

Ghorra-Gobin, Cynthia. *Villes et société urbaine aux États-Unis*. Paris : Armand Colin, 2003. Pp. 192. Illustrations, bibliographie, index

Louis Guay

Volume 32, numéro 2, spring 2004

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1015720ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1015720ar>

[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

Guay, L. (2004). Compte rendu de [Ghorra-Gobin, Cynthia. *Villes et société urbaine aux États-Unis*. Paris : Armand Colin, 2003. Pp. 192. Illustrations, bibliographie, index]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 32(2), 62–63. <https://doi.org/10.7202/1015720ar>

Trade Agreement (FTA). In "liberalizing" the free flow of capital investment—and hence jobs—even further, the FTA (and subsequently the North American Free Trade Agreement) further loosened the constraints of corporations to heed local or even national protests. The success of economic nationalist arguments has been much more muted in the past decade, a fact that High acknowledges in his conclusion, conceding that "local communities are no match for multinational corporations. Heroic defeats are not the answer" (197).

Just what the answer may be is not all that clear from *Industrial Sunset*. High offers up his work in the admirable conviction that "in spite of the aura of inevitability that surrounds industrial transformation working people can and do make a difference." He also offers, by way of consolation, the words of worker-poet Sue Doro that "survival's a victory to be counted" (17). But as another poet once asked of Canada, "What happens after Survival?"

David Bright
Department of History
Brock University

Ghorra-Gobin, Cynthia. *Villes et société urbaine aux États-Unis*. Paris : Armand Colin, 2003. Pp. 192. Illustrations, bibliographie, index.

Voici un remarquable ouvrage de synthèse historique, sociologique et géographique qui s'appuie sur une vaste connaissance des lieux et des enjeux urbains. On a beaucoup écrit sur la ville. En outre, la ville américaine est complexe, diversifiée, tant du point de vue social et économique que politique. Les structures de gouvernement sont nombreuses, les responsabilités partagées et on a souvent l'impression d'une sur-gouvernance des espaces urbains. L'État fédéral mène une politique urbaine active, mais les états eux-mêmes ne cèdent pas leur place. Les villes américaines sont le théâtre de vastes enjeux sociaux : la ségrégation (ou polarisation comme le préfère l'auteure) socio-spatiale semble, malgré les tentatives de la réduire, s'accroître avec le développement des banlieues, proches et lointaines, qui drainent maintenant non seulement des résidents, mais aussi des emplois et des activités en tout genre. On a dit que les États-Unis sont une nation de villes et l'ouvrage de Ghorra-Gobin en fait la preuve éloquente. Tout semble s'y jouer, y compris les conflits de valeurs et d'idéologies.

Dans les premiers chapitres, plus historiques, l'auteure montre comment l'histoire, notamment les vagues d'immigration et de mobilité interne, a façonné les villes américaines. Les mythes, ou les idéologies, ont eu un grand rôle à jouer. En effet, le mythe pastoral, qui remonte aux temps des fondateurs de la République, a été repris, réarticulé par le mouvement philosophique transcendantaliste (Emerson, Thoreau), puis mis en forme pratique au XXe siècle par des promoteurs privés. On a voulu créer la campagne dans la ville, dans la banlieue plus précisément, quoique les grands parcs urbains l'incarnent tout autant. Les Américains sont un peuple d'occupants et de possesseurs du sol; ils ont de l'espace; par conséquent

la ville comme son extension doivent refléter ces valeurs. Et aujourd'hui, avec l'étalement urbain, on crée la ville à la campagne . . .

Les parties historiques sont suivies de plusieurs chapitres thématiques : le quartier comme base d'intervention publique; l'ethnicité et la religion; la métropolisation en marche; l'aménagement et le nouvel urbanisme; l'étalement urbain et la politique métropolitaine; l'émergence d'un système urbain continental. L'auteure a puisé à un vaste réservoir de références et d'écrits, d'études et de polémiques, qui ne sont malheureusement pas tous répertoriés dans la bibliographie.

Trois thèmes méritent notre attention, parce qu'ils sont plus universels: la métropolisation; le nouvel urbanisme; les incidences de l'étalement urbain. D'autres thèmes sont plus particuliers à la société américaine : le ghetto racial comme mode de structuration urbaine et la religion et son impact sur les modes de vie et de gouvernance, par exemple.

L'urbanisation actuelle se caractérise par une forte tendance à la métropolisation : on se concentre de plus en plus dans de vastes zones urbaines. Le bureau du recensement américain est assez généreux dans sa définition de métropole, car il considère que, en 2000, 80,3 % de la population américaine vivent dans des aires métropolitaines (p. 105), ce qui équivaut à l'ensemble de la population *urbaine* canadienne. Pour Statistique Canada, seules les entités de 100 000 habitants et plus sont définies comme métropoles. Le mouvement semble irréversible, mais il ne se développe pas sans quelques tendances contraires: plusieurs petites et moyennes villes ont des taux de croissance bien supérieurs à ceux des grandes villes.

L'aménagement urbain du XXe siècle a privilégié les infrastructures pour l'accès à la propriété et aux banlieues. Ces infrastructures urbaines ont considérablement penché en faveur du couple technologique auto-autoroute. Les *parkways*, ces routes rapides paysagères, ont émergé comme urbanisme d'avant-garde très tôt dans le siècle. Des projets de quadriller la ville de voies rapides ont été conçus, dessinés, construits, mais pas tous réalisés, par des planificateurs ambitieux, peut-être démesurément, comme Robert Moses, peu sensibles aux impacts négatifs sur la vie de quartier. Le nouvel urbanisme est né des mouvements de protestation urbaine et d'écrits percutants comme ceux de Jane Jacobs. Ghorra-Gobin retrace cette évolution et montre les principes qui gouvernent le nouvel urbanisme. Ceux-ci veulent rendre la ville plus proche de ses habitants, recréer une vie de quartier, diminuer les impacts environnementaux de l'étalement urbain. Le nouvel urbanisme se fonde aussi sur l'idéal pastoral américain, dont l'auteure montre toutes les limites.

Le chapitre sur l'étalement urbain est un tour de force. Question complexe, en partie parce qu'on n'arrive pas tout à fait bien à en évaluer les coûts, l'auteure joue de prudence et de nuance. Elle montre le rôle joué par les politiques, les chercheurs, les consultants. Ces deux derniers exercent une influence considérable sur la politique urbaine. Plusieurs états, plusieurs villes et gouvernements métropolitains ont pris le virage du développement durable, plutôt appelé croissance intelligente (*smart*

growth) en contexte urbain américain. Il faut réduire l'étalement urbain, améliorer les transports en commun, tout en préservant des objectifs de croissance et de réduction des inégalités. Toutefois, l'auteure fait observer que la croissance intelligente peut parfois s'apparenter à la préservation de conditions avantageuses et d'un milieu social homogène, à ce que la littérature nomme le phénomène NIMBY (pas chez moi).

Le livre se termine sur une interrogation : sommes-nous en train d'assister à l'émergence d'un système urbain nord-américain? Il est évident que la ville canadienne n'a pas connu le ghetto noir, mais elle possède ses quartiers ethnoculturels. Elle est étalée, mais des efforts de recentralisation ont été entrepris. La banlieue a été préférée par beaucoup de citoyens, certes, mais la ville canadienne reste plus dense et moins polarisée. Elle est aussi, depuis peu, gouvernée de manière différente, grâce aux fusions municipales et à la formation de mégacités.

Le livre a de grands mérites. La somme des informations rassemblées est impressionnante. Mais il y a un envers de la médaille : plusieurs sont inexactes. Des erreurs de chiffres, des erreurs dans les tableaux et quelques autres erreurs nuisent à un texte stimulant et, dans l'ensemble, juste. Que Toronto soit la deuxième métropole du Canada, après Montréal qui a près de 5 millions d'habitants (170), est impardonnable pour quiconque connaît quelque peu le Canada.

Louis Guay
Université Laval

Beauvais, Suzanne J. *Les véhicules d'incendie sur commande : nécessité technologique ou construction sociale ?* Ottawa : Musée des sciences et de la technologie du Canada, 2003. Pp. viii, 86. Illustrations, bibliographie, index.

Il aurait été souhaitable de faire porter à cette grande plaquette le titre *Histoire des véhicules d'incendie spécialisés pour les municipalités au Canada, 1945-1965*, de sorte qu'on évaluerait rapidement l'intérêt de son contenu. Entre les deux couvertures, Suzanne Beauvais, conservatrice adjointe au Musée des sciences et de la technologie du Canada, met en œuvre des documents inédits ayant appartenu à des constructeurs de véhicules d'incendie. On ne peut que féliciter l'auteure d'avoir découvert plusieurs boîtes d'archives, dorénavant rassemblées dans la collection des transports terrestres du musée, la féliciter d'autant plus que, par mesure d'économie, les compagnies privées négligent souvent de préserver leurs documents anciens. Afin de compléter cette documentation originale, l'auteure a étendu ses recherches, minutieusement, dans les archives des villes de Montréal, Ottawa et Toronto ; elle a interrogé des manufacturiers, des pompiers, des assureurs ; et, enfin, elle a dépouillé des périodiques spécialisés dans les affaires municipales et la lutte contre les incendies. Aucune étude à ce jour n'avait reposé sur un terrain si largement ratissé, parce que ceux qui se commettent dans des livres sur le sujet, souvent peu enclins au travail d'érudition, ne sont pas tant des historiens que des pompiers à la retraite et des collectionneurs de véhicules anciens.

L'auteure démontre habilement que, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à la signature du pacte de l'automobile avec les États-Unis en 1965, les constructeurs de véhicules d'incendie tiraient profit d'une production spécialisée sur mesure. Au cours de cette période, les municipalités canadiennes se constituèrent une flotte de véhicules d'incendie qui, face à une population grandissante, répondait aux nouvelles normes de la protection civile. Soumises aux pressions des assureurs, qui constataient une augmentation de la valeur des pertes matérielles causées par les incendies, elles étaient invitées à remplacer régulièrement les véhicules périmés. En réponse à cette demande, on aurait pu s'attendre à ce que les compagnies American LaFrance, Bickle (renommée plus tard Bickle-Seagrave et King Seagrave) et Thibault, les trois principaux constructeurs, produisissent des véhicules d'incendie sur des chaînes de montage à l'instar des constructeurs automobiles américains. Tant s'en faut, affirme l'auteure. Par une étude attentive des ateliers de production, elle nous montre des ouvriers spécialisés construisant des véhicules d'incendie sur mesure, selon les spécifications des services d'incendie municipaux. Ainsi la normalisation de cette industrie ne s'imposa-t-elle jamais comme un avantage décisif aux yeux des constructeurs qui, en s'ajustant à la demande au cas par cas, nichaient dans un marché difficile d'accès, et qui, pour préserver cet avantage stratégique, maintenaient des relations de clientélisme avec les municipalités. À tout prendre de cette démonstration, Suzanne Beauvais contribue au courant historiographique sur l'histoire économique des entreprises manufacturières de petite taille.

L'ouvrage aborde également l'historiographie économique nationaliste, d'après laquelle la domination de l'économie canadienne par des entreprises étrangères, américaines surtout, n'a pas favorisé le développement industriel et technologique du Canada. Il est vrai que chez Thibault, détenue par des capitaux en totalité canadiens depuis sa fondation en 1908, des ouvriers spécialisés inventèrent des procédés et des produits nouveaux tels que des pompes et des échelles. Cependant, que l'on insiste sur le cas de cette compagnie, pour la présenter comme une exception importante à l'historiographie économique nationaliste, risque de rendre une image déformée de l'industrie d'équipement de transport. C'est un fait statistique que, au cours de la période à l'étude, les entreprises américaines contrôlaient la majorité des activités de ce secteur industriel. À telles enseignes qu'elles détenaient davantage de brevets d'invention canadiens — issus de la recherche et développement au sud du 45^e parallèle — que leurs rivales canadiennes. En outre, d'après les données mêmes de l'auteure pour l'année 1961, la compagnie Thibault s'accaparaient 52 % du marché des véhicules d'incendie avec une technologie canadienne, alors que la part restante appartenait à des compagnies, soit propriétés de capitaux américains, soit sous licences d'exploitation de brevets détenus par des compagnies américaines. En dehors de ces réserves, la présente étude engage la discussion sur les généralisations de l'historiographie économique nationaliste, qui, à n'en pas douter, n'ont pas fini de soulever la controverse chez les historiens.

À partir de listes de production, Suzanne Beauvais expose