

3

Les territoires périurbains et leur développement dans le monde : un monde en voie d'urbanisation et de périurbanisation

Jean-Marie HALLEUX

Ce chapitre développe une réflexion sur la mondialisation de l'urbanisation et de la périurbanisation. Il débute en interrogeant la théorie de la transition urbaine, le modèle qui décrit la concentration du peuplement humain au sein des zones urbaines. Le chapitre se focalise ensuite sur le sujet du périurbain, en soulignant la nécessité de dépasser le paradigme obsolète de la dichotomie urbain/rural. En effet, suite à l'explosion des mobilités et à la complexification de la distribution spatiale des activités économiques, l'influence des villes se développe sur des territoires considérablement élargis où « villes » et « campagnes » se mêlent sous des formes hybrides et inédites. Il en résulte que la transition urbaine est en réalité une transition périurbaine, ce qui ne manque pas de poser de redoutables questions de gouvernance et de politiques publiques.

Peri-urban areas and their worldwide development: an increasingly urban and peri-urban world

This chapter develops a reflection on the globalization of urbanization and peri-urbanization. It starts by questioning the theory of urban transition, *i.e.* the model that describe the growth of cities and towns and the shifting of population into these urban areas from rural settlements. The chapter then focuses on the subject of peri-urban areas, stressing the need to overcome the outdated paradigm of the urban/rural dichotomy. Indeed, due to the development of mobilities as well as to the increasingly complex spatial distribution of economic activities, cities influence increasingly large areas where “towns” and “countrysides” merge into new and hybrid ways. As a result, the urban transition is actually a peri-urban transition, which raises major issues of governance and public policies.

3.1. INTRODUCTION

L'urbanisation et la périurbanisation sont devenues planétaires. Localement, elles prennent des formes très variées, qui dépendent de complexes mécanismes systémiques où interfèrent les spécificités des milieux naturels, le poids des structures historiques, les niveaux de développement ainsi que les choix collectifs et les politiques publiques. En apparence, bien peu de choses réunissent l'étalement en tâche d'huile des banlieues pavillonnaires américaines, l'expansion des bourgs et des petites villes périphériques en Europe, l'urbanisation d'espaces ruraux très denses en Asie ou le développement de l'habitat précaire autour des villes africaines. Pourtant, au-delà des divergences, l'urbanisation et la périurbanisation sont déterminées par des causes génériques qui valent à l'échelle de la planète. Ce sont ces causes génériques que ce chapitre cherche à mettre en lumière. Ainsi, nous ambitionnons de mieux comprendre pourquoi les territoires périurbains sont d'importances démographiques et économiques croissantes et pourquoi, en conséquence, ils deviennent des lieux hautement stratégiques en matière de gouvernance et de développement.

Bogaert J. & Halleux J.-M., 2015. *Territoires périurbains. Développement, enjeux et perspectives dans les pays du Sud*. Gembloux, Belgique : Presses agronomiques de Gembloux.

Ce chapitre dédié aux facteurs qui dynamisent le développement des espaces périurbains est structuré en deux parties. La première vise à analyser la thématique de la généralisation de l'urbain et le modèle de la transition urbaine. Transposition à la ville du modèle de la transition démographique, le modèle de la transition urbaine s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle tous les pays du monde connaîtraient, à rythme décalé, la même évolution vers un taux d'urbanisation élevé. Selon ce modèle, la transition urbaine se clôture lorsque l'urbanisation sature et lorsque la proportion de citadins stagne. À l'échelon mondial, la transition urbaine représenterait donc l'évolution depuis une période de ruralité prédominante vers une nouvelle période de l'histoire humaine marquée par une urbanisation prédominante.

La seconde partie du chapitre se focalise sur la problématique du périurbain. Elle intègre une réflexion terminologique sur ce concept et développe la théorie des trois âges de la ville. Par ce cadrage théorique, nous verrons qu'il faut repenser la complexité des réalités territoriales en dépassant le paradigme obsolète de la dichotomie rural/urbain. En effet, suite à l'explosion des mobilités et à la complexification de la distribution spatiale des activités économiques, l'influence des villes se développe au sein de territoires considérablement élargis. Il en résulte des réalités territoriales et sociales où «villes» et «campagnes» se mêlent sous des formes hybrides et inédites. C'est dans cette perspective qu'il faut considérer que la transition urbaine est en réalité une transition périurbaine.

3.2. UN MONDE EN VOIE D'URBANISATION : LA TRANSITION URBAINE ET LA GÉNÉRALISATION DE L'URBAIN

3.2.1. À marche forcée vers l'urbanisation

Nous trouvons la transition urbaine parmi les phénomènes génériques qui font le développement planétaire de la périurbanisation. Sur la planète entière, cette transition s'accompagne du passage d'un peuplement en villages homogènes et spatialement dispersés à un peuplement hétérogène concentré dans et autour des centres urbains. Entamée en Europe au 18^e siècle, la transition urbaine est devenue un phénomène planétaire depuis la seconde moitié du 20^e siècle. Depuis la révolution industrielle et le passage d'une économie agraire exploitant principalement des ressources locales à une économie industrielle et tertiaire, la part de l'humanité habitant «en ville» n'a cessé de croître. Selon les statisticiens des Nations Unies, l'année 2008 a vu pour la première fois la population urbaine dépasser la population rurale (United Nations, 2008). À l'horizon 2050, ce devrait être près de 70 % de l'humanité qui sera concentrée dans des périmètres recensés comme des zones urbaines (United Nations, 2012).

Le modèle de la transition urbaine se base sur la variable du taux d'urbanisation. Pour un ensemble géographique donné – un pays par exemple – cette variable se calcule comme le rapport entre la population résidant à l'intérieur des zones urbaines et la population totale de l'ensemble considéré. Les critères utilisés pour la délimitation des zones urbaines dépendent de méthodologies nationales variables (Paulet, 2009). Il faut donc travailler prudemment dans la comparaison internationale des taux d'urbanisation car aucun expert n'est en mesure de régler la question de l'hétérogénéité de méthodes spécifiques aux instituts statistiques nationaux (Denis, 2009; Jacquet et al., 2010). En outre, comme nous le détaillerons, l'émergence de territoires qu'il est de plus en plus délicat de catégoriser en urbain ou en rural complexifie la tâche des analystes en charge de la délimitation des zones urbaines officielles. Pour autant,

en dépit des difficultés méthodologiques, analyser l'évolution des taux d'urbanisation demeure l'approche la plus appropriée afin de saisir de manière synthétique les disparités de diffusion de l'urbanisation.

La figure 3.1 permet d'appréhender l'ampleur de la transition urbaine sur la période 1950-2050. Elle rend compte de l'évolution démographique mondiale en discernant, d'une part, les zones urbaines et les zones rurales et, d'autre part, les régions les plus développées et les régions les moins développées. Depuis la fin du 20^e siècle, l'accroissement démographique le plus important est, et de très loin, le fait des zones urbaines des régions les moins développées. Par exemple, entre 2000 et 2050, leurs populations devraient croître de plus de trois milliards d'individus ! Cela représente une croissance relative de 159 %. Sur la même période, la croissance des zones urbaines des régions les plus développées devrait être nettement plus faible (moins de 30 %). Entre 2000 et 2050, à l'inverse des zones urbaines, les zones rurales devraient connaître une réduction de leurs volumes démographiques. Cette décroissance est estimée à -3 % pour les régions les moins développées et à -40 % pour les régions les plus développées.

La forte croissance des zones urbaines des régions les moins développées témoigne du rythme très soutenu de la transition urbaine, qui s'apparente désormais à une véritable marche forcée vers l'urbanisation. Par exemple, selon l'ONG GRET¹, les pays du Sud auraient mis 35 ans pour passer d'un taux d'urbanisation de 18 % à 37 % alors que cette même progression se serait échelonnée sur huit décennies en Europe (Pajoni, 1997).

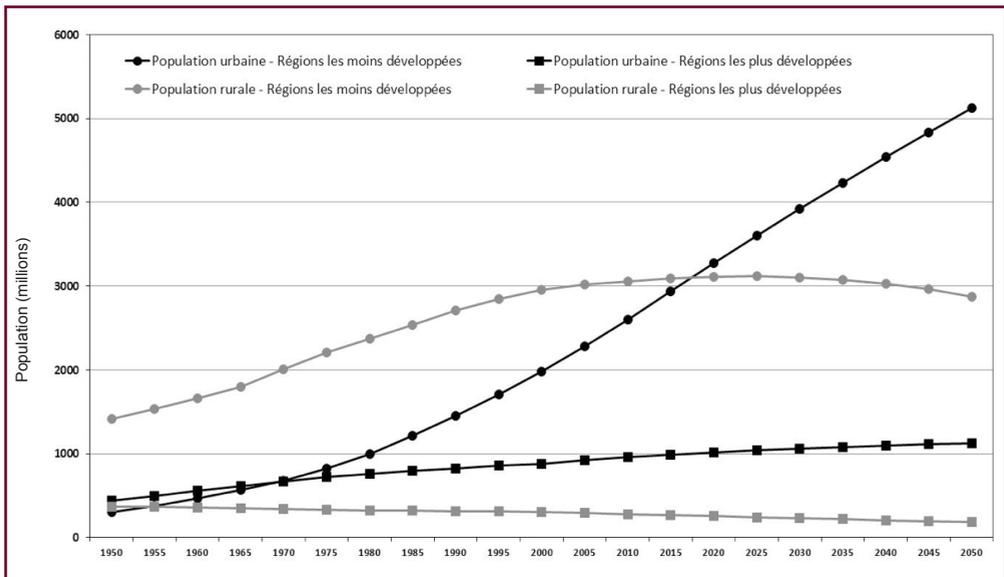


Figure 3.1. Évolution de la population urbaine et rurale dans le monde.
Source : United Nations (2012).

¹ <http://www.gret.org/>

3.2.2. La campagne va à la ville : les causes de l'exode rural

La hausse des taux d'urbanisation et le gonflement des populations urbaines trouvent leur origine dans l'exode rural, c'est-à-dire dans l'afflux de populations rurales vers les villes. Les migrations qui alimentent l'exode rural sont liées à des causes complexes, où s'entremêlent la répulsion des lieux de départ et l'attraction des lieux d'arrivées. Parmi les facteurs de répulsion des campagnes et des villages, l'on trouve d'abord des raisons liées à l'agriculture. Ces raisons tiennent d'abord aux évolutions démographiques, avec une raréfaction des terres cultivables du fait du nombre croissant de jeunes en âge de travailler. Cette observation relative au rôle de la pression démographique nous rappelle que transition démographique et transition urbaine entretiennent d'étroites relations (Figure 3.2).

La transition démographique rend compte du passage d'un régime démographique associé à des taux de natalité et de mortalité élevés (période A sur la figure 3.2) vers un nouveau régime associé à des taux de natalité et de mortalité faibles (période D). Ce passage se traduit par un accroissement naturel élevé résultant d'un décalage temporel entre la réduction des mortalités (période B) et la réduction des natalités (période C).

Nous venons de le rappeler, l'accroissement démographique et la pression qu'il exerce sur les campagnes déterminent l'exode rural et la progression du taux d'urbanisation (périodes B et C). Si l'excédent des naissances pousse à l'urbanisation, d'un autre côté, l'urbanisation conduit à une limitation de la natalité. En effet avant de se diffuser dans les campagnes, le mouvement de limitation des naissances débute souvent dans les villes. La hausse du taux d'urbanisation conduit ainsi à la phase de la transition démographique où taux de natalité et taux de mortalité se rapprochent progressivement (période C).

Même dans un contexte de rapide ralentissement des indices de fécondité (c'est-à-dire du nombre d'enfants par femme), les soldes naturels jouent un rôle majeur dans la croissance du nombre d'habitants des villes du Sud. Cela s'explique par les structures par âge car ces villes regroupent d'importantes cohortes d'adultes féconds. Dans cette perspective, la poursuite d'un exode rural soutenu n'est pas contradictoire avec des évolutions sociétales où les citadins de naissance sont proportionnellement de plus en plus nombreux (Steck, 2006) et où les périphéries ne sont pas que le réceptacle de « ruraux déracinés », mais également des lieux où s'installent des citadins qui quittent des quartiers plus centraux (exurbanisation) (Cailly, 2011).

Parmi les facteurs de répulsion des campagnes, en plus de la croissance rapide des populations, on trouve les progrès de la mécanisation agricole ainsi que le développement de grandes exploitations, qui vont pousser de nombreux paysans sans terres et sans emplois à rejoindre les villes. Dans certains contextes, le mouvement vers les villes pourra encore être renforcé par l'insécurité qui accompagne les changements radicaux de régimes et autres guerres civiles (Troin, 2000). En outre, les modifications environnementales et climatiques, subites ou lentes, amplifient ces migrations des zones rurales vers les zones urbaines (Gemenne et al., 2014).

L'attraction des villes est également un facteur non négligeable dans la décision de quitter son lieu d'origine. Alors que la vie au village reste soumise à des conventions sociales très coercitives, la ville est généralement associée aux notions de liberté et d'ascension sociale. Même si la plupart des nouveaux citadins rejoignent des communautés défavorisées (Davis, 2006), l'exode rural ne risque pas de s'arrêter car l'insalubrité des quartiers informels apparaît finalement préférable au dénuement des campagnes. Dans les faits, les opportunités économiques sont meilleures dans les zones urbaines et la pauvreté qui caractérise de nombreuses

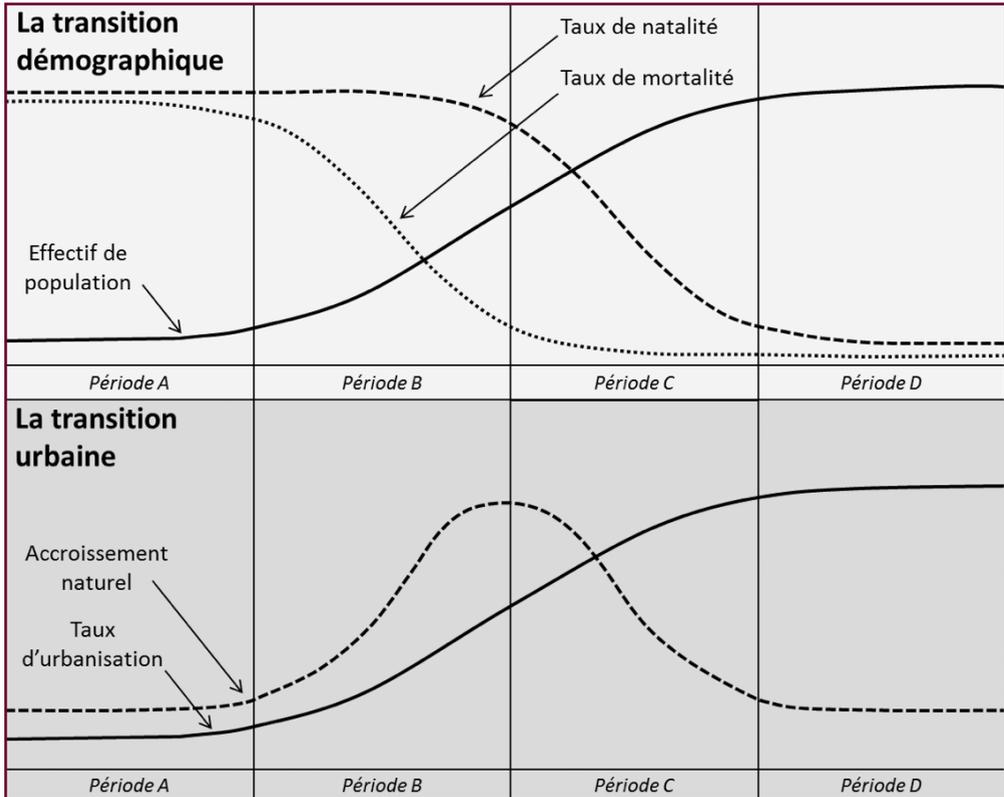


Figure 3.2. Les étapes de la transition démographique et de la transition urbaine.
D'après Le Goix (2005).

viles ne s'explique pas parce que la ville appauvrit mais plutôt parce que la ville attire des pauvres qui aspirent à une amélioration du sort de leur famille (Glaeser, 2011). À propos des opportunités économiques offertes par les villes, invoquons une objectivation récente d'ONU-Habitat (UN-Habitat, 2013) qui vérifie que la valeur des indices de développement humain (IDH) est généralement plus élevée au sein des villes. Cette source montre en particulier que le différentiel entre zones urbaines et zones rurales est très important pour les pays les moins avancés. Par exemple, au sein de certains pays africains, le simple fait d'habiter en milieu urbain permet, les autres caractéristiques sociodémographiques étant égales par ailleurs, une consommation jusqu'à 80 % plus élevée.

Il existe une littérature abondante sur les causes de cet « avantage urbain » (Glaeser, 2011). La notion d'externalité d'agglomération positive est ici au cœur de l'argumentaire, avec le constat que la concentration des humains et des activités dans les territoires restreints que sont les villes génère de multiples avantages, parmi lesquels une diversité des professions, un milieu favorable à la transmission des idées, des innovations et des impulsions économiques, des marchés de l'emploi plus efficaces, des marchés du logement plus diversifiés, des aides sociales plus développées, et également de plus grandes opportunités de consommation en services culturels, d'enseignement ou de santé.

3.2.3. La ville vient à la campagne : la multiplication urbaine

La figure 3.3 porte sur la distribution de la population mondiale en fonction de la taille des villes. Les chiffres repris pour cette figure sont extraits d'un graphique analogue dressé par les statisticiens des Nations Unies, sur base de la compilation de données issues des différents instituts statistiques nationaux (United Nations, 2012). Nous l'avons déjà précisé, ces instituts produisent des données qui ne sont pas nécessairement comparables. Il s'agit donc de demeurer prudent lorsque, à l'image de la figure 3.3, des statistiques relatives à l'urbanisation sont agrégées à l'échelle de la planète.

Trois types de dénombrement peuvent être utilisés afin d'exprimer la taille des villes en volume de population : en référence au maillage administratif (la ville administrative), en référence à la délimitation des agglomérations morphologiques (la ville morphologique) et en référence à la délimitation des aires urbaines fonctionnelles (la ville fonctionnelle). Ces trois types de dénombrement donnent généralement des résultats assez différenciés.

Lorsque les statisticiens font référence au maillage administratif, ils ne dénombrent habituellement que la population résidant au sein de la ville administrative proprement dite. Par cette approche simpliste, les populations urbaines sont artificiellement gonflées là où les maillages administratifs sont lâches (grandes municipalités) et, à l'inverse, artificiellement réduites là où les maillages administratifs sont resserrés (petites municipalités). Une seconde approche, recommandée par l'ONU, mais inégalement mise en œuvre à l'échelle de la planète, consiste à définir les périmètres urbanisés en fonction du continuum morphologiquement bâti. Ce continuum, qu'il est souvent délicat de distinguer vu l'hétérogénéité des formes de contact entre bâti et non bâti, va conduire à définir les agglomérations morphologiques.

Une troisième approche, à travers la notion d'aire urbaine fonctionnelle, appréhende le phénomène urbain sur base des flux de déplacements et, en particulier, sur base des mobilités pendulaires liées au travail. À l'heure du relâchement des contraintes de mobilité, cette approche se justifie car la continuité du bâti ne permet plus forcément une délimitation adéquate des espaces urbanisés. Les aires urbaines fonctionnelles étant normalement plus étendues que les agglomérations bâties, se contenter de considérer les agglomérations conduira à une sous-estimation du nombre d'urbains. Dans les pays du Nord, la mesure statistique des navettes de travail pour la délimitation des espaces urbains est opérationnalisée depuis plusieurs décennies – par exemple depuis les années 1950 aux États-Unis. Par contre, dans les pays du Sud, ce type de données demeure moins systématiquement disponible.

Malgré la qualité limitée des données utilisées, la figure 3.3 conduit à souligner un résultat important et peu discutable, à savoir la nécessité de se méfier de la sur-visibilité des grandes villes et, en particulier, des mégapoles qui dépassent les dix millions d'habitants². Le développement des mégapoles représente un phénomène très important mais, en réalité, la plupart des citadins de la planète habitent – et continueront d'habiter – des villes petites et moyennes. Si ce constat peut déjà être dressé à partir de la figure 3.3, il est probable que les données mobilisées pour cette figure sous-estiment le poids des villes qui sont les plus difficiles à recenser, c'est-à-dire les agglomérations secondaires et les petites villes émergentes (Denis, 2009).

² L'ONU définit la notion de mégapole ou *megacity* sur base de ce seuil des dix millions d'habitants.

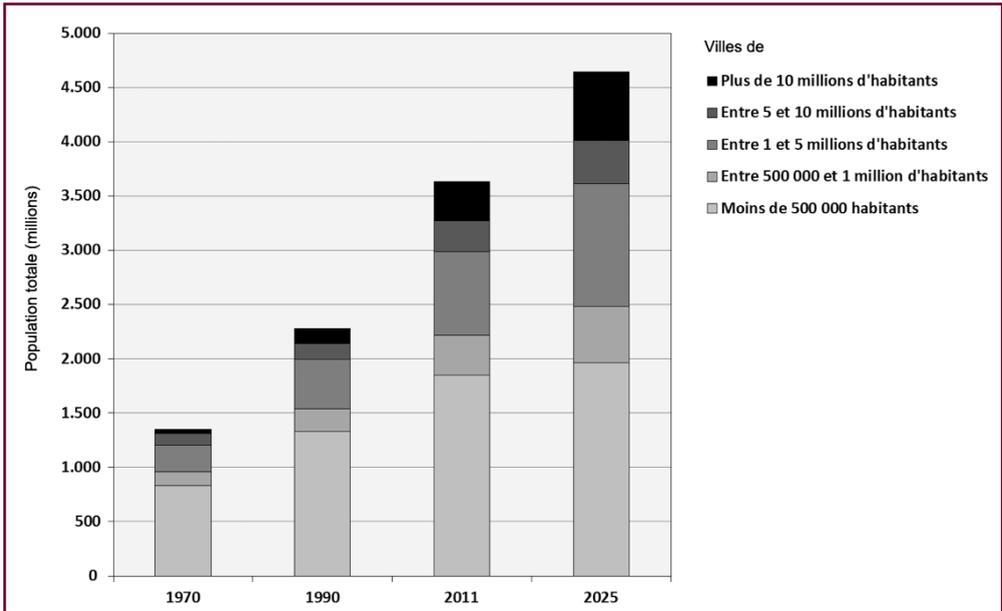


Figure 3.3. Évolution de la population urbaine en fonction de la taille des villes.
Source des données : United Nations (2012).

Alors que la visibilité des mégapoles conduit à mettre en avant la problématique de l'explosion urbaine, il est important de souligner une autre problématique, qui est celle de la « multiplication urbaine ». Cette multiplication est indissociable du gonflement démographique induit par les mécanismes que synthétise le modèle de la transition démographique. Suite à ce gonflement, des bourgs de plus en plus nombreux atteignent une masse démographique qui les transforme en véritables agglomérations « urbaines ». Cette évolution a par exemple été étudiée en Afrique de l'Ouest dans la zone entre la Mauritanie, le Niger et le Nigéria, où on recense aujourd'hui plus de 1 300 agglomérations morphologiques de plus de 10 000 habitants. En 1950, cette même zone ne comptait que 123 agglomérations dépassant ce seuil (Jacquet et al., 2010). Bien sûr, en se multipliant et en proliférant, les agglomérations urbaines s'approchent tant les unes des autres que de la population rurale. En d'autres termes, la ville vient à la campagne. Avec la densification du réseau urbain, la majeure partie du territoire finit par se trouver sous influence urbaine. Cette mise sous influence urbaine se trouve par ailleurs renforcée par le relâchement des contraintes de mobilité, un phénomène dont la seconde partie du chapitre va chercher à préciser les principaux contours.

3.3. UN MONDE EN VOIE DE PÉRIURBANISATION

Après avoir développé le sujet de la transition urbaine, nous poursuivons maintenant en cherchant à comprendre pourquoi les phénomènes de périurbanisation sont de plus en plus importants et pourquoi la transition urbaine est en réalité une transition périurbaine. Afin de répondre à ces questionnements, nous allons nous appuyer sur un cadrage théorique articulant mobilité et formes urbaines. Ce cadrage nous conduira à détailler la théorie des trois âges de la ville et à analyser si cette théorie imaginée pour les pays développés est applicable aux villes

du Sud. Ces analyses nous permettront ensuite de mener une réflexion visant à clarifier les vocables de « périurbain » et de « périurbanisation ».

3.3.1. La logique des villes et le modèle des trois âges de la ville

Fondamentalement, les villes existent et se développent parce qu'elles permettent conjointement la maximisation des interactions socioéconomiques et la minimisation de la pénibilité des déplacements. Avant d'être un ensemble de constructions et d'infrastructures (dimension morphologique), une ville est donc un potentiel de proximité et d'accessibilité, un facilitateur de contacts et d'interactions (dimension fonctionnelle). Telle est « la logique des villes » (Claval et al., 1981). Le potentiel d'accessibilité urbaine, c'est d'abord le niveau de structuration spatio-temporelle des quotidiennetés qui le définit (Pumain, 1997). « Si l'on associe la notion de ville à celle de la quotidienneté, comme c'est fréquemment le cas, et dans les théories urbaines les plus sérieuses, alors la ville peut être comprise comme l'étendue territoriale à l'intérieur de laquelle tout le monde est en mesure de faire ce qu'il a à faire quotidiennement. Les limites de la ville vue de la sorte sont pratiquement déterminées par ce qu'un individu doit effectuer en une journée maximum, à savoir, se loger, travailler, consommer et se divertir, en se déplaçant d'un pôle à l'autre de ces fonctions » (Chalas, 1997).

Les villes étant des organisations spatiales facilitatrices de contacts, il existe d'étroites relations entre leurs formes et l'organisation de leurs systèmes de transport. En effet, au plus les transports seront rapides, au plus les différentes composantes de la ville – les habitants, les entreprises, les services, etc. – pourront s'affranchir de la proximité spatiale. Afin de cerner cette problématique de plus près, appuyons-nous sur la conjecture de Zahavi (Zahavi, 1976; Joly, 2005). Cette conjecture, sur base d'une régularité empirique robuste, souligne la constance des durées de déplacement dans le temps et dans l'espace. La conjecture de Zahavi s'appuie sur de nombreuses enquêtes qui montrent qu'à l'échelle d'une population représentative, le déplacement quotidien moyen représente un budget-temps compris entre une heure et une heure trente. Ces enquêtes indiquent notamment que le niveau de développement d'une société ne semble interférer en rien avec les temps de déplacement, comme l'illustre la revue de la littérature de Schafer et al. (2000), selon laquelle la durée moyenne consacrée aux transports par la population américaine apparaît identique à celle observée au sein de villages ghanéens ou tanzaniens.

La prise en compte des relations entre les pratiques de mobilité et les organisations urbaines a conduit à formaliser la théorie des trois âges de la ville. Cette théorie met en exergue la différenciation entre trois modèles urbains : la ville « piétonne » traditionnelle, la ville « transports en commun » et la ville « voiture » (Newman & Kenworthy, 1996; Pouyanne, 2004) (Figure 3.4).

Le modèle de la ville « piétonne »

Le modèle de la ville « piétonne » est caractéristique d'une situation où la majeure partie des citoyens se déplacent en n'utilisant que la marche. L'extension des territoires urbains est alors déterminée par la distance qu'il est acceptable de parcourir à pied pour rejoindre les différents lieux devant être fréquentés quotidiennement. Cela correspond approximativement à un diamètre de 6 à 7 km.

Entre l'apparition des premières cités voici plus de cinq millénaires et la révolution industrielle, toutes les villes – y compris les plus importantes – appartenaient à la catégorie

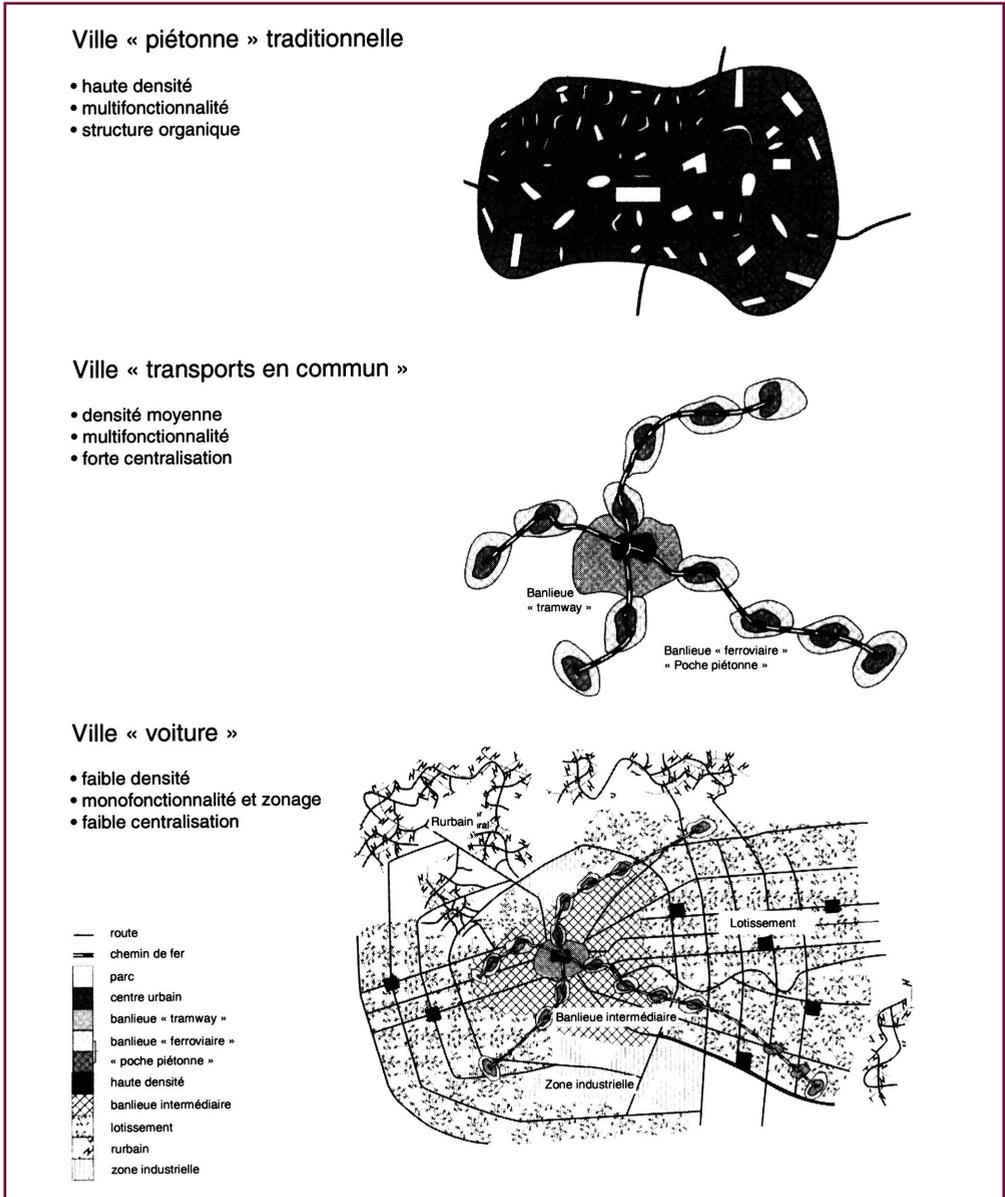


Figure 3.4. Les trois âges de la ville. D'après Newman & Kenworthy (1996).

des villes « piétonnes ». Par exemple, au 3^e siècle avant notre ère, les fortifications de Rome dressées sous les empereurs Aurélien et Probus protègent une superficie de 13,7 km². La Rome antique, dont on pense qu'elle va ensuite concentrer un million d'habitants, correspond donc à la superficie d'un cercle dont le rayon représente approximativement 2 km, c'est-à-dire une distance franchissable en une demi-heure de marche (Angel, 2012).

Parmi les principales caractéristiques qui font la ville « piétonne », on trouve la multifonctionnalité. Au sein de la ville « piétonne », emplois, résidences et services sont étroitement mêlés puisque les citadins sont incapables de parcourir de grandes distances spatiales entre leurs lieux d'activités. Une autre caractéristique de la ville « piétonne » est la possibilité d'atteindre des niveaux de densité très élevés³. En effet, lorsque les déplacements sont principalement piétons, l'accroissement de la densité des terrains déjà construits est le seul moyen pour limiter l'extension urbaine en dehors des périmètres accessibles par la marche. Dans l'histoire urbaine, jusqu'au relâchement des contraintes de mobilité induit par la révolution industrielle et le développement de transports en commun motorisés, seules les agglomérations à la population stagnante « échappaient » à la densification. Ce constat est à relier à la corrélation généralement observée entre la densité des agglomérations et leur importance en volume de populations. En effet, en raison de l'héritage des périodes de mobilité contrainte, les agglomérations les plus peuplées sont souvent les agglomérations les plus denses (Derycke, 1979 ; Halleux et al., 2009).

Le modèle de la ville « transports en commun »

Le modèle de la ville « transports en commun » permet de décrire l'impact sur les formes urbaines de la mise en place de transports en commun motorisés. Dans ce modèle, le centre-ville principal continue d'héberger une partie importante des activités. En complément, des pôles secondaires, également multifonctionnels, pourront se développer autour des autres nœuds de communication.

Le modèle de la ville « transports en commun » est celui d'une ville radiale, où les extensions se réalisent « en doigts de gant », le long d'axes de transports structurants. Grâce aux transports en commun motorisés, la ville peut s'étendre à plus de 20 ou 30 km du centre initial. En comparaison de la ville « piétonne », il va en résulter la possibilité d'une croissance urbaine spatialement moins intensive. En effet, l'accroissement des superficies susceptibles d'héberger les composantes de la ville va permettre de découpler croissance des volumes de population et croissance des densités.

En fonction de l'organisation des systèmes de transport et, en particulier, de l'espacement entre les points d'arrêts, le développement de la ville « transports en commun » pourra s'accompagner de ruptures morphologiques. Dans une ville « piétonne », la faible disponibilité foncière fait que ville morphologique et ville fonctionnelle coïncident. Par contre, dans une ville « transports en commun », cela ne sera plus nécessairement le cas et il devient alors opportun de différencier, d'une part, la tache urbaine circonscrite par le bâti continu (l'agglomération) et, d'autre part, l'aire fonctionnelle circonscrite par les mobilités pendulaires.

Le modèle de la ville « transports en commun » est bien adapté pour rendre compte de la situation des villes industrielles du 19^e siècle et du début du 20^e siècle. Il présente aussi des résonances très actuelles vis-à-vis de la lutte des aménageurs contre l'étalement urbain, la dispersion de l'urbanisation et la dépendance automobile (Halleux, 2012). Nous faisons ici référence à diverses propositions d'aménagement qui visent à regrouper les extensions urbaines le long des couloirs accessibles par les transports collectifs (*Transit Oriented Development* (TOD)), propositions mises en pratique au sein de nombreux États dans le cadre de politiques spatiales en faveur de la compacité urbaine (OECD, 2012).

³ L'exemple de la Rome antique mentionné ci-dessus conduit à une densité moyenne dépassant les 70 000 habitants au km².

Le modèle de la ville « voiture »

Le modèle de la ville « voiture » permet de décrire les évolutions urbaines qui s'enclenchent dès l'Entre-deux-guerres en Amérique du Nord et à partir des « Trente glorieuses » en Europe. Il cherche à rendre compte de l'impact sur les organisations urbaines de la banalisation du transport motorisé individuel. Par rapport à la marche, pour un budget-temps identique, mais pour une vitesse globalement décuplée, la voiture permet de centupler les surfaces disponibles pour les choix de localisation ! Avec une telle évolution des superficies potentiellement urbaines, il n'est pas étonnant que le relâchement des contraintes de mobilité entraîne une tendance lourde vers la dédensification ainsi qu'une accentuation des fragmentations et des discontinuités morphologiques, en particulier par une urbanisation dite en « saute-mouton » (*leapfrog development*) qui laisse des terrains vacants pour s'établir dans des espaces plus éloignés du centre-ville.

Outre la dédensification et la fragmentation, l'évolution des villes engendrée par la banalisation de la conduite automobile s'accompagne du passage de la multifonctionnalité au zonage et à la monofonctionnalité. Avec le relâchement des contraintes des mobilités, il est en effet possible de séparer les fonctions dans l'espace et de spécialiser les occupations du territoire.

3.3.2. Le déclin des densités et la transférabilité du modèle de la ville « voiture » aux villes du Sud

La théorie des trois âges de la ville se base sur l'évolution des formes urbaines au sein des pays développés. Nous pouvons donc nous interroger sur sa transférabilité aux villes du Sud et, en particulier, aux villes des pays les moins avancés, où les taux de motorisation demeurent faibles et où l'urbanisation est peu structurée par des réseaux de transports collectifs (Pacione, 2005 ; Bertrand, 2010a). Une analyse récente menée sur la problématique des densités et des formes urbaines tend toutefois à montrer qu'en la matière, l'évolution des villes du Sud n'est pas fondamentalement différente de l'évolution des villes du Nord. Comme nous allons le détailler, lorsque nous quittons le contexte des pays développés, il semble toutefois opportun d'éviter l'expression ville « voiture » pour privilégier les concepts plus génériques de ville « motorisée » ou de ville « sur pneus » (Pacione, 2005).

L'évolution des densités dans les villes du Sud est une thématique controversée. Pour certains, l'urbanisation très rapide des parties les moins développées de la planète est antinomique d'une dédensification comparable à celle des villes des pays développés (Acioly, 2000 ; Richardson et al., 2000). Pour d'autres, en particulier Shlomo Angel, le déclin des densités concerne tant les villes du Sud que les villes du Nord. Cette conclusion s'appuie ici sur une analyse détaillée, menée pour la période 1990-2000, à partir d'un échantillon de 120 villes représentatives de la diversité planétaire du phénomène (péri)urbain (Angel et al., 2011 ; Angel, 2012). Durant cette décennie, la densité a décliné dans l'ensemble des villes de l'échantillon appartenant au groupe des pays développés (32 villes), mais également dans 77 des 88 villes appartenant à la catégorie des pays en voie de développement. En outre, la dédensification moyenne, de 2 % en base annuelle, est identique dans les deux catégories. Au sein de l'échantillon, les dédensifications les plus fortes sont le fait des villes où les densités initiales étaient les plus fortes, des villes où les revenus ont progressé le plus (pays émergents) et des villes où l'accroissement démographique fût le moins prononcé.

Le corollaire inévitable de la dédensification est l'accroissement des consommations d'espace pour l'urbanisation. Cette problématique est très interpellante pour les régions du globe où un gonflement considérable du nombre de citadins est attendu. Par exemple, en Afrique subsaharienne, où la population urbaine devrait passer de 200 millions d'individus en 2000 à un milliard en 2050, poursuivre une dédensification annuelle de 2% conduirait à faire évoluer les surfaces urbanisées de $\pm 26\,500\text{ km}^2$ en 2000 à $\pm 325\,500\text{ km}^2$ en 2050 (Angel et al., 2011). En d'autres termes, alors que l'Afrique noire devrait connaître une multiplication par cinq du nombre de citadins, elle devrait aussi connaître une multiplication par douze des terres urbanisées ! Expliquer la tendance globale vers la dédensification diagnostiquée par Shlomo Angel nous oblige à revenir sur le relâchement des contraintes de mobilité qui, désormais, concerne l'ensemble de la planète. Au sein des pays émergents, ce relâchement est indissociable de la forte croissance des parcs automobiles. Au sein des pays les moins avancés, la progression de la voiture individuelle reste limitée mais le développement des taxis, microbus et autres motos (Kumar, 2011 ; Sietchiping et al., 2012) rend aussi possible d'urbaniser sans proximité spatiale et sans agglomération systématique, conduisant de la sorte à l'émergence de la ville « sur pneus » (Pacione, 2005).

Avec le relâchement des contraintes de mobilité, nous assistons à un élargissement de l'offre foncière disponible pour l'urbanisation. Suite à cet élargissement, deux cas de figure distincts expliquent le peuplement peu dense des périphéries. Le premier est celui de citadins aisés, qui peuvent choisir de quitter ou d'éviter les quartiers centraux et péri-centraux afin de profiter du cadre de vie verdoyant de certaines zones d'extension. Ce cas de figure prédomine dans les pays développés, où la périurbanisation est principalement le fait des classes supérieures et des classes moyennes. Dans les pays du Sud, certaines populations favorisées sont également à l'origine de la périurbanisation, ce qui explique le développement de lotissements chics ou d'enclaves résidentielles protégées (*gated communities*). Tout en étant grandes consommatrices d'espaces, ces extensions urbaines sont souvent bien desservies par les systèmes de transport et par les services collectifs.

Ce premier cas de figure, associé aux préférences de populations favorisées pour une localisation périphérique, est à opposer à un second cas de figure, associé cette fois aux contraintes qui pèsent sur les populations pauvres en matière d'accessibilité au logement. Dans les pays du Sud, le développement de la périurbanisation par des couches sociales défavorisées est sans conteste le phénomène prédominant. Cette prédominance est indissociable des fortes inégalités sociales, du désengagement des pouvoirs publics en matière d'aide au logement et de l'incapacité des aménageurs à organiser efficacement les marchés fonciers (Durand-Lasserve, 2010 ; Huchzermeyer, 2010). En Afrique noire, l'inefficacité des marchés fonciers apparaît particulièrement problématique en raison de l'opposition entre le droit écrit « moderne » et la propriété coutumière (Hatcheu, 2013).

Au sein de nombreuses villes du Sud, des dynamiques de spéculation foncière et l'incapacité des aménageurs à suivre le rythme des extensions urbaines vont générer un enchevêtrement entre terres urbanisées et enclaves utilisées pour la production agricole. Il va en résulter une offre foncière dispersée et irrégulière. Dans un contexte de prix fonciers élevés pour les localisations centrales et péri-centrales, les populations pauvres vont donc être reléguées vers des parcelles à bon marché disponibles en lointaine périphérie ou dans des poches interstitielles à l'environnement précaire. Le peuplement des périphéries peu recherchées va alors se mettre en place de manière anarchique et peu dense, souvent sous des formes irrégulières

et sous-équipées en services de base. La dédensification des villes du Sud et les formes de peuplement de leurs périphéries sont donc indissociables de fortes ségrégations sociospatiales que matérialise l'opposition entre, d'un côté, des lotissements chics et autres communautés fermées et, d'un autre côté, des quartiers d'habitat informel et précaire.

Les formes de peuplement des périphéries des villes du Sud sont également indissociables de la « ruralisation » de ces territoires, avec le développement d'activités agricoles par des habitants dont les modes de vie deviennent parfois comparables à ceux des habitants des villages (Véron, 2007). Les modes de vie dans ces périphéries sont également marqués par des pratiques résidentielles pluri-locales et par des formules de logement temporaire. Cela s'explique notamment par les contraintes sur les temps et les coûts de transport, qui vont pousser les actifs à effectuer leurs migrations de travail sur une base hebdomadaire plutôt que quotidienne (Bertrand, 2010b). Pour certains, les rythmes seront saisonniers, avec un travail dans les champs ou en ville selon la période de l'année. Apparaissent ici des phénomènes qui remettent en cause la conception de la mobilité urbaine fondée sur la structuration spatio-temporelle des quotidiennetés. Cette conception, mise en avant ci-dessus dans la présentation de la théorie des trois âges de la ville, mériterait sans conteste d'être réinterrogée à la lumière du fonctionnement effectif des espaces qui gravitent sous l'influence des villes du Sud.

Face à la dédensification et à la relégation des populations défavorisées vers de lointaines périphéries, de nombreux observateurs s'inquiètent des surcoûts énormes en infrastructures et en services collectifs (routes, alimentation en eau et en énergie, évacuation des eaux usées, etc.). En outre, lorsque les habitants des périphéries sont trop éloignés des facilités et des opportunités économiques de la ville, ils n'alimentent plus les forces d'externalités positives et l'avantage urbain s'émousse pour l'ensemble de la communauté. Rappelons ici que la raison d'être des grandes villes et la cause profonde de leur efficacité économique tient prioritairement à la dimension de leurs marchés de l'emploi (Bertaud, 2004). L'étalement périurbain en lointaine périphérie représente donc une menace pour la croissance économique et le développement puisque les périurbains – les générations actuelles mais également les générations futures – pourraient ne pas suffisamment profiter de l'avantage urbain pour améliorer leur sort.

3.3.3. Que faut-il entendre par « périurbain » et par « périurbanisation » ?

Les premiers impacts du relâchement des contraintes de mobilité sur les territoires urbanisés sont apparus avec la révolution industrielle. Ensuite, depuis les dernières décennies du 20^e siècle, ces impacts se sont considérablement généralisés et amplifiés. En réalité, la possibilité d'urbaniser sans proximité spatiale et sans agglomération systématique est une rupture majeure dans l'histoire des peuplements humains (Cailly, 2011). Cette rupture demeure d'ailleurs délicate à appréhender et à conceptualiser. Sans doute la profondeur historique de la dichotomie ville-campagne explique-t-elle notre difficulté à dépasser cette dualité sémantique (Debarbieux, 2008). Comme nous l'avons rappelé ci-dessus, cinq millénaires se sont écoulés entre la naissance des premières cités et les premières formes de fragmentation et de dédensification induites par l'amélioration des techniques de transport. Les mondes urbains et ruraux ont donc très longtemps représenté des réalités assez nettement distinctes et l'hybridation croissante des dernières décennies est sans doute un phénomène trop récent face aux cinq millénaires pendant lesquels le fait urbain était obligatoirement associé à la proximité physique et à l'agglomération.

Nos difficultés à lire la mixité croissante entre réalités urbaines et réalités rurales sont à mettre en relation avec la multiplication des termes censés clarifier cette problématique (Halleux, 2001 ; Barattucci, 2006). En ne faisant référence qu'à la seule langue française, épinglons une terminologie variée et au contenu variable en fonction des auteurs : périurbanisation, rurbanisation, contre-urbanisation, exurbanisation, étalement urbain, campagne périurbaine, campagne résidentielle, métropole, ville-archipel, entre-ville, etc. Dans le cadre de ce chapitre, nous ne pouvons développer une analyse intégrant l'ensemble de ces néologismes forgés afin de mettre en lumière l'hybridation croissante entre « villes » et « campagnes ». De manière plus pragmatique et plus réaliste, nous pouvons, par contre, nous focaliser sur les vocables de « périurbain » et de « périurbanisation », afin d'en cerner les principaux contours.

Étymologiquement, périurbain renvoie à tout ce qui est « autour »⁴ de l'urbain, c'est-à-dire de la ville. Une clarification du vocable de « périurbain » ne peut donc faire l'économie d'une clarification du vocable de « ville ». Dans la pratique, le critère de la discontinuité morphologique et paysagère est souvent retenu pour définir la limite interne des espaces périurbains et différencier ces espaces des banlieues denses (Cailly, 2011). Cette approche consiste donc à associer le concept de ville à la notion d'agglomération morphologique. Elle consiste également à considérer que le processus de périurbanisation se développe en discontinuité morphologique et paysagère vis-à-vis des agglomérations. S'agissant maintenant des limites externes des espaces périurbains, lorsque les données sur les mobilités quotidiennes sont disponibles, elles font généralement référence. En se basant sur cette conception, les espaces périurbains sont situés à l'extérieur des agglomérations mais à l'intérieur des aires fonctionnelles et des bassins d'emplois. Ils correspondent aux lieux où l'on trouve, sur le plan fonctionnel, des populations qui fréquentent quotidiennement la ville (l'agglomération) et, sur le plan paysager, une occupation du sol mixte qui mêle des implantations urbaines minoritaires à des espaces non bâtis majoritaires.

La définition des espaces périurbains que nous venons de mettre en avant est basée sur une acceptation assez stricte. Une seconde acceptation, plus large, consiste à considérer que les espaces périurbains sont des lieux qui entretiennent des relations soutenues avec une ou plusieurs villes (agglomérations ou régions fonctionnelles). Dans cette perspective plus large, il ne s'agit plus nécessairement de relations impliquant des allers-retours quotidiens mais, plus globalement, de relations d'interdépendances liées tant à des fréquentations épisodiques de services (santé, administration, etc.) qu'à des flux de productions (biens agricoles, ressources énergétiques, etc.). C'est par exemple cette approche qui est retenue par Trefon (2009) lorsque, dans son étude des espaces périurbains en Afrique centrale, il fait référence à l'approvisionnement en charbon de bois de Kinshasa par des zones de production distantes de plus de 80 km.

La définition des espaces périurbains basée sur leur appartenance aux aires fonctionnelles est relativement simple à appréhender et à opérationnaliser. Pour ce faire, il suffit en effet de considérer les phénomènes de navettes. Si cette approche demeure en chantier dans de nombreuses villes du Sud, elle est par contre, nous l'avons déjà mentionné, opérationnalisée depuis plusieurs décennies dans les pays développés. S'agissant maintenant de la seconde approche, la problématique est plus complexe car, dans un contexte d'intensification des circulations matérielles, elle renvoie à une multiplicité de phénomènes qui concourent à faire des campagnes des espaces techniques des villes (Pouzenc, 2011). Pensons ici à des domaines tels que l'alimentation des agglomérations en combustibles, en productions agricoles ou en matériaux de construction,

⁴ Du grec *peri* : autour.

mais également aux problématiques de la gestion des déchets et du traitement des eaux. Sans conteste, parallèlement au développement du peuplement urbain dans des régions fonctionnelles de plus en plus vastes, cette extension de l'influence des villes sur des campagnes de plus en plus lointaines contribue également à faire des espaces « semi-ruraux – semi-urbains » un mode de peuplement et de développement de plus en plus important.

C'est dans la perspective d'une acceptation large des espaces périurbains que le géographe canadien Terry McGee (1991) a introduit l'expression de *desakota*, afin de rendre compte de l'urbanisation des espaces ruraux fortement peuplés de l'Asie du Sud-Est. Ce terme trouve son origine dans le malais-indonésien où *desa* signifie village et *kota* ville. Par ce néologisme, McGee (1991) souligne le développement des relations croisées villes-campagnes et suggère la remise en cause du grand partage entre les deux catégories des mondes urbain et rural. La figure 3.5 présente le modèle graphique formalisé par McGee (1991). Ce modèle différencie le niveau des villes principales et le niveau des villes petites et moyennes. Autour des villes (agglomérations) principales, on trouve les couronnes périurbaines au sens strict, où se concentrent des développements résidentiels peuplés de populations orientées vers la ville, mais également un certain nombre d'infrastructures et d'activités économiques. Entre les zones périurbaines, le long des corridors entre les villes importantes, on trouve les *desakotas*. Ces espaces de fortes densités se caractérisent, d'une part, par un mélange intensif d'activités agricoles, industrielles et de services et, d'autre part, par une extrême mobilité et fluidité des populations. Le modèle identifie également des zones spécifiquement rurales, où l'activité agricole demeure prédominante. Ces zones sont différenciées en zones de fortes et de faibles densités.

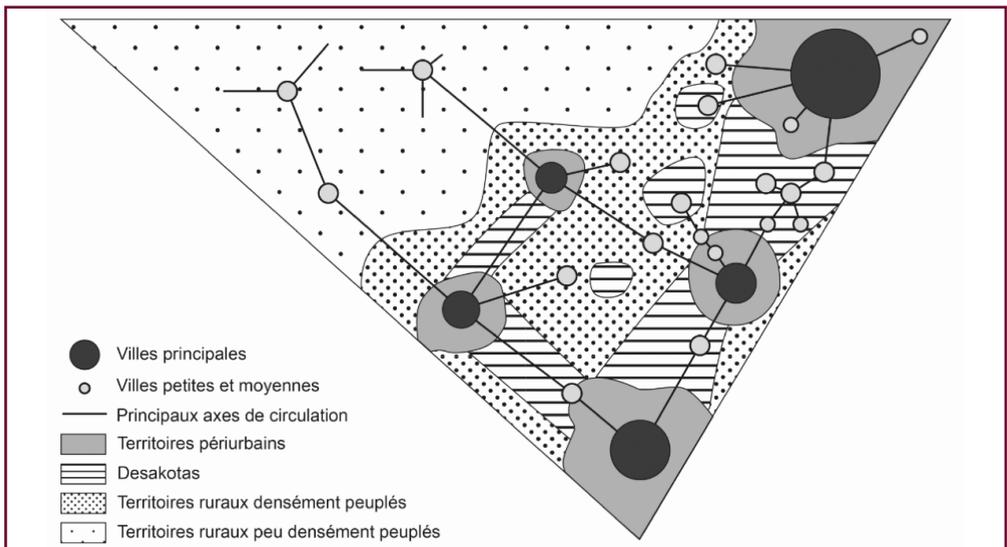


Figure 3.5. Territoires périurbains et desakotas. Réalisation : Breur et Halleux, ECOGEO-ULg. D'après McGee (1991).

3.4. CONCLUSIONS

Ce chapitre a cherché à souligner les principales raisons qui font le développement des espaces périurbains. Parmi ces raisons, nous trouvons une urbanisation accélérée de nombreuses régions de la planète ainsi que la possibilité technique pour les citoyens de déployer leurs activités quotidiennes au sein d'enveloppes spatiales élargies. Dans de nombreuses villes du Sud, dont le décollage démographique est très récent, il en résulte un développement considérable d'espaces urbanisés de faible densité. La périurbanisation devient alors le processus prédominant dans la constitution de l'urbanisation et c'est en ce sens qu'il faut considérer que la transition urbaine s'apparente de plus en plus à une transition périurbaine.

Afin d'expliquer le développement des modes de peuplement « semi-ruraux – semi-urbains », nous devons également souligner l'influence croissante des villes sur les espaces situés au-delà des frontières de leurs régions fonctionnelles. Cela résulte, d'une part, de l'intensification des interrelations de toutes sortes entre espaces urbanisés et espaces à prépondérance rurale et, d'autre part, de la multiplication urbaine et de la densification du réseau urbain.

Il ressort de ces évolutions structurelles qu'un nouveau géotype doit être considéré à côté des « villes » et des « campagnes » (Cailly, 2011). Ce nouveau géotype, cet espace tiers, est analysé par les spécialistes au travers de multiples néologismes et, en particulier, au travers du vocable de périurbain. Sans conteste, la multiplicité des termes employés ainsi que le flou qui caractérise la notion de « périurbain » illustrent nos difficultés collectives à dépasser la dichotomie urbain-rural et à appréhender ces milieux mixtes qui ne sont plus des campagnes et qui, pour la plupart, ne deviendront jamais des villes au sens classique du terme.

Comme en rendent compte diverses contributions rassemblées dans cet ouvrage, l'émergence et la consolidation du périurbain posent de redoutables questions de gouvernance et de politique publique. Pour mener des politiques adaptées, c'est-à-dire des politiques différenciées des politiques conçues et mises en œuvre pour les villes et pour les campagnes, il nous faudra absolument éclairer ces questions et développer un état des savoirs qui demeure bien trop fragmentaire. Si le périurbain est un objet assez bien analysé dans la plupart des pays développés, où sa gestion demeure toutefois problématique (OECD, 2012; Woltjer, 2014), le déficit de connaissance est considérable face aux défis qui se posent dans et autour des villes du Sud. En outre, à l'exception de quelques rares travaux, les comparaisons internationales ayant permis de dépasser le clivage entre le périurbain des pays développés et le périurbain des pays en développement demeurent très limitées (Mouafo, 1994; Cailly, 2011).

Parmi les questions que pose le développement du périurbain, nous voudrions terminer en soulignant la problématique de l'étalement autour des villes du Sud, dont nous avons vu qu'il est indissociable d'intenses ségrégations sociospatiales qui poussent les couches sociales défavorisées vers des sites périphériques peu convoités et peu accessibles. Cette évolution conduisant à éloigner les populations des facilités de foyers urbains dont elles sont pourtant proches, il est à craindre qu'elle limite les externalités positives d'agglomération et les opportunités de développement pour le moyen et le long terme. Alors que la fonction des villes a toujours été d'attirer des vagues ininterrompues de déshérités afin de les aider à réussir (Glaeser, 2011), il faudra absolument apporter des réponses à cette problématique afin que les ceintures périurbaines qui se développent sous nos yeux ne deviennent le domicile par défaut de pauvres dont les descendants seraient eux aussi condamnés à rester pauvres.

BIBLIOGRAPHIE

- Acioly C.C.Jr., 2000. Can urban management deliver the sustainable city? Guided densification in Brazil versus informal compactness in Egypt. *In*: Jenks M. & Burgess R. (eds). *Compact cities: Sustainable urban forms for developing countries*. London and New York: Spon Press, 127-140.
- Angel S., 2012. *Planet of cities*. Cambridge, MA, USA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Angel S., Parent J., Civco D.L. & Blei A.M., 2011. *Making room for a small planet of cities*. Cambridge, MA, USA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Barattucci C., 2006. *Urbanisations dispersées. Interactions/actions. France et Italie 1950-2000*. Rennes, France : Presses Universitaires de Rennes.
- Bertaud A., 2004. The spatial organization of cities: Deliberate outcome or unforeseen consequence? *IURD Working Paper Series*, **1**, 1-32.
- Bertrand M., 2010a. Mobilité, pauvretés : les villes interrogées. Introduction. *Rev. Tiers Monde*, **201**, 7-23.
- Bertrand M., 2010b. Mobilité, pauvretés : les villes interrogées. De l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans le grand Accra (Ghana). *Rev. Tiers Monde*, **201**, 87-106.
- Cailly L., 2011. L'espace périurbain : un géotype universel? *In* : Guibert M. & Jean Y. (éds). *Dynamiques des espaces ruraux dans le monde*. Paris : Armand Colin, 46-62.
- Chalas Y., 1997. Les figures de la ville émergente. *In* : Dubois-Taine G. & Chalas Y. (éds). *La ville émergente*. La Tour d'Aigues, France : L'Aube, 239-270.
- Claval P. & Claval F. (coll.), 1981. *La logique des villes*. Paris : Librairie technique.
- Davis M., 2006. *Le pire des mondes possibles*. Paris : La Découverte.
- Debarbieux B., 2008. Le syndrome de Moctezuma ou réflexions sur l'actualité et la pertinence du couple ville-campagne dans l'analyse territoriale. *In* : Monteventi Weber L., Deschenaux C. & Tranda-Pittion M. (éds). *Campagne-ville : le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 61-73.
- Denis E., 2009. Les sources récentes de l'observation foncière urbaine dans les pays en développement. Vers l'harmonisation et la transparence? *Étud. Foncières*, **139**, 33-36.
- Derycke P.-H., 1979. *Économie et planification urbaines. Tome 1. L'espace urbain*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Durand-Lasserre A., 2010. Réguler les marchés fonciers pour des villes inclusives. *In* : Jacquet P., Pachauri R.K. & Tubiana L. (éds). *Regards sur la Terre. L'annuel du développement durable*. Paris : Presses de Sciences-Po, 199-209.
- Gemenne F. et al., 2014. *Catastrophes, changement climatique et déplacements forcés : Dynamiques régionales de mobilité en Afrique de l'Ouest*. Note de cadrage de l'Initiative Nansen sur l'Afrique de l'Ouest.
- Glaeser E., 2011. *Des villes et des hommes*. Paris : Flammarion.
- Halleux J.-M., 2001. Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus. *Espace Géogr.*, **1**, 67-80.
- Halleux J.-M., 2012. Vers la ville compacte qualitative? Gestion de la périurbanisation et actions publiques. *BELGEO*, **1-2**, 1-16.
- Halleux J.-M. et al., 2009. Les noyaux d'habitat en Belgique. Situation en 2001 et évolution depuis 1981. *In* : Van Hecke E., Halleux J.-M., Decroly J.-M. & Mérenne-Schoumaker B. (éds). *Noyaux d'habitat et régions urbaines dans une Belgique urbanisée*. Bruxelles : SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie, 7-71.
- Hatcheu E.T., 2013. *L'étalement urbain en Afrique*. Paris : L'Harmattan.

- Huchzermeyer M., 2010. Afrique : où et comment loger les urbains ? In : Jacquet P., Pachauri R.K. & Tubiana L. (éds). *Regards sur la Terre. L'annuel du développement durable*. Paris : Presses de Sciences-Po, 215-226.
- Jacquet P., Pachauri R.K. & Tubiana L. (éds), 2010. *Regards sur la Terre. Villes – changer de trajectoire*. Paris : Presses de Sciences-Po.
- Joly I., 2005. *L'allocation du temps au transport – De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées*. Thèse de doctorat : Université Lumière Lyon 2 (France).
- Kumar A., 2011. *Understanding the emerging role of motorcycles in African cities*. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program. SSATP Discussion Paper n° 13.
- Le Goix R., 2005. *Villes et mondialisation : le défi majeur du XXI^e siècle*. Paris : Ellipses.
- McGee T.G., 1991. The emergence of 'desakota' regions in Asia: Expanding a hypothesis. In: Ginsberg N., Koppel B. & McGee T.G. (eds). *The extended metropolis: Settlement transition in Asia*. Honolulu, HI, USA: University of Hawaii Press, 3-26.
- Mouafo D., 1994. La périurbansiation : étude comparative Amérique du Nord – Europe occidentale – Afrique noire. *Cah. Géogr. Québec*, **38**(105), 413-432.
- Newman P.W.G. & Kenworthy J.R., 1996. The land use – transport connection. An overview. *Land Use Policy*, **13**(1), 1-22.
- OECD, 2012. *Compact city policies: a comparative assessment*. Paris: OECD.
- Pacione M., 2005. *Urban geography: a global perspective*. New York, NY, USA: Psychology Press.
- Pajoni R., 1997. *La question urbaine*. Paris : CRID. <http://www.globenet.org/archives/web/2006/www.globenet.org/horizon-local/crid/qurbain.html>, (08/08/2012).
- Paulet J.-P., 2009. *Géographie urbaine*. Paris : Armand Colin.
- Pouyane G., 2004. *Forme urbaine et mobilité quotidienne*. Thèse de doctorat : Université Montesquieu-Bordeaux IV (France).
- Pouzenc M., 2011. Le défi urbain. In : Guibert M. & Jean Y. (éds). *Dynamiques des espaces ruraux dans le monde*. Paris : Armand Colin, 63-76.
- Pumain D., 1997. Pour une théorie évolutive des villes. *Espace Géogr.*, **2**, 119-134.
- Richardson H.W.C., Bae C.C. & Buxamusa M.H., 2000. Compact cities in developing countries: Assessment and implication. In: Jenks M. & Burgess R. (eds). *Compact cities: Sustainable urban forms for developing countries*. London and New York: Spon Press, 25-36.
- Schafer A. & Victor D.G., 2000. The future mobility of the world population. *Transportation Res. A*, **34**, 171-205.
- Sietchiping R., Permezel M.J. & Ngoms C., 2012. Transport and mobility in sub-Saharan African cities: An overview of practices, lessons and options for improvements. *Cities*, **29**, 183-189.
- Steck J.-F., 2006. Qu'est-ce que la transition urbaine? Croissance urbaine, croissance des villes, croissance des besoins à travers l'exemple africain. *Rev. Écon. Financ.*, **86**(5), 267-283.
- Trefon T., 2009. Hinges and fringes, conceptualising the peri-urban in Central Africa. In: Locatelli F. & Nugent P. (eds). *African cities: competing claims on urban spaces*. Leiden, The Netherlands: Brill, 15-36.
- Troin J.-F., 2000. *Les métropoles des « Sud »*. Paris : Ellipses.
- United Nations, 2008. *World urbanization prospects: The 2007 revision*. New York, NY, USA: The United Nations.
- United Nations, 2012. *World urbanization prospects: The 2011 revision*. New York, NY, USA: The United Nations.
- UN-Habitat, 2013. *State of the World's cities 2012/2013: Prosperity of cities*. Nairobi: UN-Habitat.

- Véron J., 2007. La moitié de la population mondiale vit en ville. *Popul. Soc.*, **435**, 1-4.
- Woltjer J., 2014. A global review on peri-urban development and planning. *J. Perencanaan Wilayah Kota*, **25**(1), 1-16.
- Zahavi Y., 1976. Travel characteristics in cities of developing and developed countries. *Staff Working Paper*, **230**, Washington, DC.: The World Bank.