

Réflexions sur la centralité

Paul Claval

Volume 44, numéro 123, 2000

Centralités métropolitaines

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022922ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022922ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Claval, P. (2000). Réflexions sur la centralité. *Cahiers de géographie du Québec*, 44(123), 285–301. <https://doi.org/10.7202/022922ar>

Résumé de l'article

Les interactions qui prennent place entre les hommes dépendent de la distance qui les séparent et des coûts de transport et de communication qu'elle entraîne. Une position centrale permet de minimiser ces coûts : les activités qui ne sont pas liées à des ressources localisées recherchent de telles situations. La théorie des lieux centraux permet de comprendre la ville comme un marché desservant l'aire alentour et les réseaux de ville comme des systèmes de communication hiérarchisés. La centralité n'est pas seulement fonctionnelle : elle explique le rôle symbolique que tiennent les villes. Les progrès récents des communications à distance bouleversent la structure traditionnelle des réseaux urbains et expliquent le mouvement contemporain de métropolisation.

Réflexions sur la centralité

Paul Claval

UFR de Géographie

Université de Paris-Sorbonne

P.Claval@wanadoo.fr

Résumé

Les interactions qui prennent place entre les hommes dépendent de la distance qui les séparent et des coûts de transport et de communication qu'elle entraîne. Une position centrale permet de minimiser ces coûts : les activités qui ne sont pas liées à des ressources localisées recherchent de telles situations. La théorie des lieux centraux permet de comprendre la ville comme un marché desservant l'aire alentour et les réseaux de ville comme des systèmes de communication hiérarchisés. La centralité n'est pas seulement fonctionnelle : elle explique le rôle symbolique que tiennent les villes. Les progrès récents des communications à distance bouleversent la structure traditionnelle des réseaux urbains et expliquent le mouvement contemporain de métropolisation.

Mots-clés : centralité, distance, hiérarchie, marché, portée-limite, réseau, ville.

Abstract

Reflections on Centrality

The interactions which occur between individuals depend on the distance between them and the ensuing transportation and communication costs. A central position allows for the minimization of these costs: activities which are not tied to resources found only in particular places seek this type of location. For central place theory, cities are fundamentally market places, *i.e.* central locations for the neighbouring areas, and urban networks hierarchized systems of communication. Centrality is not only functional: it explains the symbolic role of cities. Recent progress in communication technology transforms the traditional structure of urban networks and is responsible for the contemporary trend towards metropolization.

Key Words: centrality, city, distance, hierarchy, market-place, network, range.

Les géographes commencent à se préoccuper des centres que sont les villes à la fin du XIX^e siècle. Ils soulignent très vite leur rôle dans l'organisation de l'espace mais ne disposent ni de termes, ni de théorie pour systématiser leur réflexion. La théorie des lieux centraux, proposée par Walter Christaller en 1933, n'est vraiment connue hors d'Allemagne qu'à la fin des années 1950 (Christaller, 1933). Le terme de centralité est d'usage plus récent encore. J'avais déjà longuement travaillé sur la théorie des lieux centraux lorsque je l'entendis pour la première fois employé par Jean-Luc Piveteau en 1966.

Le contraste entre la précocité dont les géographes ont fait preuve pour comprendre le jeu des fonctions urbaines et la date tardive de la théorisation dans ce domaine est si frappant qu'il mérite que l'on s'y attarde quelque peu. Ce détour nous sera utile pour comprendre les formes que prend la centralité à l'âge de la métropolisation.

CENTRE ET CENTRALITÉ : REMARQUES PRÉALABLES

L'idée de centre nous est si familière que l'on oublie que sa définition n'est pas sans poser de problème. En géométrie par exemple, un cercle est le lieu des points équidistants d'un point fixe appelé centre : c'est du centre que l'on part pour le définir et non pas de sa circonférence. Pour des figures plus complexes, la définition est plus délicate : le centre est un lieu tel que tous les points sont symétriques deux à deux par rapport à lui.

Lorsque l'on passe des figures géométriques au monde réel, les points de la figure dont on recherche le centre cessent d'avoir un poids équivalent. Dans le cas d'un triangle, le point de concours des médiatrices constitue le centre si chaque sommet est affecté d'une même charge. Dans le cas contraire, le centre de gravité est le point où la somme des moments des forces caractéristiques de chaque lieu est minimale. On a pris ainsi l'habitude de déterminer empiriquement les centres de gravité des territoires géographiques les plus variés en fonction de leur population. On sait par exemple que le centre de gravité des États-Unis glisse progressivement vers l'ouest et vers le sud depuis le début du siècle dernier, et qu'il se situe à l'heure actuelle au-delà du Mississipi, et au sud du 40^e degré de latitude nord.

On peut dire que le centre de gravité des États-Unis est le point qui y jouit de la centralité maximale. C'est dans ce sens que les géographes emploient le terme. La langue courante ignore le mot et la notion : le Grand Dictionnaire Encyclopédique Larousse ne signale, pour cette entrée, qu'une acception astronomique et un emploi figuré (« la centralité du problème économique »).

D'autres déterminations des points où l'on jouit de la centralité maximale sont possibles. La mesure du potentiel de population en fournit une : le potentiel de population d'un point est égal à la somme des quotients des populations de tous les autres points du territoire par la distance qui les sépare du lieu de référence. Cette mesure réduit le poids des localisations les plus éloignées. Elle rend mieux compte de l'attractivité des lieux lorsque certains biens ou services ne s'échangent que localement. La carte des potentiels de population montre qu'il existe, aux

États-Unis, une aire où elles sont particulièrement fortes, et qui coïncide avec l'*Industrial Belt* (Harris, 1954; Ullman, 1958). Sur cette haute surface se dessinent des pics, qui correspondent aux agglomérations les plus peuplées : c'est New York qui bénéficie du potentiel de population le plus élevé du pays. On voit bien que les valeurs que l'on choisit pour mesurer la centralité influent sur la localisation du point où elle est la plus élevée au sein d'un territoire donné.

Qu'apporte la notion de centralité? C'est là la question fondamentale à laquelle cherchent à répondre toutes les théories relatives à la répartition du peuplement humain depuis un siècle. La réponse est nuancée : on dit d'abord d'une localisation qu'elle bénéficie d'une centralité élevée lorsqu'elle permet de rassembler les habitants du territoire où elle est située à faibles coûts; on dit que cette centralité est maximale lorsque ces frais sont minimaux.

Quels avantages résultent de cette concentration? Certains sont d'ordre économique : 1- l'échange de biens entre acheteurs et vendeurs se réalise dans les conditions les plus avantageuses pour les uns et pour les autres lorsqu'ils sont assemblés en un même point, car tous pèsent sur les transactions et sont bien informés : c'est l'avantage de marché; 2- lorsque les agents économiques sont engagés dans une multitude de transactions, la concentration de tous leurs partenaires en un même point minimise le temps et les déplacements nécessaires pour passer de l'un à l'autre; la concentration assure au meilleur coût la commutation entre les partenaires; elle est à l'origine d'une des formes essentielles des économies externes; 3- lorsqu'un agent économique se lance dans des fabrications de masse, il doit, pour écouler sa production, disposer d'un marché aussi étendu que possible; il gagne à s'installer en un point que les acheteurs ont de la facilité à fréquenter et d'où l'on peut aisément les atteindre, car nombreux sont ceux dont les domiciles sont proches; centralité et accessibilité sont ainsi des catégories associées; lorsqu'elles atteignent des valeurs élevées, elles incitent les entreprises à étendre leur production; elles sont donc intimement liées à l'existence d'économies d'échelles.

Mais les avantages de la concentration ne sont pas tous économiques. La réunion de foules nombreuses permet l'éclosion de formes de sociabilité spécifiques des grands nombres. Les sensibilités sont alors exacerbées, des mouvements d'entraînement collectif se dessinent. Cela donne aux manifestations religieuses, aux rassemblements politiques ou aux fêtes une dimension qu'elles ne peuvent connaître lorsqu'elles ne réunissent pas d'effectifs suffisants.

C'est à l'occasion des grands concours de population qu'un sentiment de fusion se dessine parfois : la proximité entre les gens leur donne l'impression que tout obstacle à la communication est aboli entre eux. Chacun se fond dans un grand être collectif. C'est de là que vient la valeur symbolique de la centralité : il suffit qu'un groupe puisse se rassembler, ne fut-ce que par la pensée, en un même lieu, pour qu'il oublie les obstacles aux interactions que la distance y crée d'habitude. L'existence d'un lieu, ou de plusieurs lieux, à forte centralité symbolique permet ainsi de conjurer les tendances à l'éclatement que crée la distance et maintient en dépit d'elle la cohésion des groupes.

LA DISTANCE COMME OBSTACLE À LA VIE DE RELATION ET LA CENTRALITÉ

Les économistes sont les premiers à s'être attachés à la centralité. Ils l'ont fait dans le cadre de leurs travaux sur les marchés. Ceux-ci peuvent être analysés de deux façons : sous un angle a-spatial, en mettant l'accent sur le jeu de l'offre et de la demande et sur les mécanismes de rétroaction qui aboutissent à l'établissement d'un prix avantageux pour tous les participants; sous un angle spatial, en montrant comment les producteurs ont intérêt à se retrouver en un même lieu pour offrir les articles qu'ils désirent vendre aux acheteurs potentiels. À la fin du XVIII^e siècle, les économistes sont parfaitement conscients des deux dimensions des mécanismes de marché : ils soulignent la manière dont ces mécanismes permettent l'ajustement des offres et des demandes, et montrent, à la manière d'Adam Smith, que la spécialisation du travail est limitée par leur étendue (Smith, 1776).

LES HYPOTHÈSES IMPLICITES DE L'ÉCONOMIE SPATIALE CLASSIQUE

Au début du XIX^e siècle, les maîtres de l'économie classique renoncent à traiter de la dimension spatiale des marchés. L'économie spatiale, qu'initie von Thünen, comble cette lacune (von Thünen, 1826-1852). Le marché y est présent, mais pour appréhender d'une manière simple le rôle de l'espace dans la distribution des activités économiques, von Thünen se place dans une situation particulière : la demande est concentrée en un point, le marché. Dans le cas général, le fonctionnement d'un marché demande : 1- le déplacement aller et retour des vendeurs jusqu'au marché; 2- le transport des biens offerts jusqu'au marché; 3- le déplacement aller et retour des acheteurs jusqu'au marché; 4- l'échange, effectué sur le marché, des informations nécessaires à l'établissement du prix entre vendeurs et acheteurs; 5- le déplacement des biens achetés jusqu'aux lieux où ils seront consommés. En supposant que la demande est ponctuelle et concentrée au lieu de marché, on supprime les mouvements (3) et (5); l'échange d'information (4) n'apparaît plus comme essentiel. On le néglige. La venue des vendeurs (1) cesse d'être nécessaire. Ne subsiste que des frais inhérents au fonctionnement du marché que le coût du transport des denrées alimentaires proposées jusqu'au marché (2). La théorie de la localisation n'a besoin de prendre en compte que les coûts de transport des marchandises.

Les hypothèses non explicitées de von Thünen sont reprises par ceux qui élargissent l'économie spatiale à la production industrielle – Wilhelm Launhardt (Launhardt, 1885) et Alfred Weber (Weber, 1909) – et aux services – August Lösch (Lösch, 1938; 1940) et Walter Christaller (Christaller, 1933) – alors que les conditions de fonctionnement des marchés ont beaucoup changé : l'invention du télégraphe et celle du téléphone permettent de dissocier mouvements de biens, déplacements de personnes et flux d'information. La théorie des marchés devrait s'intéresser à la communication. Elle ne le fait pas encore.

Pour Weber, le problème est très proche de celui de von Thünen : il s'agit de comprendre la localisation d'activités tiraillées entre le souci de jouir d'une bonne accessibilité aux marchés et la nécessité de tirer parti de ressources localisées; la différence vient de ce que, dans le cas de von Thünen, elles sont uniformément

réparties en surface, alors que dans celui d'Alfred Weber, elles sont localisées. Les problèmes qu'évoquent Lösch et Christaller sont différents : les activités productives peuvent, dans ce cas, s'installer n'importe où; ce sont les demandeurs qui se déplacent. Parmi les cinq catégories de déplacements que nous évoquions plus haut, on ne conserve que le déplacement des acheteurs jusqu'au marché (3) et le déplacement des biens jusqu'au lieu de consommation (5). Christaller s'attache aux services : il est donc surtout sensible au coût de transport des personnes (3). Lösch abordant le problème d'un point de vue plus général met l'accent sur les frais d'acheminement des biens (5). Les frais de transport des vendeurs et des produits jusqu'au marché sont par définition nuls. Les coûts d'information sont négligés.

LA THÉORIE DES LIEUX CENTRAUX

Malgré les hypothèses très simplificatrices sur lesquelles elles reposent, les recherches de Lösch et de Christaller apportent des résultats substantiels. Lorsque le territoire étudié est vaste, les producteurs qui offrent des services ou des biens à partir d'une localité ne peuvent desservir la totalité de l'espace : à partir d'une certaine distance, les frais de transport sont tels que la demande s'annule. Il faut disposer d'un réseau de lieux où sont offerts les services ou les biens considérés pour satisfaire la demande de tous les clients dispersés. La distribution des points où localiser l'offre est commandée par l'existence d'une portée limite des biens : voilà les bases de la théorie des lieux centraux établies.

Puisque les portées limites varient de service à service ou de bien à bien, il devrait exister autant de réseaux de lieux centraux que de produits ou de services offerts. C'est là que Christaller et Lösch soulignent le jeu des économies externes, dont ils n'explicitent d'ailleurs pas la nature : étant donné que les acheteurs ont tendance à grouper leurs achats, les vendeurs qui offrent des produits de portées limites voisines ont intérêt à s'installer en un même point. Ceux qui vendent des articles dont les portées limites sont plus grandes gagnent à choisir un lieu qui offre des biens ou des services plus élémentaires. Ainsi s'explique la hiérarchisation des lieux centraux et l'emboîtement des aires où ils sont offerts : économistes et géographes disposent ainsi d'une théorie des réseaux urbains et d'une explication de la régularité souvent remarquable du semis des bourgs et des villes dans les espaces où la population rurale est uniformément distribuée. Pour une formulation plus récente et plus rigoureuse, on se reportera à Paul Krugman (Krugman, 1993a; 1993b; 1997).

LA NAISSANCE DE LA THÉORIE ÉCONOMIQUE DE LA VILLE

Telle qu'elle s'est constituée dans les années 1930, la théorie des lieux centraux apparaît comme une construction paradoxale. Elle parle de la localisation des villes, l'explique et montre pourquoi chaque noyau urbain s'inscrit dans une pyramide ordonnée de centres, mais elle n'explique pas ce qu'est la ville. Il s'agit en effet d'un problème plus complexe que ceux que permettent d'aborder les hypothèses retenues par von Thünen.

Analysée en termes économiques, la ville regroupe à la fois des producteurs et des consommateurs. Les économistes ont très tôt compris l'intérêt qu'il y avait à l'analyser comme un marché : les producteurs-vendeurs y rencontrent les acheteurs-demandeurs en un lieu central où se dénouent les transactions. Tous essaient, comme dans le schéma de von Thünen, de tirer le meilleur parti des lieux où ils sont installés ou de se déplacer jusqu'à jouir de la combinaison pour eux optimale de proximité du centre et d'espace pour implanter leurs activités ou pour vivre selon leurs moyens et leurs vœux.

Les économistes buttent sur une difficulté : ils savent analyser les décisions des entrepreneurs, motivés par la recherche du profit, et celles des consommateurs, qui désirent jouir de l'utilité la plus grande possible. Ces deux séries de grandeurs ne sont pas de même nature; elles sont incommensurables : comment rendre compte alors de la compétition pour l'usage du sol que les firmes et les ménages mènent parallèlement? Comment savoir qui va l'emporter à tel ou tel endroit, à telle ou telle distance du centre? William Alonso propose une élégante solution (Alonso, 1964). Pour comprendre les utilisations du sol urbain, il s'attache aux prix que proposent les ménages et les entreprises; il est possible d'établir pour l'une et pour l'autre catégories des courbes d'enchères étalonnées en francs par m² : elles sont parfaitement comparables. Les dispositions annulaires – ou radio-concentriques, vu l'impact des grands équipements de transport – de l'espace urbain se trouvent ainsi éclairées.

Le schéma de William Alonso a une autre vertu (Alonso, 1964) : il propose pour la première fois une théorie fondée sur un modèle spatial non simplifié du marché : le rôle du centre-ville s'éclaire; c'est l'endroit où tous, producteurs et consommateurs, cherchent à se retrouver parce qu'ils y bénéficient d'un double avantage : 1- la confrontation des offres et des demandes dans un même secteur conduit à l'élaboration du prix le plus convenable pour tous; 2- les agents économiques opèrent presque toujours sur plusieurs marchés; pour passer de l'un à l'autre, ils ont besoin de changer de partenaires; la présence simultanée au centre de tous ceux qui jouent un rôle important dans la préparation des décisions et dans les choix qui en résultent facilite le jeu des commutations. Pour la première fois, le marché est saisi comme lieu de confrontation des informations économiques.

CENTRALITÉ ET COMMUNICATION

Dans le courant des années 1960, les réflexions sur la ville que mènent simultanément les économistes (Tsuru, 1963; Meier, 1965), les historiens (Lopez, 1963), les géographes (Claval, 1967) ou les sociologues (Remy, 1966) convergent vers une idée. L'arsenal des interprétations qui prédominent alors ne leur paraît pas satisfaisant. L'analyse des fonctions urbaines, que les géographes ont développée, est utile; elle permet de saisir les spécificités de telle ou telle cité et conduit à l'élaboration de typologies – ville minière, ville industrielle, port, ville marché, centre administratif, etc. –, mais ne montre jamais ce qui fait l'unité de la ville. Les interprétations marxistes attirent l'attention sur le rôle de l'industrie : on ne comprendrait pas sans cela la vague d'urbanisation qui a touché tous les pays à partir des débuts de la révolution industrielle. Mais la ville préexistait à l'industrie et beaucoup des villes les plus dynamiques et les plus attachantes du monde actuel ne lui doivent pas grand-chose.

Il manque donc un principe d'interprétation pour souligner ce qui fait la spécificité de la ville et montrer ce que toutes les agglomérations partagent, avant d'insister sur ce qui les différencie. Le thème qui s'impose au cours de ces années est simple. La ville est fondamentalement un carrefour, comme le disent les historiens (Lopez, 1963). Certains économistes la présentent comme un centre de communication (Tsuru, 1963; Meier, 1965). Les sociologues qui, à la manière de Jean Remy, essaient de comprendre ce qui est à l'origine de l'avantage urbain, mettent l'accent sur la vie de relations (Remy, 1966). L'idée qui s'impose peu à peu, c'est que la ville vit de l'échange des informations (Claval, 1968). Ce que l'on cherche à élaborer, c'est une théorie communicationnelle de la ville, une théorie qui insiste sur la place qu'y tient la centralité.

La solution est proposée de manière indépendante, au milieu des années 1970, par trois chercheurs : l'économiste américain O. E. Williamson (Williamson, 1975), l'archéologue britannique Colin Renfrew (Renfrew, 1975), et moi-même (Claval, 1977). Ces interprétations attirent l'attention sur les particularités des réseaux par lesquels les informations sont acheminées. Alors que dans les systèmes de transport, les coûts de déplacement sont généralement dominants, ce sont les coûts de groupage, de dégroupage, de ventilation, de traitement et de commutation des informations qui expliquent la structure des réseaux de communication. Les coûts d'acheminement n'y sont pas absents – ce sont eux qui interdisent de faire faire des détours trop longs aux informations et obligent à situer les commutateurs nécessaires à la communication locale au centre des aires concernées. Les coûts de traitement sont élevés, mais ils permettent de réduire le volume des informations que l'on fait transiter : une structure hiérarchique est donc utile, puisqu'elle conduit à alléger ce qui est envoyé au loin de tous les éléments dont la destination est relativement proche et réduit le volume des messages échangés. Les nœuds des systèmes de communication ont donc une double fonction : commutation des lignes et traitement des données. Cela fournit une base théorique à l'interprétation des villes : celles-ci sont des carrefours, des foyers de la vie de relation. C'est ce qui explique leur structure (ordonnée autour d'un centre qui constitue le lieu d'interface privilégié), leur distribution régulière lorsqu'elles desservent une population uniformément répartie, et leur hiérarchie, puisque les communications qui impliquent des partenaires rares ou qui viennent de loin ne peuvent prendre place que dans des agglomérations importantes.

La théorie de la communication retrouve ainsi les résultats essentiels de la théorie des lieux centraux. Elle montre également pourquoi les activités de transformation ont tendance à se regrouper dans des zones centrales. Les différentes étapes du traitement des matières premières et de l'élaboration des produits fabriqués ont, au sein d'une filière industrielle, tendance à se regrouper pour limiter les frais de communication liés à la coordination des opérations. Ainsi s'explique la formation d'*industrial belts* (Claval, 1986-1987; Venables, 1999).

Elle va plus loin. La mise au point des systèmes de télécommunications a créé, face aux commutateurs de grande taille que sont les quartiers d'affaires des villes, des systèmes de branchement et de changement de partenaires beaucoup plus légers : les centraux téléphoniques mettent en relation des partenaires qui n'ont pas besoin de se déplacer; ils doublent la ville réelle de villes virtuelles. La centralité virtuelle du téléphone se substitue à la centralité réelle des centres-villes; elle les

allège d'une partie de leurs fonctions, mais les concurrence aussi. L'accès à cette centralité virtuelle n'est pas limitée par le temps disponible pour les déplacements; elle ne l'est que par le coût des communications et éventuellement, leur encombrement.

L'opposition traditionnelle des villes et des campagnes disparaît : la ville offrait aux citoyens la possibilité de participer en permanence à des circuits de communication multiples; les ruraux de la campagne traditionnelle n'avaient qu'exceptionnellement accès aux mêmes facilités, à l'occasion d'un déplacement toujours coûteux; en matière de communication, ils ne pouvaient jamais jouir des mêmes conditions que les citoyens : ils restaient des paysans, un peu lents, mal informés. Les suburbains ou les rurbains d'aujourd'hui écoutent sur leurs radios ou regardent sur leurs écrans de télévision les mêmes programmes et les mêmes informations que dans les villes voisines; le téléphone et aujourd'hui internet leur ouvrent des circuits de relations qui restaient jusqu'ici réservés à ceux qui vivaient en ville. La révolution contemporaine des communications permet à des populations dispersées dans des zones de moyenne ou faible densité de profiter de relations qui ne profitaient jusqu'alors qu'aux citoyens : nous vivons dans un monde de suburbanisation généralisée. L'espace n'est plus marqué par l'opposition de deux manières de vivre et d'occuper l'espace, celle des villes, et celles des campagnes. Il est aujourd'hui caractérisé par la diffusion générale de facilités d'échanges dont la portée a cessé d'être seulement locale.

La théorie de la communication explique donc la suburbanisation sociologique du monde contemporain. Elle fait aussi comprendre pourquoi la ville reste indispensable et pourquoi sa structure change. Il est des domaines et des moments où les relations face à face et les contacts directs demeurent indispensables. Les conversations téléphoniques et les vidéoconférences préparent les réunions effectives, les allègent et les écourtent. Elles ne les suppriment pas dans la mesure où il y a des éléments qu'on ne peut apprécier qu'en parlant avec ses partenaires, en les écoutant, en les regardant vivre. La ville ne disparaît pas, mais la gamme des activités dont elle reste le lieu privilégié se rétrécit.

Le marché, le point de rencontre où l'on jouit de la centralité maximale, le centre ville traditionnel ou le quartier d'affaires des grands centres de la vie économique de la fin du XIX^e et de la première moitié du XX^e siècles sont frappés de congestion à partir du moment où l'automobile devient un mode de déplacement largement utilisé. Les voies qui étaient faites pour permettre l'écoulement de 10 000 piétons à l'heure n'écoulaient plus que 2000 ou 3000 automobilistes. Dans le même temps, les déplacements qui visent le centre de l'agglomération viennent de plus en plus loin et intéressent de plus en plus de monde car ils se font à une vitesse plus élevée et sont plus confortables. Face à l'engorgement des quartiers d'affaires traditionnels, les commerçants, les hommes d'affaires et les grandes compagnies cherchent d'autres lieux accessibles où installer leurs magasins, leurs bureaux ou leurs sièges sociaux. La ville devient multcentrique. Les quartiers d'affaires anciens gardent longtemps certaines des fonctions où les contacts sont les plus importants, la finance en particulier; ils doivent à leur décor chargé d'histoire de bien se prêter aux loisirs et aux activités nocturnes. Dans ces domaines aussi, la concurrence des nouveaux foyers périphériques finit par devenir efficace : les centres-villes perdent une à une

leurs fonctions au profit de ce que John Garreau a appelé les *Edge Cities* (Garreau, 1991).

En se transformant en théorie de la communication, l'étude des phénomènes de centralité a franchi une étape décisive : l'étalement suburbain, la multiplication des centres directionnels, la rurbanisation des campagnes sont devenus intelligibles. Sous l'effet des nouvelles techniques de communication, la recherche de la centralité n'aboutit plus aux mêmes configurations (Claval, 1981).

LA CENTRALITÉ SYMBOLIQUE

La réflexion sur la centralité a longtemps privilégié ses aspects économiques. Ses dimensions symboliques n'étaient pas ignorées, mais elles faisaient davantage l'objet de descriptions que d'études systématiques. Une évolution dessinée à partir des années 1970 a conduit à des avancées significatives dans ce domaine.

Au point de départ, il convient de citer des travaux qui paraissent très éloignés de la géographie ou de l'aménagement, ceux de Mircea Eliade en particulier (Eliade, 1963; 1965; 1971). L'approche phénoménologique qu'adopte cet auteur dans l'interprétation du fait religieux le conduit à s'interroger sur ce que les gens cherchent lorsqu'ils s'assemblent pour prier, chanter ou danser au nom du Seigneur. L'expérience de communion ou de fusion des êtres qui se déroule à ces occasions lui paraît fondamentale. Toutes ces manifestations sont comme un rappel du temps primordial où les êtres n'étaient pas encore séparés : la communication allait de soi, si bien que chacun pouvait comprendre ce qu'était le Cosmos, ce qu'était le monde et ce qu'était la société. La recherche de la centralité a toujours quelque chose à voir avec le besoin qu'ont les hommes de faire retour sur leurs origines.

Les civilisations d'Extrême-Orient et d'Asie du Sud-Est sont sans doute celles où cet aspect de la centralité est le plus clairement affirmé. Le Roi ou l'Empereur qui dirige la société doivent l'autorité dont ils sont revêtus, et le pouvoir qu'elle leur permet d'exercer, au rôle d'intermédiaire qu'ils remplissent entre les hommes et les dieux. Par les sacrifices qu'ils effectuent ou qu'ils ordonnent et par les rituels auxquels ils participent, ils essaient de rendre bienveillants les dieux et les esprits (Mus, 1935; Wheatley, 1971). Pour y parvenir, s'installer là où l'axe du monde traverse la Terre constitue une excellente stratégie : l'expérience de la centralité fondamentale, celle qui met en présence de Dieu ou des dieux, y est plus facile qu'ailleurs. Réunir les gens est bien; entrer en communication avec les puissances surnaturelles qui dirigent le monde est mieux; en s'installant dans un lieu privilégié où il est facile d'accéder au temps primordial d'avant la différenciation des êtres, on se donne les meilleures chances de bien remplir les fonctions religieuses d'intercession qui fondent le pouvoir politique.

La centralité symbolique ne s'est jamais complètement libérée de ses origines religieuses. Elle s'est surtout développée autour du pouvoir : le palais de Versailles n'est pas situé au centre du monde; Louis XIV ne prétend pas servir d'intercesseur privilégié dans les rapports que les hommes nouent avec leurs dieux. Mais la souveraineté qu'il incarne et qu'il a reçue en délégation de Dieu en fait le centre de la nation. Le lieu où il loge habituellement, le palais qui l'abrite, la ville où il habite, bénéficient de la sorte d'une centralité symbolique remarquable.

La centralité symbolique est marquée du double sceau du religieux et du politique. Elle bénéficie dans la plupart des cas à des centres urbains importants. Ils en viennent à représenter le groupe tout entier et à évoquer l'ensemble de l'espace sur lequel s'exerce l'autorité. Les travaux de Jérôme Monnet illustrent bien ces situations (Monnet, 1993). Mexico n'est pas seulement la capitale du Mexique. La ville et le Mexique se confondent : la capitale ne porte-t-elle pas le même nom que le pays? La présence du sanctuaire de Notre-Dame de Guadalupe rappelle la dimension religieuse de la fusion de la ville et du territoire. Celle-ci est ancienne : elle remonte au passé pré-colombien, puisque l'Église a rasé le centre culturel de la colline de Tepeyac, situé dans la banlieue de Mexico et qui était le plus important du pays. Elle y a construit l'église établie sur ce site quand la Vierge apparut en 1532 à l'Indien Juan Diego. Ce lieu de pèlerinage a fini par symboliser le pays tout entier.

La centralité symbolique ne s'épanouit pas nécessairement dans des lieux situés au centre des territoires qu'elle fédère. Mexico est au centre du pays, mais en Extrême-Orient, l'axe du monde passe parfois sur l'une des bordures des terres que contrôle le pouvoir – c'est le cas de Pékin pour le pouvoir chinois. Il arrive enfin que les lieux autour desquels l'identité d'un groupe s'est construite ne soient pas inclus dans le territoire qu'il occupe : on pense aux Juifs de la diaspora, que le souvenir de Jérusalem réunissait; on songe aux Serbes, dont l'identité était liée aux monastères d'un Kosovo depuis longtemps dominé par le peuplement albanais.

La centralité fonctionnelle des économistes n'a apparemment rien à voir avec la centralité symbolique que nous venons d'évoquer. Ces deux formes ne sont cependant pas totalement indépendantes : une ville qui sert depuis longtemps de lieu d'échange aux populations d'un territoire, une capitale à partir de laquelle celui-ci est depuis toujours contrôlé, sécurisé et protégé, finissent par être investis d'une charge affective et par bénéficier d'un capital symbolique. Une fois celui-ci créé, ces centres ne sont plus des lieux comme les autres; on juge normal de les voir assumer certaines fonctions, même si la logique et l'efficacité plaident pour d'autres localisations. Sans centralité symbolique, les réseaux urbains n'auraient pas la même stabilité, leurs maillons les plus élevés en particulier.

LA CENTRALITÉ DANS LE MONDE CONTEMPORAIN : CRÉATIVITÉ ET MÉTROPOLISATION

Dans sa traduction géographique, la centralité n'est pas une propriété géométrique stable. Elle dépend des conditions de déplacement des biens et des personnes et des moyens de communication dont dispose la société étudiée. Les mutations techniques intervenues depuis le début des années 1960 ont eu dans ce domaine des effets considérables.

LA RÉVOLUTION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DES TRANSPORTS RAPIDES ET SES EFFETS SUR LES RÉSEAUX DE LA VIE DE RELATIONS

Deux ensembles de mutations techniques ont affecté la vie de relations au cours des quarante dernières années : l'un affecte les réseaux de communication, l'autre les transports rapides de personnes.

1- Les systèmes de télécommunications utilisés aujourd'hui existaient tous il y a quarante ans : la radio, la télévision, le télégraphe, le téléphone. Les ordinateurs, nés durant la guerre, étaient déjà très performants, même si l'on n'avait pas encore appris à les miniaturiser. Les transformations contemporaines ne sont pas liées à l'invention de modes de communication nouveaux. Ils ont porté sur les infrastructures et sur les moyens de connexion qui permettent de relier les ensembles qui traitent les informations. La hiérarchisation des réseaux était indispensable pour deux raisons : la faible capacité des lignes et la lenteur des commutations. Dans les deux domaines, les avancées ont été considérables. Grâce aux câbles coaxiaux, à l'utilisation de la fibre optique et aux méthodes modernes de compression des informations, les capacités de transfert ont à ce point augmenté qu'il n'est plus nécessaire de procéder à des traitements préalables à l'acheminement des données : l'analyse peut être réalisée à l'arrivée, dans des unités beaucoup plus importantes et performantes car elles permettent des économies d'échelle. On en était encore, au début des années 1960, aux techniques électromécaniques de commutation. Elles avaient permis de se passer du concours des standardistes, mais la vitesse des opérations restait limitée par l'inertie de leurs parties mécaniques. Le passage à l'électronique a permis de franchir un seuil.

Dernière mutation enfin, celle qui permet de connecter directement les ordinateurs, de les télécharger et de les faire travailler en liaison.

Quels sont les effets de ces mutations sur la structure des réseaux? La vitesse plus élevée des commutations et la capacité plus élevée des lignes vont dans le même sens : l'architecture des réseaux peut être simplifiée. Il n'est plus nécessaire de multiplier les niveaux hiérarchiques. On va vers des situations où deux étages suffiront : celui des commutateurs locaux, qui permettent de faire circuler localement les informations; celui des commutateurs de niveau supérieur, peu nombreux et en liaison directe les uns avec les autres. Plus besoin d'une organisation pyramidale : tous les centres de niveau supérieur sont sur un même plan. Le réseau qui les lie est exploité de manière à tirer parti au maximum des capacités existantes. Comme le coût de transfert des informations est négligeable par rapport aux coûts de commutation, on n'hésite pas à faire passer les flux par des circuits détournés pour utiliser les capacités disponibles : les logiciels de gestion des réseaux assurent ces détournements.

Les réseaux de télécommunications ont changé d'aspect : plus de pyramides complexes; des systèmes à deux niveaux très contrastés; ce sont ces architectures qui assurent la circulation rapide et à faibles coûts des flux sans cesse gonflés qu'impose le passage à l'informatique.

2- Les transports de personnes se sont également modernisés : la mise au point des avions à réaction a permis d'acheminer de manière fiable des masses croissantes de passagers à longue distance et à des vitesses de l'ordre de 800 ou 900 km/heure. La création de lignes à grande vitesse a conduit à la mise en place de réseaux ferrés où les vitesses d'exploitation sont comprises entre 200 et 250 km/heure. Sur terre comme dans les airs, ces vitesses moyennes ne peuvent être atteintes que si l'on réduit au maximum le nombre des arrêts effectués au cours des déplacements. L'exploitation n'est rentable que si les avions – ou les trains – sont suffisamment remplis.

Les nouveaux réseaux sont donc faits pour lier des aéroports ou des gares importantes, sans arrêts intermédiaires. Les compagnies aériennes se sont organisées autour de plateformes aéroportuaires desservies par des lignes régionales : ces plateformes permettent au départ de rassembler les voyageurs qui désirent se rendre au loin; à la sortie de l'avion à grande capacité ou du train à grande vitesse, elles leur offrent les correspondances qui les achemineront à leur destination ultime.

Les réseaux de transport de voyageurs évoluent donc dans le même sens que ceux de télécommunications : on passe de structures pyramidales à plusieurs niveaux à des ensembles à deux niveaux : centres locaux d'une part, et grandes plates-formes qui assurent la concentration ou la redistribution des flux; les compagnies aériennes américaines désignent ces dernières de manière imagée : elles parlent à leur sujet de « moyeux », de *hubs*. C'est à travers ces *hubs* que l'essentiel des mouvements à longue distance se développe. Sur la théorie de ces *hubs*, on peut se reporter aux résultats récents de Fujita (Fujita et Mori, 1996).

LA TRADUCTION GÉOGRAPHIQUE DU BOULEVERSEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION : LA MÉTROPOLISATION

La vision à laquelle la théorie des lieux centraux conduisait avait quelque chose de rassurant pour les géographes : elle présentait un monde articulé en régions urbaines. Au sein d'un territoire national, toutes les communications s'articulaient autour de la capitale, vers où convergeaient les flux à destination lointaine et où prenait place le traitement ultime des données nécessaires à la prise des décisions affectant la totalité du pays. Au-dessous, l'espace s'organisait autour de capitales régionales, dont chacune offrait des services variés aux ménages et aux entreprises d'un vaste espace. C'est là que l'on trouvait les universités et les institutions de recherche, là qu'étaient localisés les hôpitaux équipés pour traiter les maladies rares ou pour réaliser les interventions chirurgicales délicates, là que les tribunaux d'appel avaient leur siège, etc. Les espaces régionaux étaient à leur tour structurés par un semis de villes moyennes, de petites villes et de bourgs dessinant une structure emboîtée selon les trois modèles proposés par Walter Christaller (Christaller, 1933).

Cette structure était rassurante car elle parlait d'un monde régulièrement ordonné et d'une économie où une part importante des activités échappait encore à la concurrence de compétiteurs éloignés.

L'évolution contemporaine dessine une organisation différente. Les niveaux inférieurs de la hiérarchie urbaine perdent de leur netteté. Les commerçants n'ont plus besoin de faire transiter leurs ordres par les demi-grossistes des petites villes et les grossistes des villes moyennes. Ils s'adressent directement par télécopieur ou par courriel à des distributeurs nationaux ou aux fabricants eux-mêmes; ceux-ci contrôlent désormais souvent la totalité de la logistique de distribution de leurs produits. Pour les achats ou les services exceptionnels, on n'hésite plus à se rendre directement dans un centre important : les équipements autoroutiers ont rendu plus rapides les déplacements, quelles que soient les conditions météorologiques; il est possible de parcourir 100 ou 150 km, et retour, dans un après-midi. Là où existent des réseaux de TGV, on les utilise volontiers pour aller faire des achats dans une très grande ville. Chaque année au mois de décembre, l'agglomération

parisienne connaît une animation exceptionnelle durant les fins de semaine : les grands magasins et la plus grande partie des commerces qui offrent des denrées de luxe restent ouverts; la SNCF propose des tarifs réduits à ceux qui empruntent ses rames TGV. On n'hésite pas à franchir 250, 300 km ou davantage pour effectuer ses achats de Noël.

Alors que les centres urbains de petite et de moyenne dimension connaissent souvent des difficultés, les noyaux les plus importants bénéficient d'un dynamisme considérable : l'époque favorise les métropoles (Claval, 1986-1987; 1989). Elles desservent directement des espaces plus larges. Elles attirent les activités qui ont besoin de maintenir des relations suivies avec des centres lointains. Les entreprises choisissent volontiers d'y installer leurs sièges sociaux ou leurs services commerciaux.

Dans l'espace nord-américain, la mutation est considérable. Aux alentours de 1950, les États-Unis et le Canada étaient bâtis autour d'une aire centrale où se concentraient l'essentiel des activités de transformation et tous les centres urbains où se prenaient des décisions d'envergure nationale ou internationale : cette zone d'accumulation des hommes et des industries constituait l'*industrial belt* américain et son prolongement canadien, le corridor urbain Windsor-Québec; elle comprenait une annexe : la Californie centrale et méridionale, autour des deux pôles urbains de Los Angeles et de San Francisco. Malgré les dimensions de l'espace américain, les décisions les plus importantes dans le domaine financier étaient prises dans un très petit nombre de centres, New York et dans une moindre mesure Chicago aux États-Unis, Montréal et Toronto au Canada.

Quelle est la situation aujourd'hui? À l'image d'un espace continental structuré autour d'un gros moteur central s'est substituée celle d'une organisation polycentrique : toutes les agglomérations qui sont proches de deux millions d'habitants ou dépassent cette barre appartiennent à la nouvelle catégorie des métropoles : le Nord-Est est toujours mieux doté que le reste du continent, autour de Boston, New York, Philadelphie, Baltimore, Washington, Pittsburgh, Cleveland, Cincinnati, Chicago, Saint-Louis, Minneapolis-Saint-Paul, et Montréal et Toronto au Canada. Les anciennes franges périphériques se structurent autour de Vancouver, Seattle, San Francisco, Los Angeles, Phoenix, Denver, Fort Worth Dallas, Houston, Miami, Atlanta. De nouveaux foyers se dessinent : San Diego, Las Vegas, Salt Lake City, la zone centrale de la Floride autour d'Orlando, le corridor urbain de la Caroline du Nord.

Ces métropoles ont une double fonction : territoriale et internationale : elles offrent aux espaces qui les entourent une gamme de services analogue à celle que proposaient les capitales régionales il y a une génération, mais plus large en raison de la crise des villes petites et moyennes, désormais incapables de retenir la clientèle locale; elles s'articulent sur l'économie internationale, sont en liaison avec toutes les autres métropoles dans un rayon de 2000 ou 3000 km, et avec les plus importantes à l'échelle du monde. Elles font partie du réseau par lequel opère la nouvelle économie internationale.

LES NOUVELLES FORMES DE CENTRALITÉ

L'économie qui s'était développée au moment de la révolution industrielle et qui arrive à maturité dans la première moitié du XX^e siècle comportait deux types de centralité. 1- Il existait des formes régionales de centralité, celles qui bénéficiaient aux espaces où les industries et les services avaient eu tendance à s'accumuler, l'*industrial belt* en Amérique du Nord et l'axe Londres-Milan, la « banane bleue » des journalistes en Europe occidentale par exemple, ou à une autre échelle, l'ensemble du monde développé vis-à-vis du monde en voie de développement. 2- Le deuxième type de centralité était ponctuel : il expliquait la constitution de réseaux urbains fortement hiérarchisés et dominés par une capitale nationale et des métropoles régionales.

La structure actuelle de l'espace économique est différente. Les avantages dont bénéficiaient solidairement toutes les aires centrales, et qui tenaient à l'incidence du coût encore élevé des transports sur les produits manufacturés, se sont évanouis. La concurrence des pays nouvellement industrialisés, où les fabrications bénéficient d'une main-d'œuvre meilleur marché, a accéléré leur déclin. La localisation dans les aires centrales traditionnelles a cessé d'assurer des profits substantiels aux entreprises.

La centralité de zone ne joue plus autant que par le passé. Il ne subsiste plus que des centralités ponctuelles, celles dont bénéficient les métropoles. Cela veut dire que les avantages que trouvaient autrefois les entrepreneurs à avoir leurs fabrications installées dans une ville importante au sein d'une aire centrale, ces derniers les trouvent aujourd'hui en installant leurs ateliers, leurs usines ou leurs bureaux dans une ville petite ou moyenne bien reliée à la métropole où se trouvent leurs bureaux centraux. La centralité de zone est aujourd'hui répartie entre les villes qui gravitent autour de métropoles qui ne sont plus régionales au sens traditionnel, ne gravitent plus autour de capitales nationales qui les dominent, et sont directement branchées sur les réseaux économiques internationaux.

C'est cette évolution que l'on essaie de cerner lorsque l'on parle de la métropolisation de la scène contemporaine.

PERSPECTIVES SUR LA MÉTROPOLISATION

Quelle est l'incidence des formes symboliques de centralité sur la métropolisation contemporaine? C'est une question qui est rarement posée sous cette forme, mais dont l'importance est soulignée par l'essor des techniques du marketing urbain.

Le monde de la métropolisation est celui d'une concurrence accrue entre les centres urbains. À tous les niveaux, les villes doivent se démener pour attirer ou retenir les entreprises qui leur assurent les emplois et pour bénéficier des équipements de transport – liaisons aériennes ou TGV en particulier – qui les rendent compétitives. Les arguments que les nouveaux promoteurs mettent de l'avant sont souvent axés sur la dimension culturelle des centres qu'ils essaient de vendre. Ils font miroiter aux entreprises les conditions de vie que leurs cadres, leurs techniciens et leurs ouvriers trouveront sur place : spectacles, opéras, théâtres, festivals, possibilité de pratiquer des sports de plein air, charme du cadre urbain et des

campagnes avoisinantes. Les équipements sont généralement plus nombreux et de meilleure qualité dans les centres qui bénéficient depuis longtemps d'une forte centralité symbolique.

La centralité est un phénomène évolutif. La métropolisation s'est vigoureusement affirmée dans les années 1980. Elle s'est poursuivie à un rythme moins soutenu dans le courant des années 1990 : l'accumulation des activités et des bureaux dans les grandes villes y avait déclenché des mouvements spéculatifs si forts que les entreprises se sont mis à rechercher d'autres localisations. La vague spéculative s'est apaisée au début des années 1990. Avec la poussée économique vigoureuse qui caractérise, en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest, la seconde moitié de cette décennie, les métropoles se sont remises à prospérer.

Qu'en sera-t-il pour l'avenir? Depuis les travaux de Saskia Saassen, on sait que la métropolisation s'exerce à deux niveaux (Saassen, 1991) : au dessus des métropoles qui jouissent d'un accès direct au marché mondial, on trouve celles où se concentrent les organismes de contrôle et de décision dans le domaine financier, les villes globales selon la définition de Saskia Saassen. Quelle va être la part, dans le dynamisme des années futures, des métropoles et celles des villes mondiales?

Depuis une dizaine d'années, la tendance à la fusion des grandes entreprises s'accroît : il s'agit pour elles de peser d'un poids suffisant pour garder leur indépendance au sein des ensembles continentaux que forment l'Amérique du Nord, l'Union européenne, l'Asie orientale, et pour disposer d'une part significative du marché mondial. Cela veut dire que le nombre de métropoles où seront installés les sièges sociaux de très grandes entreprises ira en décroissant. Cela réduira sans doute la participation à la vie internationale d'une partie des métropoles d'aujourd'hui. Les forces de concentration risquent, de ce point de vue, de se renforcer.

En sens inverse, la recherche d'une plus grande qualité de vie, le souci d'échapper aux déséconomies et aux nuisances qu'engendre souvent le gigantisme urbain limiteront la tendance à la croissance indéfinie des villes globales – qui souffriront également du renchérissement de leurs terrains à la mesure même de leur succès.

La résultante des forces qui pèsent sur les réseaux urbains actuels, et qui expriment la transformation des formes de la centralité, est difficile à mesurer : rien n'indique que la tendance à la métropolisation qui a caractérisé le dernier quart de siècle se maintienne. Ira-t-on vers une nouvelle hiérarchisation autour des villes mondiales? Vers une dispersion plus poussée des activités qui nécessitent encore des contacts? Il est difficile de le dire.

CONCLUSION

La réflexion sur la centralité a joué un rôle fondamental dans la modernisation de la géographie au cours des années 1960 et 1970. La discipline a ainsi appris à rendre compte de manière pertinente de la distribution des villes, de leur hiérarchisation et de l'évolution d'économies qui font une place de plus en plus large aux services.

Les travaux essentiels sur la centralité ont porté sur la signification économique de celle-ci. Ils ont également éclairé sa dimension symbolique.

Les succès obtenus par la théorie des lieux centraux et par sa reformulation en termes de théorie de la communication ont parfois conduit à une vision figée de la structure des réseaux urbains, de la distribution des accessibilités qu'ils assurent, et de la centralité qu'ils génèrent. La prise en compte des forces en jeu à l'heure actuelle ouvre une perspective nouvelle sur l'âge de la métropolisation.

BIBLIOGRAPHIE

- ALONSO, William (1964) *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge (Mass.), Harvard University Press.
- CHRISTALLER, Walter (1933) *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Iéna, G. Fischer.
- CLAVAL, Paul (1968) La théorie des villes. *Revue Géographique de l'Est*, 8 : 3-56.
- (1977) Les réseaux de circulation et l'organisation de l'espace : les fondements de la théorie de la région polarisée. Dans *Transports et voies de communication*, Dijon, Université de Dijon, pp. 355-364.
- (1981) *La Logique des villes*. Paris, Éditions techniques.
- (1986-1987) La métropolisation de l'économie et de la société nord-américaines. *Historiens et géographes*, pp. 447-460.
- (1989) L'avenir de la métropolisation. *Annales de Géographie*, 98 : 692-706.
- ÉLIADE, Mircea (1963) *Aspects du mythe*. Paris, Gallimard.
- (1965) *Le Sacré et le profane*. Paris, Gallimard.
- (1971) *La Nostalgie des origines*. Paris, Gallimard.
- FUJITA, M. et MORI, T. (1996) The Role of Ports in the Making of Major Cities. Self-agglomeration and Hub-effects. *Journal of Development Economics*, 49 : 93-120.
- GARREAU, Joël (1991) *Edge City. Life on the New Frontier*. New York, Doubleday, Anchor Books.
- HARRIS, Chauncy D. (1954) The Market as a Factor of Location for Industry in the United States. *Annals of the American Association of Geographers*, 44 : 315-348.
- KRUGMAN, Paul, (1993a) On the Number and Location of Cities. *European Economic Review*, 37 : 293-298.
- (1993b) First Nature, Second Nature, and Metropolitan Location. *Journal of Regional Science*, 33 : 129-144.
- LAUNHARDT, W. (1885) *Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre*. Leipzig, B. G. Teubner.
- LOPEZ, Robert S. (1963) The Crossroads Within the Walls. Dans Handlin, O. et Burchard, J., (dir.) *The Historian and the City*, Cambridge (Mass.), M.I.T. Press, pp. 27-43.
- LÖSCH, August (1938) The Nature of Economic Regions. *Southern Economic Journal*, 5 : 171-178.
- (1940) *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Iéna, G. Fischer.
- MEIER, Richard L. (1965) *A Communication Theory of Urban Growth*. Cambridge (Mass.), M.I.T. Press.

-
- MONNET, Jérôme (1993) *Le Centre historique de Mexico*. Paris, Nathan.
- MUS, Paul (1935) *Esquisse d'une histoire du bouddhisme fondée sur la critique archéologique des textes*. Hanoï, École française d'Extrême-Orient.
- REMY, Jean (1966) *La Ville, phénomène économique*. Bruxelles, les Éditions Vie ouvrière.
- RENFREW, Colin (1975) Trade at a Distance: Questions of Integration and Communications. Dans Sabloff, J. A. et Lamberg-Karlovsky, C. C. (dir.) *Ancient Civilization and Trade*, Albuquerque, University of New Mexico Press, pp. 3-59.
- SAASSEN, Saskia (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, Princeton University Press.
- SMITH, Adam (1776) *An Enquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Londres.
- TSURU, Shigeto (1963) The Economic Significance of Cities. Dans Handlin, O. et Burchard, J. (dir.) *The Historian and the City*, Cambridge (Mass.), M.I.T. Press, pp. 44-55.
- ULLMAN, Edward L. (1958) Regional Development and the Geography of Concentration. *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, 4 : 179-198.
- VENABLES, A. J. (1999) Geography and Specialization. Industrial Belts on a Circular Plain. Dans Baldwin, R., Cohen, D., Sapir, A. et Venables, A. J. (dir.) *Regional Integration*, Cambridge, Cambridge University Press, sous presse.
- VON THUNEN, Johann-Heinrich (1826-1851) *Die Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Hambourg, Perthes; Rostock, Leopold.
- WEBER, Alfred (1909) *Über den Standort der Industrien*. Tübingen, Verlag Mohr.
- WHEATLEY, Paul (1971) *The Pivot of the Four Quarters: A Preliminary Inquiry into the Origins and Characters of the Ancient Chinese Cities*. Chicago, Aldine.
- WILLIAMSON, O. E. (1975) *Markets and Hierarchies*. New York, The Free Press.