

## Compte rendu

---

### Ouvrage recensé :

Pumain, Denise et Saint-Julien, Thérèse, éd(s) (1996) *Urban Networks in Europe / Réseaux urbains en Europe*. Montrouge, Éditions John Libbey Eurotext, 252 p. (ISBN 2-7420-0066-6)

par Martin Turcotte

*Cahiers de géographie du Québec*, vol. 43, n° 119, 1999, p. 334-336.

Pour citer ce compte rendu, utiliser l'adresse suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/022824ar>

DOI: 10.7202/022824ar

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

---

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

---

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

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : [info@erudit.org](mailto:info@erudit.org)

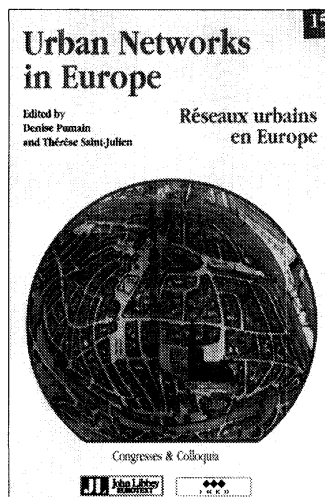
PUMAIN, Denise et SAINT-JULIEN, Thérèse, eds (1996)  
*Urban Networks in Europe/Réseaux urbains en Europe*.  
Montrouge, Éditions John Libbey Eurotext, 252 p.  
(ISBN 2-7420-0066-6)

Plusieurs chercheurs intéressés par les villes européennes, les rapports qu'elles entretiennent entre elles et leur étude d'un point de vue comparatif se rencontrèrent lors d'un colloque tenu à Saint-Cloud, les 21 et 22 octobre 1993. Le collectif « Urban Networks in Europe/Réseaux urbains en Europe », édité par Denise Pumain et Thérèse Saint-Julien du CNRS, résulte de cette rencontre et réunit 30 auteurs, dont le point commun est d'adopter, pour la plupart, l'approche de réseaux pour étudier les rapports entre les villes européennes, et les relations à l'intérieur même de ces villes.

La perspective adoptée par les auteurs se veut résolument comparative. Un de leurs objectifs principaux est d'ailleurs de faire progresser la recherche comparative en études urbaines, autant du point de vue théorique que méthodologique (voir la quatrième partie du livre, intitulée « Pour l'amélioration de la recherche comparative sur les villes »). Un second objectif est de fournir aux décideurs et aux acteurs locaux impliqués dans ces interactions à l'échelle européenne des informations sur leurs partenaires, celles-ci faisant l'objet d'une très forte demande. Finalement, certains auteurs cherchent sans doute par leurs textes à influencer les décisions publiques en plaidant, notamment, pour une diminution des inégalités entre les diverses régions urbaines et à l'intérieur de celles-ci, en particulier par l'instauration de gouvernements métropolitains (Berg, Klink et Meer). L'ouvrage combine en ce sens à la fois une réflexion théorique et normative.

Les questions posées par les différents auteurs se regroupent sous deux grandes thématiques. Premièrement, on cherche à comprendre quels seront les effets de l'internationalisation des économies et des sociétés sur la structure du système urbain européen. Plus spécifiquement, on se demande si les nouveaux réseaux de transport et de communication, ainsi que la libéralisation des marchés et l'ouverture des frontières provoqueront une centralisation accrue des activités économiques ou une décentralisation (et l'émergence de centres nouveaux, aujourd'hui secondaires). La logique des rapports interurbains au sein des réseaux d'échange d'avant l'ouverture des frontières demeure-t-elle pertinente ? Deuxièmement, on cherche à décrire les rapports entre villes au sein des réseaux, à déterminer quels types de villes entretiennent le plus de relations entre elles (logiques spatiales, fonctionnelles, etc.).

La thèse défendue dans le livre est que les villes qui sont bien intégrées dans les réseaux urbains réussissent mieux que les autres (Bruinsma et Rietveld). De plus, comme il est plus avantageux de faire partie du centre que de la périphérie, les



---

auteurs soutiennent que la géographie a encore un impact déterminant dans le succès économique des régions (Cheshire montre que les régions urbaines localisées dans les espaces les plus densément urbanisés sont celles dont la croissance économique est la plus forte). Si la possibilité de vaincre l'espace est peut-être plus grande qu'auparavant (amélioration des infrastructures de transport et des technologies de communication), plusieurs auteurs pensent qu'une intervention politique est quand même nécessaire, car le processus d'intégration européenne semble en voie d'intensifier la polarisation et l'augmentation des écarts entre régions urbaines (quoique Bonavero et Conti entrevoient l'émergence d'« une structure polycentrique du système urbain européen » [p.46]). Wegener et Kunzman suggèrent quant à eux que l'ouverture des frontières ait eu pour effet, sur les villes européennes, la perte des monopoles régionaux au profit des entreprises étrangères, l'arrivée de migrants et l'intensification de la compétition entre les villes. Dans ce contexte, les grandes villes déjà riches, même si elles pourront connaître certaines difficultés, seront celles qui profiteront le plus de la libéralisation des marchés (la même thèse est défendue par Bonneville, Buisson et Rousier).

L'article de Dematteis résume un peu l'esprit du livre, en se questionnant sur les moyens d'intégrer toutes les régions urbaines au développement. Selon lui, l'activité économique porteuse de croissance se retrouve en grande partie au centre géographique de l'Europe. Dans ce centre, les réseaux entre villes adoptent une logique fonctionnelle, c'est-à-dire que les différentes villes, sans égard à leur taille, ont des relations entre elles en fonction de leur spécialisation respective. En périphérie cependant, le modèle d'interaction est plus typique des rapports traditionnels entre villes principales et villes secondaires. Cette dernière forme de réseau n'est pas favorable au développement économique ni aux relations avec les métropoles étrangères. Il faut, selon l'auteur, intégrer ces villes périphériques au réseau des villes du centre, mais des politiques de transport et de télécommunication ne pourront pas corriger la situation : il faut que les villes périphériques « organisent leurs propres ressources internes » (Desmatteis, p. 26).

De façon générale, la qualité des analyses est bonne, mais assez peu originale. C'est surtout au plan des progrès réalisés du point de vue de l'analyse comparative que l'ouvrage se distingue. Le bilan exhaustif de la recherche sur les réseaux urbains réalisée par Cattán *et al.* indique bien les voies futures porteuses, et les champs de recherche qui demeurent à exploiter. Par ailleurs, les auteurs, tout en tenant compte des limites de ce genre de travail, ouvrent admirablement bien la voie à de nouvelles recherches dans un domaine où les données commencent à peine à être utilisables. Quiconque désire mener des recherches sur les villes européennes dans une perspective comparative devrait consulter ce livre, ne serait-ce que pour des questions méthodologiques.

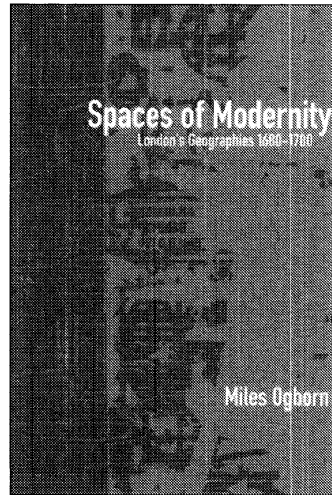
La qualité d'édition du livre est très bonne : de nombreuses cartes aident à saisir la répartition des activités et des échanges, les tableaux sont clairs et synthétiques, des figures illustrent les types de rapports théoriques au sein d'un réseau urbain. Néanmoins, malgré l'effort réalisé pour tenter d'harmoniser les textes, le lecteur reste sur l'impression d'avoir consulté une revue scientifique traditionnelle plutôt qu'un ouvrage unifié. En ce sens, l'inclusion des résumés des articles, comme dans les revues scientifiques, aurait été appréciée.

---

Généralement écrit dans un anglais compréhensible, mais pas toujours (Bonavero et Conti), ce recueil de texte d'actualité saura intéresser les nombreuses personnes qui considèrent que l'analyse et la compréhension des effets de la mondialisation sur la répartition spatiale des activités économiques est un enjeu fondamental. Les spécialistes des relations internationales et d'économie politique internationale, souvent très préoccupés par les relations entre États et par les politiques des gouvernements centraux, auraient intérêt à tenir compte de la place des villes dans les processus d'intégration. Ce livre illustre bien l'importance de ce rôle et invite les chercheurs, même s'ils ne sont pas spécialistes en science régionale, à profiter des progrès réalisés dans le traitement comparatif des données urbaines.

**Martin Turcotte**  
INRS-Urbanisation

OGBORN, Miles (1998) *Spaces of Modernity. London's Geographies 1680-1780*. New York, The Guilford Press, 340 p. (ISBN 1-57230-365-4)



---

Miles Ogborn's aim is to persuade us that modernity is more than grand claims for a "world in which rational beings are caught in an iron cage of their own making, and one where all that is solid melts into the air of dramatic and disruptive transformation" (p. 2). He wishes to present modernity in different terms, as a series of specific initiatives undertaken at a particular place and time. His place is London, England, and the period is 1680 to 1780. His geographies are the variety of scales at which initiatives conveying social, political and economic changes identified with modernity manifest themselves. He offers Rocque's map of London in the 1740s as a talisman of modernity's influence in the metropolis. This map becomes a vehicle of modernity by virtue of its novelty in presenting the city as a whole, of highlighting its heterogeneity, of emphasizing the connections of commerce and industry within the city, and of utilizing new technologies of printing. Its limitations, including its unwieldiness and impracticality, convey the imperfect design and implementation of an overly ambitious project. Like Rocque's map, modernity is a multi-faceted undertaking whose realization may be partial and flawed.

Five chapters convey the highly specific experiments in modernity which are the focus of Ogborn's meticulous reasoning and research. He begins with attention to an impulse to reform the behaviour of problem women. The Magdalen Hospital, opened in 1758, was designed to make penitents out of prostitutes by offering them a structured environment of surveillance safe from the threats and temptations