

Chaline, Claude, *La métropole londonienne*. Paris, Armand Colin. 292 pages, 22 fig., 33 tableaux, bibl.

Ludger Beauregard

Volume 18, Number 45, 1974

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021234ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021234ar>

[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

Beauregard, L. (1974). Review of [Chaline, Claude, *La métropole londonienne*. Paris, Armand Colin. 292 pages, 22 fig., 33 tableaux, bibl.] *Cahiers de géographie du Québec*, 18(45), 561–562. <https://doi.org/10.7202/021234ar>

victorien surtout sont, à cet égard, révélatrices. Somme toute, ce volume s'adresse à tous ceux qui aiment la métropole et qui veulent mieux la connaître.

Ludger BEAUREGARD
*Département de géographie
Université de Montréal*

CHALINE, Claude (1973) **La métropole londonienne**. Paris, Armand Colin. 292 pages, 22 fig., 33 tabl., bibl., 62 FF.

Parmi les sujets de géographie urbaine, Londres est certainement l'un des plus intéressants et l'on conçoit facilement que Claude Chaline y ait porté autant d'attention. Le fait londonien en tant qu'objet de croissance et d'aménagement volontaire reste unique au monde et c'est le mérite de l'auteur d'en avoir introduit l'analyse dans la littérature géographique française. L'ouvrage qu'il présente maintenant, après plusieurs autres parus depuis 1970, est tiré de sa thèse de doctorat d'État (1971) et porte spécialement sur la croissance planifiée des banlieues londoniennes depuis un demi-siècle. Le sujet est passionnant tout comme le volume lui-même.

L'expérience londonienne en matière de planification urbaine présente des qualités incomparables. Il faut d'abord souligner l'ancienneté de cette préoccupation, qui remonte au moins à la Seconde Guerre mondiale, alors que le plan Abercrombie préconisait la décongestion de la population du centre de la capitale, la préservation d'une ceinture verte périphérique et la création de villes nouvelles. Il faut aussi prendre en considération le poids du fait humain en jeu en rappelant que Londres était déjà millionnaire au début du 19^e siècle et englobe actuellement plus de dix millions d'habitants. Il faut enfin noter les effets variables de la politique d'aménagement, qui permettent de mesurer les possibilités et les limites de la planification métropolitaine.

Claude Chaline étudie les problèmes et les résultats de cette planification. Il montre que l'espace londonien reste difficile à saisir. Ni le schéma coronal, ni le schéma sectoriel ne rendent compte de la réalité d'une façon satisfaisante. La ceinture verte, qui était et reste encore un élément fondamental de structure, a été violée depuis longtemps par l'aéroport de Londres et l'est maintenant par les autoroutes et leurs séquelles. Le développement radial prédomine actuellement en fonction des motorways, qui rayonnent autour de la ville centrale. Il faut dire toutefois que ces autoroutes sont encore tronçonnées et ne pénètrent pas au cœur même de l'agglomération, ce qui crée des embouteillages perpétuels sur les voies d'accès et de sortie. Cette situation est peut-être voulue de façon à favoriser les lignes de trains électriques que doublent les autoroutes et l'étalement zonal en fonction des points de croissance déjà choisis en périphérie. L'intégration spatiale au niveau suburbain demeure sans doute le résultat le plus significatif et traduit concrètement le mouvement d'exurbanisation spontanée ou organisée, qui anime toute la région urbaine (268).

Dans cet espace londonien plutôt flou, les mouvements de population sont en voie de réorganisation. La ville centrale se dépeuple au profit des couronnes périphériques, qui accueillent maintenant 40% de la population métropolitaine. Ces déménagements résultent en partie de migrations planifiées vers les ensembles collectifs suburbains et péri-urbains depuis 1945, les villes nouvelles depuis 1947 et les villes en expansion depuis 1952. Une déconcentration des activités secondaires et tertiaires permet déjà à 80% des banlieusards de travailler dans leur zone. Ces constatations illustrent bien les effets positifs de la politique de freinage à la croissance centrale et de desserrement appliquée à Londres depuis une trentaine d'années.

Le déversement londonien a engendré un tissu hétérogène jusqu'à 100 km de Charing Cross. Mais si l'étalement peut parfois sembler lâche et chaotique, il respecte

deux tendances authentiquement anglaises. Il est horizontal contrairement à celui de Paris. L'habitat pavillonnaire prédomine toujours, soit isolé, soit jumelé. La disposition des maisons y varie selon diverses formules d'aménagement assez souvent heureuses. En second lieu, l'habitat et son aménagement respectent le paysage. Un petit jardin agrmente ordinairement la maison et fleurit le milieu urbain. La vue n'est jamais blessée par une horreur. On peut contempler de l'autoroute les Downs, les Chilterns ou les Cotswolds sans panneau-réclame ni cimetière d'autos ! La réaffectation des sols transformera par exemple une sablière abandonnée en étang pour la voile. Bref, les paysages anglais, urbains comme ruraux, restent des modèles d'aménagement et un plaisir pour les yeux.

Après avoir décrit l'anatomie de la région londonienne, Claude Chaline caractérise l'unicité de la métropole. Morphologiquement, Londres connaît une expansion horizontale à basse densité en engendrant un paysage rururbain (273). La mobilité quotidienne des habitants est fortement centripète mais axée de plus en plus sur des centres subrégionaux. L'exode progressif de la population du centre vers la périphérie se déroule avec une amplitude inégalée dans d'autres métropoles. La politique d'aménagement des 25 dernières années a été l'élément déterminant de la géographie métropolitaine comme le montrent le freinage effectif du centre, la sauvegarde de la ceinture verte et la croissance des villes nouvelles, qui en sont à leur troisième génération. En conclusion, l'auteur fournit une liste de thèmes pour une géographie métropolitaine (277) et suggère la révision de plusieurs interprétations conservatrices au sujet de la structure et de l'armature régionales. Il relance enfin le vieux débat sur l'existence de lois concernant la croissance urbaine (278).

Londres est la plus grande ville d'Europe et la plus ancienne des capitales modernes. Ses monuments, ses places et notamment ses squares d'époque victorienne rappellent les pages brillantes de son histoire. Pour le géographe urbain, cette métropole présente, dans un cadre agréable, le fruit des rêves, des plans et des compromis des équipes de planificateurs les plus expérimentés du monde, mais en même temps elle lui enseigne la prudence et l'humilité face aux applications réalisées. Le volume de Claude Chaline, comme une visite à Londres, sont infailliblement une inspiration et une source de réflexions en matière de géographie métropolitaine. Il serait souhaitable que l'aménagement de Montréal tienne compte de l'expérience londonienne dans ce domaine. Il existe d'ailleurs des points de ressemblance et nous croyons que plusieurs leçons londoniennes seraient profitables à propos des parcs, des squares et du respect de la nature en général. Le « landscaping » anglais pourrait aussi et sans doute nous inspirer.

Ludger BEAUREGARD
*Département de géographie
 Université de Montréal*

MAURO, Frédéric (1972) Des produits et des hommes. Essais historiques latino-américains, XVIe - XXe siècles. Paris, Mouton. 174 p. *Civilisations et Sociétés*, no 34.

Il est fréquent à notre époque où le décloisonnement interdisciplinaire semble être devenu un fait accompli et où les rapports et les échanges entre disciplines connexes semblent devoir se multiplier, que les gens dont les champs d'action sont adjacents et parfois convergents et qui, par surcroît, partagent le même intérêt régional, s'intéressent aux travaux de leurs collègues historiens, sociologues, économistes ou géographes. Il est d'ores et déjà acquis qu'entre ceux-ci, on puise volontiers chez les uns et chez les autres, d'une part, afin de compléter sa documentation bibliographique et d'autre part pour y recueillir des renseignements de première main ou encore des prises de position, des comparaisons, des synthèses originales susceptibles de stimuler ses propres recherches et interprétations.