

La ville à l'ère actuelle : vers une nouvelle définition?

Kenza Benali

Doctorante en Études Urbaines

*Université du Québec à Montréal / Institut national de la recherche scientifique
-Urbanisation, Culture et Société*

Abstract

The dominant idea in recent scientific urban production is that the western city is losing its identity, because of urban sprawl, increasing mobility and weakening social ties. From a physical, morphological and social point of view, city disintegration needs a new definition. For some, the “urban crisis” presumes the “end of the city”; for others, it announces a shift toward a new cycle of another urbanity. Meanwhile, the impressing arsenal of new concepts burdening the city reveals the researchers’ difficulty in outlining the socio-geographic reality of the current territorial entities. This article offers an overview of the different theories characterizing contemporary urban thinking.

Key words: postmodernity, economic globalization, technological breakthrough, diffuse urbanization, urban crisis.

Canadian Journal of Urban Research, Volume 15, Issue 1, Supplement pages 79-98.

Copyright © 2006 by the Institute of Urban Studies

All rights of reproduction in any form reserved.

ISSN: 1188-3774

Résumé

L'idée dominante des récentes productions scientifiques urbaines est que la ville occidentale d'aujourd'hui est en perte d'identité, en raison tout à la fois de la dispersion urbaine, de l'accroissement des mobilités et de l'affaiblissement du lien social. La désintégration de la ville sur le plan physique et social appellerait alors une nouvelle définition. Pour les uns, la « crise urbaine » suppose la « fin de la ville »; pour les autres, elle annonce plutôt un passage à un nouveau cycle, celui d'une autre urbanité. Cependant, l'arsenal impressionnant de nouveaux concepts sous lequel la ville croule témoigne de la difficulté qu'ont les chercheurs à cerner la réalité socio-géographique des actuelles entités territoriales. Cet article propose un survol de ces différentes théories qui caractérisent la pensée urbaine contemporaine.

Mots clés : internationalisation de l'économie, crise urbaine, urbanisation diffuse, avancées technologiques, postmodernité

INTRODUCTION

Dans sa description du phénomène d'agglomération urbaine qui caractérise la fin du XIX^e siècle, l'historien Paul Meuriot venait souligner la mutation du concept de la ville. En effet, il écrivit, en 1919, dans un article intitulé « Du concept de ville d'autrefois et d'aujourd'hui » ceci :

L'agglomération urbaine moderne n'est donc autre chose qu'un dynamisme continu par l'accroissement indéfini de sa population et l'extension également indéfinie de son aire. Il y a aussi, en elle, un élément permanent, stable, identique à travers les âges : c'est là vraiment le cœur de la ville qui, sous des formes diverses, transmet la tradition aux générations nouvelles que l'accroissement de la population presse incessamment dans la ville autour d'elle. Vouloir séparer, dans de telles agglomérations, le centre de la périphérie et de la banlieue est une absurdité autant morale que matérielle. (Tiré de Roncayolo et Paquot 1992, 26).

En considérant l'évolution des agglomérations occidentales du début du XX^e siècle jusqu'à nos jours, peut-on toujours définir de la sorte la ville actuelle ? Si aujourd'hui, on reconnaît aisément l'idée que la ville, depuis les premières civilisations, n'a jamais cessé de se développer, comme un « être vivant »¹ en constante évolution, c'est sa croissance effrénée, amorcée au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, qui est discutée. Nous savons que la croissance des villes occidentales fut longtemps très lente avant d'exploser au XIX^e siècle sous l'effet de l'essor économique et technique, l'accroissement naturel et les flux migratoires et que

la révolution industrielle a constitué une rupture fondamentale dans l'évolution des villes occidentales menant au monde urbanisé d'aujourd'hui (Bailly et Huriot 1999; Bairoch 1985, 1999; Merlin 1991). Cependant, à partir de la Deuxième guerre mondiale, les villes connaissent une concentration démographique et un éclatement spatial jamais atteints jusqu'ici. Chalas (2000) remarque qu'à l'évidence la ville s'est étendue et continue de s'étendre toujours plus selon des critères et des contours qui ne sont plus ceux de la ville-centre ancienne. À l'instar de Bailly et Huriot (1999), il remarque que le développement tentaculaire des centres urbains modernes, que connaissent tous les pays occidentaux, a rendu confuse la démarcation entre le monde urbain et l'espace rural. Cette expansion urbaine démesurée aurait, pour certains, compromis l'identité de la ville, autrefois lieu compact, bien délimité, concentrant sur un territoire restreint habitat et fonctions et clairement distinct d'une campagne peu densément habitée. En effet, la plupart des théoriciens considèrent que le XX^e siècle a occasionné une profonde rupture dans les rapports de l'homme au territoire. Paquot (2000,6) dépeint clairement ce changement survenu dans l'histoire des agglomérations urbaines occidentales : « La ville de la modernité, née en Europe au XIX^e siècle, marque une rupture historique. Avec elle, commence l'ère des métropoles, puis des conurbations et des mégapoles et enfin de l'urbain généralisé ». Cette nouvelle réalité de l'espace urbain a amené certains chercheurs à évoquer la « mort de la ville » ou « le passage de la ville à l'urbain » (Choay 1994, 1999; Paquot, Lussault, et Body-Gendrot 2000). Les plus alarmistes y voient une « crise urbaine » majeure et dénoncent la supposée désintégration morphologique de l'espace urbain, la mobilité accrue des individus (vivant sur plusieurs territoires à la fois grâce aux moyens de transport et de communication) qui, selon eux, empêche toute identification à un territoire déterminé et provoque une perte considérable du lien social. Cependant, pour d'autres penseurs, les nouvelles conditions contemporaines annoncent une nouvelle forme d'urbanité. Le débat actuel soulève ainsi plusieurs questionnements : comment définir alors la ville aujourd'hui ? Quelles sont les nouvelles frontières ? Faut-il inclure les quartiers périphériques (on parle alors « d'agglomération urbaine ») ou se limiter au centre ? Où commence et finit l'urbain ? La ville est-elle encore une entité séparée de la « campagne » ? La seule variété du vocabulaire dénotant la ville—métropole, mégapole, métapole, technopole, ville plurimillonnaire, conurbation, nébuleuse urbaine—témoigne de l'incertitude et du manque de consensus quant à la définition du concept.

Nous proposons, dans cet article, d'éclairer ces questions en exposant la réflexion contemporaine sur la définition de la ville et les conséquences de sa croissance. Cependant, il n'est point de notre propos de brosser un portrait complet de la littérature se rapportant à l'urbanisation contemporaine. Nous avons seulement procédé à une relecture « ciblée » d'un certain nombre d'écrits, d'auteurs et d'études communément considérés comme marquant un tournant théorique

et/ou empirique sur la question de la croissance urbaine². Notre texte est structuré en quatre parties. Dans la première section, intitulée *Contexte contemporain*, nous soulignerons les changements survenus durant la période récente (des années 1970 à aujourd'hui) et sur lesquels s'entendent la plupart des théoriciens sur l'urbain. Dans la deuxième section, *Débat contemporain*, nous aborderons les deux principaux discours qui s'affrontent au sujet de la « fin de la ville ». Dans la troisième partie, comme l'indique le titre *Nouvelle réalité, nouveaux concepts*, nous proposerons de voir certaines théorisations sur la ville contemporaine. Enfin, dans la conclusion, nous évaluerons la pertinence de la définition de la ville de Meuriot par rapport à la réalité urbaine d'aujourd'hui.

Le contexte urbain contemporain : internationalisation de l'économie et avancées technologiques

Il est communément admis que le contexte urbain actuel est profondément marqué par la nouvelle économie et les nouvelles technologies. En effet, plusieurs chercheurs (entre autres, Ascher 1995; Bairoch 1985; Hall 1992 ; Sassen 1991, 1994) soulignent les profonds changements économiques qui ont affecté considérablement l'évolution des villes contemporaines. On assiste depuis les années 1980 à l'émergence de « nœuds globaux », où se concentrent des fonctions de commandement, des services de financement et de spécialisation. L'internationalisation de l'économie et l'intensification de la tertiarisation (entamée durant les années 1970) ont favorisé la constitution de villes devenues des lieux-phares de l'économie mondiale. Selon les auteurs, la mondialisation a agi de façon décisive sur les systèmes urbains et a provoqué leurs transformations. Elle s'exprime par d'intenses échanges internationaux et le déploiement, au-delà de leurs frontières respectives, d'entreprises dont la réorganisation et l'extension géographique exigent une coordination plus efficace de leurs activités à l'étranger et entraînent de multiples recompositions (concentration, déconcentration, centralisation, décentralisation) de leurs différentes fonctions. Étant le support d'emplois nouveaux, ces fonctions qui constituent les clefs de l'économie internationale, se localisent le plus souvent dans les grandes agglomérations. Ascher (1995) avance que ces mutations économiques ont remis en cause les rapports entretenus jusque-là entre les villes et leur environnement régional. Ascher précise également que ce nouveau cycle est marqué autant par la mondialisation économique que par le développement des moyens de communication. Castells (1991, 1998; Castells et Hall 1994) et Hall (1998) soulignent également l'implication des nouvelles avancées technologiques et de la révolution informatique sur la vie des collectivités et le développement urbain. Selon eux, les technologies (ordinateurs, fax, câbles en fibre-optique, communication satellite, internet, vidéoconférence, multimédia) sont les instruments fondamentaux de la nouvelle organisation sociale et spatiale, ce qui les amène à qualifier la société contemporaine de société « informationnelle »

ou « communicationnelle ». Ces deux conditions ont permis la réintroduction du concept de « système urbain ». Ce concept renvoie à la notion de hiérarchie urbaine et aux relations entre villes. On le définit comme un ensemble de villes liées ensemble par des mécanismes ou moyens d'échange : de matières (marchandises), d'information (idées, argent, produits culturels), de populations (migrations quotidiennes) (Hohenberg et Lees 1992). Le système urbain se présente comme une construction à divers échelles : villes de taille différente, hiérarchisées, spécialisées avec au sommet une ou deux villes centrales. On distingue alors des villes *locales*, des villes *régionales*, des villes *provinciales*, des villes *nationales* et des villes *mondiales*. Si la plupart des auteurs reconnaissent les nouvelles technologies et la nouvelle économie comme les traits principaux de notre réalité urbaine, la débat porte sur leurs conséquences sur la morphologie de la ville (fin de « la ville traditionnelle », ville éclatée, diffuse, en réseaux, indépendante du centre, etc.) et sur les modes de vie (mobilité accrue, nouvelles sociabilités, culture urbaine répandue, etc.). La prolifération de nouveaux concepts à laquelle on assiste depuis quelques années (« Global Cities », « Technopole », « Métapole », « Edge city », « Post-Suburbia » etc.) rend compte de la complexité du fait urbain contemporain.

Le débat contemporain : la « fin de la ville » ou un nouveau type d'urbanité ?

Avant que Choay (1994) ouvre le débat sur la question de la « fin de la ville », Webber (1968), avec son ouvrage *The Post-City Age*, fut le premier à évoquer le « déclin de la ville » suite à l'élimination des contraintes de « l'espace-temps traditionnel » occasionnée par les moyens technologiques. D'autres penseurs, dont Paul Virilio (1990; Virilio et Petit 1996), viendront également défendre cette idée de la substituabilité qui engendrerait une « dématérialisation » de la ville, tout au moins, sa marginalisation au profit de la « ville virtuelle »³. Mais ce sera surtout la pensée postmoderne, représentée par le philosophe Jean François Lyotard (1993), qui constituera la vision la plus *désurbaniste* de cette approche. Selon la thèse de Lyotard, l'espace de la postmodernité (caractérisé par la perte de confiance des sociétés occidentales en la technoscience, le doute sur l'Histoire comme porteuse de sens et, l'individualisme) où les déplacements *réels* sont substitués par les déplacements *virtuels*, est un espace dépourvu de repères physiques et anthropologiques. Sa conception laisse entendre que l'humanité se trouve actuellement dans une condition de nomadisme, sans attache à un territoire particulier, (puisque la permanence de la délocalisation dans l'espace et dans le temps effacerait le besoin d'un espace physique). Widerski (1997) nous donne une excellente analyse de sa théorie :

Au niveau du territoire urbain, cela se traduit par un renoncement aux valeurs de l'histoire inscrites sur le sol (la dissipation de toutes les gradations sémantiques et symboliques des lieux) et par l'abandon de l'idée d'un aménagement social du territoire. L'espace postmoderne nivelle le rapport de l'individu au monde en un

universalisme sans échelle. [...] Changement du monde radical donc, où l'individu se trouve projeté physiquement ou virtuellement dans l'espace des réseaux, du fait de l'extension *hors du territoire* des lois d'échanges qu'il entretient nouvellement avec le monde économique et culturel. [...] Zone *entre rien et rien*; tel est ce nouvel espace mondial dont la *forme* communicationnelle prévaut sur le *fond* et finit par s'en abstraire. (Widerski 1997, 223-226).

Cependant, cette idée de la « dématérialisation urbaine » est loin de faire l'unanimité et demeure très controversée. Selon Augé (1992), il ne s'agit pas d'un renoncement de tout l'espace de la modernité que nous quittons mais plutôt d'une reformulation, d'une mutation. Contrairement à la pensée postmoderne, il discerne dans la transformation du monde, le passage d'une modernité à une autre d'où le paradigme spatial qu'il qualifie, dans son essai intitulé *Non lieux*, de « surmoderne ». C'est à travers l'idée d'excès qu'Augé saisit cette « surmodernité » caractérisée, selon lui, par un « excès d'espace, de temps, et d'individu ». Augé évoque l'*excès d'espace* pour signifier les changements d'échelle spatiale qui s'offrent aux individus, grâce à la communication satellite (permettant une accessibilité visuelle sur n'importe quel événement dans le monde) et à la rapidité des moyens de transports. Par *excès de temps*, l'auteur souligne la difficulté qu'ont les individus à saisir le temps présent faute de pouvoir emmagasiner en permanence l'information disponible et surabondante. *L'excès d'individu* concerne la montée de l'individualisme au détriment de l'unité du collectif. Pour Augé, l'espace « surmoderne » se distingue de l'espace moderne par le fait qu'il intègre à la fois les notions de *lieu* et *non lieu*. Selon lui, il ne s'agit pas du remplacement de « l'espace physique », le *lieu*, par « l'espace universel », le *non lieu*, mais de leur coexistence dans l'espace contemporain. À l'instar d'Augé, l'architecte Koolhaas (1994, 1995) conteste l'idée que la sphère publique puisse disparaître dans l'univers des réseaux de communications. Il soutient que l'espace contemporain allie autant de lieux de permanence que de lieux de renouvellement. Ainsi, comme Augé, Koolhaas croit à la coexistence dans l'espace contemporain, du *lieu*, vu comme l'espace identitaire, permanent et historique de la ville contemporaine, et du *non lieu*, perçu—à la différence de celui défini par Lyotard—comme l'espace de l'évasion, de la transportation physique et virtuelle, du détachement par rapport à un territoire et un environnement social, un espace libérant l'individu de ses déterminations quotidiennes. Bailly et Huriot (1999) partagent également cette idée de complémentarité des deux dimensions dans le phénomène urbain actuel. Dans la même optique, Duraton (1999) croit à l'inertie des villes et affirme que, même si elles perdent leur raison d'être dans le futur, elles se maintiendront grâce au stock d'immobilier et d'infrastructures dont elles disposent. Pour lui, il est impossible que la télécommunication puisse un jour remplacer la communication directe. La raison est qu'on a besoin de la communication à distance (voulue) et d'une part importante de la communication directe (accidentelle). Il avance que

la ville post-industrielle est et restera toujours un centre de consommation, de travail et le lieu par excellence de la proximité physique qui pourrait d'ailleurs constituer sa principale force d'attraction à l'avenir (revalorisation des contacts physiques et humains). C'est cette proximité physique entre les personnes qui est et qui demeurera fondamentale pour l'existence des villes. Dans le même ordre d'idées, Hall (1992, 1998) et Sassen (1991) ne voient pas dans les technologies de communications et les réseaux d'économie mondiale une menace sur la structure physique ou un facteur provoquant un phénomène de déterritorialisation. En effet, l'étude de Sassen prouve que les villes « mondiales », comme New York, Londres ou Tokyo n'ont rien perdu de leur pouvoir d'attraction et qu'au contraire, elles continuent à être plus denses et leur richesse et leur pouvoir sont sans cesse en croissance. Bairoch (1985) explique cette attraction qu'exercent les métropoles par le fait qu'elles demeurent encore des foyers d'urbanité, de sociabilité, de diversité spatiale et sociale (concentration de personnes, de biens, d'informations, d'idées). Elles offrent également une certaine sécurité économique aux individus (marché de l'emploi diversifié). Ascher (1995) avec son ouvrage sur le devenir des métropoles, *Métapolis ou l'avenir des villes*, intervient également en réponse à la première thèse, qu'il juge emprunte d'idées reçues et d'inquiétudes injustifiées. En effet, Ascher prend quelque distance avec les philosophes et les prospectivistes alarmistes et minimise les inquiétudes grandissantes des sociologues qui se désolent devant la perte des formes urbaines traditionnelles. D'autre part, il remet en cause les positions nostalgiques des urbanistes qui souhaiteraient reproduire la ville d'autrefois pour assurer l'urbanité ancienne. Selon lui, ces nouvelles technologies, loin d'avoir entraîné une « désurbanisation », voire une « dissolution » des grandes agglomérations urbaines ont au contraire participé au phénomène de métropolisation et offert des avantages supplémentaires à l'urbanisation. Il reproche ainsi aux premiers intellectuels leurs visions, tantôt « fataliste et pessimiste » tantôt « volontariste et optimiste », qu'il considère réductrices en ce sens qu'elles font fi des relations que l'urbanisation a entretenu historiquement avec les télécommunications. Il cite, pour soutenir ces propos, quelques exemples historiques, notamment l'avènement de l'électricité, du gaz, du tramway, du téléphone, de la télécopie, autant de techniques nouvelles qui, en s'inscrivant dans les dynamiques urbaines auxquelles elles ont contribué chacune en son temps, n'en constituaient pas moins de nouveaux outils ayant permis aux citoyens de maîtriser leur environnement urbain et social (idée soutenue également par Roncayolo et Paquot 1992). Il suggère qu'il serait, d'abord, plus approprié de raisonner en termes d'interactions plutôt qu'en termes d'impacts dans la mesure où les nouvelles technologies dépendent du contexte dans lequel elles prennent place et du dynamisme duquel elles participent. Par ailleurs, pour comprendre le rôle que ces technologies jouent dans les processus d'urbanisation et de transformation des territoires, il recommande d'étudier plutôt les exigences et les enjeux auxquels

ces technologies devaient répondre et pour lesquels elles ont été suscitées, mobilisées et développées. Sans pour autant verser dans l'utopie de « l'urbanisme des réseaux » prôné par Dupuy (1991), Ascher considère que la tendance à la mise en réseaux et à l'interconnexion des villes et des entreprises sont des éléments majeurs des performances économiques. Enfin, devant la multitude d'interprétations qu'a suscité l'expression « fin de la ville », Choay (1999, 8) rappelle que l'évocation de « la mort de la ville et le règne de l'urbain » ne doit pas être comprise comme la disparition physique ou du dynamisme de la ville (puisque'il a été prouvé que de nombreuses villes connaissent actuellement une vitalité jamais égalée), mais plutôt comme celle d'une « certaine manière locale de vivre institutionnellement ensemble, qui fut le propre de ces entités dotées d'une identité et qu'on appelait les villes. C'est la disparition d'une culture des limites ». Comme les tenants de la deuxième approche, Choay (1999, 8) reconnaît que « le hors-échelle des réseaux » a « dorénavant sa place dans notre culture » voire même « dans notre nouvelle civilisation » et qu'il va falloir « apprendre à [le] gérer et à [le] pratiquer ».

Nouvelle réalité urbaine, nouveaux concepts

Pour de nombreux auteurs, ces changements contextuels appellent une nouvelle façon d'envisager la ville du XXI^e siècle d'où leur proposition de « revoir la théorie urbaine ». Ceci dit, avant d'aborder les nouvelles théories, il faut préciser qu'on retrouve essentiellement deux pôles de réflexion sur la ville selon le contexte géographique : l'un européen qui s'attache à analyser le(s) nouveau(x) visage(s) des métropoles et l'autre, nord-américain, qui s'attarde davantage sur la suburbanisation. Ceci tient probablement des spécificités locales, car même si on admet que « l'horizon commun au cinq continents est désormais celui de l'urbain » (Choay 1999, 6), il existe à la base une certaine différence au niveau des traditions urbaines—et par conséquent d'évolution—entre villes européennes et villes nord-américaines.

Pour la plupart des chercheurs européens, la nouvelle approche suppose une rupture avec le modèle de lecture traditionnel de l'urbanité. Selon Picon (1998), on doit dépasser la dénonciation systématique du progrès ou encore la nostalgie paralysante et prêter davantage attention aux réalités de notre civilisation urbaine. Pour Ascher (1995), cette supposée « crise urbaine » annonce, en fait, le passage à un nouveau cycle qu'il qualifie—comme Augé—de « surmoderne », mais cette fois-ci en référence à la notion de « surmodernité » développée par Anthony Giddens, au lieu des qualificatifs de « post-fordien » et de « post-moderne » couramment utilisés qu'il juge inadaptes pour décrire la nouvelle réalité sociale, économique et urbaine à laquelle nous faisons face aujourd'hui. Pour désigner cette dernière, Ascher propose un nouveau concept de ville : la « métropole ». Il affirme que la structuration urbaine contemporaine, qui peut prendre différentes configurations (rurban, grappe, réseaux, etc.), montre que le processus de métropolisa-

tion dépasse largement les cadres physique, démographique, social et économique des métropoles et participe à l'apparition d'un type nouveau d'agglomération urbaine qu'il nomme « métapole ». Son hypothèse centrale suppose qu'une nouvelle forme urbaine, englobant les métropoles que nous connaissons, et dépassant largement leurs cadres respectifs, est en train d'émerger grâce au développement de nouveaux moyens de communications et d'échanges. Il s'agirait d'un nouveau système polarisé, fonctionnant en réseaux. Désignant bien plus qu'une vaste aire métropolitaine, ce concept auquel l'auteur aurait préféré le terme plus précis de « métamétropole », a été forgé pour décrire « ces grandes agglomérations multifonctionnelles et fortement intégrées à l'économie mondiale » (p.33). La « métapole » serait ainsi ce vaste territoire qui transcende les limites d'une métropole et dont une partie des habitants, des activités ou des espaces participent au dynamisme quotidien métropolitain. Concentrant en son sein les emplois de la région, ses habitations et ses activités, elle se compose d'espaces « profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus » (p.34).

L'auteur insiste également sur les nouvelles dynamiques sociales induites par le cadre *métropolitain*. Pour lui, il a généré de nouveaux espaces sociaux et avec eux des modes de vie qui se traduisent par « [une] extension des mobilités, [une] différenciation croissante des pratiques, [un] ancrage résidentiel renforcé [en dépit d'un] affaiblissement croissant des voisinages, [et l'émergence enfin de] nouvelles urbanités » (p.117). Il note toutefois qu'à l'intérieur de ces nouveaux espaces sociaux caractérisés par une diversité de modèles culturels, une mentalité proprement *métropolitaine* est impossible à identifier, contrairement à ce que laissent croire les études de Georg Simmel et de l'École de Chicago dont il relève d'ailleurs les limites. Se basant sur les travaux de sociologie de l'interaction de Goffman et d'ethno-méthodologie de Garfinkel, il conclut qu'il y a plutôt des combinaisons multiples où chaque individu se forge une mentalité en empruntant ses « références [...] à la famille, [...] au groupe socioprofessionnel, [...] à la classe d'âge, [...] à une origine géographique, religieuse, ou à toute autre affinité particulière » (p.122). Par ailleurs, il fait remarquer que la « métapole » est le lieu par excellence de la multiplication des pratiques sociales et des modes de vie. En effet, dans un milieu *métropolitain*, l'avantage qu'ont les ménages à bénéficier d'une large gamme de biens, de produits et de services, conjugué à leur contact quasi quotidien, soit de façon directe, soit par le truchement des médias, avec d'autres pratiques et d'autres modèles culturels, favorisent, selon lui, la multiplication et la diversification de leurs pratiques offrant ainsi à chacun des possibilités accrues de se forger son propre mode de vie. Quant à la question de la précarité socioprofessionnelle mise avant par certains milieux intellectuels, l'auteur soutient que les écarts dans la société *métropolitaine*, telle qu'elle est vécue aujourd'hui en France ou ailleurs dans les pays industrialisés, sont moins tranchés qu'ils ne l'étaient autrefois. Il rappelle ainsi les limites de la thèse sociologique de la « société duale » selon laquelle

une fracture divise la société actuelle, d'abord, en « groupe intégré à l'économie globalisée » (vivant dans les métropoles, gagnant d'importants revenus, consommant des produits de cette société globalisée) et, ensuite, en « groupe de plus en plus marginalisé par rapport à cette économie » (vivant dans les anciennes villes industrielles, les grands ensembles d'habitat social, les petites villes et la campagne). Pour lui, ce qualificatif « dual » schématise on ne peut trop la réalité *métropolitaine* et rend imparfaitement compte de sa réelle structuration sociale car, entre les marginalisés et les intégrés, il existe une fraction non négligeable de la population. Il préfère à ce qualificatif la notion de « société ternaire » et ce, même s'il reconnaît son manque d'originalité, puisqu'elle renvoie à des thèses anthropologiques classiques et sa non pertinence pour l'analyse des pratiques sociales et des modes de vie. Pour appuyer ces propos, il cite des analyses qui montrent que la société actuelle n'est pas binaire, c'est-à-dire composée exclusivement de ceux qui ont un emploi stable et de ceux qui n'en ont pas. Au contraire, elles révèlent l'existence de situations intermédiaires où la diversité structurelle vis-à-vis de la précarité est plus visible. Il y aurait plutôt « trois types de 'modes de vie' métropolitains ou trois styles d'attitudes urbaines » (p.130). Outre ces questions de modes de vie et de pratiques sociales, l'auteur analyse les mobilités (professionnelles, résidentielles et quotidienne) à l'intérieur des « métropoles », les différentes formes de sociabilité liées à ces mobilités, le rôle joué par le logement dans la vie « métropolitaine » et les rapports avec le voisinage. Il note en résumé les faits suivants : 1.) des mobilités à la fois « croissantes et désynchronisées » ; 2.) un accroissement des « mobilités de sociabilité » (sorties au restaurant, spectacle, rencontres des amis et des parents, ...) ; 3.) un affaiblissement des sociabilités de voisinage ; 4.) une perte d'importance des relations travail-habitat ; 5.) un renforcement des dynamiques de spécialisation spatiale ; 6.) un accroissement des réalités du logement par rapport à celles du quartier ; et enfin 7.) une construction dans l'indifférence d'une « urbanité métropolitaine ».

Chalas (2000) voit également un nouvel état des lieux urbains. Selon lui, cette réalité contemporaine est celle de l'émergence d'une nouvelle forme d'urbanité qui peut se traduire en six figures majeures que sont : la *ville-mobile*, la *ville-territoire*, la *ville-nature*, la *ville-polycentrique*, la *ville au choix* et la *ville-vide*. La *ville-mobile* renvoie à la mobilité comme modalité première de la vie collective et du rapport au monde. C'est le mouvement qui fait lien. La ville pourra se faire contre l'automobile, mais pas contre la mobilité (idée que partagent Ascher 1998 et Wiel 2002). La *ville-mobile* suppose la *ville-territoire*. Cette dernière renvoie à un certain nombre de faits concrets et nouveaux, imbriqués d'ailleurs les uns dans les autres, qui rappellent que la ville est devenue coextensive au territoire : le lieu de la ville, ce n'est plus seulement la ville, ce peut être aussi la campagne, et, par conséquent, il n'y a plus comme autrefois cette séparation entre ville et territoire. On peut très bien être urbain en ne vivant plus en ville, grâce à l'essor des trans-

ports rapides. La *ville-territoire* suppose, à son tour, la *ville-nature*. La *ville-nature*, ce n'est pas la ville verte, au sens défini par l'urbanisme végétal (recréation d'espaces urbains paysagers) mais une imbrication de la ville et de la campagne : il s'agit d'un processus d'urbanisation de la nature et de ruralisation de la ville, les deux à la fois. La *ville polycentrique*, selon Chalas, n'est pas la ville qui annihile le centre-ville traditionnel (contrairement à la pensée américaine classique), ni celle du schéma christallerien qui façonnait la ville d'hier, mais celle d'une polycentralité nouvelle de type intercommunal et transcommunal. Quant à la *ville au choix* c'est la ville éclatée morphologiquement; la *ville vide*, c'est la ville disparate, la ville de la discontinuité, des ruptures, de la désunification. C'est la ville des contrastes, la ville de la transformation ininterrompue qui peut être appelée aussi la ville de l'éphémère ou la ville à jamais inachevée. Le vide devient alors un élément de l'urbain qui façonne la ville. La ville émergente méconnaît la continuité ou l'homogénéité morphologique. Ainsi pour Chalas, la nouvelle urbanité se caractérise par la mobilité, l'étendue territoriale abolissant la notion de centre/périphérie, la polycentralité, le choix et le vide, et l'imbrication physique et culturelle entre le monde urbain et rural.

Contrairement à la plupart des auteurs qui voient dans l'histoire du dernier siècle l'histoire de l'évolution de la ville, Hays (1993) y perçoit plutôt celle de la société qui est devenue complètement urbanisée. Il estime que la société urbanisée ne peut être comprise si l'on se limite à la ville elle-même, mais uniquement si on identifie le processus des changements historiques dans un plus large contexte, auquel la ville peut être reliée. De son étude historique, il remarque que les bouleversements se sont effectués principalement à trois niveaux : a) politique et gouvernement, b) le rapport ville/campagne et c) valeurs et culture. Sur le dernier point, il avance que la société, autrefois majoritairement rurale, a été progressivement envahie par une nouvelle et puissante culture urbaine (grâce aux technologies urbaines : voiture, électricité, communications, etc.). Cette dernière thèse est également soutenue par Paquot (1992) qui considère que l'urbanisation est un processus de transformation culturelle qui accompagne de profonds changements économiques, politiques, juridiques, sanitaires, éducationnels, religieux, sociaux, etc. Comme Hays, il estime que l'époque contemporaine est caractérisée par une civilisation entièrement urbaine. Contrairement à certains auteurs (Chalas 2000; Merlin 1991) qui évoquent l'imbrication tant physique que culturelle entre le monde urbain et le monde rural, Paquot affirme davantage la primauté du premier monde sur le second. Qu'on vive ou non dans la ville, nous serions tous devenus *urbains* :

La société postindustrielle et communicationnelle est résolument urbaine. La ville est notre environnement : nous sommes entrés dans la civilisation urbaine. Ainsi, un glissement, prévisible alors, a eu lieu et change les données de notre quotidien : le monde est devenu mondial et mondialement urbanisé. Est-ce à dire que les

paysanneries ont disparu? Non, elles existent toujours, parfois même massivement comme en Inde et en Chine, mais leurs conditions de production et de commercialisation sont totalement articulées au monde urbain. En l'an 2000, dans moins de dix ans, un terrien sur deux habitera en ville. L'urbanisation du monde n'est pas un phénomène qui se mesure seulement quantitativement, mais également qualitativement. Et, dans ce cas, on peut affirmer sans crainte de se tromper qu'alors tous les terriens seront citadins dans l'âme. (Paquot 1992, 12).

Parallèlement à cette pensée qui se développe en Europe, une autre réflexion émerge en Amérique du Nord qui, elle, se concentre essentiellement sur la suburbanisation. En effet, plusieurs auteurs (Barnett 1995; Bourne 1992, 1996; Calthorpe 1993; Duany et al. 1991, Duany, Plater-Zyberk, et Speck 2000; Ewing 1997; Kelbaugh 1989; Kunstler 1993; Langdon 1994) se plaisent, ces dernières années, à décrier l'incohérence du développement périurbain, ainsi que l'impact négatif de ce dernier sur le centre, l'environnement et la société. On accuse les banlieues d'être des milieux d'isolement social et physique, d'individualisme, démunis de toute forme de solidarité et d'entraide sociale, des milieux sans âme, sans vie urbaine, des non-lieux. On fustige principalement l'automobile et ses répercussions sur le paysage urbain. Dans son ouvrage intitulé *Les territoires de l'automobile*, Dupuy (1995) dépeint clairement cette *doctrine du refus* de l'automobile où l'automobilisation est considérée comme l'antithèse de la ville. L'automobile est alors tenue responsable de la dédensification de la ville, de la dilution de ses limites (frontière entre la ville et la campagne n'est plus reconnaissable). La motorisation aurait porté atteinte au caractère essentiel de la ville. Selon ces tenants, elle a remis en cause la centralité, en facilitant la création de nouvelles zones urbaines et en changeant la nature des centres anciens. On remarque que ces derniers accusent un déclin et un appauvrissement important (ralentissement des activités économiques, paupérisation, diminution de la population, dégradation du cadre bâti, manque de vie urbaine) suite à cette suburbanisation des populations, des activités et des emplois. La ville n'est plus ce commutateur social : l'automobile rapproche ceux qui sont loin certes, mais isole ceux qui n'en ont pas. D'autre part, elle ne permet pas de s'appropriier l'espace parce qu'elle le consomme, le perturbe. Au niveau environnemental, on rappelle que les développements périurbains engendrent une dégradation considérable sur l'écosystème planétaire (consommation de ressources rares comme l'eau, l'énergie, etc.; production de nuisances comme la pollution de l'air, les déchets, le bruit, etc.). L'autre problème soulevé est celui de l'accentuation des disparités sociales. On tient l'étalement urbain responsable de la constitution d'une « société duale » (les banlieues de classes moyennes versus les centres où se concentre les pauvres et les groupes ethniques). On suppose que le développement périurbain a « généré » la marginalisation sociale, a renforcé les inégalités sociales et même l'exclusion socio-économique. En effet, dans leur ouvrage intitulé *Place Matters, Metropolitcs for Twenty-first Cen-*

tury, Dreier, Mollenkopf et Swanstrom (2001) considèrent que la ségrégation économique et l'étalement urbain auxquels font face les villes et les régions métropolitaines américaines sont parmi les problèmes les plus importants du siècle. Pour eux, cette ségrégation est en constante croissance non seulement d'une région à l'autre, mais à l'intérieur d'une même région métropolitaine. Dans leur examen des conséquences de l'étalement urbain, Dreier, Mollenkopf et Swanstrom nous apprennent qu'indépendamment des profils socio-économiques et raciaux des populations métropolitaines, les inégalités spatiales et la ségrégation économique entraînent non seulement des effets dévastateurs sur les populations pauvres, mais imposent également d'énormes coûts, souvent passés sous silence, à la classe moyenne américaine et aux familles aisées qui, ayant choisi de vivre en périphérie des régions métropolitaines pour fuir les problèmes des villes, sacrifient inlassablement leur qualité de vie en subissant les effets négatifs de l'étalement urbain. Ces effets agissent tant au niveau de l'accès à l'emploi et du revenu qu'au niveau de l'accessibilité et la qualité des services publics (éducation, soins de santé), des biens de consommation et de la sécurité. En tentant d'identifier la source majeure de ces deux problèmes urbains, ils démontrent que ces derniers ne sont pas dus à des choix individuels liés à la libéralisation des marchés, mais résultent de choix politiques du gouvernement fédéral et des États. Ils avancent que ces deux principaux acteurs qui, jusque-là, avaient mis en application des mesures encourageant les inégalités spatiales et un développement de basse densité dans la périphérie des centres, auraient pu opter pour des politiques plutôt préventives, militant en faveur de modèles de développement plus compacts. Il faut rappeler que ce courant de pensée, largement alimenté par les angoisses environnementales, donna lieu à de nombreux projets urbanistiques de retour aux valeurs et aux paysages urbains traditionnels, comme ceux réalisés par les tenants du New Urbanism⁴.

Cependant, il subsiste dans le milieu intellectuel américain tout un autre discours qui, à l'opposé du premier, exprime une véritable foi en la suburbanisation. Il vient, en fait, marquer le recul irrépensible des grands centres-villes de l'ère industrielle au profit de leur périphérie banlieusarde, aussi bien au niveau de la culture, de la vie communautaire que celui de la vie économique. Dès la fin des années 1980, avec Fishman (1987) et Muller (1986), on prend conscience d'une modification essentielle : la suburbanisation des bureaux, des activités tertiaires, des établissements scientifiques et technologiques, change la donne en suscitant de la densité, de la reconcentration spatiale. La banlieue ne serait plus une simple annexe du noyau central mais, dans bien des cas, un milieu autonome en soi qui se développe. Ils soulignent les changements morphologiques et fonctionnels qui font de la banlieue un foyer important d'emplois; ainsi que les changements sociaux (la banlieue aurait elle aussi ses processus de pauvreté et d'agitation, sa diversité ethnique et sociale). Plusieurs termes font leur apparition pour rendre compte de ce phénomène : « Suburban downtowns », « Technoburbs », « Post-

Suburbia », etc. Mais c'est « Edge city », le néologisme proposé par Garreau (1991) qui connut un grand retentissement. Les auteurs les plus marquants de cette approche sont ceux de l'École de Los Angeles, regroupés autour de Michael J. Dear (2001) dans le récent ouvrage collectif intitulé *From Chicago to L.A.* Ce groupe de chercheurs, qui ont commencé par disqualifier l'École de Chicago, en lui reprochant d'être figée dans une logique moderniste bipolaire (urbain-rural), prennent Los Angeles comme prototype pour illustrer le développement urbain actuel. Ils mettent le doigt sur le fait que la ville n'est plus organisée autour d'un centre qui détermine son *hinterland*. L'espace urbain est maintenant éclaté et l'arrière-pays est plus à même de commander le centre-ville. Scott (dans Dear 2001) illustre cet éclatement à l'aide de son schéma de la croissance urbaine actuelle, sous forme de générations de technopoles : une première technopole s'installe là où elle trouve les ressources nécessaires (main d'œuvre, services avancés, etc.), puis d'autres technopoles naissent de la décentralisation de certaines unités de production, et ainsi de suite.

Ceci dit, cette école de pensée a été très controversée. Plusieurs auteurs américains, qu'on retrouve notamment dans l'ouvrage collectif *The City, Los Angeles an Urban Theory at the End of the Twentieth Century* (Scott et Soja, 1996) n'ont pas hésité à critiquer la supposée « exemplarité » de Los Angeles. Ils y voient plutôt un « cauchemar dystopique », « une ville 'Enfer' aux proportions gargantuesques ». C'est le cas de FitzSimmons et Gottlieb (1996) qui, dans leur article intitulé « *Borner et lier l'espace métropolitain. Les politiques ambiguës de nature à Los Angeles* », présentent Los Angeles plutôt comme un exemple de conséquences environnementales catastrophiques de la croissance urbaine moderne, « une 'dystopie' de l'environnement [...], un emblème mondial de pollution urbaine » (pp. 186-187). Outre les aspects négatifs qu'on reconnaît à cette métropole (sur le plan environnemental, morphologique, social, économique), on avance, dans cet ouvrage collectif, que Los Angeles est un « cas exceptionnel », c'est-à-dire une ville qu'on ne peut reproduire ailleurs, et donc aucunement un « cas exemplaire » et « paradigmatique » que l'on peut généraliser.

À cet égard, les villes canadiennes sont loin de correspondre au modèle que l'École de Los Angeles veut universaliser. En effet, les villes canadiennes, qui continuent à s'inscrire dans le modèle « traditionnel » centre/périphérie (Ritchot, Mercier et Mascolo 1994), présentent des banlieues et des centres-villes bien différents de ceux des États-Unis. Dans le premier cas, Lessard (2001) a bien démontré, par exemple, comment les banlieues québécoises, contrairement aux villes suburbaines américaines, basées sur le concept de cité-jardin, reprenaient, elles, l'esprit du milieu rural et de son modèle paroissial (organisation autour d'un noyau formé de l'église, le presbytère, l'école, centre communautaire, services et commerces, etc.). Dans le livre intitulé *La Banlieue revisitée* (Fortin, Després et Vachon 2002), les chercheurs, qui appartiennent à différents horizons disciplinai-

res, vont encore plus dans la remise en cause de cette idée de l'homogénéité de la banlieue nord-américaine. En prenant le cas de Québec, qui a connu au fil du temps plusieurs couronnes de banlieues, ils révèlent des différences sensibles au sein d'une même ville : selon eux, on ne plus parler de « la » banlieue mais plutôt « des » banlieues, car chaque couronne a sa propre « identité » (les premières plus « urbanisées » que les autres). Concernant les centres-villes, les études de Goldberg et Mercer (1980 ; 1986) avaient déjà souligné les différences contextuelles entre le Canada et les États-Unis. En démontrant comment la vie dans les quartiers centraux canadiens était plus attrayante que dans le cas des États-Unis, ils ont déconstruit le mythe voulant que les nord-américains apprécient *de loin* la faible densité à la haute densité (Muller avançait en 1986 que cette dernière avait une faible signification sociale). De plus, comme l'ont prouvé plusieurs géographes canadiens⁵, les efforts déployés pour la revitalisation des centres-villes au Canada durant les années 1970-1980 ont permis, contrairement à ce qu'on a pu observer aux États-Unis, un véritable mouvement de « retour à la ville ». C'est peut être en raison de ce franc succès enregistré par les politiques urbanistiques canadiennes, soucieuses de contrer l'étalement urbain et ses impacts négatifs, que certains auteurs canadiens, comme Bourne (1992, 1996), n'ont pas hésité à défendre la ville compacte.

CONCLUSION

Suite à ce survol des théories sur la ville occidentale contemporaine, nous proposons de commenter la pertinence des propos de Meuriot par rapport à la situation urbaine actuelle. Nous pouvons dire que la définition de l'agglomération comme processus dynamique continu est largement admise par l'ensemble des théoriciens contemporains. En revanche, la question de l'existence d'un noyau central, permanent, stable et identitaire, formant le cœur de l'ensemble de l'agglomération, ne semble pas faire l'unanimité. C'est surtout en Amérique du Nord qu'on retrouve des positions divergentes à ce sujet. En effet, si certains auteurs considèrent la ville et la banlieue comme deux faces d'une même réalité (comme Dreier, Mollenkopf, et Swanstrom 2001), d'autres, comme Fishman (1987), Muller (1986) ou les tenants de l'École de Los Angeles, défendent l'idée que la suburbanisation est non seulement un phénomène autonome de la ville centrale, mais qu'elle est arrivée à la supplanter. En Europe, la plupart des auteurs (Ascher, 1995; Chalas 2000; Paquot 2000) estiment que le débat villes/banlieues est dépassé et qu'il ne correspond plus à notre réalité urbaine. Le modèle binaire est remplacé par de nombreuses configurations inédites. Selon ces auteurs, on ne peut plus penser avec les concepts traditionnels. La ville a changé de sens et les pratiques urbaines aussi. Le travail, la consommation, les loisirs, les sociabilités ne sont plus fixées dans le quartier. L'homme n'a plus une seule appartenance territoriale mais plusieurs à la fois. En d'autres termes, la ville ne se construit plus, ne se pratique plus comme

dans le passé et par conséquent elle ne peut plus être envisagée selon la logique dualiste urbain/rural, centre/périphérie, ville/non-ville. Aujourd'hui, suite aux changements économiques et technologiques, on évoque plutôt la société urbaine, les réseaux de villes, les villes de la globalisation, mais aussi de l'urbain comme mode de vie. Dans cette perspective, le débat auquel Meuriot fait référence dans la dernière partie de la citation (« Vouloir séparer, dans de telles agglomérations, le centre de la périphérie et de la banlieue est une absurdité autant morale que matérielle ») n'est plus d'une grande pertinence dans notre contexte actuel.

Quelques soient les définitions avancées pour décrire notre passage de « l'époque des métropoles à l'ère de l'aménagement réticulé » (Choay, 1999, p.6), il reste que, selon nous, la véritable question est de savoir comment répondre à ce processus historique d'urbanisation auquel participent le développement des moyens de transport et des nouvelles technologies de communication. Si ce processus est inévitable, comme le soulignent plusieurs auteurs, comment doit-on concevoir, planifier et gérer cette ville contemporaine qu'Ascher qualifie, dans son ouvrage intitulé *Les nouveaux principes de l'urbanisme* (2001), comme la ville de « la nouvelle révolution urbaine moderne » (la troisième après celle de la ville classique et celle de la ville industrielle) ? Comment assurer une gestion urbaine capable non seulement de rentabiliser les performances de la ville, mais de limiter également ses dysfonctionnements et ses impacts ? Comme Ascher (1995, 2001), nous pensons qu'il est illusoire, face à la nouvelle réalité des métropoles, de vouloir perpétuer le modèle urbanistique traditionnel. Le contexte est différent ; il a changé de nature et d'échelle et exige, par conséquent, d'être traité de façon tout aussi différente. Ainsi, pour nous, le défi qui se pose aujourd'hui aux aménageurs et aux urbanistes est de savoir comment adapter la ville aux nouvelles conditions sociales et économiques et de concevoir un urbanisme allant dans le sens de cette adaptation, c'est-à-dire en mesure de proposer des solutions urbaines nouvelles et compatibles avec les exigences du contexte actuel. En somme, il s'agit de concevoir ce « nouvel urbanisme » ou « néo-urbanisme » auquel réfère Ascher (2001) —qui se veut différent, précisons-le, de celui du New Urbanism—et dont l'auteur semble le seul, pour le moment, à en ébaucher les principes. Un « nouvel urbanisme » qui doit, cependant, prendre en compte les spécificités géographiques.

Notes

¹ Concept élaboré par Poëte, M. 1924. La ville comme être vivant. In *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe-XXe siècles*, dir. M. Roncayolo et T. Paquot 1992, 184-195. Paris : Larousse.

² Le choix des auteurs est tiré d'une liste de références bibliographiques qui est soumise à tous les étudiants du doctorat en études urbaines de l'Université du Québec à Montréal et l'Institut national de recherche-Urbanisation en vue de

l'examen doctoral. Elle est considérée par le Comité de programme du doctorat comme une littérature multidisciplinaire « d'une grande pertinence » pour tous ceux qui s'intéressent aux questions urbaines.

³ Selon l'urbaniste-philosophe Paul Virilio, le réel est composé du virtuel et de l'actuel. Toutefois, Virilio dresse un système de villes dans lequel il place la « ville virtuelle », qu'il nomme la « Cité Médiante », au coeur. Dans ce système baptisé « Hyperville », les villes importantes comme New York, Paris, Milan constitueraient les quartiers de la « ville virtuelle », tandis que les villes ordinaires en formeraient les banlieues.

⁴ Courant urbanistique qui émerge aux États-Unis à la fin des années 1980 et qui est représenté par Duany et Plater-Zyberk. Réinterprétant le modèle de la ville américaine ancienne, l'« American small town », ils proposèrent des formes de développement moins « suburbaines », une sorte de version « banlieusarde » du courant de reconstruction de la ville des années 1980. Toutefois, les quelques projets réalisés, dont la plupart sont de nouveaux développements à la périphérie ou à l'extérieur des villes, ont été vivement critiqués (lire à ce sujet Sokoloff, B. 1999. *Barcelone ou comment refaire une ville*. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal).

⁵ Voir les auteurs canadiens dans Benali, K. (2005). « Le retour à la ville : un réinvestissement symbolique ». In *Canadian Journal of Urban Research - Revue canadienne de recherche urbaine* 14 (1), supplément : 1-21.

Références

- Ascher, F. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob.
- Ascher, F. 1998. *La République contre la ville: Essai sur l'avenir de la France Urbaine*. Éditions de L'Aube.
- Ascher, F. 2001. *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*. Éditions de L'Aube.
- Augé, M. 1992. *Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Éditions du Seuil.
- Bailly, A. et J.M. Huriot, éd. 1999. *Villes et croissance: Théories, modèles, perspectives*. Paris: Anthropos.
- Bairoch, P. 1985. *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, 2^{ème} éd. Paris: Gallimard, 1996.
- Bairoch, P. 1999. Villes et développement économique dans une perspective historique. In *Villes et croissance : Théories, modèles, perspectives*, éd. A. Bailly et J.M. Huriot 1999, 9-48. Paris: Anthropos.
- Barnett, J. 1995. *The Fractured Metropolis: Improving the New City, Restoring the Old City, Reshaping the Region*. New York: Harper Collins.
- Bourne, L. S. 1992. Self-fulfilling prophecies? Decentralization, Inner City Decline and the Quality of Urban Life. *Journal of the American planning associa-*

tion (d'automne): 509-513.

- Bourne, L. S. 1996. Reurbanization, Uneven Urban Development, and the Debate on New Urban Forms. *Urban geography* 17 (8): 690-713.
- Calthorpe, P. 1993. *The Next American Metropolis: Ecology, Communities, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- Castells, M. 1991. *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-regional Process*. Oxford and Cambridge, MA: Blackwell.
- Castells, M. 1998. *The Rise of the Network Society*, 3 vols. Malden, Ma: Blackwell.
- Castells, M. et P. Hall. 1994. *Technopoles of the World*. London: Routledge.
- Chalas, Y. 2000. *L'invention de la ville*. Paris: Anthropos.
- Choay, F. 1994. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In *La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, dirs. J. Dethier et A. Guiheux 1994, 26-35. Paris: Éditions du Centre Pompidou.
- Choay, F. 1999. De la ville à l'urbain (entretien avec Thierry Paquot). *Le XX^e siècle, de la ville à l'urbain*. Revue *Urbanisme* 309: 6-9.
- Dear, M. J., éd. 2001. *From Chicago to L.A.: Making Sense of Urban Theory*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Dreier, P., J. Mollenkopf et T. Swanstrom. 2001. *Place Matters. Metropolitcs for the Twenty-first Century*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas.
- Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk, Alex Krieger et William R. Lennertz. 1991. *Towns and Town-making Principles*. New York: Rizzoli.
- Duany, A., E. Plater-Zyberk et J. Speck. 2000. *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.
- Dupuy, G. 1991. *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*. Paris: Armand Colin.
- Dupuy, G. 1995. *Les Territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.
- Duraton, G. 1999. Distance, sol et proximité : Analyse économique et évolution urbaine. In *Villes et croissance: Théories, modèles, perspectives*, éd. A. Bailly et J.M. Huriot 1999, 90-131. Paris: Anthropos.
- Ewing, R. 1997. Is the Los Angeles Style Sprawl Desirable? *Journal of the American planning association* 63 (1): 107-130.
- Fishman, R. 1987. *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.
- FitzSimmons, M. et R. Gottlieb. 1996. Borner et lier l'espace métropolitain. Les politiques ambiguës de nature à Los Angeles. In *The City. Los Angeles an Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, édi. A.J. Scott et E.W. Soja 1996, 186-224. Los Angeles: University of California Press.
- Fortin, A., C. Després et G. Vachon, éd. 2002. *La Banlieue revisitée*. Québec : Éditions Nota bene.

- Garreau, J. 1991. *Edge City. Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- Gordon, P., et H. W. Richardson. 1996. Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990. *Journal of the American planning association* 62 (3): 289-295.
- Gordon, P. et H. W. Richardson. 1997. Are Compact Cities a Desirable Planning Goal? *Journal of the American planning association* 63 (1): 95-106.
- Hall, P. 1992. *The Changing Face of Global Cities*. Berkeley: University of California, Institute of Urban and Regional development.
- Hall, P. 1998. *Cities in Civilization*. New York: Pantheon.
- Hays, S. P. 1993. From the History of the City to the History of the Urbanized Society. *Journal of urban studies* 19 (4): 3-25.
- Hohenberg, P. M. et L. H. Lees. 1992. *La formation de l'Europe urbaine, 1000-1950*. Paris : PUF.
- Kelbaugh, D. 1989. *The Pedestrian Pocket Book: A New Suburban Design Strategy*. NJ: Princeton Architectural Press.
- Koolhaas, R. 1994. Bigness. *L'Architecture d'aujourd'hui* 298: 84.
- Koolhaas, R. 1995. *S, M, L, XL*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Kunstler, J. H. . 1993. *The Geography of Nowhere: The Rise and Fall of America's Manmade Landscape*. New York: Touchstone.
- Langdon, P. 1994. *A Better Place to Live: Reshaping the American Suburb*. New York: Harper Collins.
- Lessard, M. 2001. *Sainte-Foy, l'art de vivre en banlieue au Québec : du temps des seigneuries à l'aurore du XXIe siècle*. Montréal : Éditions de l'Homme.
- Liotard, J. F. 1993. *Moralités postmodernes*. Paris: Galilée.
- Merlin, P. 1984. *La croissance urbaine*. Paris: PUF, Que sais-je ?
- Merlin, P. 1991. *L'urbanisme*. Paris: PUF, Que sais-je ?
- Muller, P. O. 1986. L'urbanisation des banlieues ou la banlieue américaine aujourd'hui. In *Villes et civilisations urbaines XVIIIe-XXe siècles*, éd. M. Roncayolo et T. Paquot 1992, 582-586. Paris: Larousse.
- Paquot, T. 1992. Introduction to *Villes et civilisations urbaines XVIIIe-XXe siècles*, éd. M. Roncayolo et T. Paquot 1992, 11-16. Paris: Larousse.
- Paquot, T., M. Lussault et S. Body-Gendrot, éd. 2000. *La ville et l'urbain: L'état des savoirs*. Paris: La Découverte.
- Paquot, T. 2000. Études urbaines ou « science » de la ville et des territoires? In *La ville et l'urbain: L'état des savoirs*, éd. T. Paquot, M. Lussault et S. Body-Gendrot 2000, 5-7. Paris: La Découverte.
- Picon, A. 1998. *La ville territoire des cyborgs*. Les Éditions de l'Imprimeur, Collection tranches de villes.
- Roncayolo, M. et T. Paquot, dirs. 1992. *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe-XXe siècles*. Paris: Larousse.
- Sassen, S. 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton

University Press.

Sassen, S. 1994. *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks: Pine Forge Press.

Sokoloff, B. 1999. *Barcelone ou comment refaire une ville*. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.

Virilio, P. 1990. *L'inertie polaire*. Paris: Christian Bourgeois Éditeur.

Virilio, P. et P. Petit. 1996. *Cybermonde : la politique du pire*. Paris: Éditions Textuel.

Webber, M. 1968. The Post-city Age. *Daedalus: Journal of the American academy of arts and sciences* 97 (4).

Widerski, C. 1997. Vers une architecture métropolitaine. In *Lieux contemporains*, eds. C. Younès et M. Mangematin 1997, 221-235. Paris: Descartes.

Wiel, M. 2002. *Ville et automobile*. Paris: Descartes & Cie.