

**Saint-Julien, Thérèse (1982) *Croissance industrielle et système urbain*. Paris, Économica, Collection Géographie économique, 280 p.**

François Hulbert

Volume 27, numéro 70, 1983

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021598ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021598ar>

[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 ce compte rendu

Hulbert, F. (1983). Compte rendu de [Saint-Julien, Thérèse (1982) *Croissance industrielle et système urbain*. Paris, Économica, Collection Géographie économique, 280 p.] *Cahiers de géographie du Québec*, 27(70), 128–130.  
<https://doi.org/10.7202/021598ar>

BASTIÉ, Jean et DÉZERT, Bernard (1980) *L'espace urbain*. Paris, Masson, 384 p.

Il s'agit d'un manuel de géographie urbaine de facture assez classique. Abondamment illustré (145 photos et croquis), l'ouvrage livre une foule d'observations factuelles sur les villes du monde, sans que toutes ces observations ne soient reliées entre elles autrement que par des concepts très empiriques. Les auteurs font en effet peu de place aux théories urbaines. Leur catégorisation des théories sur la ville est expédiée en cinq pages. Elle est d'ailleurs très arbitraire en ce qui concerne les théories spatiales intra-urbaines. Leurs deux premières catégories, « théorie » des densités résidentielles et « théorie » basée sur la loi de la gravitation, ne sont en fait que des sous-produits de leur troisième catégorie, la théorie micro-économique de la rente foncière. Quant à leur quatrième catégorie, qu'ils étiquettent « sociologique et marxiste », ils n'ont besoin que de onze lignes pour nous expliquer qu'elle « est beaucoup trop simplificatrice et aliénante » (p. 29). Pourquoi ces allusions à des domaines de connaissance que, manifestement, les auteurs ne connaissent pas ? Ils auraient mieux fait d'omettre toute référence théorique dans un ouvrage qui, de toute évidence, ne l'est pas. Au mieux, ces références sont des hors-d'œuvre inutiles. Au pire, elles sont une source de confusion pour le lecteur.

Comme tout manuel qui se respecte, le livre est découpé à l'extrême : vingt-cinq chapitres qui eux-mêmes sont fragmentés en de nombreuses sections et sous-sections. Un nombre de chapitres qui correspond en gros au nombre de semaines dans une année académique. Si j'avais à suivre un cours de géographie urbaine basé sur ce volume, je serais déçu par le premier et le dernier cours (chapitres). Quant aux vingt-trois autres, j'essaierais, tant bien que mal, de digérer les nombreuses informations qu'ils renferment. Ces chapitres portent sur des thèmes divers : la nature de l'espace urbain, les statistiques urbaines, le parc immobilier et le logement, la circulation urbaine, la population urbaine, les villes nouvelles, etc. L'organisation des informations présentées est relativement aléatoire. À la limite, les auteurs auraient pu consigner chaque information sur une fiche, mettre les fiches dans un ordre quelconque, et rédiger un texte qui crée une continuité entre les fiches. Si, comme le supposent certains, notre destin ultime est entropique, ce livre contribue fortement à nous en rapprocher.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que le début et la fin soient décevants. Le premier chapitre, intitulé « l'espace urbain : de la réalité à la théorie et à la pratique », est un ramassis de lieux communs : « changement n'est pas forcément progrès » (p. 30) ; « le phénomène urbain est d'une extrême diversité » (p. 15) ; « tout est-il vraiment quantifiable ? » (p. 31). Le dernier chapitre, intitulé « les types d'espaces urbains » est du même ordre. Nous y avons droit à une catégorisation à quatre volets des types d'espaces urbains : villes administratives et commerciales, villes industrielles, agglomérations de type européen, agglomérations nord-américaines. À mes yeux, cette typologie est à la hauteur de la typologie des théories urbaines présentée au départ : bien malin celui qui pourrait en découvrir la logique.

Au risque de pousser trop loin la critique, je conclurai en disant que ce livre projette l'image d'une géographie urbaine un peu désemparée, sise entre deux styles, l'idéographique et le nomothétique : d'une part, les descriptions sont trop fragmentées pour donner aux lieux une « signification ». D'autre part, cette fragmentation elle-même est probablement à mettre en rapport avec un désir plus ou moins avoué de conceptualisation sur un mode théorique.

Paul VILLENEUVE  
Département de géographie  
Université Laval

SAINT-JULIEN, Thérèse (1982) *Croissance industrielle et système urbain*. Paris, Économica, Collection géographie économique, 280 p.

L'auteur, spécialiste de géographie urbaine et industrielle et coauteur d'un ouvrage sur *Les dimensions du changement urbain*, veut nous montrer comment le système des grandes villes

françaises a réagi au processus de croissance industrielle qui constitue une des grandes forces du changement urbain depuis trente ans.

L'analyse porte d'abord sur l'ouest français et plus précisément les quatre régions de Bretagne, Pays de Loire, Centre et Poitou-Charente. L'évolution de la trame industrielle est observée entre 1961 et 1976 à partir de l'ensemble des grands établissements (unités de production ayant atteint au moins une fois 500 salariés durant la période considérée), d'après le fichier central de l'INSEE; cette évolution résulte pour une bonne part d'opérations de décentralisation touchant en particulier les secteurs de l'automobile, du matériel électrique et électronique, du caoutchouc et des matières plastiques. Les secteurs traditionnels déjà bien implantés avant cette période comme la construction navale, l'aéronautique, l'armement, la mécanique n'ont guère évolué dans un sens qui, contrairement aux cas précédents, aurait pu modifier de façon significative le poids économique des villes bénéficiaires. De nombreuses cartes illustrent le processus de diffusion spatiale des 120 000 emplois ainsi créés en 15 ans et ses conséquences: la densification du maillage urbain existant et l'étalement de celui-ci vers l'ouest, très marqué via les secteurs comme l'électronique, le caoutchouc, l'agro-alimentaire. La première partie du livre traite essentiellement de cette question et constitue à elle seule près de la moitié du travail.

La deuxième partie démontre qu'à l'échelle du système des grandes villes françaises, la croissance industrielle a maintenu la permanence des grands déséquilibres socio-économiques interurbains. En effet, si la diffusion industrielle dans le réseau urbain a été assez générale, la tertiairisation des villes a été tout autant ubiquiste pour que les grands déséquilibres ne soient pas fondamentalement modifiés. Cette deuxième partie atténue la première qui pourrait laisser croire que l'espace urbain ait pu être relativement bouleversé par les implantations industrielles; or, en fait, l'auteur montre que pour les villes de plus de 20 000 habitants, les vingt dernières années ont été une période de relative désindustrialisation par rapport à l'expansion du secteur tertiaire. L'analyse du déplacement des agglomérations dans la structure d'activité entre 1954 et 1968 donne une vue d'ensemble de ce phénomène; l'auteur établit plusieurs distinctions entre les agglomérations urbaines qui se tertiarisent, celles qui continuent de s'industrialiser, celles qui ce faisant se tertiarisent également et les agglomérations tertiaires qui, elles aussi, peuvent évoluer dans ces mêmes voies. En fait, l'accélération de la tertiairisation en vient parfois à occulter presque complètement le rôle joué par l'industrie dans le développement urbain en particulier pendant certaines périodes.

La troisième partie, beaucoup plus brève (37 pages), traite de la nouvelle géographie du système urbain français liée aux nouvelles expressions du rapport centre-périphérie. Par ce concept à la mode, qui recouvre la réalité ancienne et bien connue du déséquilibre Paris-province, l'auteur nous montre comment celui-ci tend à se modifier légèrement et à s'exprimer quelque peu différemment qu'il y a trente ans. Le problème est abordé par l'analyse du rattrapage industriel ou tertiaire opéré par les villes. Ainsi, le rattrapage industriel est surtout le fait de villes situées dans la moitié nord et nord-ouest de la France (Laon, Beauvais, Evreux, Alençon, Le Mans, Laval...), alors que le rattrapage tertiaire touche plutôt les villes du centre-est et de l'est (Belfort, Mulhouse, Grenoble, Lyon, Saint-Étienne, Valence...). Après avoir présenté l'expression géographique de cette tendance à un certain rééquilibrage du réseau urbain et constaté que peu de travaux se soient préoccupés des réorganisations sociales suscitées par l'évolution industrielle récente dans le système urbain, l'auteur en arrive à établir un autre classement des villes en fonction de l'évolution du poids des cadres, du déclin du petit patronat, de la part des travailleurs indépendants, du poids des ouvriers qualifiés ou spécialisés. La grande opposition est-ouest n'a plus la même force que dans les années 50 bien que restant un clivage essentiel de l'espace français; de même, les régions périphériques ont tendance maintenant à faire référence à un centre élargi au Bassin parisien et même parfois ses marges. Le changement le plus significatif tient peut-être plus à la modernisation des profils socio-économiques des grandes villes qui a modifié l'«image de marque» de plusieurs d'entre elles, élément nouveau que l'auteur aborde pour mieux exprimer l'évolution du système urbain. Le tout s'inscrit dans un processus général de déqualification du travail urbain, lié à la diffusion des modes de production les plus standardisés, qui a atteint l'ensemble des villes; ce processus s'articule avec un rattrapage tertiaire, mais traduit aussi l'expression des opérations de conversion industrielle gonflant la part

de la main-d'œuvre peu qualifiée dans les villes minières (Lens, Alès) ou du textile (Troyes, Cholet).

Les parties II et III de l'ouvrage sont sans doute les plus intéressantes et les plus novatrices, la première partie présentant des faits géographiques plus connus et déjà analysés dans l'ouest français. Dans ce cas, le lecteur peu familier avec ceux-ci a à sa disposition une illustration cartographique abondante et pertinente qui cependant pourrait être plus éclairante. Ainsi, les cartes traitent du processus de diffusion spatiale de la croissance industrielle dans les villes de l'ouest ne précisent jamais le cadre des quatre régions économiques en cause, ni la configuration et le nom des départements qui les composent, alors qu'un tableau utilise ce cadre pour analyser statistiquement l'implantation des établissements dans l'ouest; de plus, le nom des villes impliquées par les secteurs industriels étudiés ne figure pas sur les cartes; ces villes sont par ailleurs mises sur le même pied indépendamment de leur importance démographique. La carte des agglomérations de plus de 20 000 habitants en 1954 et celle des agglomérations en 1975 (précisant leur poids démographique sans leur attribuer de noms) ne nous semblent pas compenser ces lacunes.

À de très rares exceptions près, le texte ne donne pas le nom des grandes entreprises en cause ou même parfois leur production spécifique, restant au niveau des grands secteurs. Pourtant, puisque ces entreprises sont à la base de la transformation de la trame urbaine, il aurait été intéressant de mieux les identifier et de montrer ainsi comment elles ont pu essaimer leurs implantations (comme Michelin à Vannes, Tours, Cholet, Poitiers, Bourges, La Roche-sur-Yon...); comment dans le secteur électronique les entreprises d'équipements téléphoniques ont pu jouer un rôle majeur dans certaines villes (LMT à Nantes et Laval, CGCT à Rennes, CGE à Brest, Cholet, Lannion, CIT à La Rochelle, Saintes, Cherbourg, etc.) et surtout comment ces grandes entreprises ont pu soumettre les régions et les villes à l'emprise d'un capitalisme extérieur entraînant du même coup la disparition d'entreprises locales ou leur rachat et absorption par des groupes plus puissants appliquant une stratégie au niveau international (Fairchild, Purina, Eternit, Unilever...). Le problème de la sous-traitance et de son impact aurait pu être analysé en particulier pour la branche automobile avec l'implantation de Citroën à Rennes ou de Simca devenu Chrysler puis Talbot à La Rochelle. Ces éléments auraient pu constituer un autre volet de l'expression du rapport centre-périphérie permettant ainsi d'étoffer le troisième chapitre de l'ouvrage.

L'auteur établit plus qu'un bilan de cette phase récente d'urbanisation et d'industrialisation en France, puisqu'elle analyse l'impact de la diffusion de l'industrialisation dans le réseau urbain, ce qui est l'aspect neuf et intéressant par l'analyse à la fois qualitative et quantitative de ce réseau urbain, des villes, de leur contenu économique et social, de leur image et de la « modernité » de leur structure. Ce livre constitue un apport de connaissances nouvelles sur l'espace géographique français. C'est un type d'étude qui peut faire école pour aborder d'autres espaces économiques; c'est un document de réflexion utile tant pour les chercheurs qui s'intéressent à l'analyse urbaine que pour les praticiens de l'espace qui veulent mieux comprendre celui-ci pour pouvoir mieux y agir.

François HULBERT  
Département de géographie  
Université Laval

PUMAIN, Denise (1982) *La dynamique des villes*. Paris, Éditions Économica. 231 p.

Pour bien situer ce livre, il importe d'abord de savoir qu'il concerne des ensembles de villes et non pas la ville comme entité. Les ensembles de villes considérés sont surtout nationaux; il s'agit des systèmes urbains que l'on a traditionnellement, en français, nommés armature urbaine ou réseau urbain. L'ouvrage s'intéresse à la transformation des systèmes urbains sous un seul de ses aspects, à savoir l'évolution du nombre et de la taille des villes. L'espacement ou répartition dans l'espace, l'autre dimension structurelle des systèmes de villes, est complètement absente.