

**S. Jaumain, dir., *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi : Histoire, architecture et mobilité urbaine*. Bruxelles : Archives de la Ville de Bruxelles, 2004 (« Studia Bruxellæ », 3). Pp. 224**

Christine A. Dupont

Volume 33, numéro 2, spring 2005

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1016387ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1016387ar>

[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

Dupont, C. A. (2005). Compte rendu de [S. Jaumain, dir., *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi : Histoire, architecture et mobilité urbaine*. Bruxelles : Archives de la Ville de Bruxelles, 2004 (« Studia Bruxellæ », 3). Pp. 224]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 33(2), 63–64. <https://doi.org/10.7202/1016387ar>

l'ouvrage demeure une bonne synthèse de l'histoire des idées au Québec et illustre l'impact considérable qu'a eu l'accélération du processus d'urbanisation sur l'évolution intellectuelle et culturelle de la société québécoise.

Ces liens entre histoire urbaine, intellectuelle et culturelle apparaissent également dans deux des chapitres du collectif *Lire au Québec au 19<sup>e</sup> siècle*. Fruit du projet « History of the Book in Canada/Histoire du livre et de l'imprimé au Canada », l'ouvrage comprend huit chapitres sur les pratiques individuelles et collectives de lecture. Se basant essentiellement sur des catalogues de bibliothèques, les différents chapitres de l'ouvrage varient énormément en ce qui a trait à la profondeur des analyses proposées. Ainsi, des études constituant essentiellement des inventaires chiffrés de titres et d'auteurs côtoient des analyses où ressort plus clairement le sens de ces inventaires et des ouvrages qu'on y retrouve. Outre un excellent article de Lamonde sur les lectures et la bibliothèque de Louis-Joseph Papineau, *Lire au Québec* présente deux chapitres qui pourraient intéresser les praticiens de l'histoire urbaine. Le premier, d'Isabelle Monette, traite de l'offre de titres littéraires dans les catalogues des principales librairies de Montréal au 19<sup>e</sup> siècle. Il permet de se faire une bonne idée des goûts littéraires des lettrés de Montréal (ou du moins de l'offre à laquelle ils étaient exposés). Dans le second, Isabelle Ducharme explore les catalogues des bibliothèques de collectivités montréalaises comme la *Montreal Library*, celle de la Chambre d'Assemblée ou de l'Oeuvre des bons livres du Cercle Ville-Marie. Elle lie avec habileté le contenu de ces catalogues à la « personnalité » en évolution de ces organismes, mettant en évidence le champ assez large que pouvaient couvrir les différentes bibliothèques de Montréal au 19<sup>e</sup> siècle. Bref, dans ces deux ouvrages, la ville apparaît non seulement comme un cadre où évoluent institutions culturelles et débats publics, mais la ville et le processus d'urbanisation deviennent l'objet de certains de ces débats.

Harold Bérubé  
INRS—Urbanisation, Culture et Société

---

**S. Jaumain, dir., *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi : Histoire, architecture et mobilité urbaine*. Bruxelles : Archives de la Ville de Bruxelles, 2004 (« Studia Bruxellæ », 3). Pp. 224.**

Pourrait-on saisir toute la complexité urbaine de Bruxelles sans prendre en compte la Jonction Nord-Midi ? Cette portion de voie ferrée reliant les gares du Nord et du Midi est inaugurée en 1952, après plus d'un siècle de discussions souvent houleuses. Malgré la virulence du débat et la place centrale qu'il occupe au sein de la vie politique bruxelloise et même belge, l'histoire de cette réalisation fondamentale n'avait jamais fait, jusqu'ici, l'objet d'une étude scientifique complète.

Le colloque organisé en 2002 à l'occasion du cinquantenaire de la Jonction comble donc une importante lacune. Ces réflexions sont publiées aujourd'hui dans la série « Studia Bruxellæ » des Archives de la Ville de Bruxelles. Le volume ras-

semble treize contributions sous la direction de Serge Jaumain. L'approche se veut interdisciplinaire. Elle inscrit également la réflexion historique dans une perspective plus large, qui prend en compte les enjeux contemporains et à venir. Ce double angle de vue, servi par la plume d'historiens, de géographes, d'historiens de l'art ou d'urbanistes, répond aux souhaits du CIRHIBRU (Centre interdisciplinaire de recherche sur l'histoire de Bruxelles, Université Libre de Bruxelles).

L'ouvrage est divisé en quatre parties. Il s'ouvre tout naturellement sur l'histoire de la Jonction proprement dite. M. van Meerten retrace chronologiquement l'évolution du chantier et de ses implications politiques et urbanistiques. M. Silvestre donne un aperçu très complet des projets de jonction qui naissent à Bruxelles dès 1836. C. Deligne analyse les débats politiques qui font rage autour des différentes propositions, montrant à quel point l'argument du prestige de Bruxelles prédomine sur toute autre considération. Cette fierté de la ville se reflète également à travers la vision que les guides touristiques donnent de la Jonction (S. Jaumain). Cette portion du réseau belge la plus empruntée quotidiennement est bien connue des « navetteurs »<sup>1</sup>. C. Vandermotten présente une analyse passionnante de ce phénomène unique en Belgique, voire en Europe.

La deuxième partie du volume se veut plus comparative. Les auteurs y présentent les débats autour de projets de jonction dans d'autres grandes villes européennes : Londres, Paris, Berlin (M. Nilsen) ou Lille (B. Mihaïl).

Dans une troisième partie, quatre auteurs envisagent les conséquences archéologiques et architecturales de la Jonction. S. Demeter montre à quel point ces chantiers ferroviaires ont constitué une expérience fondamentale pour l'archéologie bruxelloise en permettant d'ouvrir nombre de fouilles. Quant aux gares, témoins architecturaux de leur temps, elles sont au centre des préoccupations de L. Verpoest. Il suffit de songer à la Gare centrale, dernière réalisation du grand architecte belge Victor Horta, qui retient l'attention de J. Vandebreden, ou au rôle de la famille d'architectes Brunfaut mis en avant par V. Piette. On retiendra en particulier Fernand Brunfaut, homme politique socialiste, qui s'identifie en quelque sorte au projet et est intimement lié à l'Office national pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi (O.N.J.), créé en 1935.

Enfin, le volume se termine sur deux réflexions à propos de l'avenir de la Jonction. F. Béfahy pose la question—à résoudre d'urgence—de la saturation du réseau. Quant à F. Dobruszkes, il propose de nouvelles pistes de réflexion et alternatives à la Jonction, dans le cadre plus vaste de l'ensemble des communications en Région bruxelloise.

Plusieurs auteurs évoquent les destructions urbaines et le coût social qu'elles représentèrent pour 12 000 habitants délogés. On peut regretter que ces aspects humains n'aient pas fait l'objet d'une étude spécifique dans le cadre de ce colloque et de cet ouvrage. Malgré cette lacune, le lecteur se trouve ici devant une publication de grande qualité, bien illustrée et digne de figurer en bonne place dans toute bibliothèque d'histoire urbaine.

**Note**

1. Ce belgicisme désigne, selon la définition du *Petit Robert*, toute « personne qui fait régulièrement la navette par un moyen de transport collectif, entre son domicile et son lieu de travail ». Le dictionnaire renvoie au « banlieusard » français.

**Christine A. Dupont**

**La Fonderie (Musée bruxellois de l'Industrie et du Travail)**

---

**Revell, Keith D. *Building Gotham : Civic Culture and Public Policy in New York City, 1898–1938*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2003, Pp. x, 327. Illustrations, index. US 42,75\$.**

En 1898, la création du *Greater New York*, issu de la fusion des 96 municipalités entourant la « ville-centre », engendre des problèmes d'une ampleur inégalée. La constitution de cette première agglomération métropolitaine, alors considérée comme la deuxième ville la plus peuplée et étendue au monde, va susciter la recherche de nouvelles approches pour gérer ces problèmes. L'ouvrage de Keith D. Revell porte sur cette période charnière au cours de laquelle s'élabore une conception inédite de New York, de ses besoins et des solutions avancées pour tenter d'y répondre. Plus que les politiciens municipaux ou les élites locales traditionnelles, affirme Revell, les experts sont les véritables artisans d'une conception tout comme d'un mode de gestion nouveaux, envisagés de manière régionale. Au delà de la quête de l'efficacité généralement accolée aux experts, c'est l'élaboration de cette conception inédite de l'action publique, rendue nécessaire dans un contexte où la vision traditionnelle de la communauté apparaît de plus en plus obsolète et inadéquate, qui constitue le moteur des actions de ces technocrates et fonde la base sur laquelle ils construisent leur légitimité.

Mais en quoi cette nouvelle vision consiste-t-elle ? L'auteur l'identifie comme une culture civique de l'expertise, née de la crise de légitimité qui ébranle les élites économiques (banquiers, propriétaires et promoteurs fonciers), les politiciens locaux et certains hauts fonctionnaires élus incapables de s'ajuster au nouveau contexte, parce qu'encore marqués par la culture du « *privatism* » caractéristique du 19<sup>e</sup> siècle. Fondée sur le volontarisme plutôt que l'engagement envers le bien-être public, la culture traditionnelle, aussi marquée par un esprit de clocher, promeut les droits individuels plutôt que collectifs et a une vision étriquée des problèmes politiques. En lieu et place de cette conception dépassée, la culture civique émergente, portée par les experts issus tout à la fois du secteur des affaires, du gouvernement, de l'enseignement supérieur, de la philanthropie, se caractérise par son penchant pour une gestion pensée dans ses multiples ramifications et sa capacité à établir des liens entre les problèmes et leurs solutions. Le volontarisme, l'individualisme et le localisme cèdent ainsi le pas aux principes de centralisation, d'interdépendance et à une vision régionale des problèmes urbains. En phase avec

son époque, cette culture civique de l'expertise repose sur la conviction que la nouvelle réalité, régionale ou métropolitaine, appelle des solutions à cette échelle. Mais cette transition ne parvient pas toujours à se traduire sur le plan concret, dans la mesure où elle exige, notamment, d'importants changements institutionnels.

*Building Gotham* s'inscrit dans le courant des études récentes qui réexaminent l'histoire des villes en adoptant une échelle métropolitaine ou régionale, estimée plus susceptible d'éclairer les dynamiques du développement urbain que les travaux se limitant à analyser les villes définies en fonction de leurs limites administratives. C'est le premier mérite de Keith D. Revell, spécialiste d'administration publique. Le second est d'avoir choisi de multiplier les points de vue pour mener son enquête sur les transformations que connaît New York durant les quatre premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, de manière à suivre au plus près les débats et les actions entreprises par des ingénieurs, des avocats, des économistes ou encore des urbanistes autant rattachés aux secteurs public que privé. Cependant, dans son souci ou son désir de bien démontrer la contribution de ces technocrates, l'auteur a trop souvent tendance à les présenter comme étant les seuls dotés d'une juste vision de la situation et capables d'embrasser une conception régionale de la gestion de New York, les politiciens étant, pour leur part, enfermés dans leur compréhension locale et parcellaire des problèmes à résoudre. Les premiers apparaissent porteurs d'une pensée progressiste, tandis que les seconds ne peuvent que défendre une vision traditionnelle et limitée.

L'adoption d'un angle dichotomique et un peu caricatural n'empêche cependant pas l'auteur d'exposer habilement les tenants et les aboutissants de nombreux développements dans divers secteurs de la scène métropolitaine où s'entremêlent les débats et les actions menées par les acteurs des secteurs privé et public. La première partie de l'ouvrage porte d'abord sur la construction d'infrastructures (le *Holland Tunnel* et la *Pennsylvania Station*) et de réseaux ferroviaires permettant de circuler dans la ville de New York et dans la région environnante. Présentés en second lieu, les efforts menés pour établir un organisme consacré à la supervision du trafic portuaire dans et autour de New York ne connaîtront cependant pas le même succès, à cause de la multiplicité des intérêts sectoriels en présence. La seconde partie du livre s'attarde à reconstituer les conflits et les événements entourant la mise en place du métro, de systèmes d'aqueduc et de traitement des eaux et d'une nouvelle fiscalité. La dernière partie traite, en premier lieu, du problème du zonage et de l'adoption du règlement de 1916 qui, si il recèle la promesse de permettre un développement plus ordonné de New York, s'avère jusqu'à un certain point un échec dans la mesure où, à l'usage, il servira davantage à protéger les intérêts des propriétaires qu'à la mise en place d'un plan d'urbanisme. Ainsi en va-t-il aussi des tentatives de planification régionale au cours desquelles s'opposent les visions « localistes » et les intérêts sectoriels à celles, plus larges, inspirées par une compréhension globale de la situation.