

Collin, Jean-Pierre, et al., *La Rive-Sud de Montréal. Dynamique intermunicipale et intégration métropolitaine*. Montréal: INRS-Urbanisation, 1998, 274 pages

Paul Villeneuve

Volume 28, Number 2, March 2000

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1016533ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1016533ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Villeneuve, P. (2000). Review of [Collin, Jean-Pierre, et al., *La Rive-Sud de Montréal. Dynamique intermunicipale et intégration métropolitaine*. Montréal: INRS-Urbanisation, 1998, 274 pages]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 28(2), 53–55. <https://doi.org/10.7202/1016533ar>

Though Winnipeg's air quality had shown some recent improvement, he reported, "there is still work to be done."

Winnipeg's smoke problem was hardly unique. As David Stradling makes abundantly clear in *Smokestacks and Progressives*, the "smoke nuisance" was a characteristic feature of urban life across the United States (and Canada, too, as the Winnipeg example demonstrates). A by-product of an urban industrial order built on cheap, soft (bituminous) coal, dense smoke clouds cast a gloomy pall over city life leaving a blanket of grimy, acidic soot draped across local landscapes. Belched from manufacturing and apartment chimneys alike, as well as emanating from coal-fired steam engines, smoke emerged as yet another obstacle to the construction of a civilized industrial society.

Smokestacks and Progressives tells the story of the fight to improve air quality in a number of major American cities, including such urban smoke chambers as Pittsburgh, Chicago, and Birmingham. Not surprisingly, the smoke issue was first raised by the so-called "progressive reformers," those upper- and middle-class do-gooders who spent an enormous amount of energy between 1880 and 1920 attempting to cleanse the moral fabric of industrial America. Like reform crusades against disease, drink, and prostitution, antismoke advocates were, says Stradling, "steeped in Victorian ideas of cleanliness, health, aesthetics and morality." In drawing a direct connection between the purity of the urban atmosphere and the relative moral health of the local population, smoke reformers – a good many of whom were women – worked tirelessly to have municipal by-laws passed to eradicate the smoke evil.

For the most part, the reformers succeeded: many major American cities passed smoke ordinances designed to purify the urban atmosphere. Ironically, such reform success, Stradling argues, ultimately aborted a fledgling environmental movement. In order to enforce the law, municipalities were forced to rely on smoke experts – like Winnipeg's W.F. Thornley – who were conversant with the technical language of coal, boilers, and locomotive engines. The result, Stradling suggests, was the transformation of the smoke problem from an issue of high moral (read environmental) probity to a mere matter of technological efficiency.

By any standard, *Smokestacks and Progressives* is an impressive achievement and an important contribution to the growing literature on the history of environmental politics. Those who argue that the politics of pollution is a relatively recent phenomenon will be hard pressed to maintain that position, given Stradling's detailed dissection of the local politics of smoke control.

That said, the book is not without its problems. Most obvious is Stradling's failure to set the smoke issue in its proper context. Though he does pay some attention to London's notorious "fog," Stradling offers little insight into the European experience with smoke, though the first smoke ordinance can be traced back to at least the fourteenth century.

Perhaps more serious is Stradling's failure to identify that while coal smoke generated some reformist angst, it was smelter

smoke that produced the most visceral conflict throughout Europe and North America. Moreover, unlike Stradling's comfortable urban reformers, victims of smelter smoke were prepared to challenge the economic and political authority of some of the most powerful corporations in North America in order to alleviate the smoke burden. Set against a wave of bitter smelter smoke wars, reformist pressure for tepid smoke by-laws was mild by comparison.

The contrast between the intense social conflict generated by smelter smoke and the modest reform campaign for urban smoke abatement raises serious doubts about Stradling's contention that "the philosophy driving the antismoke movement was closely akin to modern environmentalism." At its best, the contemporary environmental movement offers a compelling challenge to the corporate economic order's excessive materialism and its voracious appetite for consumption. Moreover, the best of modern environmentalism is prepared to sacrifice fleeting economic growth for sustained ecological integrity and social justice.

Antismoke reform of a century ago, as Stradling himself concedes, offered no such vision. The reformers belief in health and beauty – which Stradling mistakenly identifies as the basis of modern environmentalism – is simply an antecedent of the "green-washed" corporate product that masquerades as modern environmentalism today. Indeed it is precisely the co-opted character of the smoke reform campaign, free of any redeeming environmental or social value, that constitutes the real message of *Smokestacks and Progressives*.

James Allum

City of Winnipeg Archives and Record Control Branch
Winnipeg, Manitoba

Collin, Jean-Pierre, et al., *La Rive-Sud de Montréal. Dynamique intermunicipale et intégration métropolitaine*. Montréal: INRS-Urbanisation, 1998, 274 pages.

:La Rive-Sud de Montréal est-elle un ensemble urbain à part entière? Quel est le degré de cohésion interne de cet espace qui comprendrait, selon les auteurs, les MRC Lajemmerais, Champlain, Roussillon et La Vallée-du-Richelieu. Et quels sont ses rapports avec l'agglomération urbaine de Montréal d'une part, et la région de la Montérégie d'autre part? Ce sont là les questions que pose un groupe de chercheurs d'INRS-Urbanisation, dans un ouvrage qui constitue une version révisée d'un rapport préparé à la demande de la Ville de Longueuil. La pertinence des questions posées est grande, étant donné l'acuité des débats actuels portant sur les structures politico-administratives du territoire québécois. Les chercheurs d'INRS-Urbanisation sont bien placés pour aborder ces questions puisque le premier auteur de cet ouvrage a été assez étroitement associé aux travaux de la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales dont le rapport, connu sous le nom de «Rapport Bédard», a été rendu public en avril 1999.

La Rive-Sud de Montréal illustre une tension historique entre la «région» et la «ville», deux notions qui évoquent des réalités géographiques en étroite association. Sur le plan socio-économique, personne ne conteste que la Rive-Sud fait partie de l'agglomération urbaine de Montréal. Déjà, en 1951, le Bureau fédéral de la statistique (maintenant Statistique Canada), incluait sept municipalités de la Rive-Sud dans la Région métropolitaine de recensement de Montréal. À l'opposé, sur le plan politico-administratif, pour une part importante de ses rapports avec l'État québécois, la Rive-Sud fait partie de la région administrative connue sous le nom de «Montérégie». Ce manque de congruence entre le territoire socio-économique et le territoire politico-administratif ne va pas sans déplaire aux esprits cartésiens. Pour en discuter en connaissance de cause, ne faut-il pas mieux connaître la dynamique historique et géographique dont il est issu? L'ouvrage de Collin *et al.* documente cette dynamique sur cinq plans.

En premier lieu, le processus d'urbanisation du territoire étudié est reconstitué. Les auteurs montrent que ce n'est que vers 1960 qu'émerge un sentiment d'appartenance et que le concept de «Rive-Sud» comme entité socio-économique commence à être utilisé. Tout en le laissant entendre, l'ouvrage ne va pas jusqu'à affirmer que cette identité territoriale naissait alors en réaction à l'envahissement urbain de Montréal. Pour ma part, je ne m'en priverai pas car j'ai observé le même processus dix ans plus tard, 25 kilomètres plus au sud. En effet, la section amont de la vallée du Richelieu a cherché à se donner une identité expressive, sous le nom de «Haut-Richelieu», quand l'agglomération montréalaise fut à ses portes au cours des années 1970. Tous se passe comme si les identités territoriales naissaient face au danger de disparaître dans un ensemble plus grand. S'agissant de dynamique territoriale, la question identitaire n'apparaît-elle pas inséparable de la question fonctionnelle?

Un chapitre porte ensuite sur une comparaison entre les caractéristiques sociales et économiques actuelles de la Rive-Sud et les caractéristiques de la région métropolitaine et celles de la Montérégie, afin de déterminer dans lequel des deux ensembles elle s'insère le mieux. Il s'agit là d'une démarche relevant surtout de la notion géographique de «région homogène». Les données analysées montrent que la Rive-Sud se singularise au sein de la Montérégie. Ainsi, la MRC Champlain connaît un ralentissement démographique marqué et acquiert présentement des caractéristiques de ville centre. Ceci ne veut toutefois pas dire qu'elle se fonde dans l'agglomération montréalaise. En devenant un pôle d'emploi autonome et en se dotant d'organismes de développement qui lui sont propres, elle n'est plus une banlieue-dortoir et devient une entité distincte au sein de l'agglomération urbaine, tout autant qu'au sein de la Montérégie, et se dote même de ce que les auteurs appellent une «para-diplomatie internationale» (94).

Le chapitre suivant s'inspire de la notion géographique de «région nodale». Les interactions spatiales de la Rive-Sud sont étudiées par le biais des comportements de mobilité quotidienne de ses résidents, tels qu'ils peuvent être analysés à l'aide des données issues des enquêtes origine-destination menées dans le but de planifier les transports urbains. Avec, en 1993, 70% du total des

déplacements des résidents de la Rive-Sud qui prennent place à *l'intérieur de la zone*, l'analyse confirme qu'il y a là un ensemble urbain autonome. Après la Rive-Sud elle-même, c'est la ville de Montréal qui constitue le deuxième lieu de destination des résidents. Les données utilisées ne permettent toutefois pas de répondre à une question importante: quel est le pouvoir d'attraction de la Rive-Sud sur les autres composantes de la Montérégie? Les conclusions du chapitre précédent laissent supposer que ce pouvoir n'est pas négligeable. Les données du recensement canadien sur le lieu de travail selon le lieu de résidence permettraient de répondre à une partie de cette question.

En quatrième lieu, l'ouvrage aborde les caractéristiques de la gestion municipale dans le but de «mesurer, indirectement, le degré de cohésion sociale et institutionnelle de la Rive-Sud» (161). Les comportements de dépenses municipales traduisent, bien sûr, le degré et le type d'urbanisation, le niveau de dépenses étant plus élevé dans les municipalités plus urbanisées. La principale conclusion du chapitre est à l'effet que les comportements de dépenses municipales se situent sur un continuum urbain-rural qui traduit l'insertion graduelle de la Rive-Sud dans la dynamique métropolitaine.

Le cinquième chapitre pose carrément la question: la Rive-Sud doit décider si elle est montréalaise ou montréalaise. Les auteurs prennent le soin de dire que ce n'est pas à eux d'y répondre. Ils contribuent toutefois à la compréhension du contexte idéologique «régionaliste» (163) dans lequel évolue la Rive-Sud par le biais d'un examen des mémoires produits par les acteurs de la région lors des consultations publiques des dernières années. Deux visions se dessinent quant à l'organisation territoriale souhaitée. La première conçoit une éventuelle instance métropolitaine comme le résultat d'un partenariat entre les cinq régions «administratives» qui se partagent la région montréalaise dans son extension géographique la plus grande grande: Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides et Montérégie; la deuxième voit cette instance de gouverne comme un organisme chargé de la gestion métropolitaine et composé de trois agglomérations urbaines autonomes, complémentaires et interreliées: Montréal, Laval et la Rive-Sud.

En somme, cette étude d'INRS-Urbanisation constitue un ajout fort intéressant à notre connaissance des dynamiques territoriales et des processus d'intégration métropolitaine. En ouvrant leur analyse sur plusieurs des dimensions de ces processus, les auteurs illustrent bien la complexité des situations en cause et des enjeux en présence. La Rive-Sud de Montréal est un des lieux du Québec qui a connu la plus forte croissance et qui s'est transformé le plus profondément depuis la fin des années 1940. Les enjeux liés au développement régional et à la gestion urbaine s'y croisent inéluctablement. D'une part, des velléités de régionalisation et de décentralisation caractérisent l'époque actuelle, où un certain repli de l'instance mitoyenne qu'est l'État-nation conduit de plus en plus à la mise en tension directe, sans intermédiaire, des localités et des régions dans l'arène mondiale de la lutte économique. D'autre part, la volonté de gérer de façon intégrée, viable et équitable les ensembles métropolitains fait aussi partie

des nouveaux facteurs de localisation et des images de marque, et rejoint donc par ce biais la nécessité de tirer son épingle du nouveau jeu mondial. Ne faut-il pas souhaiter une résorption des tensions, au sein de l'État et de la société québécoise, entre les objectifs liés au développement régional et ceux liés à la gestion urbaine? L'ouvrage de Jean-Pierre Collin et de ses collègues d'INRS-Urbanisation éclaire utilement des aspects importants de cette réalité en émergence depuis quelques décennies. Après tout, INRS-Urbanisation a déjà été le *Centre de recherches urbaines et régionales* et son premier directeur, Gérald Fortin, nous a laissé un livre, *La fin d'un règne* (Hurtubise HMH, 1971), dont le dernier chapitre s'intitule «Le Québec: une ville à inventer».

Paul Villeneuve

Centre de recherche en aménagement et en développement
Université Laval

Sokoloff, Béatrice. 1999. *Barcelone ou comment refaire une ville*. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal, 214 p.

Le renouveau urbanistique que connaît Barcelone depuis la démocratisation de l'Espagne lui a permis d'acquérir une réputation de véritable laboratoire à l'échelle mondiale. Déjà, Guy Henry (1992) et, plus récemment, Josep Maria Montaner (1997) nous ont offert, en français, une analyse de cette expérience remarquable¹. Béatrice Sokoloff livre ici le fruit d'une recherche effectuée entre 1987 et 1994, période où elle a séjourné à plusieurs reprises dans la capitale catalane. Les Presses de l'Université de Montréal honorent son travail dans un ouvrage soigné, sur papier glacé, abondamment illustré, au graphisme aéré et agréable.

En cinq chapitres, qui totalisent un peu plus de 200 pages, l'auteure analyse l'expérience urbanistique de Barcelone depuis 1978. Le premier chapitre permet d'abord de se familiariser avec le contexte politique, démographique, économique et social de la ville. C'est l'analyse de la conjoncture favorable à ce redéveloppement urbain qui retient surtout l'attention. Il faut d'abord dire que le problème auquel Barcelone est confrontée au tournant des années 1980 n'est pas tant, comme dans les villes européennes de taille comparable, la destruction de son tissu urbain. En effet, la tertiarisation relativement moins rapide de son économie lui a permis de conserver l'essentiel de son patrimoine de même qu'une grande mixité fonctionnelle. Le défi auquel font face les planificateurs de Barcelone à la fin des années 1970 est plutôt la dégradation des conditions de la vie quotidienne dans les quartiers centraux et une absence d'urbanité dans les quartiers périphériques. La fin du franquisme libère les revendications des associations de quartier qui sont déjà mobilisées pour que la qualité de vie de leur environnement soit améliorée. Les changements revendiqués trouvent alors un écho favorable auprès de la nouvelle équipe socialiste portée au pouvoir en avril 1979.

C'est d'ailleurs à l'échelle des quartiers que l'expérience barcelonaise de reconstruction de la ville s'avère la plus intéressante (chapitre 2). Dans un premier temps, les planificateurs délaissent

partiellement le plan général métropolitain (PGM), jugé trop rigide et abstrait, au profit d'un outil de planification souple et performant, le PERI (*Plan Especial de Reforma Interior*), qui leur permet d'identifier près d'une quarantaine de zones de redéveloppement à travers la ville. Ils tentent ainsi d'établir un nouveau dialogue entre le plan et le projet, l'un interpellant l'autre. Les interventions dans les quartiers ont été ciblées autour de la requalification de l'espace public pour accroître la qualité de vie de la population. Aussi, les diverses opérations ont été conçues afin d'éviter l'exil de la population. Dans un premier temps (1979-1983), les interventions concernent la création de places publiques dans les quartiers populaires. Dans un deuxième temps (1983-1987), tous les quartiers de la ville sont dotés de parcs. Par ailleurs, de nombreux projets de voies publiques sont lancés. En parallèle, des projets d'équipements collectifs, qui consistent par exemple en des centres civiques, sont entrepris et de nombreux bâtiments patrimoniaux sont restaurés. L'esprit des PERI est particulièrement bien senti dans la Vieille Ville où on ne coupe plus dans les tissus anciens mais les restructure plus délicatement. Ainsi, « L'approche des PERI permet de penser l'intégration, à l'échelle du quartier, entre projets d'habitats, d'espaces publics et d'équipements destinés à une population donnée » (p. 55).

Les principales opérations sur l'espace public entreprises dans le cadre des PERI sont décrites au chapitre 5 qui compte pour le tiers de l'ouvrage. Il permet de bien prendre le pouls de ces nombreuses interventions. Sous forme de fiches signalétiques, les places traditionnelles, les nouvelles places, les jardins urbains, les nouveaux parcs urbains et les voies civiques sont tour à tour recensés. La qualité de ces 29 interventions apparaît remarquable, d'autant que des photos permettent de constater l'état antérieur aux travaux.

Profitant de la mouvance des Olympiques de 1992, la municipalité accélère son programme de grandes interventions, entrepris dès 1983, qui vise le déploiement de zones de nouvelles centralités. Ces opérations sont analysées au chapitre 3. Plusieurs zones déstructurées, souvent d'anciennes friches industrielles, ont ainsi fait l'objet d'opération d'urbanisme majeure dans le but d'y orienter le développement susceptible de détruire le tissu traditionnel et la mixité de l'Eixample². C'est dans le cadre de ces opérations, aujourd'hui célèbres, que le réseau autoroutier a été développé, le front de mer reconquis, le Montjuïc restructuré. Dans l'ensemble, la qualité du projet de village olympique, qui a servi de prétexte pour construire un quartier entièrement nouveau, dans le prolongement de la trame développée par Cerdà, doit être soulignée.

L'expérience barcelonaise pousse les penseurs de l'urbanisme à se questionner sur les fondements de cette discipline. Sokoloff y est sensible et en fait, avec le chapitre 4, le point de chute de son ouvrage. Elle souligne une certaine retenue, sinon modestie, qui distingue les professionnels de l'urbain d'aujourd'hui par rapport à leurs prédécesseurs fonctionnalistes héritiers des CIAM et amateurs de la *tabula rasa*.³ En délaissant une approche moderniste de l'utilisation du plan (PGM) pour des outils plus souples (PERI) qui privilégient la dialectique entre les projets et les plans,