

Marec, Yannick, dir. *Villes en crise ? Les politiques municipales face aux pathologies urbaines (fin XVIII^e-fin XX^e siècle)*.
Grâne : éditions Créaphis. Pp. 759

Benoît Breville

Volume 36, numéro 1, fall 2007

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1015826ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1015826ar>

[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

Breville, B. (2007). Compte rendu de [Marec, Yannick, dir. *Villes en crise ? Les politiques municipales face aux pathologies urbaines (fin XVIII^e-fin XX^e siècle)*. Grâne : éditions Créaphis. Pp. 759]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 36(1), 68–69. <https://doi.org/10.7202/1015826ar>

explanation is grounded upon social accommodation at the local level and the shared experience of hardship by a community united in support of its soldiers overseas. Significant new social understandings can arise from works such as *Fighting from Home*, both as urban studies and in fostering an understanding of the broader national context.

James A. Wood
Wilfrid Laurier University

Marec, Yannick, dir. *Villes en crise ? Les politiques municipales face aux pathologies urbaines (fin XVIII^e-fin XX^e siècle)*. Grâne : éditions Créaphis. Pp. 759.

Cet ouvrage dirigé par Yannick Marec, éminent spécialiste de l'histoire sociale des villes, rassemble les actes d'un colloque tenu à Rouen en décembre 2002 ; une cinquantaine de chercheurs français et dans une moindre mesure étrangers, en grande majorité historiens mais aussi géographes, sociologues ou économistes, y présentèrent leurs travaux relatifs aux « pathologies urbaines » et aux réponses élaborées pour y faire face. Se présentant sous la forme d'une succession d'études monographiques réparties en cinq parties, ce gros volume relève le défi d'une double comparaison : « interchronologique » d'abord puisque le champ couvert s'étend de la fin du XVIII^e siècle à nos jours ; internationale ensuite, les auteurs nous emmenant de Paris à Vienne en passant par Montréal, Turin ou Bruxelles même si les textes qui concernent la France métropolitaine dominent largement.

L'étude des problèmes de la ville n'est pas un thème nouveau pour les historiens français. On peut penser aux recherches d'André Guillerme sur les établissements industriels dangereux et polluants en banlieue, ou, pour une période plus récente, aux travaux d'Annie Fourcaut sur les lotissements défectueux de l'entre-deux-guerres, de Danièle Voldman sur la crise du logement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'originalité de cet ouvrage collectif tient plutôt au fait d'aborder la crise urbaine dans son incroyable diversité : criminalité, hygiène, circulation, logement, pauvreté . . . Tous les maux de la ville sont ici embrassés, même les plus inattendus comme les fraudes alimentaires à Rennes étudiées par Jean-François Tanguy. Les termes « pathologies urbaines » sont donc pris dans leur acception la plus large afin de tenir compte de « l'ensemble des dysfonctionnements urbains à caractère collectif » (p.6). Le second trait marquant de ce livre tient au fait d'être davantage centré sur les réponses apportées à la crise urbaine que sur ses manifestations. Mais les termes « politiques municipales » ne doivent pas être entendus dans un sens trop étroit : ils n'englobent pas seulement les actions menées sous l'égide du maire mais « une série d'actions enchevêtrées, aux formes et aux initiateurs multiples, parfois complémentaires mais souvent concurrents ». Les auteurs s'attachent donc à montrer la diversité des personnes physiques et morales qui luttent contre les « pathologies urbaines », permettant ainsi de met-

tre en lumière le jeu ambivalent de rivalité et de complémentarité entre ces différents acteurs. L'État, les communes, les associations, les organismes confessionnels charitables et même les entreprises se succèdent et s'associent, avec plus ou moins de difficultés, pour combattre les dysfonctionnements de la ville. Un large éventail de combinaisons se trouve représenté dans les différentes contributions : le « système de Strasbourg », étudié par Catherine Maurer, allie bienfaisance catholique et action municipale ; Pascale Quincy-Lefebvre montre la difficile cohabitation entre le paternalisme de l'entreprise Michelin et les politiques menées par la mairie de Clermont-Ferrand ; les associations populaires roubaisiennes ont tenté de jouer un rôle majeur dans la définition du projet de rénovation du quartier de l'Alma-Gare . . . De la variété des expériences relatées se dégage malgré tout une tendance générale : la place de l'État dans la définition et la mise en œuvre des politiques d'assistance n'a eu de cesse de s'affirmer depuis la fin du XIX^e siècle. La création d'un ministère de la ville en 1990 en est l'aboutissement le plus tangible.

Les politiques municipales ainsi que leurs acteurs ont évolué au fil des décennies et cet ouvrage donne des clefs pour déchiffrer ces changements. Les types de lecture de la ville se modifient constamment : on ne perçoit pas la ville de la même façon sous le Second Empire et après la Seconde Guerre mondiale. Or, la perception du phénomène urbain influe largement sur la manière dont sont pensées les réponses aux pathologies urbaines. A ce titre, la partie sur « Louis Chevalier revisité » et les nombreuses contributions relatives à l'hygiénisme sont particulièrement éclairantes. Le travail de contextualisation intellectuelle mais aussi politique et économique des maux de la cité et des solutions mises en œuvre constitue une des principales richesses de ce travail : l'avènement du libéralisme économique n'est pas sans incidence sur la pauvreté à Cordoue au XIX^e siècle. De même, la guerre franco-prussienne a des répercussions indirectes sur le développement de la délinquance à Dijon avec l'immigration de dizaines de jeunes désœuvrés qui fuient l'Alsace-Lorraine.

Les émeutes qui ont éclaté dans les banlieues françaises en novembre 2005 quelques semaines après la publication de ce livre lui ont conféré une dimension particulière. « Relier le passé au présent » pour reprendre la formule de Yannick Marec, ou plutôt donner une perspective historique à des problèmes de la ville contemporaine, tel est l'un des objectifs, en grande partie atteint, de ces multiples études. Depuis deux siècles, les espaces urbains sont l'objet de représentations, de stigmatisations, de peurs que l'analyse scientifique vient parfois contredire. La contribution stimulante de Jean-Claude Farcy portant sur les rapports entre immigration et délinquance dans le Paris de la fin du XIX^e siècle en est le meilleur exemple.

Deux carences méritent tout de même d'être relevées. La place des femmes, en tant que victimes de la pauvreté et actrices des politiques municipales, est très largement

laissée de côté ; ce qui n'est guère étonnant car l'étude sexuée de la ville contemporaine constitue un des parents pauvres de l'histoire urbaine française. L'absence de réflexion épistémologique précise sur la notion de « crise urbaine » est quant à elle plus surprenante. En effet, parler de *Villes en crise* n'est-il pas une tautologie ? La ville contemporaine semble être constamment en crise, chaque bouleversement de l'espace urbain étant perçu comme un nouveau symbole de la maladie chronique qui touche nos cités. Car, en matière d'urbain, la mutation est souvent pensée comme une crise.

Benoît Breville
Université Paris I Panthéon-Sorbonne

Roberts, David, *In the Shadow of Detroit: Gordon M. McGregor, Ford of Canada, and Motoropolis*. Detroit: Wayne State University Press, 2006. Pp. 336, illustrations US\$34.95 (cloth).

The automobile is an unmistakable fact of life in southern Ontario, defining not only the region's economic activity but also its urban geography, labour patterns, and even its politics. It is the roots of this phenomenon in the first years of the twentieth century that David Roberts attempts to uncover in *In the Shadows of Detroit*. Roberts, an editor with the *Dictionary of Canadian Biography*, began, in 1997, researching the life of Gordon M. McGregor, the founder of the Ford Motor Company of Canada, with the goal of writing an article-length biography of this somewhat mysterious figure in Canadian business history. Instead, the project evolved into a unique study of Gordon McGregor's life and the early years of Ford of Canada but also of McGregor's influence on the political life and urban development of his firm's home, Windsor, Ontario.

As his research into the life of Gordon McGregor deepened, Roberts discovered that his subject was far more elusive and complex than he had initially believed. He found that "Gordon McGregor left virtually no correspondence; his movement in the ranks of Canada's leading industrialists was quiet; and in the eyes of some, then and now, he was merely an agent of Ford Detroit" (viii). Without the extensive personal and corporate papers necessary to write a conventional biography, Roberts was forced to rely on the sources available to him, particularly the strongly pro-McGregor *Windsor Evening Record/Border City Star*. Although this limited the range of material Roberts could consult, it did have the advantage of allowing him to trace McGregor's and Ford's broader influence on the Windsor region, economically, socially and politically, thereby creating an intricately woven biography of a man, a company and a community.

In the Shadow of Detroit has a dual focus: on Gordon McGregor the automobile pioneer and on Gordon McGregor the politician. In regard to the former, Roberts argues that prior to 1904, McGregor had been best known as a young

salesman with a brilliant singing voice and, latterly, as the rather ineffectual president of the Walkerville Wagon Works. That image began to change, however, as he cemented "a fortuitous alliance with auto maverick Henry Ford and Fordist technology, which would make McGregor rich, shaped his rapid evolution into an auto executive devoted at once to Ford Detroit (and all it came to represent) and his company's Canadian identity, never more than during the Great War." As Ford of Canada grew into a position of dominance in both the Canadian and British Imperial markets on the back of the Ford Model T, McGregor ran the company until his death in 1922 "with a mixture of authority and subservience to Ford Detroit," (2) a common theme in the history of the Canadian branch plant economy. As a result of this ambivalent position, Roberts asserts that McGregor rose to a position of prominence in his own community while being overshadowed nationally by other, more independent, Canadian auto pioneers such as Tommy Russell and Sam McLaughlin.

The second theme, that of McGregor the politician, is inexorably tied to the nature of the Border Cities. Roberts contends that the communities of the Essex County border region had a distinct Canadian-American identity which the growth of the auto industry on both sides of the Detroit River only enhanced. As Ford of Canada grew, so to did McGregor's influence municipally, initially by securing favourable municipal zoning decisions for the growing Ford facility in Walkerville. In the years immediately prior to the First World War, McGregor, a dedicated Liberal, began to champion progressive causes such as public health and sanitation in bodies such as the controversial Essex Border Utilities Commission (EBUC), which he used to advocate not only the need for the Border Cities to develop a unified sewage water treatment system but also championed American-style city management and regional governance. As head of the EBUC between 1916 and 1920, McGregor "tried repeatedly to sell the concepts of common regional needs—water and trunk lines, public health, and parks—to suspicious and resentful town councils." He did so, in battles with labour councilors "over apportionments, engineering reports, and differing urban visions" (9) as his critics attacked him for attempting to impose his autocratic managerial style on the citizens of the Border Cities. Although he did not live to see the unification of the Border Cities of Windsor, Walkerville, Ford City, Ojibway and Sandwich into the City of Windsor in 1935, Roberts credits McGregor for fighting the initial battles that made such a move possible.

Strangely, given Roberts's dual focus, McGregor's political life often seems to take second place to the story of the growth of Ford of Canada. Roberts traces, in detail, the personal relationships between McGregor and Henry Ford and his trusted Chatham, Ontario-born deputy James Couzens, the development of imperial markets and domestic dealer networks, the innovations in automobile marketing and McGregor's attempts to deal with an increasingly restless labour force. However, his role as a key Liberal Party organizer