

Cahiers de géographie du Québec

DESSE, René-Paul (2001) *Le nouveau commerce urbain. Dynamiques et stratégies des acteurs*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes (Coll. « Espace et Territoires »), 198 p. (ISBN 2-86847-558-2)

Bernard Jouve

Volume 47, numéro 130, avril 2003

URI : id.erudit.org/iderudit/007973ar
<https://doi.org/10.7202/007973ar>

[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

Jouve, B. (2003). DESSE, René-Paul (2001) *Le nouveau commerce urbain. Dynamiques et stratégies des acteurs*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes (Coll. « Espace et Territoires »), 198 p. (ISBN 2-86847-558-2). *Cahiers de géographie du Québec*, 47 (130), 125-127. <https://doi.org/10.7202/007973ar>

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 en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-utilisation/>]

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

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. www.erudit.org

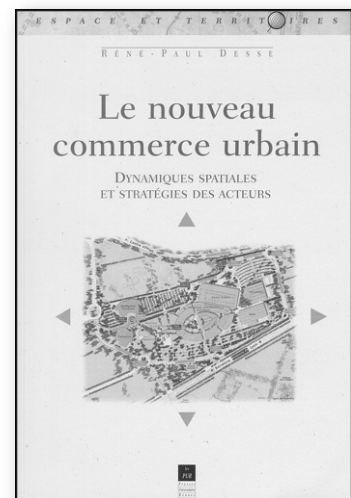
Reste le problème des relations entre géographie et philosophie. Dans le cours de son propos, Paul Claval insiste à plusieurs reprises sur les convergences existant entre ces deux disciplines. Rousseau, Kant, Herder ont abordé, chacun dans sa propre sphère de préoccupations, le problème de la relation existant entre l'espace et la société. À une date plus récente, le structuralisme a induit de nouvelles méthodes d'analyse géographique. Et que dire de l'intérêt que des géographes comme E. Dardel ou A. Berque ont porté ou portent à la phénomélogie et aux travaux de philosophes tels que Heidegger ou Foucault? Les géographes posent aux philosophes une question fondamentale : il n'y a pas d'être sans lieu. Une formule riche de développements et d'échanges que Paul Claval résume dans une dernière page qui ouvre de nouvelles perspectives : « Faire de la géographie aujourd'hui , c'est se pencher sur les défis auxquels l'humanité est confrontée, c'est explorer les changements d'attitude qu'elle doit effectuer, c'est imaginer les nouvelles normes dont elle doit se doter. C'est participer à la refondation du pacte qui unit les hommes à la planète qui les fait vivre. C'est essayer de voir quel sens donner à l'existence dans un monde affranchi de ses cloisonnements traditionnels ».

Lecture faite et le livre refermé sur cette conclusion, on peut attendre de cet infatigable défricheur qu'est Paul Claval l'ouverture de nouveaux chantiers, à commencer par un ouvrage dont le titre serait *Géographie et philosophie*. Dans l'immédiat, la lecture de cette *Epistémologie de la géographie* contribuera à la formation d'étudiants déjà avancés... à celle de leurs maîtres également.

Jacques Bethemont
Université Saint-Étienne

DESSE, René-Paul (2001) *Le nouveau commerce urbain. Dynamiques et stratégies des acteurs*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes (Coll. « Espace et Territoires »), 198 p. (ISBN 2-86847-558-2)

Un « spectre » hante les villes françaises et, plus généralement, européennes : l'américanisation de leur structure et de leur paysage urbains, avec ses conséquences en termes d'organisation de la société. Au nom du maintien de la mixité sociale, de la lutte contre la ségrégation socio-spatiale, voire de « l'identité » historique dont seraient depositaires les villes européennes, on voit se multiplier les initiatives politiques, procédurales, les innovations en termes d'instruments de planification urbaine ainsi que les dispositions législatives visant à lutter contre l'étalement urbain, la rurbanisation. Le coupable est identifié : il s'agit des nouvelles formes que prend



l'activité commerciale en périphérie. C'est dire si le livre de René-Paul Desse vient à point nommé pour renseigner à la fois le décideur, le scientifique, l'universitaire et le citoyen sur l'évolution actuelle du commerce urbain en France.

Si le commerce urbain se transforme et si cette transformation a des effets aussi importants sur l'organisation de la ville en France (et en Europe), sur la perte de centralité, sur la diminution des densités, c'est en partie du fait de l'évolution de la société et de ses pratiques en termes de mobilité. C'est du moins la thèse que soutient l'auteur dans la première partie de son livre. Il y montre, mobilisant pour cela des éléments empiriques tirés de huit villes françaises (Grenoble, Nantes, Nîmes, Saint-Nazaire et Tours, Brest et Le Havre), que la mobilité des urbains en France a considérablement évolué et que les formes actuelles que prend l'urbanisation est largement le résultat de cette évolution. La mobilité n'est plus fondée sur le modèle centre/périphérie. Il s'agit davantage d'une « mobilité d'archipel ». On mesure mieux l'enjeu intellectuel que représente, notamment pour la géographie qui est directement interpellée, la formalisation et la modélisation de ces nouveaux comportements. L'un des intérêts de l'ouvrage est précisément de poser quelques éléments essentiels à cette démarche.

La seconde partie de l'ouvrage est consacrée aux dynamiques territoriales qui traversent l'activité commerciale. Il y est notamment question de la tension entre équipements commerciaux de centres-villes et espaces commerciaux de banlieues. Cette tension est bien entendu alimentée par les stratégies territoriales portées par les acteurs économiques qui investissent et s'approprient ces espaces. René-Paul Desse montre fort bien comment l'appareil commercial du centre-ville s'affine et tente de faire jouer la concurrence à son avantage en centralisant les équipements de haute qualité et les magasins à fort rayonnement. À l'inverse, le commerce périphérique, qui représenterait selon certaines études entre 45 et 55 % du chiffre d'affaires du commerce dans les villes de province en France, tendrait à se banaliser tout en présentant de nouvelles formes d'organisation jouant sur la complémentarité au sein des activités commerciales liées aux loisirs. L'auteur identifie précisément des dynamiques entre firmes (par exemple entre les multiplexes, les *Fast Food*, les *bowlings*...) qui sont au cœur des transformations des pratiques de consommation collective en même temps qu'elles pèsent certainement sur la marchandisation de la culture en Europe.

La dernière partie est consacrée aux politiques publiques lancées à partir du milieu des années 1970 pour tenter de contrôler un urbanisme commercial aux effets dévastateurs. L'histoire des politiques menées est ainsi l'occasion pour René-Paul Desse de montrer les conséquences non maîtrisées de la promulgation des lois de décentralisation en France en 1982. Après une période durant laquelle les politiques publiques menées par l'État ont consisté en une stratégie coercitive de limitation des nouvelles constructions, la décentralisation de 1982 consacre le poids des élus locaux qui, en quête de revenus fiscaux pour leurs communes (mais aussi à la recherche de financement occulte pour leurs partis politiques, élément non mis de l'avant par l'auteur), vont se lancer dans un « urbanisme commercial » laxiste. Plus récemment, l'auteur présente les dispositifs mis en place devant permettre de réguler, à l'échelle, non plus de la commune, mais de l'agglomération dans son ensemble, cet urbanisme commercial qui a encore du mal à générer ses normes, ses règles, son corpus technique et juridique. René-Paul Desse voit, avec un certain optimisme, se mettre en place

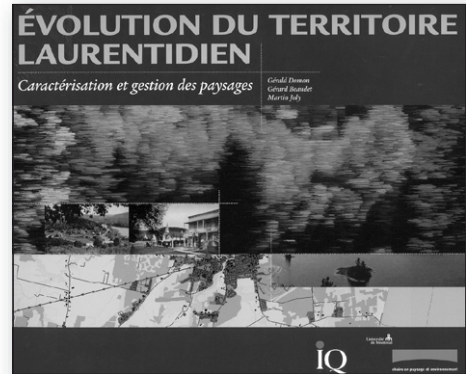
dans les villes françaises de nouvelles pratiques de négociation entre acteurs locaux (élus, administrations d'État, entrepreneurs privés) qui attestent, selon lui, de l'émergence d'une gouvernance urbaine salvatrice. À la lumière des exemples empiriques développés par l'auteur dans les différentes villes étudiées, on a pourtant quelques difficultés à partager cet optimisme. Élément essentiel de la production de la ville européenne à partir du Moyen-Âge, l'activité commerciale serait ainsi actuellement en train de se retourner contre le construit social, politique et économique qui l'a générée. Triste ironie de l'histoire!

Ce jugement n'enlève en rien à la qualité du livre de René-Paul Desse qui présente avec précision et concision les termes du débat scientifique et politique sur l'enjeu que représente l'urbanisme commercial en France. Résultat de dix années de recherche, il atteste de la vitalité de la réflexion développée par la géographie du commerce.

Bernard Jouve

École Nationale des Travaux Publics de l'État
Laboratoire RIVES (France)

DOMON, Gérald, BEAUDET, Gérard et JOLY, Martin (2000) *Évolution du territoire laurentidien : caractérisation et gestion des paysages*. Montréal, Isabelle Quentin éditeur, 138 p. (ISBN 2-922417-14-X)



Au milieu des années 1990, les MRC du Québec devaient débiter la révision de leurs schémas d'aménagement respectifs. Œuvrant à la MRC des Pays-d'en-Haut, je contactai le Conseil de la culture et des communications des Laurentides afin que ce dernier m'assiste pour « déterminer toute

partie du territoire présentant pour la municipalité régionale de comté un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique » (*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, article 5, alinéa 1^{er}, paragraphe 5^o). De fil en aiguille, l'idée a fait son chemin, au point que six autres MRC de la région ont reconnu la pertinence de cette démarche. Il est toutefois rapidement apparu que le projet posait un défi qui outrepassait la simple désignation de territoires d'intérêt. Le paysage ne se laisserait pas saisir aussi facilement.

D'autres partenaires qui pouvaient être intéressés par cette problématique des paysages ont alors été approchés et se sont progressivement joints au projet. Avec l'appui financier et technique du Conseil régional de développement, des ministères de la Culture et des Communications, de l'Environnement, des Transports, de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation de même que d'Hydro-Québec, une ambitieuse recherche était initiée. Des chercheurs de la Chaire en paysage et