

Note

« La périurbanisation : étude comparative Amérique du Nord – Europe occidentale – Afrique noire »

Dieudonné Mouafo

Cahiers de géographie du Québec, vol. 38, n° 105, 1994, p. 413-432.

Pour citer cette note, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/022457ar>

DOI: 10.7202/022457ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

La périurbanisation : étude comparative Amérique du Nord — Europe occidentale — Afrique noire

Dieudonné Mouafo

Département de géographie
Université Laval
Québec, G1K 7P4

Les formes nouvelles de la croissance périphérique des villes préoccupent les milieux de la recherche urbaine. En particulier, les modalités, mais aussi les effets induits de l'étalement urbain rendent de plus en plus laborieuse la gestion des villes. Une partie du problème vient sans doute du fait que la périurbanisation est un phénomène aux contours encore mal définis, comme l'atteste la multiplicité des termes et des définitions proposés: qu'il s'agisse du «développement des agglomérations bien au-delà de leurs limites historiques sous une forme peu dense où prédomine l'habitat individuel» (Benoît et Irrmann, 1989), de «la dissémination à la périphérie d'une ville de formes non agricoles d'utilisation et d'occupation du sol» (Nonjon, 1992), ou encore de la «croissance des villes par leurs banlieues», la périurbanisation demeure complexe. C'est sans doute pourquoi les efforts de conceptualisation se sont progressivement portés, depuis les travaux de Bauer et Roux (1976) consacrés à ce phénomène, vers ses manifestations et ses modalités, bref, vers les processus plutôt que sur le contenu comme tel. À côté des termes tels que rurbanisation, croissance périphérique, exode urbain, ou encore front d'urbanisation, qui sous-tendent l'idée d'une expansion conquérante de la ville aux dépens de la campagne, se sont ajoutés l'exurbanisation, la suburbanisation ou la *suburbia* des auteurs anglo-saxons, à travers lesquels géographes, urbanistes et sociologues s'attachent à dégager les facteurs et les caractéristiques de cette forme de croissance urbaine, afin de mieux en mesurer les conséquences. Cette approche cherche par exemple à établir le lien entre ces nouvelles formes urbaines et les mutations socio-économiques et technologiques propres à l'avènement de la société postindustrielle et à la globalisation des échanges.

Mais notre propos ici ne vise pas à trancher dans ce débat conceptuel, mais plutôt de l'enrichir, en proposant d'autres pistes de réflexion, fondées sur l'hypothèse selon laquelle la richesse du vocabulaire utilisé reflète aussi la diversité des processus, très variables d'un contexte à l'autre. Ainsi, selon les régions, les formes d'organisation de l'espace et les modèles de société, les différents facteurs économiques, technologiques et sociologiques généralement évoqués dans l'analyse de la périurbanisation n'auraient pas le même poids.

Nous avons choisi de procéder par une approche comparative du phénomène dans trois régions à la spécificité bien affirmée: l'Amérique du Nord où l'étendue des régions urbaines frappe l'imagination, l'Europe occidentale où le

fait urbain est une tradition bien ancienne, et l'Afrique noire où l'explosion urbaine, toute récente, semble traduire les paradoxes d'une société à deux vitesses, partagée entre la tradition et la modernité. Le choix peut sembler arbitraire, mais aucun découpage ne peut prétendre rendre compte de toute la réalité du phénomène. La réflexion, qui s'appuie sur une approche essentiellement théorique, exploite largement les contributions, fort nombreuses, consacrées par différents auteurs et groupes de chercheurs à la périurbanisation. Elle s'inspire aussi des observations personnelles. Les conclusions tirées sont forcément incomplètes, beaucoup d'autres paramètres n'ayant pas pu être intégrés à la réflexion, dans le cadre bien modeste d'une note de recherche.

L'analyse aborde les manifestations de la périurbanisation successivement dans les trois régions, en se référant à l'évolution chronologique du phénomène, plus ancien en Amérique du Nord qu'en Europe occidentale, et plus récent encore en Afrique noire.

En Amérique du Nord, la périurbanisation fait depuis longtemps partie du processus normal de la croissance urbaine. Les auteurs anglo-saxons se montrent plutôt préoccupés par le devenir des grandes métropoles nord-américaines dont l'étalement démesuré rend la gestion de plus en plus difficile et provoque un *déclin urbain*. Bradbury *et al.* (1982), Peterson (1985), Lefèvre *et al.* (1988), tout comme Cozic *et al.* (1993) y voient une manifestation des rapports sociaux et raciaux difficiles. Gottdiener *et al.* (1991) insistent sur les jeux de pouvoirs et sur le rôle des pouvoirs publics. Marois *et al.* (1991) s'inquiètent de l'empiétement des terres agricoles.

En revanche, des auteurs tels que Benko (1991), Mérenne-Schoumaker (1991), Dézert et Steinberg (1991) et Rozenblat (1993) situent la périurbanisation, phénomène comparativement plus récent en Europe (années 1970 et 1980), dans la logique de la redistribution spatiale des activités imposée par la nouvelle division internationale du travail: la formation, à la périphérie des grandes agglomérations urbaines, de nouveaux pôles d'activités liés au secteur de la recherche et du développement ou *technopôles*, est un facteur décisif de l'étalement urbain.

Les auteurs de la croissance périphérique des villes en Afrique noire, où l'urbanisation à grande échelle est toute récente, se montrent, quant à eux, frappés par la rapidité et l'ampleur de ces processus (Vennetier, 1991), mais analysent avec un recul certain le positionnement des différents acteurs impliqués dans la lutte pour le contrôle du patrimoine foncier. Ils établissent aussi des liens entre l'exode rural et l'étalement urbain. À quelques nuances près (cas de Douala où les quartiers périurbains sont surtout peuplés de citadins déjà anciens), le constat est le même à Kinshasa (Pain, 1984; Flouriot, 1984), Lagos (Aderibigbe, 1975; Mabogunje, 1992) ou à Brazzaville (Vennetier, 1989). La périurbanisation africaine est surtout le fait des néocitadins pauvres en général, et en quête d'une parcelle à bâtir à bon marché que seule la périphérie peut leur procurer, en l'absence d'une promotion foncière et/ou immobilière publique digne de ce nom. Un tel processus s'accompagne de pratiques nouvelles mettant en contradiction les conceptions traditionnelle et

occidentale de la propriété du sol, mais entraîne également des bouleversements économiques (spéculation foncière et nouvelles activités lucratives).

LA VILLE AMÉRICAINNE OU LE «TOUT POUR L'AUTOMOBILE»

La périurbanisation est un phénomène plus ancien en Amérique du Nord. Ce mouvement, connu sous le terme de *suburbanisation*, s'amorce dans les villes de l'Amérique du Nord dès la fin du XIX^e siècle. Selon Lefèvre *et al.* (1988, p. 105), le phénomène prend forme dans les années 1880, s'essouffle ensuite avec la grande dépression des années 1930, avant de reprendre de plus belle au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale. Parmi les principaux facteurs de la périurbanisation nord-américaine, le rôle des transports urbains est de loin le plus décisif. L'influence des transports, sur laquelle s'accordent la plupart des auteurs (Jackson, 1985; Weil, 1992; Goldfield et Blaine, 1990), de même que la recomposition sociale et raciale de la population urbaine, constituent autant de spécificités de ce phénomène par rapport à l'Europe occidentale et à l'Afrique noire. On doit cependant également prendre en compte la disponibilité de l'espace, le besoin pressant d'avoir un chez-soi et une vie privée et familiale — partie intégrante du *rêve américain* —, sans oublier l'impact des mécanismes spéculatifs liés à un rôle plus important joué par le secteur privé, intéressé par le contrôle de la rente foncière.

TECHNOLOGIE DES TRANSPORTS ET ÉTALEMENT URBAIN DANS LES VILLES NORD-AMÉRICAINES

L'impact des transports sur le développement spatial des villes de la côte est et des Grands Lacs s'est d'abord affirmé par les routes à péage, les canaux, les bateaux à vapeur et les chemins de fer (Weil, 1992). Ce fut le cas des agglomérations comme Buffalo, Cleveland, Toledo, ou Cincinnati ou Erie, de même que les villes canadiennes du couloir Québec—Windsor : Montréal et Toronto, par exemple.

Mais c'est surtout après la guerre de Sécession que la voie ferrée va jouer un rôle de premier plan dans le développement urbain. En effet, construction des lignes transcontinentales de chemin de fer et conquête de l'Ouest vont de pair, à telle enseigne que les puissantes compagnies privées qui dominent ce secteur (Union Pacific, Central Pacific, Northern Pacific, Great Northern, Canadian Pacific), concessionnaires de vastes terrains le long des lignes, peuvent imposer aux villes traversées en leur centre par la voie ferrée un plan quadrillé (Zunz, 1991, pp. 68-87). Jusqu'à l'avènement de l'automobile dans les années 1920, le chemin de fer, et particulièrement les tramways et les trolleys urbains, jouent un rôle de premier plan dans la structuration de l'espace urbain, désormais organisé autour des nœuds de communication que sont les gares.

Peterson (1985, pp. 3-5), pour sa part, oppose les deux modèles du développement urbain induits par les modes d'implantation des différentes

activités urbaines : le modèle solaire, proposé par l'École de Chicago (1929), et qui suggère une croissance, en auréoles concentriques à partir du centre des affaires (Central Business District ou CBD), des différents secteurs de la ville. Ici et contrairement aux villes européennes, la différenciation des secteurs tient davantage de leur contenu sociologique et de l'affectation du sol: autour d'un CBD désert une fois la nuit tombée (zone 1), on trouve successivement une zone de transition aux logements étroits (studios et petits appartements) pour travailleurs seuls et immigrants pauvres (zones 2 et 3). Suivent ensuite les zones résidentielles pour classes moyennes (zone 4) et, en périphérie, la zone résidentielle pour les classes aisées, friandes des espaces verts de la banlieue, et suffisamment solvables pour défrayer les coûts des liaisons (45 minutes à 1 heure) avec la ville centre.

En effet, les fortes densités du centre et les besoins de rentabiliser son sol ont provoqué son élévation et la naissance des gratte-ciel, devenus une caractéristique des villes nord-américaines. Par ailleurs, le développement, vers la périphérie, des quartiers résidentiels s'est effectué au rythme des transports: autocars et trolleys jusqu'à la fin du XIX^e siècle, tramways électriques et surtout automobiles à partir des années 1920 (plus d'une famille américaine sur deux en possède en 1927, selon Goldfield et Blaine : 1990, p. 292). Le réseau sera complété plus tard par les voies express, les autoroutes, les ponts et les tunnels, repoussant toujours plus loin vers la campagne et le long des voies l'expansion tentaculaire des agglomérations. Ainsi est née la Mégalopolis (Bos—Wash) du Nord-Est américain, où les banlieusards de Philadelphie pouvaient tout aussi bien travailler à New York, ceux du Maryland, à Baltimore ou à Washington (Peterson, 1985, p. 5). Un processus bien différent est décrit par Bauer et Roux (1976, p. 16), qui soulignent au contraire le rôle des arrêts de chemin de fer comme un frein efficace à l'extension spatiale des grandes villes européennes du début du siècle.

Le modèle dit sectoriel de Zorbaugh évoque plutôt une trame orthogonale, en raison d'une structuration de l'espace urbain, non pas par le centre, mais à partir des couloirs dessinés par les voies de communication. Ce modèle est influencé par la localisation des industries dont les besoins en espace sont différents de ceux des commerces et des services. Par ailleurs, la trame polynucléaire est renforcée également par la tendance des classes aisées à se concentrer dans certains secteurs de la ville. C'est ce qui expliquerait le triomphe apparent du modèle urbain étalé inspiré par l'automobile, et dont Los Angeles, mais aussi Montréal, en sont des prototypes: 3 500 km² de surface urbaine en 1970 pour la première selon Chesnais (1983, p. 195) et 148 900 ha en 1990 pour la seconde, d'après Larouche (1988). Les innovations technologiques dans les transports urbains ne sont pas les seules forces structurantes de l'espace urbain et la périurbanisation en Amérique du Nord. La structure sociale et les migrations intra- et extra-urbaines ont aussi beaucoup contribué à amplifier le phénomène.

ENVIRONNEMENT SOCIAL, SÉGRÉGATION RÉSIDENTIELLE ET ÉTALEMENT URBAIN

Les facteurs démographiques et sociologiques (comportements démographiques, composition ethnique et raciale, mouvements migratoires et groupes de pression) ont marqué, surtout depuis les années 1950, la périurbanisation nord-américaine.

Le mouvement d'exode vers les banlieues, quelque peu essoufflé avec la dépression des années 1930 et la guerre, trouve un nouvel élan avec le *Baby Boom*, lié à la prospérité des années 1950 et 1960. Les classes moyennes sont les plus concernées. Elles incarnent, en effet, le *rêve américain* de l'époque: une famille nucléaire, des enfants à élever loin de l'environnement pollué et malsain du centre-ville, d'où l'engouement pour la maison unifamiliale et la voiture particulière, plus présente que jamais. Le mouvement, connu depuis sous le nom de *Levittowns* en référence à l'un de ses promoteurs à New York dans les années 1930, est d'ailleurs soutenu par les pouvoirs publics: aux États-Unis, le gouvernement fédéral, à travers la Federal Housing Administration (FHA), favorise les prêts pour la construction des logements individuels: selon Nonjon (1992, p. 38), 50 % de la construction suburbaine dans le pays auraient été financés par cet organisme, entre 1950 et 1970. Au Canada, une politique semblable de soutien des pouvoirs publics à l'habitat individuel est pratiquée dès les années 1960 à 1970 par la Société canadienne d'hypothèques et de logement et la Société d'habitation du Québec, son pendant québécois (Sénécal *et al.*, 1990). Les zones périurbaines augmentent alors de façon spectaculaire: Nonjon (1992, p. 38) estime qu'elles se sont accrues de 162 % entre 1950 et 1970. La RMR de Montréal par exemple croît de 18 %, rien que pour la période 1961-1966 (Marois *et al.*, 1991, p. 326).

La recomposition ethnique ou raciale du contenu social du centre des villes nord-américaines sera un élément décisif de la périurbanisation américaine au cours des années 1970 et 1980. En effet, l'implantation dans les vieux immeubles locatifs proches des CBD des immigrants noirs pauvres, et depuis, des hispaniques, est un facteur important du *déclin urbain* en Amérique du Nord, la conquête des quartiers centraux par ces catégories sociales pauvres ayant suscité une réaction quasi répulsive au sein de la communauté blanche. Ce mouvement entraîne le départ vers la banlieue ou vers d'autres villes de la population blanche du centre-ville, en même temps d'ailleurs qu'une migration des emplois vers la périphérie. Ce phénomène a été étudié pour New York: Lefèvre *et al.* (1988, p. 161) constate que cette métropole a vu sa population blanche baisser de 29 % entre 1970 et 1980, les 1 755 000 blancs partis ayant été remplacés par 931 000 non-blancs, essentiellement des hispaniques. L'étude plus récente de Durand *et al.* (1993) confirme cette recomposition ethno-spatiale de New York. Peterson (1985, p. 14), pour sa part, écrit: «it is this poor black population that has replaced a white population that has increasingly chosen to move to suburbs, small towns, and the Sunbelt. In 1980, 58 % of all blacks in the US lived in central cities of metropolitan areas, compared with 25 % of all whites». Une évolution semblable est rapportée par Fagan et Lloyd (1990, pp. 234-239) pour les villes canadiennes de Toronto, Saint John, Halifax, Québec, Ottawa et surtout Winnipeg, qui a perdu le quart de sa

population du centre-ville entre 1971 et 1981, au profit de ses banlieues, Sackville et Cole Harbour, notamment.

Parmi les principaux maux caractéristiques du *déclin urbain* nord-américain, et dont la périurbanisation ne constitue qu'une facette, figurent également la récession, l'avènement de l'économie postindustrielle, le règne de l'automobile, mais aussi le racisme, le SIDA, les sans-abri, la drogue, le gangstérisme urbain, la pollution et la montée de la criminalité, des fléaux qui défavorisent les villes centres par rapport aux banlieues où le cadre de vie est jugé meilleur. Les analyses de Cozic (1993) sont assez révélatrices de ce malaise urbain nord-américain: l'auteur établit une corrélation entre la montée de la criminalité et le délabrement des centres-villes, et la migration, vers la banlieue, des emplois et des catégories sociales aisées (tableau 1). L'analyse va même plus loin, en expliquant la crise fiscale généralisée des municipalités des villes centres par la perte d'une grande partie de leurs recettes fiscales, suite au départ de deux sources essentielles de revenus: les contribuables riches et les grosses entreprises ayant délocalisé leur siège social.

Tableau 1 La migration des emplois et des ménages dans 9 grandes métropoles du Nord-Est des États-Unis entre 1950 et 1980 (en pourcentage)

	1950		1980	
	Ville centre	Couronne périurbaine	Ville centre	Couronne périurbaine
Population	64.0	36.0	42.0	58.0
Emplois :				
Industries	69.0	31.0	43.0	57.0
Commerces de détail	74.0	26.0	38.0	62.0
Commerces de gros	90.0	10.0	51.0	49.0
Services spécialisés	83.0	17.0	56.0	44.0
Total	74.0	26.0	45.0	55.0

Source : US Census Bureau, cité par Cozic (1993).

Le rapport de forces est d'autant plus favorable à la banlieue que les municipalités de la périphérie, fortes de l'apport financier de leurs contribuables, en général plus riches, présentent des perspectives de développement bien meilleures comparées aux centres-villes. On comprend dès lors pourquoi la question fiscale est l'un des enjeux majeurs du débat sur la décentralisation municipale et le partage des pouvoirs et des compétences entre les communes du centre et celles de la périphérie des villes nord-américaines. Mais ce débat commence à se développer aussi en Europe, bien que les problèmes s'y posent un peu différemment, les processus de création urbaine n'étant pas identiques.

BANLIEUES ET VILLES NOUVELLES EUROPÉENNES : LA NOUVELLE DÉCENTRALISATION URBAINE

L'étalement urbain est un phénomène comparativement récent en Europe. À quelques exceptions près (Londres et Paris), les grandes métropoles européennes ont pu «contrer» une prolifération des banlieues grâce à un réseau de villes satellites et de villes nouvelles, ayant jusqu'ici joué le rôle de relais dans la hiérarchie urbaine européenne et la redistribution spatiale des activités. Par ailleurs, les grandes cités européennes ont mis très tôt sur un système de transports urbains collectifs à forte concentration convergente vers le centre-ville, défavorisant les banlieues, par ailleurs très peu interreliées. Cette approche, qui met en exergue une politique plus volontariste d'aménagement du territoire par l'État et les municipalités, constitue, à bien des égards, une originalité par rapport à l'Amérique du Nord, l'autre berceau de la Révolution industrielle.

LE MODÈLE URBAIN EUROPÉEN DE LA VILLE AGGLOMÉRÉE OU L'EXTENSION PAR COURONNES SUCCESSIVES

Dans le modèle classique de la ville européenne où la civilisation urbaine est généralement ancienne, l'extension de l'espace urbain s'organise en auréoles concentriques à partir du centre-ville, noyau ancien et historique de la cité.

La première couronne correspond à peu près à l'ancienne ville *intra muros* de l'époque médiévale, où la fonction touristique, liée au patrimoine historique plus ou moins préservé, est désormais renforcée par un secteur tertiaire dont la matérialisation spatiale varie avec l'importance de l'agglomération. Le développement des fonctions commerciales et de services y conduit à une très grande densité de la surface bâtie, d'où une élévation de ce centre, qui domine, par ses grands immeubles, les quartiers environnants. Ainsi en est-il du Pentagone à Bruxelles, de l'île Notre-Dame à Paris, du Vieux-Bordeaux ou des *Altstädten* des villes allemandes. Le centre des affaires est parfois décalé du centre historique proprement dit, comme c'est le cas à Francfort ou à Lyon. Cette couronne est le lieu de convergence de l'activité urbaine journalière, avec la présence des magasins de renom, des sièges de grandes firmes et des monuments. C'est logiquement la plaque tournante des transports multimodaux: autobus, métro, navettes, grandes gares ferroviaires. C'est aussi le point de départ des principales artères du réseau routier, à structure divergente, avec une disposition en étoile comme à Paris, à partir de l'arc de triomphe, selon les principes d'aménagement adoptés par Haussmann au XIX^e siècle.

La couronne péricentrale, intermédiaire entre la banlieue et le centre, est une zone mixte. Initialement occupée par les faubourgs, elle a par la suite été investie par les industries à partir du XIX^e siècle. Malgré les transformations, le tissu urbain y conserve une structure mi-résidentielle, mi-industrielle. La plupart des établissements industriels ont été délocalisés avec le temps (désindustrialisation), mais des traces vivantes de cette période subsistent: cas des usines à Pont-à-Mousson ou de la plaine Saint-Denis en région parisienne, du secteur de

Rodez à Milan, ou encore du quartier Kensington à Londres. Comme zone de desserrement urbain, la couronne péricentrale connaît une forte mobilité de sa population résidante — généralement des classes aisée et moyenne — à la fois vers le centre et vers la périphérie, en fonction de la localisation de leurs aires d'emploi. Parfois, les quartiers de la deuxième ou de la troisième couronne des villes européennes appartiennent à des unités administratives (municipalités) différentes du centre-ville.

La banlieue des villes européennes couvre des réalités très diversifiées: en fonction du milieu physique, de la disponibilité du sol, des voies de communication et de la taille de l'agglomération, on note deux tendances d'évolution: les banlieues tentaculaires qui s'étirent le long des axes de sortie, complétant la structure étoilée de la ville, et une extension annulaire qui s'effectue en fonction de la production du sol urbain. Dans les deux cas, la banlieue se situe toujours en continuité avec le tissu urbain principal, même si l'abondance des espaces verts provoque une discontinuité physique avec la ville principale. Cattan *et al.* (1994, pp. 8-15) décrivent fort bien ce «modèle aggloméré» de la ville européenne, qu'ils opposent à celui, très horizontal, de la ville nord-américaine, par une plus grande densité du peuplement et du bâti et un tissu urbain plus continu. Ses rares espaces vides sont d'ailleurs progressivement construits: Steinberg (1991, p. 7) parle de «bourgeoisement externe et bourrage interne». En se référant à plusieurs grandes villes françaises, il situe la troisième couronne urbaine à des distances variant de 30-35 (Nantes) à 80, voire 100 km (Évreux) de la ville centre (*id.*, p. 26). Laborde (1989, pp. 166-168) distingue, quant à lui, la banlieue proche, la banlieue lointaine et le périurbain. Cette «rurbanisation en peau de léopard» (Steinberg, 1991, p. 26) est marquée par des conflits d'utilisation du sol plus ou moins aigus, entre les résidences secondaires des citadins et l'usage agricole. L'habitat pavillonnaire y est en effet dominant, les ensembles collectifs étant un phénomène récent ou rare. Le développement de la banlieue en Europe est commandé principalement par la voie ferrée: réseaux express, trains de banlieue, lignes interurbaines.

VILLES SATELLITES ET VILLES NOUVELLES

Le développement des villes satellites et des villes nouvelles a été pendant longtemps en Europe un palliatif contre l'étalement urbain. Merlin (1991, p. 4) définit les villes nouvelles comme des «opérations d'urbanisme ayant fait l'objet d'une décision volontaire et pour la réalisation desquelles des mécanismes et des moyens spécifiques ont été mis en place». La création ou la consolidation des villes nouvelles et des villes satellites fait donc partie d'une politique de développement régional, conçue dans l'optique de la décentralisation et du rééquilibrage urbain. Dans cet ordre d'idées, Osborn et Whittick (1963) considèrent ces créations urbaines comme une réponse au phénomène de mégalopolis.

En France, le phénomène est ancien, comme l'attestent les travaux de Bastié (1964), Chaline (1985) et Merlin (1991) consacrés à ce processus. Ainsi, le développement, au nord de la région parisienne, de l'arc industriel regroupant de

petites villes mono-industrielles textiles ou métallurgiques telles que Roubaix, Tourcoing, Valenciennes, Calais, Boulogne, Rouen, Lille, etc. a permis, dès la fin du XIX^e siècle, de contrebalancer l'influence de Paris. Cette politique sera relancée au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, avec la création des ZUP (zones à urbaniser en priorité).

En Grande-Bretagne, la pratique est d'autant plus ancienne que le concept de la *cité-jardin*, développé par E. Howard dès la fin du siècle dernier, avait abouti à la création des premières villes nouvelles dans la région de Londres: Letchworth (1903) et Welwyn Garden City (1919). Cet exemple va d'ailleurs inspirer plusieurs municipalités de Finlande, de Suède et des Pays-Bas (Strong, 1971), mais aussi d'Allemagne et du Danemark (Andersen, 1991).

Le trait commun à ces villes est la construction, à la périphérie des grandes villes, de grands ensembles collectifs du style HLM (habitations à loyer modéré), éventuellement greffés sur une petite ville et «dotés de commerces et de services et d'une zone industrielle pour accueillir les établissements décentralisés» (Laborde, 1989, p. 204). L'objectif secondaire de cette politique sera, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, de faire face à la pénurie généralisée de logements en Europe. Ce faisant, la création de ces grands ensembles a contribué à limiter l'étalement des grandes agglomérations. Merlin (1991, p. 123) en souligne l'aspect positif en les considérant comme la première réponse volontaire et planifiée des pouvoirs publics à la croissance urbaine. Pour illustrer ses propos, il évoque le bilan des 9 villes nouvelles françaises, dont 5 dans la seule région parisienne, lesquelles regroupaient, en 1990, 850 000 habitants et offraient 300 000 emplois (*id.*, p. 3).

LA NOUVELLE DÉCENTRALISATION URBAINE EN EUROPE : LES TECHNOPOLES

La phase actuelle de la périurbanisation européenne n'a cependant rien à voir avec les schémas précédents. Elle s'en distingue en effet par quelques traits dominants :

- son ampleur: selon Steinberg (1991, p. 50), ce phénomène touche pratiquement toutes les villes françaises de plus de 20 000 habitants;
- ses liens étroits avec les nouvelles stratégies de localisation des industries, liées aux mutations dans les processus technologiques et à l'internationalisation des fonctions urbaines: comme l'explique Dézert (1985, p. 124), les groupes industriels de la nouvelle vague trouvent plus avantageux de transférer dans les villes moyennes leurs unités de fabrication, tout en conservant cependant dans les grandes villes l'essentiel de leurs activités du tertiaire industriel, basé sur la recherche et le développement. Ceci leur permet de s'appuyer sur un réseau de petites et moyennes entreprises (PME) à grande flexibilité, tout en conservant le contrôle de l'organisation d'ensemble du système grâce à un vaste réseau de relations fondé sur des flux financiers, des

flux de biens, de transport et surtout de l'information, grâce à la maîtrise de l'outil informatique;

- ses effets sur les rapports centre/périphérie et ville/campagne autour des grandes agglomérations européennes. La nouvelle périurbanisation s'accompagne d'un dépeuplement relatif du centre-ville et de la proche périphérie (déindustriation), au profit des nouveaux pôles d'attraction que sont les *technopôles* ou centres technico-scientifiques ainsi créés : parcs technologiques et industriels et parcs d'activités. Par ailleurs, la recherche des grands espaces, d'un environnement sain et de terrains disponibles et bien situés entraîne une consommation rapide des terres agricoles, par le phénomène du *mitage* : «tout se passe comme si la ville se projetait dans le milieu rural, éclatait en morceaux, s'éparpillait», conclut Steinberg (1991, p. 7).

Outre les facteurs ci-dessus évoqués, les transports jouent un rôle clé dans la nouvelle orientation des localisations recherchées, en raison de la nécessité de liaisons rapides avec les marchés ou les sources d'approvisionnement. C'est ce qui explique l'implantation de ces pôles technologiques ou *technopôles* (Benko, 1991) à proximité des échangeurs autoroutiers, des aéroports ou des voies ferrées express. Les exemples européens sont nombreux: RER Marne-la-Vallée et cité Descartes en banlieue parisienne, parc technologique de Evere dans la banlieue de Bruxelles (Mérenne-Schoumaker, 1991), Sophia-Antipolis près de Nice, Herriot-Watt près d'Édimbourg, M4 Corridor entre Londres et Bristol, etc. Cattan *et al.* (1994, p. 47) estiment le nombre de *technopôles* en 1993 à environ 60 en Allemagne, 40 en Grande-Bretagne et 30 en France.

Une telle évolution, en voie de généralisation en Europe, ouvre la voie à un nouveau modèle urbain, gros consommateur d'espace (besoins d'espaces verts, de terrains de sports, d'implantation de grandes surfaces commerciales, de logements pour cadres) et responsable de l'étalement urbain. En outre, elle contribue à une redistribution des centralités, au profit de quelques grandes agglomérations, les seules à pouvoir concentrer les exigences des entreprises de la nouvelle génération: Toulouse, Paris, Montpellier, Lyon, Rennes en France. Plusieurs villes moyennes perdent dans le mouvement leur autonomie au profit des nouveaux pôles urbains, car, comme l'expliquent Cattan *et al.* (1994, p. 49), ces nouveaux modèles se greffent en général sur des villes dont le potentiel était déjà important, c'est-à-dire les plus grandes. Mais pendant que l'urbanisation européenne, fort ancienne, entre ainsi dans une nouvelle phase d'évolution, les villes de l'Afrique noire, à peine créées, connaissent déjà une croissance périphérique impressionnante.

LA CROISSANCE PÉRIPHÉRIQUE EN AFRIQUE NOIRE OU LA LOGIQUE DU «FRONT D'URBANISATION»

Des trois régions concernées par la croissance périphérique, l'Afrique noire est sans doute celle où cette forme de croissance est la plus spectaculaire, bien

que l'urbanisation y soit un phénomène comparativement plus récent, puisque le décollage actuel ne date que des années 1960. L'importance de la croissance périphérique peut être évaluée aussi bien par la superficie relative occupée par ces formes urbaines que par le poids de la population qui y habite. Le taux annuel de croissance urbaine dépasse souvent les 10 % (Vennetier, 1991).

Grâce à de nombreux travaux d'équipes (ORSTOM-France) et des contributions de chercheurs isolés, le processus y est désormais mieux connu. C'est ainsi que les travaux menés sous la direction de Pierre Vennetier constituent une référence pour la connaissance de la périurbanisation dans les villes de l'Afrique noire francophone. Pour les villes des pays anglophones, la synthèse de Richard E. Stren et son équipe (1993) est digne d'intérêt. Par ailleurs, les progrès dans l'utilisation des photographies aériennes et de l'imagerie satellitaire, intégrées dans les systèmes d'information géographique (SIG), rendent plus aisée l'approche spatiale du phénomène. Dans l'ensemble, la périurbanisation est en passe de devenir le processus dominant de la croissance urbaine en Afrique noire. Ainsi, Mainet (1985) estime, dans son étude sur Douala (Cameroun), que les quartiers périphériques ou périurbains regroupent désormais les 2/3 de la population totale de cette métropole d'un million d'habitants, et couvrent les 3/4 de l'espace urbain. Ces observations concordent par ailleurs avec celles du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1984. Des constats semblables ont été effectués sur Kinshasa (4 millions d'habitants) et d'autres villes du Zaïre par Pain (1984), Canel *et al.* (1990) et Piermay (1993), Ibadan et Lagos au Nigéria par Mabogunje (1967 et 1992), Aderibigbe (1975) et Adepoju (1993).

Dans toutes ces métropoles africaines, la périurbanisation est le fruit de trois phénomènes d'inégale importance, générateurs de trois types de paysages urbains assez différenciés par leur morphologie et leur fonction.

L'HABITAT SEMI-URBAIN À DOMINANCE AGRICOLE

L'aménagement spontané «aux portes de la ville», sur des lotissements sommaires créés par des *chefs de terre* (Flouriot, 1984), est le fait des migrants ruraux de fraîche date, dépourvus de moyens financiers suffisants pour prétendre accéder à des terrains de qualité. Ces initiatives offrent aussi l'avantage d'atténuer le choc provoqué par le contact des ruraux avec la ville, l'habitat étant aménagé sur d'anciennes terres agricoles loties par des propriétaires coutumiers, reconvertis en promoteurs fonciers. Cette spéculation foncière est d'autant plus intéressante qu'elle procure à ces promoteurs occasionnels des revenus plus substantiels, comparés à leurs activités traditionnelles (agriculture vivrière). Le tissu urbain qui en résulte est de type semi-rural, assez lâche, avec des habitations implantées au milieu des parcelles reconverties en jardins de case, cultivés par les nouveaux propriétaires. Ces quartiers périurbains sont en général peu accessibles par automobile. C'est la raison pour laquelle ils se greffent de préférence aux grands axes de communication (routes interurbaines ou voies ferrées) donnant accès à la ville, incorporant au passage d'anciens villages. C'est le cas de Libreville au Gabon ou de Brazzaville au Congo. Parfois, ce processus s'effectue au détriment de la

forêt, systématiquement défrichée par les populations, d'où le terme *front d'urbanisation* suggéré par Mainet (1985) à partir de l'exemple de Douala au Cameroun. À Ibadan (Nigéria), Oluwashanmi (1967, p. 30) constate que les habitants de ces quartiers périurbains, agriculteurs pour la plupart, vivent plus souvent à la campagne qu'en ville : «There is a correlation between the length of stay on the farms and the distance from the city. The farther away the farm, the less frequent are visits to Ibadan». Ce processus peut aussi être amplifié par des événements ponctuels, comme l'afflux des réfugiés: tel est le cas de Mbuji-Mayi au Zaïre, rapporté par Piermay (1993). Cependant, ce processus ne participe que pour une petite part à la périurbanisation, vu les moyens financiers généralement limités des néocitadins, d'où l'importance de la fonction d'accueil des migrants jouée par les vieux quartiers centraux, plaques tournantes de l'immigration.

MIGRATIONS INTRA-URBAINES ET INTÉGRATION DES NÉOCITADINS

La migration, des vieux quartiers centraux surpeuplés vers la périphérie, des ménages urbains stabilisés grâce à un emploi ou une source de revenu, constitue le cheminement le plus courant et, par conséquent, le plus intéressant par sa signification. Elle marque, en effet, la phase ultime d'un processus d'intégration du migrant à la ville. À Douala au Cameroun, Mouafo (1986) et Mainet (1985) ont reconstitué ce processus en trois phases des migrations intra-urbaines, à l'origine du peuplement des extensions nord et est de la ville, impliquant plus de 300 000 habitants, soit le quart de la population totale: le nouveau migrant, célibataire en général, se fait héberger à son arrivée par un ménage d'accueil dans les vieux quartiers centraux, New Bell en particulier (500 000 habitants, 1 000 par hectare). Ayant trouvé une source de revenu comme salarié ou travailleur indépendant, il s'achètera une parcelle en périphérie grâce à ses économies. Au bout de trois à cinq ans, il pourra enfin s'installer dans sa propre maison, progressivement aménagée selon ses moyens financiers. L'accès à la propriété marque ainsi la réussite du processus d'intégration urbaine du migrant, qui peut alors songer à se marier, afin de parachever sa stabilisation sociale. Les chaînes de solidarité ethnique jouent ici un rôle important et se répercutent dans la composition des quartiers (Mainet, 1985; Venetier, 1991; Piermay, 1993).

À Douala comme à Kinshasa, ce processus, qui implique des opérations de promotion foncière par les autochtones, appelés *chefs de terre* (Venetier, 1989 et 1991), est la première cause de l'étalement urbain dans les villes d'Afrique noire, où désormais les quartiers d'habitat spontané de la périphérie, marginaux jusque dans les années 1970, représentent de nos jours une part prépondérante du périmètre urbain. Le style dominant est l'habitation individuelle logée au cœur de la parcelle et noyée dans une épaisse végétation d'arbres fruitiers et de jardins de case, d'où un tissu urbain lâche. Les habitations sont faites de matériaux légers, du bois pour la plupart (Canel *et al.*, 1990). Les emplois y sont de trois types: des emplois salariés fournis par les industries: à Douala, la «zone nylon» et ses 300 000 habitants est contiguë à deux zones industrielles (Mouafo, 1986); des emplois tertiaires du centre-ville, commerce notamment; et, enfin, des emplois fournis

localement par le secteur informel: petit commerce, petits métiers et artisanat urbain.

Le développement du secteur informel consolide progressivement l'autonomie de ces quartiers périphériques par rapport au reste de l'agglomération. Malgré le niveau modeste des revenus des ménages, leur augmentation avec le temps permet la modernisation de l'habitat, le béton remplaçant progressivement le bois : Mainet (1985) parle de «durcification» de l'habitat. Dans les zones périurbaines d'Afrique, souvent exclues des services de base et contestées dans leur existence légale par les pouvoirs publics, les populations se prennent en charge en organisant elles-mêmes leurs propres réseaux (informels) de transport et de ravitaillement en eau et en électricité (branchements pirates, revente d'eau ou sous-location des compteurs), leurs marchés, leurs écoles, ainsi que le désenclavement des quartiers par des initiatives communautaires (Mainet, 1985). Toutes ces initiatives stimulent la création d'emplois sur place, et relativisent la marginalisation de ces quartiers.

PROMOTION FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE DE STANDING ET SÉGRÉGATION RÉSIDENTIELLE

Le troisième processus est plus complexe; il se résume cependant en deux types d'initiatives: la promotion foncière privée de standing et la promotion foncière et immobilière publique.

Par la première, des promoteurs fonciers autochtones avisés aménagent des lotissements de qualité destinés aux cadres moyens et supérieurs. Les terrains aménagés répondent généralement aux normes d'urbanisme fixées par l'État: parcelles standard de 400 à 600 m², immatriculation au registre foncier, voirie primaire, disponibilité de l'eau courante et de l'électricité. Ces opérations, impliquant souvent des géomètres assermentés, sont parfois financées au départ par les futurs occupants, qui déduisent par la suite ces avances du prix d'achat final de la parcelle après aménagement. Le prix des parcelles y est très supérieur à celui proposé dans les quartiers d'habitat spontané. À Douala, Mouafo (1986) leur trouve une moyenne de 6 000 F CFA (20 \$ US) contre 500 à 2 000 F CFA (2 à 5 \$ US) dans les lotissements populaires. Des processus analogues ont été décrits par Vennetier *et al.* (1989) au Congo et au Bénin. L'habitat réalisé ici est du style pavillonnaire, inspiré du modèle européen, tant par la structure (villas entourées d'une barrière) que par les matériaux utilisés: parpaings de ciment, marbre, verre, etc. Non desservis par les transports en commun, ces lotissements de standing dépendent entièrement de l'agglomération principale, où la plupart des habitants ont un emploi de salarié, à l'exception notable des employés des zones industrielles de la périphérie. À Douala, ces lotissements pour classes moyennes et aisées essaient dans le voisinage des zones industrielles de Bassa, à l'est de la ville, et de Bonabéri, sur la rive droite du fleuve Wouri (*id.*, 1986). Grâce à l'automobile individuelle, les ménages font tous leurs courses au centre-ville. La vocation de ces secteurs est donc essentiellement résidentielle.

En revanche, les opérations de promotion foncière et immobilière initiées par les organismes publics spécialisés, destinées en principe aux classes défavorisées, prévoient l'autonomie progressive des quartiers par rapport au centre-ville. Elles associent, dans les mêmes secteurs de la périphérie, des grands ensembles d'habitations individuelles et d'immeubles collectifs destinés à la location ou à la vente, avec la production des parcelles aménagées. À Douala, l'opération «Douala-Nord», lancée au début des années 1980, est un projet de ville nouvelle devant accueillir 450 000 personnes. Il y était prévu des emplacements pour les centres commerciaux, les écoles, les dispensaires, les aires de loisirs, et même une zone industrielle. En 1992, un tiers à peine des objectifs étaient atteints, en raison notamment des prix élevés proposés pour les terrains et les habitations, mais surtout des mauvaises liaisons avec le reste de l'agglomération, une seule voie de raccordement sur les quatre prévues ayant pu être réalisée. Seul le volet promotion foncière semble connaître un succès relatif, mais il s'opère essentiellement au profit de la classe moyenne, les plus défavorisés, principale catégorie sociale visée par le projet, ayant été exclus par leur faible pouvoir d'achat. La participation des pouvoirs publics à cette forme de création urbaine apparaît dans l'ensemble assez marginale, et très souvent controversée, en raison des mécanismes spéculatifs qu'elle suscite, comme le montrent les exemples béninois (Vennetier *et al.*, 1989, pp. 77-100) ou gabonais (Adassan, 1989), où la plus-value des terrains viabilisés par l'État profite d'abord aux plus riches.

Au total, la périurbanisation dans les villes d'Afrique noire est donc marquée par plusieurs dynamiques simultanées, impliquant quatre catégories d'acteurs sociaux: les ménages autoconstructeurs pauvres mais néanmoins les plus nombreux; les promoteurs fonciers privés, très souvent des autochtones qui, surpris dans un premier temps par l'arrivée de la ville, s'organisent ensuite pour en tirer le meilleur parti; la classe moyenne, encore peu nombreuse mais plus aisée financièrement et constituée, pour la plupart, des cadres salariés attirés par le calme de la banlieue; l'État enfin, responsable institutionnel de la structuration de l'espace urbain, mais qui semble plutôt être à la remorque du mouvement, limité qu'il est par son indigence financière et technique, miné par la corruption, mais surtout dépassé par la rapidité de la croissance urbaine. L'enjeu de la périurbanisation ici est donc moins la traduction spatiale des mutations économiques ou sociales que la lutte pour l'appropriation de l'espace urbain, avec l'obsession d'une accession à la propriété. Contrairement aux processus européen et nord-américain, la corrélation avec l'emploi ou la relocalisation des activités est plus marginale. En revanche, ce phénomène accentue les tensions et les clivages entre différentes catégories sociales.

CONCLUSION

L'approche comparative du phénomène de périurbanisation dans les trois régions est riche en enseignements. Elle permet de mettre en exergue des facteurs spécifiques à l'origine de la différenciation des processus, mais aussi des formes urbaines dérivées.

Le trait commun de cette croissance périphérique des villes est sans nul doute la consommation des terres agricoles, par l'affectation du sol à de nouvelles formes d'utilisation: parcs industriels, parcs d'activités, opérations immobilières, centres commerciaux, etc. Selon Fagan et Lloyd (1991, p. 227), 301 440 ha de terres agricoles ont été converties en terrains urbains au Canada entre 1966 et 1986, dont 58 % de bonnes terres agricoles, la région la plus touchée étant l'Ontario, où se trouvent pourtant 51 % des bonnes terres agricoles du pays. Marois *et al.* (1991) avancent des chiffres semblables et s'inquiètent eux aussi de l'empiétement des terres agricoles.

Cependant, il convient de relativiser le recul de l'agriculture devant la périurbanisation. Les exemples africains étudiés, tant à l'Ouest (Vennetier, 1989) qu'au Centre (Adassan, 1989; Piermay, 1993), montrent que l'avancée de la ville peut également constituer un stimulus pour la revitalisation des activités agricoles en raison de l'augmentation de la demande urbaine.

Les véritables différences résident, en définitive, dans le contenu sociodémographique des populations à l'origine de la périurbanisation et à leur localisation spatiale en milieu urbain. En Afrique noire, ce sont les couches sociales défavorisées qui se retrouvent rejetées à la périphérie des agglomérations urbaines en raison de leur faible solvabilité. Un parallèle avec l'Europe existe, la France notamment : la dégradation des conditions de vie dans les grands ensembles (HLM) des banlieues, de plus en plus majoritairement occupés par des familles d'immigrants pauvres, rappelle la ségrégation résidentielle dans les villes africaines. Toutefois, le «malaise des banlieues» françaises (Delarue, 1991), frappées par la montée de la violence et de la criminalité liées à la drogue et à la pauvreté, rappelle bien plus les vieux centres des villes nord-américaines, ce qui amène certains auteurs à dénoncer la «nord-américanisation» des villes européennes (Raoult, 1993).

Le phénomène du déclin urbain, l'une des facettes de la périurbanisation en Amérique du Nord, est cependant peu marqué en Europe, où l'homogénéité relative de la population a contribué à limiter la concentration des minorités ethniques ou sociologiques au cœur des grandes villes. Bien au contraire, la périurbanisation européenne actuelle renforce le rôle des grandes métropoles traditionnelles, favorisées par leur niveau élevé des services bien intégrés: banques, transports, communications, télécommunications, tertiaire industriel, etc. Dézert (1988), se référant aux travaux de Oudart (1984) sur la région parisienne, constate même que Paris a replacé sous sa dépendance des métropoles régionales à industries anciennement implantées, telles que Caen, Reims, Amiens et Tours, grâce à ses puissants réseaux de sous-traitants, principalement des PME.

Par ailleurs, un mouvement inverse de reconquête et de revitalisation des centres-villes s'est parallèlement amorcé dans plusieurs métropoles nord-américaines, comme en porte-à-faux à la thèse du déclin urbain, présenté comme un mouvement irréversible. Bien qu'encore peu étudiée, cette *gentrification* est surtout l'œuvre des municipalités qui tentent, à travers les opérations de rénovation ou de restructuration des vieux centres, de freiner leur déclin. Mais c'est

également une initiative des classes riches, intéressées par la récupération du patrimoine locatif des centres-villes, afin de répondre à de nouvelles demandes (bureaux, espaces de loisirs, etc.). Selon Sénécal *et al.* (1990, p. 90), le noyau central de Montréal a reçu 260 000 personnes entre 1971 et 1986, compensant partiellement les 400 000 départs pour la périphérie au cours de la même période. Plusieurs autres grandes villes canadiennes sont d'ailleurs concernées par ce mouvement (Toronto, Vancouver, Halifax, Ottawa et Edmonton), mais aussi des américaines (Boston, Chicago, Houston et Washington). Mais, une fois de plus, ce processus est lui aussi générateur de nouveaux conflits sociaux et institutionnels, dans la mesure où il s'accompagne de l'éviction des pauvres (Nonjon, 1992, p. 39) et des querelles entre élus ou municipalités.

Enfin, face à l'effacement (Afrique noire), au désengagement ou à la neutralité relative (Europe occidentale et Amérique du Nord) des pouvoirs publics devant le processus de la périurbanisation, on peut se demander si le façonnement des villes de demain ne sera plus uniquement le fait des initiatives groupées ou isolées de leurs habitants, en l'absence d'une superstructure ou de mécanismes pouvant permettre la maîtrise future ou, tout au moins, une certaine orientation du phénomène.

BIBLIOGRAPHIE

- ADASSAN, F. (1989) Évolution des espaces périurbains à Libreville. In Pierre Vennetier (dir.) *La péri-urbanisation dans les pays tropicaux*. Talence, CEGET-CNRS (Coll. «Espaces tropicaux», n° 1).
- ADEPOJU, O. G. (1993) Croissance et gestion urbaine au Nigéria. In Richard.E. Stren et Rodney R. White (éds) *Villes africaines en crise*. Paris, L'Harmattan, pp. 86-94.
- ADERIBIGBE, B. B. et ADEAJAYI, J. F., éds (1975) *Lagos : the Development of an African City*. Lagos, Longman-Nigeria.
- ANDERSEN, H. T. (1991) The political urbanization fringe development in Copenhagen. *Espaces, populations, sociétés*, (2) : 367-379.
- APPELBAUM, R. P. (1978) *Size, Growth and U.S. Cities*. New York, Praeger.
- BARCELO, M. *et al.* (1990) *Option préférable d'aménagement et étalement urbain, 1978-1988, dans la région de Montréal*. Montréal, Université de Montréal, faculté de l'aménagement, notes de recherches.
- BASTIÉ, J. (1964) *La croissance des banlieues parisiennes*. Paris, PUF.
- BAUER, G. et ROUX, J.-M. (1976) *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris, Seuil.
- BENKO, G. B. (1991) *Géographie des technopôles*. Paris, Masson.
- BENNE, L. (1990) *Fragments of Cities : the New American Downtowns and Neighborhoods*. Columbus, Ohio State University Press.
- BENOÎT, P. et IRRMANN, P. (1989) *Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains*. Paris, Nathan.
- BENOÎT, P. (1993) *Paris 1995, le grand desserrement. Enquête sur 11 millions de Franciliens*. Paris, Agora et Nathan.
- BERRY, B. J. L. (1976) *Urbanization and Counterurbanization*. Beverly Hills, Sage Publ.

- BRADBURY, K. *et al.* (1982) *Urban Decline and the Future of American Cities*. Washington, D.C., The Brookings Institution.
- BROOKFIELD, H. *et al.* (1991) *The City in the Village : the In-Situ Urbanization of Villages, Villagers, and their Land around Kuala Lumpur*. Malaysia et Singapour, Oxford University Press.
- BRUNET, R., dir. (1989) *Les villes européennes*. Paris, DATAR-La Documentation française.
- BRUNN, S. D. et WHEELER, J. O., édés (1980) *The American Metropolitan System : Present and Future*. Toronto, Arnold et V. H. Winston & Sons.
- CANEL, P. *et al.* (1990) *Construire la ville africaine. Chroniques du citoyen-promoteur*. Paris, Karthala et ACCT.
- CATTAN, N. *et al.* (1994) *Le système des villes européennes*. Paris, Anthropos (Coll. «Ville») et Economica.
- CHALINE, C. (1985) *Les villes nouvelles dans le monde*. Paris, PUF (Coll. «Que sais-je?»).
- CHESNAIS, J. (1983) Villes et transports. In Jacqueline Beaujeu-Garnier *et al.* (édés) *Dossiers des Images économiques du monde* (n° 13). Paris, Sedes.
- COLLECTIF (1984) Les réseaux techniques urbains. *Les Annales de la recherche urbaine*, (23-24).
- (1991) Les franges périurbaines. *Espace, populations, sociétés*, (2).
- (1993) Métropolisation et péri-urbanisation. *Cahiers du CREPIF*, (42).
- COZIC, C. P., éd. (1993) *America's Cities; Opposing Points of View*. San Diego, Greenhaven Press.
- DAVID, J. *et al.* (1979) *Problématique et méthodes d'analyse de la rurbanisation : le plateau de Champagnier (Isère)*. Grenoble, Institut de géographie alpine.
- DELARUE, J.-M. (1991) *Banlieues en difficulté : la relégation*. Paris, Syros/Alternatives, rapport au ministre d'État, ministre de la Ville et de l'aménagement du territoire.
- DÉZERT, B. (1988) Activités à haute technologie, transport et aménagement du territoire dans les grandes métropoles. In *Mélanges offerts à Jacqueline Beaujeu-Garnier*. Paris, pp. 124-135.
- DÉZERT, B. *et al.* (1991) *La péri-urbanisation en France*. Paris, Sedes.
- DURAND, M.-F. *et al.* (1993) *Le monde, espaces et systèmes*. Paris, Ellipses (Coll. «Système Monde»).
- FAGAN, M. et LLOYD, D. (1991) *Dynamic Canada*. Toronto, McGraw-Hill Ryerson.
- FLOURIOT, J. (1984) Kinshasa : les chefs de terre, promoteurs urbains? In *La croissance périphérique des villes du tiers monde: le rôle de la promotion foncière et immobilière*. Talence, CEGET-CNRS.
- GOLDFIELD, D. R. et BLAINE, B. A. (1990) *Urban America : a History*. Boston, Houghton Mifflin Co., 2^e éd.
- GOTTDIENER, M. et PICKVANCE, C. G., édés (1991) *Urban Life in Transition*. Newbury Park.
- JACKSON, K. (1985) *Grabgrass Frontier : the Suburbanization of the United States*. New York, Oxford University Press.
- KUNDU, A. (1989) The dynamic of city hinterland relationship : the indian case. In Pierre Vennetier (dir.) *La péri-urbanisation dans les pays tropicaux*. Talence, CEGET-CNRS (Coll. «Espaces tropicaux», n° 1), pp. 305-326.
- LABORDE, P. (1989) *Les espaces urbains dans le monde*. Paris, Nathan.
- LAROUCHE, P. (1992) *Villes de demain*. Montréal, Éditions «Villes nouvelles—Villes anciennes».

- LASSERRE, G. (1972) La dynamique de l'espace urbain à Libreville. Réglementation foncière et morphologie des quartiers. In *La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar*. Paris, CEGET-CNRS, pp. 189-199.
- LEFÈVRE, C. et al. (1988) *Les villes des États-Unis*. Paris, Masson.
- LUBEIGT, G. (1989) Formes d'évolution de la zone périurbaine de Rangoun (Birmanie). In Pierre Venetier (dir.) *La péri-urbanisation dans les pays tropicaux*. Talence, CEGET-CNRS (Coll. «Espaces tropicaux», n° 1), pp. 327-383.
- MABOGUNJE, A.-L. et al., éd(s) (1967) *The City of Ibadan*. Londres et Ibadan, Cambridge University Press et Institute of African Studies, University of Ibadan.
- MABOGUNJE, A.-L. (1992) *Perspectives on Urban Land and Urban Management Policies in Sub-Sahara Africa*. Washington, D.C., The World Bank Technical Paper n° 196.
- MAINET, G. (1985) *Douala, croissance et servitudes*. Paris, L'Harmattan (Coll. «Villes et Entreprises»).
- MAROIS, C. et al. (1991) Une revue de la littérature scientifique sur l'étalement urbain et sur les relations urbaines agricoles dans la frange urbaine : le cas de la région métropolitaine de Montréal, dans le contexte nord-américain. *Populations, espaces et sociétés* (n° 2) : les franges périurbaines, pp. 325-334.
- McGEARY M. G. H. et LAURENCE, L. E., Jr., éd(s) (1988) *Urban Change and Poverty*. Washington, D.C., National Academy Press.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER, B. (1991) *La localisation des industries*. Paris, Nathan-Université.
- MERLIN, P. et GUERTIN, P. (1986) *Villes nouvelles en Scandinavie*. Paris, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.
- MERLIN, P. (1989) *Bibliographie sur les villes nouvelles françaises et étrangères*. Paris, PUF.
- (1991) *Les villes nouvelles françaises*. Paris, PUF (Coll. «Que sais-je?»).
- (1994) *La croissance urbaine*. Paris, PUF (Coll. «Que sais-je?», n° 1843).
- MICHEL, J. (1989) Évolution de l'espace périurbain de Medellin (Colombie) : le plateau de Rio Negro. In Pierre Venetier (dir.) *La péri-urbanisation dans les pays tropicaux*. Talence, CEGET-CNRS (Coll. «Espaces tropicaux», n° 1), pp. 271-304.
- MORICONI-ÉBRARD, F. (1993) *L'urbanisation du monde depuis 1950*. Paris, Nathan-Anthropos (Coll. «Villes»).
- MOUAFU, D. (1986) *Le marché du logement à Douala (Cameroun)*. Yaoundé, Université de Yaoundé, thèse de doctorat de 3^e cycle non publiée.
- NEWMAN, P. W. et KENWORTHY, J. R. (1988) *Automobile Dependence in Cities*. Aldershot, Gower.
- NONJON, A. (1992) *Concepts et mécanismes de géographie économique contemporaine*. Paris, Ellipse (Coll. «Système Monde»).
- OLUWASANMI, H. A. (1967) The Agriculture Environment. In Akin L. Mabogunje et al. *The City of Ibadan*. Londres et Ibadan, Cambridge University Press et Institute of African Studies, University of Ibadan, pp. 27-33.
- OSBORN, F., Jr. et WHITTICK, A. (1963) *The New Towns : the Answer to Megalopolis*. Londres, L. Hill.
- PETERSON, P.-E., éd. (1985) *The New Urban Reality*. Washington, D.C., The Brooking Institution.
- PIERMAY, J.-L. (1993) *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*. Paris, L'Harmattan.
- RAOULT, É. (1993) *S.O.S. Banlieues*. Paris, L'Harmattan.

-
- ROUX, J.-M. (1989) Suburbia ou le grand décentrement. In Philippe Benoît et Philippe Irrmann *Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains*. Paris, Nathan, pp. 165-220.
- ROZENBLAT, C. (1993) Les entreprises multinationales font l'Europe des villes. *Les Cahiers de l'IREPP*, (mars : 122-123).
- SÉNÉCAL, P. et al. (1990) *Gentrification ou étalement urbain? Le cas du centre de Montréal et de sa périphérie*. Montréal, Société d'habitation du Québec.
- STREN, R.-E. et al., dir. (1993) *Villes africaines en crise : gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*. Paris, L'Harmattan (Coll. «Villes et Entreprises»), traduction française.
- STRONG, A.-L. (1971) *Planned Urban Environments : Sweden, Finland, Israel, the Netherlands, and France*. Baltimore, John Hopkins.
- VENNETIER, P., dir. (1989) *La péri-urbanisation dans les pays tropicaux*. Talence, CEGET-CNRS (Coll. «Espaces tropicaux», n° 1).
- (1991) *Les villes d'Afrique tropicale*. Paris, Masson (Coll. «Géographie»), 2° éd.
- WEIL, F. (1992) *Naissance de l'Amérique urbaine: 1820-1920*. Paris, Sedes.
- ZIKMUND II, J. (1975) A Theoretical Structure for the Study of Suburban Politics. Philadelphie, Temple University Press. *Annals, AAPSS* : 422, nov., pp. 47-56.
- ZIKMUND II, J. et DENNIS, D. Ellis (1979) *Suburbia : a Guide to Information Sources*. Détroit, Gale Research Co.
- ZUNZ, O. (1991) *L'Amérique en col blanc. L'invention du tertiaire, 1870-1920*. Paris, Bellin.

(Acceptation définitive en octobre 1994)

