtout cessé d'être lieu de résidence de ses propriétaires dans la mesure où ceux-ci sont entrés dans la société industrielle, qui est une société urbaine, quelle que soit la fonction qu'on y exerce. Et, au gré des situations et des réussites ou des échecs des familles, elle s'est conservée ou a été aliénée. Les propriétaires sont aujourd'hui montpelliérains, marseillais ou parisiens, et ils ne se comportent pas différemment des propriétaires bourgeois, largement en majorité. Ceux-ci ont constitué la majeure partie de leurs biens fonciers lors de la « reconstitution » du vignoble après la crise phylloxérique, c'est-à-dire, en fait, lors de la mise en valeur de la plaine. Ils possèdent aujourd'hui les terres qui assurent les plus gros revenus. Et ces revenus peuvent être obtenus sans location de terres, par exploitation directe, ce qui est exceptionnel et qui procède de l'originalité des techniques de la viticulture. Ces revenus se démultiplient du fait des diverses manipulations appelées par le négoce des vins. Ils intéressent directement ou indirectement toute l'économie urbaine.

- 32 On perçoit dès lors deux types de grille de l'influence urbaine sur le pays : celle que dessine la répartition des propriétés citadines à partir des différentes villes et celle qui résulte de la prise en charge du commerce de collectage et de distribution par les villes.
- 33 C'est d'abord la première que M. R. Dugrand analyse (p. 143 et suivantes). Elle fait apparaître la forte prépondérance des grandes villes, Montpellier, Nîmes et Béziers, mais aussi la présence des villes extra-languedociennes (cf. carte, p. 96).
- 34 Le livre III (p. 163-321) est consacré au deuxième aspect de la prise en charge de la région par les villes : la ville et l'organisation de la vie de relation. Deux faces : le marché de départ et le marché de distribution. Il est dommage qu'une évaluation, même approximative, du revenu régional et du chiffre d'affaires du commerce de détail n'ait pas été tentée. Il aurait été intéressant d'approcher au moins des notions de taux d'évasion du revenu régional (thésaurisation locale ou placements extra-régionaux, dépenses effectuées hors de la région) par rapport au commerce de distribution. La répartition du revenu entre les classes sociales aurait aidé à comprendre la répartition des dépenses entre les catégories de commerce et de services. Mais tout ce qui est dit du commerce et des services, et de la compétence de chaque ville dans ce domaine, est bien sûr, appuyé sur une documentation méticuleusement rassemblée et contrôlée.
- 35 La conclusion des livres II et III est la présentation de l'état actuel du réseau urbain bas-languedocien (objet du livre IV, p. 322-342) : une synthèse appuyée sur une excellente cartographie. On retrouve naturellement la même hiérarchie que dans la thèse de M. Rochefort, mais avec des contenus sensiblement différents. Ici, point de capitale, mais des « cellules urbaines juxtaposées de dimensions sensiblement équivalentes que commandent Perpignan, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes, Alès, Avignon et Arles... En Bas-Languedoc, c'est cinq villes de plus de 60000 habitants qui jalonnent les 100 km de façade littorale, aucune n'étant capable d'affirmer sur ses voisines une réelle primauté... » (p. 338-339).
- 36 Comme l'Alsace, « le Bas-Languedoc s'intègre largement aux structures urbaines nationales, les impulsions d'origine externe étant parvenues, de façon plus ou moins parfaite, à se substituer aux directions autochtones » (p. 339). Mais, ici, l'attraction extérieure n'est pas seulement parisienne, elle se partage à peu près également entre Paris et Marseille, tandis que l'influence de Toulouse est « notablement plus réduite » (p. 340).

- 37 Le livre V introduit les données historiques. Pour inusitée que soit jusqu'à présent la méthode parmi les géographes, elle est parfaitement rationnelle. Les données statiques que l'on a analysées au cours des 340 pages qui précèdent vont s'animer, s'ordonner suivant une perspective, être transformées en données dynamiques dont les tensions et les contradictions créent le mouvement d'aujourd'hui et le milieu d'action d'aujourd'hui. Statique, dynamique, action, une nouvelle conception de la démarche de l'esprit géographique qui est celle de la géographie active et prospective.
- 38 Animer brusquement tout un décor de famille par la résurrection de tous les ancêtres, par la reconstitution vivante de leurs intentions et de leurs actions est une technique familière au roman ou au film. L'appliquer à l'éclaircissement d'un étau géographique est une innovation qui s'affirme ici parfaitement heureuse.
- 39 Le problème du nombre est évoqué au livre VI. Car la mutation de cette région et ce que, du point de vue du triomphe de sa bourgeoisie, on a pu considérer comme un brillant essor, s'est accompagné d'un exode quasi dramatique et d'une chute de fécondité assez exceptionnelle, même à l'échelle de l'Europe occidentale. Le Bas-Languedoc est, depuis près de cent ans, terre d'immigration chronique. Mais cette immigration tend à se tarir. Et l'on se demande toujours si c'est parce que l'on ne veut pas satisfaire les revendications des ouvriers agricoles ou parce qu'on n'en trouve plus assez que l'on sulfate les vignes mécaniquement ou même, maintenant, par hélicoptère... Pour reprendre une métaphore classique, les villes dévoreraient-elles les campagnes des paysans pour leur conserver des propriétaires ? Les chiffres risquent d'abuser, car le Bas-Languedoc a été terre d'accueil pour les rapatriés d'Algérie. « La situation démographique demeure grave, une des conséquences des plus néfastes des rapatriements étant justement de le dissimuler », arithmétiquement seulement... (p. 535).
- 40 La conclusion est nettement prospective, son titre même : « Pour un réseau urbain organisé », en fait foi (p. 538).
- 41 Le problème est celui de la recherche de l'autonomie régionale. Or, la région n'est pas disposée de manière à se prêter à une organisation radioconcentrique. C'est peut-être ici que l'on trouve le meilleur terrain pour opposer une conception géographique de l'organisation régionale à la conception géonomique abstraite des économétristes. Les Cévennes et la mer serrent un couloir d'histoire, de vie et de virtualité. Jusqu'à présent, cette situation géographique a favorisé l'émiettement de l'organisation régionale autour de petits noyaux d'intérêt local plus que régional au sens large du terme. Certes, quelques spécialisations ont fait apparaître des complémentarités et des nécessités d'échanges et de relations. Montpellier s'est imposé comme centre intellectuel et culturel, malgré la richesse de Béziers et la noblesse orgueilleuse de Nîmes. Et l'on ne réalise pas facilement l'unité d'une région qui, outre sa forme, oppose à l'initiative coordinatrice la sensibilité de ses traditions religieuses. En l'absence d'une métropole régionale propre, force est de subir certaines attractions. Et refuser Marseille ou Toulouse, c'est, en fait, se lier directement à Paris. C'est d'ailleurs surtout de Marseille qu'il s'agit. Toute la région est attirée, démographiquement autant qu'économiquement, vers le Rhône et vers Marseille. La vitalisation de l'axe rhodanien ne peut qu'accélérer cette évolution.
- 42 Mais dans une économie d'expansion, l'affirmation d'une autorité régionale n'exclut pas le développement rapide et intense des relais. L'extension de la compétence de Marseille n'est pas incompatible avec l'essor de Montpellier comme centre intellectuel,

culturel, administratif, commercial et même industriel. Au contraire, l'organisation régionale suppose le renforcement de tous les pivots sur lesquels repose le mécanisme des relations. Et l'émulation entre des villes qui ont un vieux contentieux de rivalités à mettre en litige n'est pas le moindre facteur de développement de ces grandes villes. La concentration, à l'échelle régionale, s'accroît. Pézenas, Sommières ou Alès ne peuvent pas résister à la poussée organisatrice de Nîmes, de Montpellier ou de Béziers. Mais le problème est de savoir qui, de Nîmes, de Montpellier ou de Béziers, sera le second Marseille sur le plan régional.

- 43 Et les projets de développement d'un nouveau Montpellier montrent bien que la question a été fort bien comprise. Des recherches et des livres, comme ceux de M. R. Dugrand n'y sont certainement pas étrangers⁵.

NOTES

❏. Annales de Géographie, 1964, p. 215-223.

1.- Michel Rochefort, *L'organisation urbaine de l'Alsace* (Public. de la faculté des lettres de l'université de Strasbourg), Paris, Les Belles Lettres, 1960, 384 p., 78 fig., 5 cartes h. t.

- Raymond Dugrand, *Le réseau urbain bas-languedocien méditerranéen*, Paris, PUF, 1963, 638 p., 60 cartes, 26 fig., XXXII pl.

- conçus sur un autre schéma de recherche et de construction, la thèse de M. Bernard Kayser, *Campagnes et villes de la Côte d'Azur*, dont il sera rendu compte ici incessamment, aborde également, à travers le problème des rapports entre les villes et les campagnes, celui de l'organisation régionale ;

- d'autres travaux actuellement achevés seront bientôt publiés sous la signature de MM. Babonaux et Elhaï. Il en sera spécialement rendu compte, notamment par référence à l'apport initial ici présenté.

2.M. Jean Labasse a bien voulu nous confier ses notes de lecture sur la thèse de M. Rochefort.

3.R. Dugrand, « La propriété foncière des citadins en Bas-Languedoc » (*Bull. Ass. de géogr. français*, 1956, n° 259-260, p. 131-145).

4.R. Facon, *Angoulême*, Elhaï, *Recherches sur la propriété foncière des citadins en Haute-Normandie*, diverses études sur la propriété foncière des Parisiens dans l'Ile-de-France et le Bassin parisien : Y. Babonaux, *Les villes du Val de Loire*, etc.

5.Voir également Paul Carrère et Raymond Dugrand, *La région méditerranéenne*, Paris, PUF, coll. « France de demain », 2e éd., 1964.