

PROULX, Marc-Urbain (2011) *Territoires et développement . La richesse du Québec*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 480 p. (ISBN 978-2-7605-3091-1)

Diane-Gabrielle Tremblay

Volume 57, Number 162, December 2013

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1026541ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1026541ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

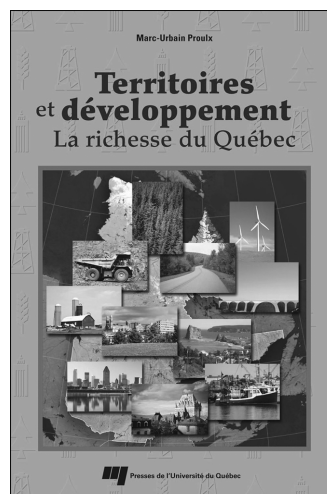
Cite this review

Tremblay, D.-G. (2013). Review of [PROULX, Marc-Urbain (2011) *Territoires et développement . La richesse du Québec*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 480 p. (ISBN 978-2-7605-3091-1)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 57(162), 519–521. <https://doi.org/10.7202/1026541ar>

enfin, dans la ligne de ses analyses des controverses en aménagement, invite à prendre au sérieux les expériences esthétiques et les connaissances environnementales des populations riveraines des aménagements controversés ; il invite alors à échapper à une opposition manichéenne entre les vertus supposées de l'intérêt public et les égoïsmes tout aussi supposés des habitants des voisinages. Il rend compte aussi d'expériences intervenues dans plusieurs villes d'Europe et du Québec, expériences ayant recours à des installations et des performances artistiques qui ont contribué à la formulation, voire à la reconnaissance de la parole habitante.

Cet ouvrage ne doit donc pas être pris pour ce qu'il n'est pas. Le lecteur n'y trouvera pas vraiment de proposition générale ni même spécifique sur la façon qu'a ou a eu l'art paysager (celui de la peinture, celui du paysagisme, etc.) d'entrer en politique. Par contre, pour peu qu'il entre dans le détail du sommaire, il trouvera des textes de qualité, mais très variés, qui réservent quelques (bonnes) surprises.

Bernard Debarbieux
Département de géographie et environnement
Université de Genève



PROULX, Marc-Urbain (2011) *Territoires et développement*. La richesse du Québec. Québec, Presses de l'Université du Québec, 480 p. (ISBN 978-2-7605-3091-1)

L'ouvrage de Marc-Urbain Proulx est fort intéressant et peut certes être utile comme manuel de cours en géographie humaine ou encore dans un cours sur le développement économique. L'ouvrage commence par aborder un certain nombre de thèmes centraux, à savoir l'occupation des territoires, la gouvernance territoriale et l'innovation territoriale, ces divers thèmes constituant la base de l'ouvrage et définissant la succession des chapitres.

L'occupation des territoires renvoie bien sûr à l'aménagement de ces territoires et l'ouvrage commence par présenter la nature et les cultures territoriales, en évoquant les bassins de ressources naturelles, les composantes de la nature et l'ancrage culturel, notamment. Puis le chapitre II traite des divers modèles de la théorie spatiale, qui sont tous présentés de manière succincte, mais claire. On évoque ainsi le positionnement des points-lieux ainsi que des aires-milieux, puis les relations entre les points-lieux et les relations entre les aires-milieux. La métropole, la périphérie, l'archipel et la dorsale sont alors mentionnés, comme divers modes d'arrangement, ainsi que le modèle alvéolaire. Un des grands

avantages, ici, est que les présentations graphiques sont très claires, soutenant le propos. L'ouvrage passe ensuite à la dynamique socioéconomique contemporaine et s'attarde alors sur les perspectives qui s'ouvrent pour le Québec, traitant de Montréal comme pôle principal, Québec, la capitale, et s'interrogeant ensuite sur la croissance inégale des pôles et le repositionnement de certains d'entre eux. Le chapitre IV est fort intéressant, puisqu'il traite de la cité et du développement des instances municipales. Ce cadrage historique est très pertinent, car parfois oublié dans les travaux plus récents, et tout cet historique de réformes et de fusions mérite d'être approfondi, comme c'est fait dans l'ouvrage. L'auteur conclut toutefois ce chapitre en s'interrogeant, avec raison, sur les limites de l'appropriation des pouvoirs par les municipalités, l'encadrement de l'État central étant mis en évidence.

Le chapitre V porte sur les diverses aires qui définissent le territoire québécois et s'intéresse alors aux régions, communautés et districts, aussi appelés crêneaux, au Québec. On se penche alors davantage sur les effets des politiques récentes, et l'auteur met en évidence les vitesses différentes qui caractérisent les divers niveaux. Il souligne l'intérêt des zones spécialisées ou crêneaux qui peuvent faire converger les soutiens publics à l'innovation et au développement, mais si ces espaces de proximité et d'échanges se développent effectivement dans plusieurs régions, il est difficile d'en dresser un bilan exhaustif, un travail qui reste certes à faire.

Le chapitre VI traite ensuite des diverses légitimités qui caractérisent les territoires et se penche alors sur les légitimités historique, juridique, idéologique, politique, démocratique, fonctionnelle, financière et économique, croisant ces légitimités avec les divers échelons territoriaux évoqués dans les chapitres antérieurs.

Ce sont ensuite les mouvements de décentralisation et de planification qui sont analysés dans les chapitres VII, VIII

et IX, présentant un historique et une analyse approfondie des développements des dernières décennies sur ce plan. Au chapitre X, l'auteur expose divers modèles explicatifs du développement territorial, allant de la loi des avantages comparatifs jusqu'aux théories fondées sur le caractère endogène du développement, en passant par un ensemble d'autres modèles explicatifs, un chapitre fort utile pour l'enseignement.

Le chapitre XI s'intéresse aux trajectoires économiques territoriales, exposant notamment le modèle de Rostow pour étudier les trajectoires de Montréal et de Québec. L'auteur met en évidence le fait qu'au-delà d'une certaine diversité des trajectoires, le développement économique semble s'effectuer partout par ruptures, de manière aléatoire, avec une forte dépendance du développement régional à l'endroit des investissements externes.

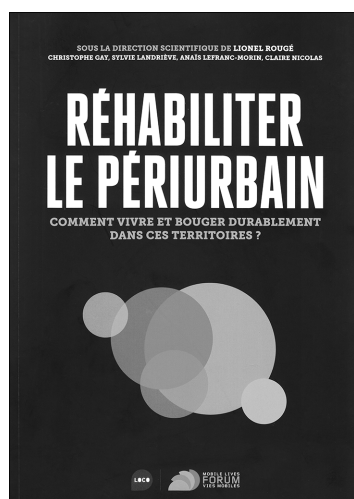
On passe ensuite à des chapitres qui mettent en évidence des théories plus récentes et qui amènent à s'intéresser à l'innovation comme source du développement économique et au soutien territorial à l'innovation. Les travaux de nos collègues européens Beccattini et Maillat sont ici mis en avant, les milieux innovateurs, les économies de proximité et le modèle interactif de l'innovation étant ici mis en valeur. Le chapitre XIII porte sur la communauté apprenante et souligne l'importance de la créativité pour le développement économique d'une région. Ce chapitre est particulièrement original dans un livre de géographie humaine ou de développement économique et il est certes intéressant tant pour l'enseignement que pour la recherche.

L'auteur présente ensuite un chapitre fondé sur une étude de cas du Saguenay-Lac-St-Jean pour conclure, au chapitre XV, avec une analyse de la politique territoriale et de son évolution de la période keynésienne vers les visions plus récentes.



L'ouvrage présente donc un très bon panorama des principales théories relatives au développement territorial et les 15 chapitres peuvent facilement être adaptés à l'enseignement, alors que quelques chapitres (X à XIII) offrent de bonnes synthèses pouvant également être utiles dans le domaine de la recherche. La facture de l'ouvrage est aussi très bonne, un bon nombre de tableaux, d'encadrés et de graphiques venant faciliter la lecture et la compréhension, le tout étant donc très intéressant du point de vue pédagogique.

Diane-Gabrielle Tremblay
Téluq, Université du Québec



ROUGÉ, Lionel, GAY, Christophe, LANDRIÈVE, Sylvie, LEFRANC-MORIN, Anaïs et NICOLAS, Claire (2013) *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* Forum Vies Mobiles, 127 p. (ISBN 978-2-9195071)

Créé en 2011, le Forum Vies Mobiles est un institut autonome de recherche et d'échanges sur les mobilités qui se veut transdisciplinaire, transfrontalier et transgressif. Cet ouvrage rend compte de ses deuxièmes Rencontres internationales qui ont rassemblé, début 2013, plus de 300 artistes, chercheurs et praticiens pour scruter le périurbain sous l'angle des mobilités durables.

Le parti pris pour une diffusion large s'exprime dans la facture visuelle du livre. La présentation très aérée, illustrant la contribution des artistes par de nombreuses photographies, faisant une large place aux encadrés et à la simplification des figures, s'approche du modèle hypertextuel des documents électroniques. Émaillé de courts résumés de projets en cours ou à venir, de porte-folios d'artistes ainsi que d'extraits d'entretiens, l'ouvrage atteint ses objectifs de vulgarisation scientifique et d'illustration du croisement disciplinaire.

La réflexion, basée essentiellement sur le territoire français, est découpée en trois grandes parties. La première invite à nuancer, sinon à renouveler, le regard scientifique sur la périphérie, à prendre acte de l'évolution et du polymorphisme des espaces périurbains et propose le terme « rurbain » pour mieux rendre compte des frontières de plus en plus floues et des imbrications indéniables entre le rural et l'urbain, sans toutefois occulter le phénomène d'automatisation croissante de ces espaces par rapport au centre.

La deuxième partie déboulonne certains mythes, toujours véhiculés, opposant modes de vie urbains et rurbains en faisant des derniers, du fait de leur dépendance à l'automobile, des modes particulièrement néfastes au regard du bilan carbone. Par exemple, en comparant plus exhaustivement les pratiques de mobilité des résidents des centres de Paris et de Rome et de ceux de leurs périphéries, c'est-à-dire en tenant compte de l'ensemble des déplacements (travail, magasinage, loisirs), les urbains, même à position socioéconomique équivalente, auraient un bilan d'émission de GES plus lourd que les périurbains. S'ajoute à cela le kilométrage des biens de consommation, notamment celui des aliments. L'alimentation originale, souvent le fait des ménages à plus forts revenus, basée sur des importations et donc des circuits longs d'approvisionnement, alourdirait également le bilan carbone des urbains par rapport aux autres.