

L'URBANISME DE LISBONNE

Nous sommes conscients que quelques scories subsistent dans cet ouvrage.
Vu l'utilité du contenu, nous prenons le risque de l'éditer ainsi
et comptons sur votre compréhension.

© L'Harmattan, 2011
5-7, rue de l'École-polytechnique ; 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>
diffusion.harmattan@wanadoo.fr
harmattan1@wanadoo.f

ISBN : 978-2-296-55952-3
EAN : 9782296559523

Catarina CAMARINHAS

L'URBANISME DE LISBONNE

Éléments de théorie urbaine appliquée

L'Harmattan

Questions Contemporaines

Collection dirigée par J.-P. Chagnollaud,
B. Péquignot et D. Rolland

Chômage, exclusion, globalisation... Jamais les « questions contemporaines » n'ont été aussi nombreuses et aussi complexes à appréhender. Le pari de la collection « Questions Contemporaines » est d'offrir un espace de réflexion et de débat à tous ceux, chercheurs, militants ou praticiens, qui osent penser autrement, exprimer des idées neuves et ouvrir de nouvelles pistes à la réflexion collective.

Derniers ouvrages parus

Marc DELEPOUVE, *Une société intoxiquée par les chiffres*, 2011.

André ROPERT, *La gauche en France. Historique d'un enlèvement*, 2011.

Kilien STENGEL, *Un ministère de la Gastronomie ? Et pourquoi pas !*, 2011.

Gilbert DELAGRANGE, *Le citoyen et le système politique*, 2011.

Bruno FABRE, *L'Université a-t-elle perdu son âme ? Plaidoyer pour une autre réforme*, 2011.

Louise FINES, *Les crimes en col blanc*, 2011.

Céline HULLO-POUYAT, *La restauration monumentale en question*, 2011.

Jean RIVIERE, *Mondes en mutation dans un système en crise*, 2011.

Jean-Pierre SALVETAT et Catherine IZZO, *Plaidoyer pour la Turquie. De François 1^{er} à Nicolas Sarkozy, six siècles de relations franco-turques*, 2011.

Florence SAMSON, *Une femme présidente pour la France*, 2011.

Philippe QUEME, *Monnaie bien public ou « banque-casino »?*, 2011.

Elsa FOREY, Christophe GESLOT, *Internet, machines à voter et démocratie*, 2011.

Alain ZOLTY, *L'espoir citoyen*, 2011.

Hervé CAUDRON, *Quand les sages nous endorment*, 2011.

Daniel LAGOT, *Le droit international et la guerre, Nouvelle édition*, 2011.

Frank MISTIAEN, *La richesse n'est pas produite ou Essai sur la nature et l'origine de la valeur marchande et la richesse matérielle*, 2011.

Hélène HATZFELD, *Les légitimités ordinaires*, 2011.

à la mémoire de mes parents

Liste des abréviations

AAP	Association portugaise des architectes	Associação dos Arquitectos Portugueses
AML	Aire métropolitaine de Lisbonne	Área metropolitana de Lisboa
AMP	Aire métropolitaine de Porto	Área metropolitana do Porto
APL	Administration du Port de Lisbonne	Administração do Porto de Lisboa
CCR	Commission de coordination régionale	Comissão de Coordenação Regional
CCDRLVT	Commission de coordination et développement de la région de Lisbonne et la Vallée du Tage	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região de Lisboa e Vale do Tejo
CE	Communauté Européenne	Comunidade Europeia
CESUR	Centre de systèmes urbains et régionaux	Centro de Sistemas Urbanos e Regionais
CIAM	Congrès international d'architecture moderne	Congresso Internacional de Arquitectura Moderna
CML	Mairie de Lisbonne	Câmara Municipal de Lisboa
CML-AC	Archive historique de la Mairie de Lisbonne, Arco do Cego	Arquivo histórico municipal de Lisboa, Arco do Cego
DCH	Département de la construction de logement	Departamento de Construção de Habitação
DGEMN	Direction générale des bâtiments et monuments nationaux	Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais
DGOTDU	Direction générale de l'aménagement du territoire et du développement urbain	Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
DGSU	Direction générale des services d'urbanisation	Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização
ESBAL	Ecole des Beaux-Arts de Lisbonne	Escola Superior de Belas Artes de Lisboa
EPUL	Entreprise publique d'urbanisation de Lisbonne	Empresa Pública de Urbanização de Lisboa
FAUTL	Faculté d'architecture de l'Université Technique de Lisbonne	Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa
FCG	Fundação Calouste Gulbenkian	Fundação Calouste Gulbenkian
IAURIF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France	

IFA	Institut français d'Architecture	
INE	Institut national de la statistique	Instituto Nacional de Estatística
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	
IUP	Institut d'urbanisme de Paris	
PDM	Plan directeur municipal	Plano Director Municipal
PDRL	Plan directeur de la région de Lisbonne	Plano Director da Região de Lisboa
PROT	Plan régional d'aménagement du territoire	Plano Regional de Ordenamento do Território
PROTAML	Plan régional d'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine de Lisbonne	Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa
RLVT	Région de Lisbonne et la Valée du Tage	Região de Lisboa e Vale do Tejo
SFU	Société française des urbanistes	Sociedade Francesa dos Urbanistas
SGAL	Société de gestion do Alto do Lumiar	Sociedade Gestora do Alto do Lumiar
UNOR	Unité d'aménagement	Unidade de Ordenamento

INTRODUCTION

Ainsi se dessine une société nouvelle.

[...]

Comment désormais habiter humainement la terre? Cette question, s'il la pose tenacement, peut sauver l'homme. L'homme, c'est-à-dire, chacun des hommes. Cette foule que la grise vie quotidienne accable et dégrade, comme on voudrait qu'elle soit faite d'êtres qui s'interrogent sur le sens que pourrait avoir la vie, pourvu qu'on cesse de la gaspiller et de l'enlaidir. Mais il faut qu'elle s'éveille, il nous faut, sans attendre, nous éveiller nous-mêmes. L'espace de l'homme est la forme sensible de son énergie et de la conscience qu'il a de lui-même. Cette conscience est donc le germe de tout.

Robert Auzelle

L'ambition de dessiner une société nouvelle a été en même temps la motivation et la frustration de l'urbanisme moderne. Dans ce travail consacré à l'urbanisme de la ville de Lisbonne, nous allons analyser l'émergence et l'évolution de l'aménagement du territoire de Lisbonne, portant notre regard sur la pratique professionnelle, le discours des urbanistes et leur désir, parfois frustré, de transformation urbaine.

Pour comprendre l'évolution du processus idéologique de la maîtrise de la ville, nous allons nous centrer sur les logiques de la production urbaine pendant le XX^e siècle. Est-ce qu'on peut parler d'une cohérence intrinsèque dans la production de la ville de Lisbonne ? Est-ce que l'urbanisme, comme discipline autonome et rédemptrice, a jamais existé à Lisbonne ?

Nous allons alors étudier la persistance d'une pensée urbanistique à Lisbonne et vérifier quelles ont été les influences dans sa formation et son évolution, les moments de continuité et les ruptures dans les pratiques urbanistiques issues de cette pensée. En même temps, nous allons considérer les influences réciproques et les modèles d'urbanisation introduits par ce processus en essayant de mesurer son impact dans l'urbanisme de Lisbonne.

Nous avons considéré une double délimitation de l'étude : une dimension conceptuelle relative à la pensée urbanistique, le dessin et le projet de la ville (sujet) et aussi une dimension formelle, spatio-temporelle, concernant la ville de Lisbonne au XX^e siècle (objet). La ville est le produit de la société industrielle : l'expansion urbaine, la métropolisation et mégalopolisation sont les constructions de cette société ; l'urbanisme, sa méthode.

Le sujet

L'urbanisme émerge au XIX^e siècle comme réponse aux difficultés issues de la ville industrielle, marquée par de grandes dynamiques socio-économiques et des pressions urbanistiques sans précédent. L'histoire de la ville nous montre des périodes qui exposent la capacité d'intervention et de programmation de l'homme sur le territoire. Néanmoins, les exemples de projet à l'échelle urbaine

sont surtout liés au dessin urbain, à l'art urbain ; alors que le XX^e siècle développera la réflexion intégrée et pluridisciplinaire. L'espace social, affecté par les profondes mutations introduites par la Révolution industrielle, aura besoin de réponses au-delà de l'art urbain, vers la constitution d'une nouvelle discipline.

Le terme "urbanisme" est associé à Ildefons Cerdà y Suñer (1815-1876), responsable du plan d'extension de Barcelone (1860) et auteur de la *Théorie générale de l'urbanisation*, une synthèse théorique de son travail publiée en 1867¹. Cerdà utilise le mot "urbanisation" pour la première fois au milieu du XIX^e siècle, faisant référence lui-même à la création de ce nouveau terme : "*Je vais initier le lecteur à l'étude d'une matière complètement neuve, intacte, vierge. Comme tout était nouveau, il m'a fallu chercher et inventer des mots nouveaux pour exprimer des idées nouvelles, dont l'explication ne se trouvait dans aucun lexique. Placé devant l'alternative d'inventer un mot ou de cesser d'écrire, j'ai préféré inventer et écrire plutôt que de me taire*"². Bien qu'il n'ait jamais utilisé le mot "urbanisme", il a adopté le terme "urbe" pour désigner les différents types de groupement humain. Cerdà rejette le mot "ville", notion trop limitée par ses connotations traditionnelles ou idéales, et il a créé le néologisme *urbanización*, désignant toute action sur l'urbe : à la fois l'action d'urbaniser, la concentration des populations et des activités et aussi la discipline.

Dès 1856, Cerdà approche une réalité qui comporte de très graves dysfonctionnements. Dans sa *Monografía Estadística de la Clase Obrera*, il fait une étude exhaustive des besoins sociaux, environnementaux et économiques de la population qui habitait à l'intérieur des enceintes de Barcelone. Ses études ont été précurseurs d'une volonté interdisciplinaire, exigeant des instruments techniques, juridiques, économiques et sociaux qui seront à la base du nouveau concept.

Le prologue de la *Teoría de la Construcción de Ciudades* présente une nouvelle façon critique d'approche méthodologique aux questions urbaines, en rupture avec les pratiques plutôt formelles de l'art urbain antérieur, et énonce la nécessité d'élaborer une théorie générale. En tant que pratique dogmatique et intuitive, la technique existait dès la formation des premiers groupements humains, ayant été perfectionnée plusieurs fois dans l'histoire pour faire face aux demandes religieuses, économiques ou militaires sans jamais, jusqu'alors, avoir été systématisée comme discipline à la fois théorique, scientifique et politique.

Le néologisme créé par Cerdà désigne une nouvelle science autonome à laquelle Cerdà entend conférer un statut scientifique. On parlera à partir de là d'urbanisme comme processus intentionnel et obéissant à des techniques spécifiques de construction de territoires. C'est une discipline qui va s'articuler de façon très claire avec les conséquences de l'industrialisation dans les grandes

¹ Première traduction française en 1979.

² I. Cerdà, *Teoría de la Construcción de Ciudades*, 1859.

villes européennes où ces conséquences sont les plus visibles. Le mot urbanisation sera, désormais, utilisé plutôt pour désigner la concentration croissante dans les villes et agglomérations urbaines. Au Portugal, le mot *urbanização* sera synonyme de l'action d'urbaniser et de créer des territoires urbains.

Le mot a subi une généralisation et sera appliqué de façon universelle soit à l'antiquité grecque, soit aux grandes opérations de régénération urbaine du XXI^e siècle. En tant que distinction de l'art urbain et surtout de la planification urbaine, les expressions "urbanisme moderne" ou "urbanisme scientifique" sont utilisées pour désigner ce qui est, en fait, l'urbanisme : la nouvelle discipline développée et appliquée au XX^e siècle pour aménager les villes. Comme discipline unitaire, l'urbanisme va établir ses propres méthodes, ses outils, son discours, ses modèles, ses processus, bref, une théorie, ancrée dans une vision totale de la ville et de la production scientifique de l'espace.

L'émergence de l'urbanisme comme discipline autonome est aussi liée à des ouvrages théoriques qui ont exercé une énorme influence sur leur époque, notamment ceux de Camillo Sitte (1843-1903), Joseph Stübben (1845-1936), Ebenezer Howard (1850-1928) et Raymond Unwin (1863-1940).

Autant que Cerdà, Camillo Sitte est cité comme le fondateur de l'urbanisme moderne. Il critique la rigidité et le manque de créativité des grands travaux d'influence haussmannienne, comme c'est le cas du ring de Vienne. Dans *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Sitte propose l'aménagement de la ville par fondée sur l'observation de l'existant et l'interprétation de l'histoire. Son analyse morphologique de la ville médiévale aura repris comme esthétique urbaine la critique de l'urbanisme monumental. Néanmoins, son impact en France et au Portugal est limité³.

J. Stübben sera, soit par son activité urbanistique, soit comme théoricien de l'urbanisme, une des personnalités les plus prestigieuses en Allemagne jusqu'à la Grande Guerre mondiale. Son ouvrage encyclopédique *Der Städtebau*, de 1890⁴, aura diffusion en nombreux pays. Sa méthode sera d'isoler ses questionnements urbanistiques selon des modèles : à chaque question il va proposer un modèle physique intégré sur l'organisation spatiale de la ville.

Les visions d'Ebenezer Howard en *To-morrow: A Peaceful Path to Social Reform*⁵, publié en 1898 et Raymond Unwin, auteur de *Town Planning in practice*, édité en 1909 après la publication de la première loi anglaise sur l'aménagement urbanistique, vont contribuer à la formation et à la divulgation de la discipline de l'urbanisme. Howard confiera aux architectes Parker et Unwin le plan de Letchworth, dans la banlieue nord de Londres (1903) et à Louis de Soissons celui de Welwyn (1919), en application de ses théories urbaines. Ces deux cités-jardin ont joué le rôle de modèles, en Europe et aux

³ Voir P. Rabinow, *French Modern*, Cambridge, Massachussets, MIT Press, 1989, p. 213.

⁴ Publié en France en 1911 par la Société française des HBM, le Musée Social et les Annales de la Régie Directe.

⁵ Réédité en 1902, sous le titre *Garden cities of to-morrow*.

Etats-Unis. Après la Seconde Guerre mondiale, elles ont encore servi de prototypes pour la construction des villes nouvelles en Angleterre.

En France, le travail d'Eugène Hénard (1849-1923) *Etudes sur les transformations de Paris*, publié en 1903, est contemporain de l'apparition de cette nouvelle discipline. Diplômé en architecture par l'Ecole des Beaux-Arts de Paris en 1880, en 1882 il sera admis à la Mairie de Paris pour travailler aux expositions universelles de 1889 et 1900, aussi bien qu'à une série de projets indépendants pour l'aménagement de Paris. Il sera associé au Musée social de 1908 à 1912, date à laquelle il sera attaché au premier projet moderne d'expansion et embellissement de Paris. En tant que premier président de la Société française des urbanistes il aura un rôle important dans la définition de la portée de la nouvelle discipline.

Tony Garnier (1869-1948) sera aussi un protagoniste de la fondation de l'urbanisme moderne. Collaborateur de la revue *L'Esprit Nouveau*, il verra son travail diffusé par son influence sur Le Corbusier (1887-1965). Ses premiers projets ont été exposés à Paris en 1904 et plus tard publiés⁶ en 1917 avec des modifications résultant de son expérience comme architecte-chef de la ville de Lyon.

La cité industrielle ne sera jamais mise en pratique ; toutefois, les thèmes de rationalité et de spécialisation seront repris, et quelques-unes de ses idées seront exécutées⁷. Le caractère utopique de cet ouvrage sera celui de ville théorique, conçue autour d'un thème nouveau pour son époque, proposant un programme avec des typologies nouvelles.

Le projet de la Cité Industrielle est publié à nouveau en 1932, un an avant le célèbre IV^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) et la Charte d'Athènes. Il paraîtra un peu distant du modernisme et du style international, mais représente l'application de l'architecture aux nouveaux besoins sociaux et aux programmes progressistes.

Selon Le Corbusier, l'urbanisme serait le 'point de vue vrai', la discipline du progrès et de la science. L'urbanisme émerge alors comme discipline rédemptrice, au moment où la société industrielle commence à remplacer la religion par la science dans cette quête de perfection du bien suprême, où l'idée de la ville se convertit de croissance organique en production rationaliste.

C'est dans ce contexte que s'ouvrira le débat sur l'opportunité de fonder une nouvelle discipline. Cette nouvelle discipline sera appelée au Portugal et en Espagne, *urbanismo* ; en France, urbanisme ; dans les pays anglo-saxons, *town-planning* et en Allemagne et Autriche, *städtebau*. Elle n'obtient sa sanction légale en France qu'avec la loi du 15 juin 1943 sur l'urbanisme et au Portugal avec le décret 33921 de 1944.

⁶ Les dessins ont été publiés une première fois en 1904, par la revue *La Construction Lyonnaise*, et le travail sera édité en livre en 1917.

⁷ A Lyon, Garnier développera le concept d'habitation, ouvrant l'îlot et projetant des rues piétonnes. Le dessin du quartier des Etats-Unis s'approche des propositions habitationnelles qu'il avait énoncées pour sa cité industrielle.

Pré et Post-urbanisme

L'urbanisme interprété comme science sociale qui permet et définit l'organisation de la ville, n'est introduit à Lisbonne qu'à partir des années 1930, mais la réflexion avait déjà commencé dès le début du XX^e siècle dans les récits et critiques littéraires aussi bien que dans les premiers projets d'expansion de la ville de Lisbonne.

Le débat sur la question de la ville industrielle a été introduit au Portugal par les hygiénistes, comme Ricardo Jorge, qui ont dénoncé le cadre de vie misérable des classes ouvrières. La tuberculose constituait une énorme menace pour toutes les classes sociales, et ce qui a d'abord atteint les classes populaires, s'est propagé à l'ensemble de la société, exigeant une réflexion ample et transversale. Outre Ricardo Jorge, qui fut chargé de mission à Lisbonne pour l'étude de l'épidémie de 1894, les principaux noms liés à cette période pré-urbanistique dans la ville de Lisbonne seront le conseiller Augusto Fuschini, qui a plusieurs fois posé la question de l'habitation "économique et salubre" au Parlement, les ingénieurs Oliveira Simões et Augusto Montenegro, qui ont été chargés des premières enquêtes sur l'habitation à Lisbonne, l'écrivain et utopiste Fialho de Almeida, aussi bien que les urbanistes que nous allons étudier, tels que Ressano Garcia.

C'est surtout à partir de la période de l'industrialisation que Lisbonne, comme la plupart des villes européennes, s'interroge sur son avenir : comment s'organiser du point de vue démographique, des accessibilités, de la centralité ? L'exigeante demande de logement et d'organisation industrielle, seront à la base de la pensée urbanistique à Lisbonne. La ville devient un objet de plus en plus complexe ; en conséquence, le besoin de la regarder à nouveau s'impose, pour la redessiner et la réorganiser avec les nouvelles méthodes scientifiques.

L'urbanisme est donc associé à la période de l'industrialisation, au début en tant que processus de restructuration de l'espace social, période désigné, dans le cadre de cette thèse, par le terme de pré-urbanisme, particulièrement marquée par les innovations techniques et typologiques et associée à une réflexion éthique transversale à la société, représentant une attitude de réponse au phénomène de l'urbanisation soudaine.

Plus tard, une fois dépassé le premier impact de la confrontation avec les questions issues de la ville industrielle, l'urbanisme s'impose comme une discipline pratiquée par des spécialistes (pour la plupart architectes) qui appliquent les méthodes, théories et techniques développées au sein de cette discipline. Plus qu'une pure réflexion, l'urbanisme se veut une discipline ayant pour but une action sur le territoire. L'urbanisme s'autonomise comme discipline pratique avec recours à des disciplines telles que la sociologie ou la géographie, qui se rend progressivement indépendante des études urbaines et de l'urbanologie par son statut éminemment technique.

Ce cycle de l'urbanisme se positionne au XX^e siècle. A partir des années 1960, la critique des théories d'urbanisme mettra en évidence le caractère

hybride et éclectique des “cultures de l’urbanisme”⁸, exigeant le recul de la notion d’urbanisme comme science et du dogme de l’universalité des modèles. La participation désormais élargie d’acteurs et de groupes sociaux divers sera répandue et des techniques pour faciliter leur participation seront développées. Une nouvelle étape de la ville en tissus distendus, les territoires urbanisés, aura recours aux techniques de gestion et de *marketing* urbaines (la planification stratégique, l’urbanisme contractuel, la compétitivité internationale, etc.), inscrites dans une discipline qui, parmi les techniciens, sera dorénavant désignée comme “planification urbaine”. L’ère de l’urbanisme comme programme dessiné, muni d’une méthode scientifique et d’un ensemble d’outils pour son exécution, fut remplacée dans les années 1980 par l’ère de l’aménagement urbain. L’urbanisme est devenu une impossibilité puisqu’il a été fondé sur une notion de ville qui n’existe plus⁹.

La politique de la ville est un terme apparu à la fin des années 1980 pour désigner un ensemble de mesures, procédures et pratiques spécifiques orientées prioritairement vers des secteurs géographiques stratégiques, un complément des autres modes d’intervention sociale¹⁰. La délimitation de ces territoires permettrait de construire des logiques collectives de transformation territoriale. Le projet urbain serait, alors, une matérialisation et une représentation de ces ambitions partagées.

L’annonce d’une troisième voie pour la production de la ville, fondée sur les idées de transdisciplinarité, d’articulation d’échelles, de participation et pluralité d’acteurs, fait prévoir la fin du cycle de l’urbanisme. L’idée d’une nouvelle méthode pour produire l’urbain à l’âge de la globalisation, qu’on a appelée urbanisme postmoderne, urbanisme démocratique ou “transurbanisme”, ferait donc prévoir une nouvelle étape de l’urbanisme qui fermerait ce cycle sur lequel nous allons réfléchir.

L’objet

Dans ce travail nous analyserons un ensemble de plans et de projets produits pour la ville de Lisbonne au XX^e siècle¹¹. La période commence avec le déclin de la monarchie, période réformiste et troublée, de crise institutionnelle, qui ouvrira le chemin à l’affirmation de la dictature militaire. Le temps choisi est celui de l’émergence de la discipline de l’urbanisme mais

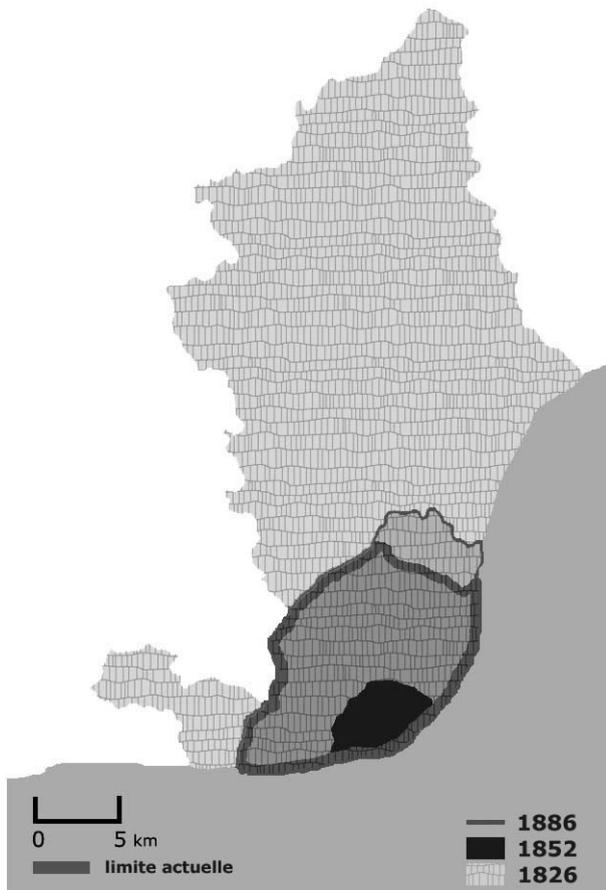
⁸ Voir S. Bishwapriya, *Comparative Planning Cultures*, Londres, Routledge, 2005.

⁹ “Urbanism is today no longer possible simply because the notion of the city on which it was based ceased to exist some time ago” in A. Mulder et J. Brower, *Transurbanism*, Rotterdam, V2 Publishing/Nai Publishers, 2002, p.17.

¹⁰ A. Anderson et H. Vieillard-Baron, *La politique de la ville*, Paris, Actualités sociales hebdomadaires, 2003.

¹¹ Le Décret de 2/9/1901 charge la Municipalité de Lisbonne de l’élaboration du Plan général d’améliorations. Deux ans plus tard, les actuelles limites administratives de la ville seront fixées et le premier plan d’ensemble pour Lisbonne sera présenté.

historiquement, il s'agit d'une autre création : l'imposition du régime salazariste.



1 | Délimitation(s) administrative(s) de Lisbonne au XIX^e siècle

On observe que le totalitarisme particulier à cette discipline, sa volonté d'ordre, son obsession méthodique par la règle, sont en phase avec la mentalité du régime. Le XX^e siècle portugais est le moment de la construction d'une dictature et l'urbanisme sera une des dimensions de l'expression de son empire.

Le XX^e siècle représente, pour Lisbonne, une profonde mutation politique, dans le sens de la démocratisation de sa société. La stratégie de la participation publique, les grandes opérations de logement, les altérations du droit urbanistique, sont aussi les manifestations de cette période politique avec des représentations spatiales dans la ville de Lisbonne.

La délimitation de l'objet d'étude a, enfin, une dimension physique. Au XIX^e siècle, plusieurs limites de la municipalité de Lisbonne seront proposées à la suite du projet de construction d'une circonvallation, entrepris en 1845. Les

limites administratives de la ville et municipalité de Lisbonne seront stabilisées en 1903¹², avec la configuration actuelle¹³, celle qui a été choisie comme objet de recherche.

Le projet de Lisbonne

Si l'objet principal de la recherche se situe à Lisbonne, lieu central dans l'encadrement métropolitain et national, le sujet d'étude n'est pas, dans ce cas, la ville elle-même, mais la façon de la penser, de la dessiner, de la produire, de la régler au XX^e siècle. Nous voulons comprendre l'évolution des processus d'urbanisation d'une Lisbonne encore 'délimitable' et consécutivement délimitée par les administrations, qui, jusqu'à la première moitié du XX^e siècle, a eu aussi un sens visible et identifiable et qui, aujourd'hui, présente des caractéristiques de la plupart des métropoles contemporaines : délimitation difficile, *continuum* urbain avec les communautés voisines, périphérie distendue et dissymétrique. Dans le cas de Lisbonne, ville et municipalité coïncident sur un même territoire. La municipalité (*concelho*) est une délimitation administrative et une entité politique, étant donné que c'est à ce niveau-là que sont représentés les élus locaux. Les 308 municipalités portugaises représentent historiquement la division territoriale la plus consistante au Portugal. L'origine des municipalités portugaises est liée aux chartes municipales attribuées par les rois à certains lieux et à leurs territoires limitrophes. Leurs tailles, limites, type d'administration et compétences ont varié selon les régimes politiques, des nouveaux *concelhos* ont été créés, alors que d'autres ont été supprimés, mais le concept a persisté dans le temps.

Aujourd'hui, les municipalités sont administrées par une Mairie, l'organe exécutif, et ont une assemblée municipale, l'organe délibérant. Les conseillers municipaux sont élus au suffrage direct et universel et leur nombre est représentatif du nombre d'habitants de la municipalité. L'assemblée est le parlement municipal ; sa principale compétence est le contrôle de l'activité de la mairie. Ses membres, variables en nombre selon la dimension de la municipalité, sont composés des présidents des *Juntas de Freguesia* (unités administratives de base) auxquels s'ajoutent un certain nombre d'autres conseillers également élus¹⁴.

Par contre, le statut de ville¹⁵ n'a pas de valeur administrative. La plupart des villes portugaises sont aussi le siège d'une municipalité mais il y a des

¹² Décret du 21/11/1903, déterminant le 1/12/1903 comme la date d'entrée en vigueur de la nouvelle barrière fiscale de Lisbonne.

¹³ Voir A. Vieira da Silva, "Os limites de Lisboa : notícia histórica", *Revista Municipal*, n. 6, p. 11-23, 1940 et D. Alves, "Evolução das freguesias de Lisboa ao longo do século XIX", *eSIG2004, VIII Encontro de utilizadores de sistemas de informação geográfica* [actes], USIG, 2004.

¹⁴ Loi n. 100/84, 29/3/1984 (Loi des autonomies locales).

¹⁵ Loi n. 11/82, 2/6/1982.

villes qui ne le sont pas et plus de la moitié des municipalités portugaises n'ont pas une ville comme siège. L'utilisation du terme "aire urbaine"¹⁶ a remplacé le mot ville à mesure que ses limites sont chaque fois plus difficiles à reconnaître. Cette définition suppose la compréhension du phénomène de globalisation des villes transformées en territoires distendus et désarticulés, avec des habitants chaque fois plus autonomes mais aussi plus inégaux.

La discussion autour de "la fin de la ville" a émergé dans les années 1960-1970. La continuité construite composée par la société urbanisée, et la crise d'urbanité qui a suivi, ont ouvert le débat autour du sens de la ville que le XXI^e siècle essaye de réinventer dans sa dimension close. Plus que de la fin de la ville, on pourrait parler de la fin de la campagne. On assiste à un bouleversement de l'opposition classique ville/campagne, vers la constitution d'une nouvelle opposition ville compacte/banlieue dispersée. L'enjeu du XXI^e siècle est celui de la création d'un équilibre avec l'environnement, mise en place par la nouvelle utopie du développement durable.

Le néologisme "métropole"¹⁷ signifie étymologiquement "au-delà de la ville". Ses caractéristiques morphologiques sont la fragmentation, la discontinuité, l'hétérogénéité et la multipolarité. C'est le remplacement de la ville, de sa protection délimitée, avec un centre et une périphérie plus ou moins distendue mais reconnaissable, par une entité polarisée, avec plusieurs centralités, une nouvelle étape dans l'histoire urbaine, une espèce de post-ville.

Le risque de cette construction de synthèse d'un siècle de production urbanistique est, vu l'ampleur du domaine, celui de devenir trop superficiel. Pour pouvoir analyser cette production d'un peu plus près, nous avons choisi de nous centrer surtout sur l'échelle de la ville, celle de la production du Plan directeur où les idéologies sont plus visibles. L'échelle locale du projet urbain est illustrée à travers le classement des plans selon les grandes tendances d'urbanisme (modèles) qui sont catégorisées et cadrées dans les théories urbaines qui les ont influencés.

Nous commencerons par la présentation de la région métapolisée de Lisbonne et les éléments caractéristiques de la production urbanistique dans un essai pour définir l'urbanisme de Lisbonne dans ses principes et éléments fondateurs : l'examen de la production urbanistique du XX^e siècle, en ce qui concerne son institutionnalisation et ses méthodes (Partie I). A titre introductif, la région métapolisée sera présentée du point de vue fonctionnel et administratif, établissant une brève comparaison avec d'autres régions en Europe. Dans les chapitres suivants, nous essayerons d'établir le cadre de la production et institutionnalisation de l'urbanisme par le recours à la création d'organes corporatives, l'effort de constitution d'une école d'urbanisme, la

¹⁶ Un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi, travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci (INSEE, 2005).

¹⁷ Terme proposé par F. Ascher dans *Métapolis ou l'Avenir des Villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

codification des pratiques, notamment en ce qui concerne la définition d'un cadre de production législatif et aussi la création et diffusion des modèles théoriques, explicités par des exemples d'application.

Nous analyserons ensuite le produit de l'urbanisme de Lisbonne (Partie II) : ses origines, les premiers plans généraux et les soucis hygiénistes dans la formation d'un pré-urbanisme fondateur ; enfin, nous présenterons l'urbanisme de Lisbonne à l'échelle régionale et municipale.

I. LA PRODUCTION URBANISTIQUE

1. Présentation

1.1 Métropolisation et métapolisation

La ville de Lisbonne est aujourd'hui le centre d'un système métropolitain complexe dans un processus de fragmentation territoriale. La décentralisation politique, le renforcement de la participation et de la capacité d'initiative privée, ont eu des effets sur l'étalement du territoire. Ce processus de métapolisation de Lisbonne a été la conséquence de l'ouverture démocratique et est le résultat physique de la fin de la définition de contours rigides et de politiques centralisées de régulation urbaine. Cependant, à la marge de ce processus de croissance désarticulée de la région, la ville se dessine encore, même si elle est étagée par un système métropolitain déstructuré.

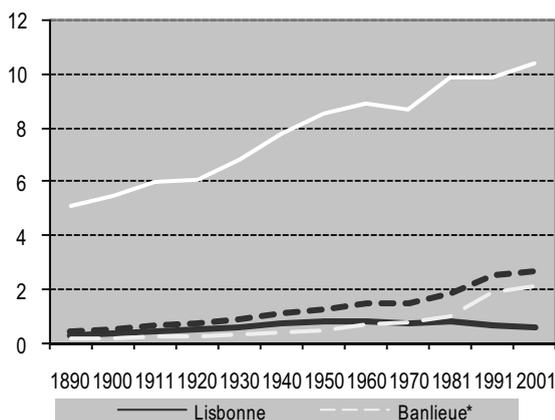


2 | La municipalité de Lisbonne dans le système métropolitain – image satellite

De fondation romaine et de tradition culturelle méditerranéenne, Lisbonne est autant une ville atlantique, référence de son développement socio-économique. Cette région a été habitée par des populations néolithiques, celtibères, lusitaniennes, romaines (correspondant à la fondation de la ville sur le lieu actuel du château), maures (première expansion) et chrétiennes. Lisbonne prend de l'importance au XII^e siècle comme ville portuaire et à partir du XVI^e comme capitale d'un Empire.

Pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, Lisbonne enregistre une augmentation démographique considérable. Après une période dynamique du

point de vue migratoire, avec le départ de populations pour le Brésil à la suite du déplacement de la Cour et des épidémies de choléra et de typhus, Lisbonne connaît une augmentation de population de 77 % entre 1864 et 1900. En 1911, la ville grandira de plus de 24 % pour atteindre les 436 326 habitants. Dans la même période, la surface municipale augmente de 586 %. Les raisons de cette redéfinition administrative étaient surtout associées à des questions fiscales et ce nouveau territoire annexé est resté pendant beaucoup d'années sans construction. Néanmoins, les conditions nécessaires à l'expansion urbaine étaient réunies.



3 | Evolution démographique 1890-2001 (millions d'habitants)
[Source des données : INE, ; PDRL, 1964]

A partir des années 1950, le rythme de croissance de la banlieue a définitivement dépassé celui de la ville (image 3). Nous pouvons constater une croissance démographique rapide dans l'aire métropolitaine de Lisbonne (AML) dans la période 1960-1981. Les raisons sont surtout liées à la migration interne et au retour de population des ex-colonies de l'Outre-mer à partir des années 1970. Dans un premier temps, cette nouvelle population s'est fixée dans les municipalités de la couronne proche et, plus tard, on observe sa dispersion dans les banlieues avec l'occupation de sols agricoles. La croissance a été plus lente à partir des années 1980, en raison de la réduction de la migration interne et du rythme de croissance naturel.

Pendant, la croissance de l'AML est demeurée supérieure à celle de la région et du pays, contribuant au renforcement du poids démographique relatif de l'aire métropolitaine.

Pendant la période 1964-2002, l'AML a connu de profondes mutations territoriales et institutionnelles, qui se sont traduites en nouvelles dynamiques

territoriales : l'étalement habitationnel et industriel dans la banlieue de Lisbonne et la transformation déstructurée des zones rurales en périphéries désintégrées et socialement isolées. Dans la même période, on observe la perte de population de la ville et le processus qui en découle de dégradation et décadence de ses quartiers historiques.

Tableau 1 | Evolution de la population 1900-2001 (%)

	Nombre d'habitants				Croissance de la Population (%)			
	Lisbonne	Banlieue*	Ensemble	Portugal continental	Lisbonne	Banlieue*	Ensemble	Portugal continental
1890	300421	179848	480269	5102891				
1900	356311	210398	566709	5446760	18,60%	16,99%	18,00%	6,74%
1911	436326	251705	688031	5999146	22,46%	19,63%	21,41%	10,14%
1920	486372	275825	762197	6080135	11,47%	9,58%	10,78%	1,35%
1930	594390	341844	936234	6802429	22,21%	23,94%	22,83%	11,88%
1940	709179	397672	1106851	7755423	19,31%	16,33%	18,22%	14,01%
1950	790434	508552	1298986	8510240	11,46%	27,88%	17,36%	9,73%
1960	802230	703857	1506087	8889392	1,49%	38,40%	15,94%	4,46%
1970	769044	756156	1525200	8663252	-4,14%	7,43%	1,27%	-2,54%
1981	807937	1031802	1839739	9833014	5,06%	36,45%	20,62%	13,50%
1991	663394	1876882	2540276	9867147	-17,89%	81,90%	38,08%	0,35%
2001	564657	2118030	2682687	10356117	-14,88%	12,85%	5,61%	4,96%

[Sources: INE, Plan directeur de la Région de Lisbonne, 1964.]

* 1890-1950 : Algés, Carnaxide, Amadora, Queluz, Odivelas, Loures, Frielas, Póvoa de Sto Adrião, Unhos, Apelação, Camarate, Moscavide, Sacavém, Almada, Cova da Piedade, Cascais, Estoril, Parede, Carcavelos, S.Domingos de Rana, Oeiras, Paço de Arcos, Barcarena, S. Pedro, Santa Maria (Sintra), Rio de Mouro, Aqualva Cacém, Vila Franca de Xira, Alhandra, Alverca, Vialonga, Póvoa de Santa Iria, Santa Iria de Azóia, S. Julião do Tojal, S. João da Talha

* 1960-91: Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira

* 2001: Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira

La ville de Lisbonne a atteint son pic de population en 1981 et perd consécutivement population depuis cette date. Lisbonne est clairement la ville de l'aire métropolitaine qui a perdu le plus de population dans les périodes les plus récentes (-18 % entre 1981 et 1991 et -15 % entre 1991 et 2001). Les raisons du transfert de population vers les municipalités voisines sont liées aux conditions insuffisantes de l'habitat, associées à la spéculation immobilière et au manque de construction d'habitations pour les classes moyennes¹⁸. Il faudrait, néanmoins, relativiser ces pertes de population en face des énormes dynamiques territoriales actuelles, les émigrations récentes (surtout

¹⁸ Voir C. Nunes Silva, "Governing Metropolitan Lisbon : A tale of fragmented urban governance.", *GeoJournal*, n. 58, 2002, p. 23-32.

clandestines) et une tendance au retour au centre pas toujours exprimée dans les recensements.

L'AML est la plus grande agglomération urbaine du pays avec une aire de 3128 km² et 2,6 millions d'habitants, représentant environ un quart du total de la population du pays. Un tiers de l'emploi national et du PIB y est contenu.

La seconde aire métropolitaine du pays, Porto, a moins de la moitié des habitants. La population de l'AML constitue 77 % du total de la Région de de Lisbonne et de la Vallée du Tage. Le secteur métropolitain est centré sur la ville de Lisbonne et est constitué de 18 municipalités. Le diagnostic du Plan régional d'aménagement de l'aire métropolitaine de Lisbonne (PROTAML) de 2002 révèle un changement récent de la tendance du modèle de structure métropolitaine radioconcentrique avec de nouveaux quartiers d'habitation dans les périphéries mais un emploi fortement concentré sur le centre ; vers une structure polycentrique, développée à partir des années 1980, et associée aux nouveaux investissements dans les infrastructures et réseaux de transports métropolitains.

Tableau 2 | Croissance démographique dans l'AML, par municipalité

Municipalités	1981	1991	Variation (%)	2001	Variation (%)
Alcochete	11246	10169	-9,58	12831	26,18
Almada	147690	151783	2,77	159550	5,12
Amadora	163878	181774	10,92	174788	-3,84
Azambuja	19768	19568	-1,01	20854	6,57
Barreiro	88052	85768	-2,59	78146	-8,89
Cascais	141498	153294	8,34	168827	10,13
Lisboa	807937	663394	-17,89	556797	-16,07
Loures (s/ Odivelas)	276467	192143	-	198685	3,4
Mafra	43899	43731	-0,38	54285	24,13
Moita	53240	65086	22,25	67064	3,04
Montijo	36849	36038	-2,2	38541	6,95
Odivelas	*	130015	-	132971	2,27
Oeiras	149328	151342	1,35	160147	5,82
Palmela	36933	43857	18,75	53258	21,44
Seixal	89169	116912	31,11	150095	28,38
Sesimbra	23103	27246	17,93	36839	35,21
Setúbal	98366	103634	5,36	113480	9,5
Sintra	226428	260951	15,25	363556	39,32
Vila Franca de Xira	88193	103571	17,44	122235	18,02

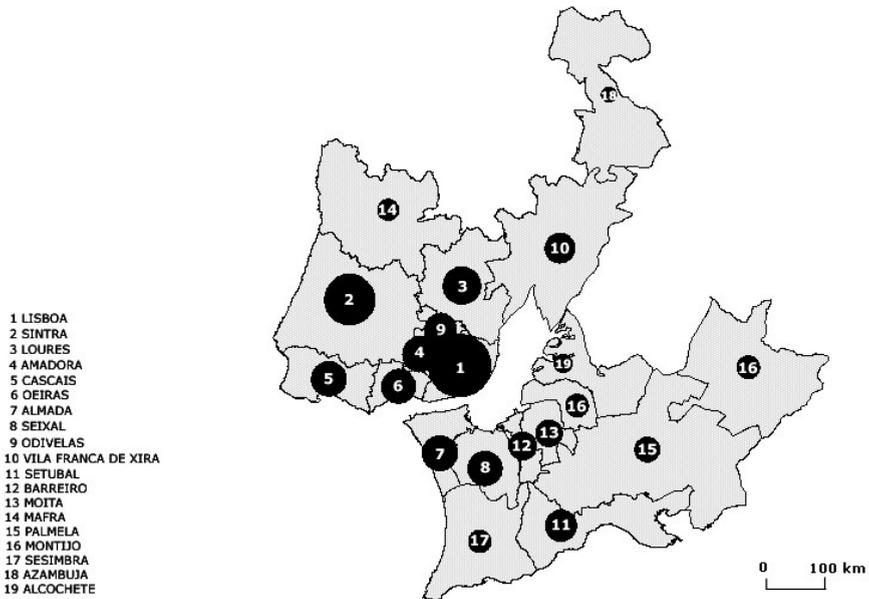
* Mun. qui n'existait pas en 1981.

[Source des données: INE Recensements 1981, 1991, 2001]

Il y a de grandes différences entre les municipalités de l'aire métropolitaine, en termes de profil démographique, structure économique, habitation et potentiel de développement. La tendance à la dispersion urbaine est fondée sur un réseau de centres urbains secondaires et de couloirs urbains, dont certains

sont relativement indépendants de Lisbonne, mais un réseau dans lequel la ville de Lisbonne continue à être le plus grand pôle urbain et fonctionnel, avec plus de 50 % de l'emploi et des entreprises, malgré le fait de représenter seulement 21 % de la population métropolitaine.

L'étude de la fragmentation territoriale de Lisbonne développée par Barata Salgueiro, a défini les caractéristiques principales de ce processus de production urbaine récente : le polycentrisme, avec la perte d'importance du centre face à la multiplication de centralités ; la prolifération de nouvelles zones mixtes, parfois mégacomplexes immobiliers qui réunissent habitations, commerces, bureaux, loisirs, industries et services, en réaction au zonage fonctionnel associé à la ville industrielle ; les enclaves socialement discordantes dans des tissus urbains traditionnellement homogènes, en fonction d'une nouvelle organisation urbaine où la contiguïté peut ne pas être synonyme de continuité ; les réseaux de relations humaines indépendants de l'entourage proche, avec la désolidarisation qui en résulte ; la valorisation des lieux symboliques de la ville, associée à la contestation identitaire de la part des groupes sociaux¹⁹. La fragmentation est alors une réalité sociale aussi bien que spatiale.



4 | La population dans l'AML – distribution par municipalité en 2001
 [Source des données : INE, 2001]

L'organisation spatiale de l'aire métropolitaine est polarisée autour de deux villes, Lisbonne et Setúbal ; la région s'articule autour d'un réseau de

¹⁹ Voir T. Barata Salgueiro, *Lisboa, periferia e centralidades*, Oeiras, Celta, 2001.

centres urbains, couloirs stratégiques et nouvelles zones dynamiques périphériques. La fragmentation territoriale régionale représente une étape de développement de la métropole vers la configuration d'une région urbanisée sortant des limites de l'aire métropolitaine et même de la région de Lisbonne et de la Vallée du Tage.

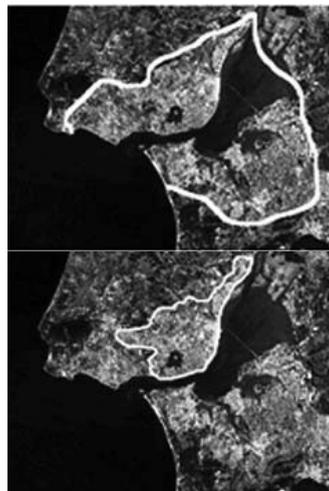
Malgré la dispersion métropolitaine, Lisbonne est encore un territoire partiellement délimitable, qui présente un centre fort 'tertiairisé', densément construit, dessiné en continuité, morphologiquement compact, historique et géographiquement central et, d'autre part, une couronne urbaine moins réglée, moins dense, ce qui fait supposer qu'il est encore possible de parler de ville (territoire urbain clos, fortement peuplé et singulier) dans le cas de Lisbonne.

Le sud se définit par une coupure naturelle, le Tage, la "raison d'être" de la ville ; vers le nord, le territoire montre encore des caractéristiques de couronne urbaine désintégrée, en manque de cohérence interne, justifiant une délimitation de la ville à partir de cette périphérie ; aussi, à l'est serait-il possible de 'fermer' Lisbonne, quoique les projets de l'Exposition Universelle de 1998 dans la limite nord-est de la ville aient créé des tissus dessinés de continuité avec la municipalité voisine (Loures). Mais le *continuum* urbanisé du côté ouest de la ville est très clair même si, dans l'imaginaire de quelques habitants, les limites de la ville peuvent être encore visibles.

Nous avons conduit une enquête²⁰ auprès d'un groupe d'étudiants, chercheurs et professionnels des secteurs de la géographie, architecture, paysage, sociologie et urbanisme, auxquels nous avons demandé de délimiter la ville de Lisbonne, à partir d'une image satellite de la région. Les résultats pourraient être organisés en quatre grandes catégories :

1) ceux qui délimitent une grande ville avec deux marges, correspondant à l'agglomération métropolitaine (limites identifiées majoritairement par les résidents à l'étranger, bien qu'aussi par quelques résidents au Portugal) ;

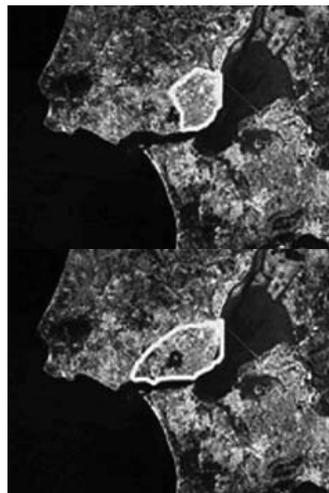
2) ceux qui identifient une grande zone urbanisée dans la marge nord du Tage (tous Portugais, éventuellement sachant que la ville se localise sur une seule rive) ;



²⁰ Enquête conduite par internet recourant à une liste de discussion de géographie et à la liste de courrier électronique des élèves de l'Ecole doctorale de géographie de Paris, entre le 24 et le 28 avril 2005. Le groupe a été majoritairement constitué par des personnes résidant au Portugal (70 %, tous résidents hors de l'aire métropolitaine de Lisbonne).

3) ceux qui, étant résidents à l'étranger, s'efforcent de localiser la place centrale de cette grande zone urbanisée ;

4) une majorité de résidents au Portugal, qui identifient, de façon plus ou moins correcte, le secteur délimité par l'administration comme la municipalité et ville de Lisbonne.

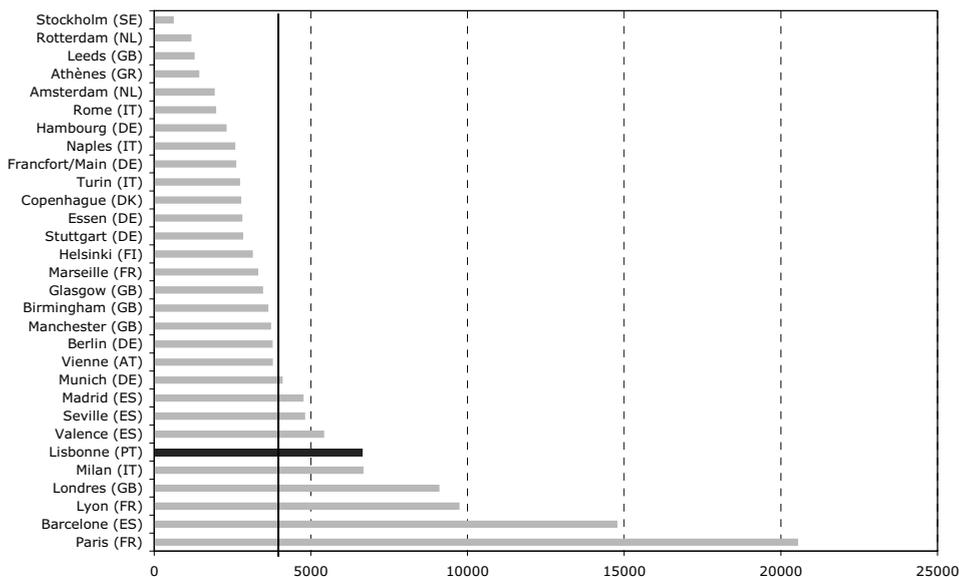


En fait, la ville de Lisbonne est reconnaissable dans une image satellite seulement pour ceux qui ont la mémoire de sa forme et localisation spatiale. Pour les autres, elle est une tache, arbitrairement au nord ou au sud du Tage, une ville de deux marges, localisée plus à l'est ou à l'ouest, difforme. L'existence politico-administrative de la ville est, à ce point, la seule raison de reconnaissance de ses limites territoriales. L'actuel discours politique légitime l'existence de la ville, faisant appel à la qualification du style de vie de ses citoyens, à l'amélioration des mobilités, à la réhabilitation du patrimoine, à la recherche de nouveaux équilibres sociaux et au développement durable fondé sur la récupération et la restructuration des composants écologiques de son territoire, bref, faisant appel à la reformulation du projet de ville.

La redéfinition de la ville-centre s'affirme dans la condition de ville capitale dotée de pouvoir. La successive 'redélimitation' du territoire qui a accompagné la croissance urbaine de Lisbonne, témoigne l'effort de définition des contours de la ville, devenue aire métropolitaine et région métapolisée, étapes d'un développement urbain qui est expression de l'organisation spatiale et des mutations opérées dans la société lisboisienne.

1.2 La région de Lisbonne face à l'Europe

La ville de Lisbonne réunit aujourd'hui une partie importante des ressources stratégiques et de développement du Portugal, notamment en ce qui concerne les fonctions administratives. Cette dimension lui confère sa centralité, déterminante dans la définition de la région. La région est privilégiée du point de vue naturel et climatique. Sa position géographique singulière lui accorde son caractère unique : en même temps périphérique d'un point de vue européen, mais dans une situation de centralité d'un point de vue euro-atlantique.



5 | Les plus grandes villes européennes, classées par densité de la population (densité moyenne : 4624 hab/km²)

[Sources: AMP (2002) ; DRAOTLVT (2002) ; United Kingdom Census (2001), Leeds City Council (2005) ; Manchester City Council (2005) ; IAURIF (2005) ; INE (2001) ; INFOREGIO (2001) ; INSEE (2005) ; Office for National Statistics (2001) ; United Kingdom Census (2001) ; Universitat Politècnica de Catalunya (2006) ; metropolis.org (2003) et populationdata.net (2006)]

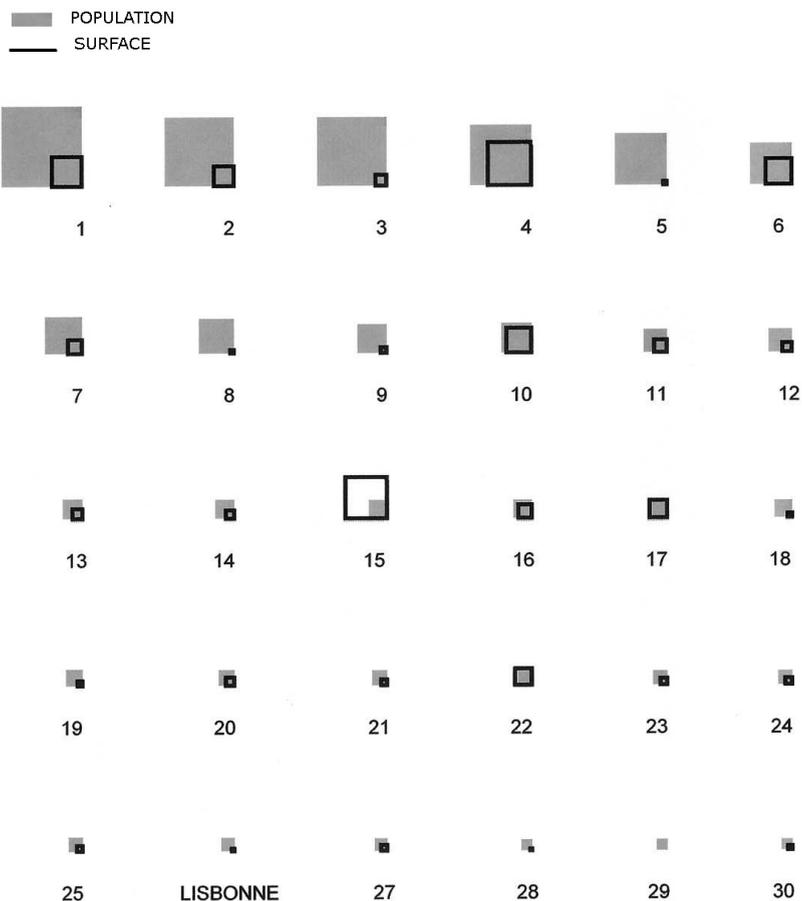
Au niveau international, Lisbonne se place dans un second niveau, en tant que ville moyenne, avec une dimension politique et stratégique réduite mais un cadre de vie agréable. En termes de surface, Lisbonne se positionne près de Barcelone (ville et métropole) et Paris (ville). La ville présente une population analogue à celle de Helsinki ou Copenhague mais avec des densités bien plus élevées que celles des villes du nord, plutôt comparables à Milan de ce point de vue. La ville figure dans le classement des 50 villes mondiales dans l'enquête internationale sur la qualité de vie²¹ et en 14^e position dans le classement de l'European Cities Monitor, une étude sur l'attractivité des principales métropoles européennes²². La Commission pour le développement de la Région de Lisbonne et la Vallée du Tage (CCDRLVT) a publié en 2003 un rapport d'évaluation de la région dans le contexte européen²³. Les résultats

²¹ Lisbonne occupe la 47^e position dans l'enquête de 2007, réalisée par Mercer Human Resource Consulting. L'étude vise à aider les gouvernements et grandes entreprises dans l'affectation internationale de leur personnel. L'analyse a évalué 215 villes sur 39 critères relatifs à la qualité de la vie.

²² Rapport d'étude de Cushman & Wakefield qui analyse l'opinion des dirigeants de 500 entreprises européennes sur l'attractivité des principales métropoles européennes, examinant les aspects considérées prioritaires par les entreprises pour sa décision de localisation.

²³ *Lisboa e Vale do Tejo na Europa das regiões*, Lisbonne, CCDRLVT, 2003. L'étude a englobé les 266 régions NUTS II de l'Europe des 27.

obtenus montrent que la Région de Lisbonne et de la Vallée du Tage (RLVT) intégrait la classe des territoires en processus de consolidation d'une position intermédiaire, qui possédaient un profil proche, mais encore au-delà de la moyenne de l'UE15.



6 | Villes européennes, taille et population
 [Sources: voir Tableau 3]

La région a abandonné en 2007 l'objectif Convergence (destiné à accélérer l'intégration économique des régions les moins développées dans les nouveaux Etats membres) pour intégrer le groupe plus restrictif de régions relevant de l'objectif "Compétitivité Régionale et Emploi" qui vise à renforcer l'attractivité des régions, la capacité d'innovation et l'esprit d'entreprise.

Tableau 3 | Les plus grandes villes européennes, taille et population (Porto ndiqué à titre comparatif de seconde ville portugaise)

	Surface	Population	Densité		Surface	Population	Densité
	km2	milliers d'hab	hab/km2		km2	Milliers d'hab	hab/km2
1 Berlin (DE)				16 Amsterdam (NL)			
Municipalité	892	3378	3787	Municipalité	387	750	1938
Agglomération	5370	4170	777	Agglomération	830	1193	1437
2 Madrid (ES)				17 Athènes (GR)			
Municipalité	606	2957	4880	Municipalité	508	732	1441
Agglomération	1808	4858	2687	Agglomération	1450	3368	2323
Région métropolitaine	8013	5429	678	18 Valence (ES)			
3 Londres (GB)				Municipalité	134	727	5425
Inner London	319	2905	9107	Agglomération	2094	1361	650
Greater London	1579	7388	4679	19 Seville (ES)			
Région métropolitaine	8382	13945	1664	Municipalité	141	680	4823
4 Rome (IT)				Agglomération	6842	1067	156
Municipalité	1285	2546	1981	20 Francfort/Main (DE)			
Agglomération	5325	3700	695	Municipalité	248	649	2617
5 Paris (FR)				Région Rhein-Main	13400	5800	2310
Municipalité	105	2158	20552	21 Glasgow (GB)			
Paris + trois dép. de la proche couronne	763	6164	8079	Municipalité	177	616	3480
Région d'Île-de-France	12072	11362	941	Agglomération	3346	1228	2725
6 Hambourg (DE)				22 Rotterdam (NL)			
Municipalité	755	1744	2310	Municipalité	504	601	1192
Région	19801	3277	165	Agglomération	1193	3340	2800
7 Vienne (AT)				23 Essen (DE)			
Municipalité	415	1573	3790	Municipalité	210	592	2819
Agglomération		1892		Agglomération	6879	5359	779
8 Barcelone (ES)				24 Stuttgart (DE)			
Municipalité	98	1449	14786	Municipalité	207	588	2841
Région métropolitaine	3236	4062	1255	Agglomération	415	1238	2983
9 Milan (IT)				25 Helsinki (FI)			
Municipalité	182	1216	6681	Municipalité	185	583	3151
Agglomération	1982	3798	1916	Agglomération	440	1151	2616
10 Munich (DE)				26 Lisbonne (PT)			
Municipalité	310	1272	4103	Municipalité	85	565	6647
Agglomération	5500	2326	423	Agglomération	3128	2683	858
11 Naples (IT)				Région	11762	3469	295
Municipalité	379	982	2591	27 Copenhague (DK)			
Agglomération	1171	2949	2518	Municipalité	185	514	2778
12 Birmingham (GB)				Agglomération	779	1426	1831
Municipalité	268	977	3646	28 Lyon (FR)			
Agglomération	900	2556	2840	Municipalité	48	468	9750
13 Turin (IT)				Agglomération	606	1449	2391
Municipalité	303	831	2743	29 Leeds (GB)			
Provincia di Torino	6830	2166	317	Municipalité		443	
14 Marseille (FR)				Agglomération	552	715	1295
Municipalité	240	797	3321	30 Manchester (GB)			
Communauté urbaine	675	1373	2034	Municipalité	117	437	3735
15 Stockholm (SE)				Greater Manchester	1200	2500	2083
Municipalité	1238	782	632	Porto (PT)			
Agglomération	6500	1417	218	Municipalité	42	251	5976
				Agglomération	815	1261	1547

[Sources: AMP (2002) ; DRAOTLVT (2002) ; IAU RIF (2005) ; INE (2001) ; INFOREGIO (2001) ; INSEE (2005) ; Leeds City Council (2005) ; Manchester City Council (2005) ; metropolis.org (2003) ; Office for National Statistics (2001) ; populationdata.net (2006) ; United Kingdom Census (2001) et Universitat Politècnica de Catalunya (2006)]~