

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

Claire Poitras

Volume 28, numéro 2, march 2000

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1016536ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1016536ar>

[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

Poitras, C. (2000). Compte rendu de [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]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 28(2), 58–59. <https://doi.org/10.7202/1016536ar>

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

question de l'espace public comme « support de l'échange et de la communication sociale » et comme « un des lieux de l'apprentissage de l'altérité » dans un contexte multiculturel (p. 110). Au cours des dernières années, la tentative de recréer une centralité dans une métropole qui en est dépourvue, grâce notamment à la construction d'un nouveau réseau de métro, peut nous laisser perplexe compte tenu des tendances lourdes eu égard à l'usage de l'automobile. Mais qui sait, compte tenu du caractère avant-gardiste de Los Angeles, cette initiative publique annonce peut-être le retour en force des transports collectifs qui ont joué un rôle clé dans l'histoire des villes nord-américaines entre les années 1850 et 1950.

Les deux ouvrages de Ghorra-Gobin sont des synthèses très pertinentes pour les chercheurs en histoire urbaine. Ils ont la grande qualité d'aborder des enjeux récents tout en nous faisant part de leurs ramifications historiques complexes. Sur le plan de la forme, il est toutefois dommage de retrouver des coquilles agaçantes, et surtout en bibliographie. Les fautes abondent en particulier dans les mots écrits en anglais. Les éditeurs ont révisé trop rapidement les titres de plusieurs ouvrages.

Dans son livre, Laurent Vermeersch nous présente une analyse des nouvelles activités rattachées à la ville ludique et festive dans des agglomérations dont le développement fut accéléré par la présence d'un port. Au moment où l'on parle, à Montréal, d'utiliser les terrains, les quais et les entrepôts situés en périphérie du Vieux-Port reconverti afin d'y installer un mégacomplexe de divertissement, un nouveau centre hospitalier ou encore un complexe résidentiel et hôtelier de luxe, les questions posées par Vermeersch tombent à point. Au cours des quatre dernières décennies, le recours à des nouvelles méthodes de manutention des marchandises, notamment la généralisation de la « containerisation », a eu pour effet de rendre inutiles de vastes espaces situés au cœur historique des villes nord-américaines. En choisissant de se pencher sur les initiatives publiques et privées mises de l'avant pour redonner vie et sens à ces sites clés, l'auteur tente de comprendre la nature des liens entre les quartiers centraux, le centre-ville et ces lieux à haute valeur historique.

Ce processus de reconversion et de réhabilitation des anciens espaces portuaires a marqué de différentes manières l'histoire récente de Boston, Baltimore, San Diego, Seattle, San Francisco, La Nouvelle-Orléans, Montréal et Toronto. Selon l'auteur, les anciens quais seraient devenus « la vitrine de la ville », révélant les enjeux liés au redéveloppement des agglomérations urbaines nord-américaines. L'étude de ces espaces portuaires permet ainsi de suivre l'évolution des politiques urbaines fédérales depuis les années 1950 et de dégager les nouvelles tendances en matière d'aménagement dans un contexte de désengagement accru de l'État (partenariat public-privé, marchandisation de la culture et du patrimoine). L'auteur pose un regard critique sur les opérations de reconversion des zones portuaires non pas en mettant en cause les projets et les stratégies mais plutôt en tentant d'en cerner les limites. Dans plusieurs cas étudiés, les objectifs étaient ambitieux (faire renaître le centre-ville et ses quartiers par le biais d'une nouvelle liaison avec l'eau) mais les résultats furent mitigés.

De plus, les opérations de mise en valeur n'ont pas stoppé les tendances lourdes comme l'étalement urbain et le déclin des villes-centres. En outre, pour procéder à une réelle intégration des fronts d'eau à leur environnement urbain, les défis à relever en matière d'aménagement sont de taille (barrières créées par les voies ferrées et autoroutières, présence de grands équipements sans lien avec l'espace public de la rue, etc.). Plus récemment, nous assistons à un nouveau courant favorable à la « remaritimisation » des sites et visant à renouer avec le passé portuaire des villes. Voilà une invitation lancée aux historiens et dont le rôle serait de mieux nous faire connaître les liens qui ont uni une ville à son port, de même que l'histoire culturelle des gens qui ont animé ces espaces-frontières.

Les ouvrages de Vermeersch et de Ghorra-Gobin révèlent de nombreuses hésitations quant à la volonté de créer un espace public intégrateur. Ils mettent aussi en relief des forces contradictoires à l'œuvre (concentration/déconcentration, intégration/sécession, conservation/renouvellement) ainsi que la vulnérabilité des choix qui caractérisent les pratiques aménagistes nord-américaines. L'idée d'aménager l'espace urbain pour le bien public est encore peu développée de ce côté-ci de l'Atlantique, voire considérée d'un œil suspect. Des perspectives valables en matière d'aménagement et de valorisation de l'espace public mettront sans doute plusieurs années à se déployer et ce, au gré des conflits politico-économiques et socioculturels qui marquent l'appropriation de ces lieux.

Claire Poitras
INRS-Urbanisation

William G. Dean, Conrad Heidenreich, Thomas F. McIlwraith, and John Warkentin. *Concise Historical Atlas of Canada*. Toronto: University of Toronto Press, 1998.

This is an abridged version of the magnificent three-volume *Atlas* released with so much fanfare over the past decade. All three volumes received accolades well beyond normal reception for academic endeavours of such scope. More than a compendium of existing knowledge on the state of Canadian knowledge, the project has extended the reach of our scholarship by commanding and commissioning new research across a wide spectrum of subjects. The original editors of the three volumes have taken about a third of the total number of plates that were produced for the original volumes and regrouped them under a number of themes that cross over the temporal bounds of the original three. What we get is a distillation of the original with the weight given to plates of "national significance", a sometimes difficult pathway to discern.

Pre-historic and exploration series are rather straightforward. Population and demographic selections tend to be of the survey type rather than the more detailed community studies that are so central to the innovation of the first edition. *Transport and Urbanization* are well represented, focusing mostly on the emergence and integration of urban systems plates from Volume III. *Economic*