

**Capel Horacio et Paul-André Linteau (Dir.),
*Barcelona-Montréal : desarrollo urbano comparado/
développement urbain comparé*, Barcelona, Publicacions de la
Universitat de Barcelona, 1998, 498p.**

Béatrice Sokoloff

Volume 28, numéro 2, march 2000

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1016535ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1016535ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (imprimé)

1918-5138 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Sokoloff, B. (2000). Compte rendu de [Capel Horacio et Paul-André Linteau (Dir.), *Barcelona-Montréal : desarrollo urbano comparado/ développement urbain comparé*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, 498p.] *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 28(2), 56–58.
<https://doi.org/10.7202/1016535ar>

les planificateurs barcelonais choisirent de reconstruire la ville sur elle-même. Cette approche de la reconstruction de la ville, tout comme le urban design nord-américain du reste, part de la ville réelle, existante, et de ses fragments que l'on souhaite intégrer. L'approche est en quelque sorte une critique des instruments de contrôle et de conceptualisation traditionnels — qui se rapportent au plan général d'urbanisme, en Europe, ou au zonage et à la réglementation, en Amérique du Nord — qui apparaissent de plus en plus limités : « Dans les deux cas, c'est la rigidité, le caractère normatif et juridique, ainsi que la quantification prédominante des paramètres urbanistiques qui ont été remis en question, au profit d'un retour à une approche plus qualitative et spatialisée, portant sur la formalisation des solutions et des projets proposés » (p. 121–122). À partir de cette critique, les professionnels de Barcelone ont su créer un urbanisme de quartier pour les gens qui les habitent.

Il faut souligner que l'ouvrage de Sokoloff est un guide sur les opérations urbanistiques à Barcelone, auquel est adjointe une réflexion sur l'évolution des courants urbanistiques contemporains, plutôt qu'une véritable étude savante sur la reconstruction de Barcelone. Considéré comme tel, *Barcelone ou comment refaire une ville* est justifié et trouvera sa pertinence auprès d'un public spécialisé dans les disciplines de l'urbanisme, de l'aménagement et du design urbains. Le livre captivera également les personnes intéressées par le redéveloppement urbain et qui ont déjà visité la ville ou y songent.

Il est néanmoins regrettable que l'auteure, sociologue, n'ait pas analysé les rapports entre les différents groupes de quartier et les nouveaux élus. Celle-ci se restreint plutôt à une critique des opérations d'urbanisme qui s'appuie essentiellement sur le jugement des principaux professionnels ayant contribué aux projets de reconstruction. Une grande partie de la singularité de l'expérience de Barcelone nous échappe donc. Dans un autre ordre d'idée, il eut été intéressant que Sokoloff rédige quelques lignes sur l'expérience barcelonaise depuis 1992, en particulier sur les retombées des jeux olympiques et les nouveaux phénomènes de tertiarisation de l'espace métropolitain qui apparaissent depuis.

Le livre a par ailleurs certains défauts de ces ouvrages spécialisés en urbanisme. Les longues descriptions de quartiers, places, rues, deviennent par moments quelque peu confondantes. Il aurait alors été souhaitable d'avoir de meilleurs plans pour que le lecteur puisse mieux localiser les projets. À ce titre, il faut reprocher à l'éditeur la piètre qualité de plusieurs plans. Par exemple, la carte des zones de nouvelles centralités est en partie indéchiffrable (p. 72).

Malgré ces réserves, l'ouvrage de Sokoloff a le mérite de bien présenter l'expérience de reconstruction de Barcelone et de la questionner à la lumière de l'évolution des courants pratiques et théoriques de l'urbanisme. Ce livre est donc fort bienvenu pour quiconque s'intéresse aux transformations de la ville.

Notes

1. Guy Henry (avec la collaboration d'Ida Hounkpatin et de Stéphane Comby), *Barcelone : dix années d'urbanisme, la renaissance d'une*

ville, Paris : Éditions du Moniteur, 1992, 175 p.

Josep Maria Montaner, *Barcelone : la ville et son architecture*, Cologne : Taschen, 1997, 300 p.

2. L'Eixample est le quartier moderne de Barcelone qui entoure la Vieille Ville. Il s'est développé, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, selon le plan de l'ingénieur Idelfonso Cerdà.
3. Les CIAM sont les Conférences internationales d'architecture moderne qui se sont déroulées entre 1928 et 1959.

Stéphane Pineault et Jean-Pierre Collin
INRS-Urbanisation

Capel Horacio et Paul-André Linteau (Dir.),
*Barcelona-Montréal : desarrollo urbano comparado/
développement urbain comparé*, Barcelona, Publicacions de la
Universitat de Barcelona, 1998, 498p.

Ce volume imposant réunit trente et un textes présentés lors d'un colloque tenu à Barcelone en 1997. Ce colloque était l'aboutissement d'un programme d'échanges entre deux regroupements de chercheurs québécois et catalans, autour du Groupe de recherche sur l'histoire de Montréal (Université du Québec à Montréal) et de géographes des Universités de Barcelone, Lleida et Girona.

Au point de départ de ces échanges, les chercheurs avaient constaté qu'il existait certaines similitudes entre Barcelone et Montréal : évolution démographique assez semblable, base économique où l'industrie a longtemps joué un rôle dominant, rôles comparables de certains acteurs dans le processus d'urbanisation aux 19^e et 20^e siècles. Plus récemment, on peut considérer que les rapports politiques avec le gouvernement provincial, les conflits linguistiques et l'intégration des immigrants posent aux deux villes des problèmes particuliers.

Les initiateurs du programme d'échanges soulignaient également que ce n'est que récemment que s'est développé un intérêt pour l'analyse historique des processus de développement urbain; les études monographiques relatant des phénomènes singuliers ont fait place à des analyses de portée plus générale. Ils ont constaté aussi qu'à la différence d'autres pays (États-Unis, Angleterre, France), ni le Canada ni l'Espagne n'avait encore développé des approches comparatives de l'histoire du développement urbain.

La barre était donc d'emblée placée assez haut, la visée ambitieuse. L'ensemble des contributions, livrées la plupart par des chercheurs déjà reconnus (auxquels se sont joints quelques étudiants de doctorat avancés dans leur recherche) est de très bonne tenue et offre une très grande variété de points de vue et de thématiques.

Ce foisonnement de directions de recherche fait la richesse du recueil, mais on peut se demander si le résultat n'aurait pas été plus convaincant si les chercheurs avaient été invités à inscrire dans un questionnement balisé par quelques axes d'analyse énoncés au point de départ. Le regroupement des contributions sous de grandes têtes de chapitre n'est pas suffisant pour intro-

duire un principe de cohérence. Et si certains chapitres sont composés de textes entre lesquels le lecteur averti entend certains échos, d'autres regroupent des contributions beaucoup plus hétérogènes.

Le premier chapitre est celui où les convergences sont les plus sensibles, même si le thème est très vaste : les changements dans le système de production et la transformation des structures métropolitaines. Dans une étude de cas du quartier Centre-Sud de Montréal, Joanne Burgess aborde l'histoire industrielle dans son contexte spatial, considérant les activités « à la fois comme des activités économiques ayant une dimension spatiale intrinsèque et comme des éléments de structuration de l'espace urbain » (p. 20).

La spatialisation des activités productives est analysée à l'échelle plus globale de la région métropolitaine barcelonaise par Joan-Eugeni Sánchez. Les réseaux de transports apparaissent ici comme l'un des principaux facteurs explicatifs des transformations observées dans l'occupation de l'espace; ils supportent en particulier l'augmentation de la mobilité des travailleurs.

Dans son étude des stratégies spatiales de la main-d'œuvre, Nathalie Chicoine revient elle aussi sur la répartition géographique de l'emploi et de l'habitat dans la région métropolitaine. Elle teste pour Montréal la validité des thèses du « job-housing spatial mismatch » et du « spatial entrapment », pour expliquer l'impact sur la main-d'œuvre de l'évolution des relations spatiales entre l'emploi et la résidence. Ces deux thèses présentent la mobilité comme le facteur explicatif du taux d'inactivité de certains groupes particuliers, dont les femmes.

Après un exposé de l'évolution de la gestion métropolitaine depuis le début du siècle, Jean-Pierre Collin analyse « la décentralisation de la population et de l'emploi, les flux migratoires intrarégionaux et les mouvements pendulaires, depuis le début des années 1970 » (p. 63), en termes de dynamique métropolitaine. Ses conclusions débouchent sur une double dynamique, où les banlieues apparaissent comme de moins en moins dépendantes du cœur de l'agglomération, « en même temps que l'île de Montréal conserve toujours sa position dominante et que le centre-ville garde un dynamisme remarquable en contexte nord-américain » (p. 78). Cette situation nous semble assez comparable à l'évolution qu'on peut constater à Barcelone. Ce premier chapitre pourrait donner lieu à une confrontation systématique des paramètres du développement dans les deux villes. Mais les facteurs explicatifs sont-ils pour autant les mêmes, dans les deux cas?

À la fin de ce chapitre, Francisco Javier Monclús est le seul à tenter une comparaison entre les deux villes. Il documente la thèse d'une certaine « convergence », sinon d'un réel parallèle, entre leurs processus historiques d'extension urbaine et suburbaine; ceci alors même que leurs formes urbaines sont assez différenciées, surtout si l'on compare leur centre actuel. Mais les périphéries, surtout les plus éloignées, offrent aujourd'hui des paysages comparables, caractérisés par les basses densités et la dispersion, contrastant avec les formes anciennes d'« urbanisation compacte ».

Dans le deuxième chapitre, on retrouve deux études québécoises et deux études catalanes qui traitent du développement urbain sous l'angle du développement des réseaux de transport. Les deux contributions québécoises couvrent les 19^e et 20^e siècles et adoptent une approche historiographique. Les réseaux de transports y sont associés d'une part avec les nécessités de l'industrialisation (Jean-Claude Robert), d'autre part avec la formation des premières banlieues et la croissance par extension à l'origine de l'« étalement urbain » (David B. Hanna). Suit une monographie portant sur un projet (avorté) d'établissement d'un réseau ferroviaire secondaire intégré en Catalogne, entre 1885 et 1931 (Jordi Martí-Henneberg) et un article énumérant les enjeux actuels, pour la région de Barcelone, de la connection au réseau ferroviaire européen, notamment en matière de trains à haute vitesse (Rafael Giménez Capdevila et al.). Une confrontation directe de ces quatre études est difficile. Cependant, elles pourraient permettre de préciser certaines questions soulevées dans le premier chapitre autour de l'impact des réseaux de transport.

Le troisième chapitre traite de l'organisation des services publics, en examinant l'implantation et la gestion des réseaux de distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité, du télégraphe, du téléphone à divers moments de l'histoire. Ici encore, les contributions sont loin d'être homogènes. Certaines ont un caractère monographique, telle l'étude de Horacio Capel et Mercedes Tatjer sur l'implantation de la télégraphie à Barcelone. D'autres analysent davantage la formation des réseaux en tant que processus articulant des entreprises privées, la gestion municipale et la consommation des particuliers. Des recherches futures devront préciser différences et similitudes en termes théoriques plus comparables.

Le quatrième chapitre est le plus éclaté. Sous le titre de « la gestion politique et administrative de l'espace urbain », il regroupe des contributions portant sur des institutions particulières : la Commission métropolitaine de Montréal, en 1921; deux prisons, l'une à Montréal, l'autre à Barcelone; l'organisation des services municipaux de police à Barcelone. Francesc Nadal compare le développement de la cartographie topographique à Barcelone et Montréal et Carmen Montaner commente la création du « Service du plan de la ville » à Barcelone. Les parcs urbains au 19^e siècle, à Barcelone et Montréal sont situés par rapport au courant hygiéniste par Carles Garcia Hermsillia, tandis que Vicente Casals Costa présente l'émergence du concept de système de parcs à l'échelle métropolitaine dans les travaux et les plans de Rubió y Tudurí, le disciple barcelonais de Forestier.

On peut regretter qu'un thème aussi important que celui de l'habitat et de la rénovation urbaine (surtout pour la période récente) ne fasse l'objet de communications que de la part des Barcelonais. La difficulté de développer des coopératives d'habitation existe à Barcelone (Mercedes Tatjer trouverait un écho dans la situation montréalaise. Quant aux problèmes de réforme urbaine des quartiers anciens de Barcelone à la fin du 19^e siècle, et à l'ambiguïté du discours municipal de l'époque (Joan-Aunoni Sánchez de Juan), ils soulèvent des enjeux qui sont réactualisés aujourd'hui et qui s'expriment notamment dans les débats sur la conservation du

patrimoine urbain — un sujet chaud, par les temps qui courent, à Montréal!

Finalement, deux articles abordent le problème de l'intégration des immigrants dans la ville, à l'époque contemporaine, suivant deux types d'analyse. Celle d'Annick Germain renvoie au quartier comme lieu d'intégration, aux pratiques de sociabilité publique qui s'y inscrivent et qui témoignent, dans certains quartiers multiethniques montréalais, de la coexistence pacifique de populations d'origines diverses. À Barcelone, les quartiers ont encore une forte identité et sont généralement considérés comme des lieux importants pour l'intégration sociale de leurs habitants, mais surtout dans les quartiers à dominante catalane. Est-ce le cadre de vie ou d'autres facteurs, tels l'accession à un emploi ou l'ouverture de la société d'accueil (comme l'avance David Iglesia Xifra), qui médiatisent l'intégration de l'immigrant?

Au terme de ce survol rapide, on peut affirmer que cet ouvrage représente une « somme » considérable de recherches sur l'histoire du développement urbain. Mais le titre est inadéquat, en ce qu'il laisse anticiper des comparaisons qui restent encore largement à élaborer.

On aurait souhaité voir à la fin de chaque chapitre une synthèse des discussions en ateliers, qui aurait pu être développée par l'un des participants. Pourquoi n'avoir pas repris le bilan du colloque (qui figure au programme, présenté en annexe)? Il manque à l'ouvrage une conclusion, qui ferait le point sur ce qui semble acquis dans la comparaison annoncée, et sur les pistes les plus prometteuses pour relancer des recherches comparatives sur une base systématique.

Cela dit, une lecture enrichissante !

Béatrice Sokoloff
Institut d'urbanisme
Université de Montréal

Cynthia Ghorra-Gobin, *La ville américaine (Espace et société)*, Paris, Nathan Université, 128 pages, 1998.

Cynthia Ghorra-Gobin, *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, Paris, CNRS Éditions, 195 pages, 1997.

Laurent Vermeersch, *La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole*, Paris, L'Harmattan, 206 pages, 1998.

D'entrée de jeu, mentionnons que ces ouvrages écrits par deux géographes français tentent de retracer la quête d'urbanité et de centralité qui a marqué l'histoire des villes nord-américaines. Animée par divers acteurs politiques et sociaux, la recherche d'une identité culturelle construite autour des principes de compacité et de valorisation de l'espace public s'est exprimée de différentes façons, notamment par le biais de la mise en valeur des paysages portuaires, la densification du tissu urbain, la maîtrise de l'usage de l'automobile, ou encore par le développement de

réseaux de transport collectif. Or, les chercheurs français demeurent sceptiques quant à la réussite de telles stratégies dont les visées débordent le cadre de l'aménagement urbain. Leurs analyses révèlent la fragilité des choix et des arrangements socio-politiques compte tenu des rapports ambivalents qu'entretiennent les Nord-Américains à l'endroit de leur ville.

Relevant davantage de la géographie et des études urbaines que de l'histoire urbaine, ces ouvrages ne constituent pas moins des réflexions stimulantes. Ils adoptent une perspective multidisciplinaire en faisant appel aussi bien à l'histoire, à l'urbanisme et à l'aménagement, qu'aux politiques urbaines, qu'elles proviennent des milieux locaux ou des instances fédérales, en tenant compte de leur capacité à intégrer la vie associative locale et les groupes ethniques.

Le livre de Ghorra-Gobin sur la ville américaine, publié chez Nathan, constitue une synthèse fort utile pour tous ceux qui s'intéressent au fait urbain – tant dans ses manifestations matérielles, sociales et politiques –, à son évolution et à ses enjeux actuels. S'appuyant sur des sources secondaires, l'auteur trace un bilan des principales transformations qui ont marqué les villes nord-américaines. Au cœur de l'analyse se retrouve le thème des « tensions entre les différents territoires de la métropole » (p. 6). En sept chapitres, la spécialiste française de la ville américaine nous présente un portrait vivant et érudit de la spécificité de l'espace urbain américain où s'expriment simultanément « la tentation de sécession territoriale et le projet d'une société postethnique » (p. 106).

Dans son ouvrage sur Los Angeles, Ghorra-Gobin reprend l'idée présentée dans l'ouvrage précédent selon laquelle les Américains ont opté pour la banlieue étant donné qu'elle représentait un compromis entre la ville et le mythe de l'idéal pastoral. Par conséquent, aux États-Unis, après plus de 200 ans d'histoire urbaine, c'est une minorité de gens qui vivent et travaillent en ville. Le cadre suburbain de faible densité et structuré en fonction du réseau autoroutier constitue l'environnement dans lequel se déploient les activités quotidiennes. Los Angeles représente, en quelque sorte, l'archétype de cette organisation. Par ailleurs, la métropole californienne ferait figure d'exception étant donné qu'elle a sauté une étape dans l'histoire de l'urbanisation, celle qui a vu l'industrialisation transformer le tissu urbain. Ville postindustrielle avant les autres, Los Angeles doit néanmoins relever plusieurs défis posés par l'immigration et les tensions ethniques et sociales.

Les six chapitres composant l'ouvrage intègrent habilement plusieurs dimensions de l'histoire urbaine : l'espace géographique, l'organisation spatiale, la croissance démographique, la politique et la démocratie locales, la portée du mouvement associatif, les enjeux métropolitains et environnementaux. Cette étude de l'expérience de Los Angeles vise à « montrer les limites intrinsèques d'une conception urbaine fondée sur une faible densité (...) et sur la valorisation de la sphère privée à proximité de la nature, au détriment de la centralité et de son corollaire l'espace public » (p. 177). En filigrane de son analyse, Ghorra-Gobin aborde donc la