

La ville imparfaite vaut mieux que la ville utopique

Alexandre Paré

Numéro 320, été 2018

Îlots urbains

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/89462ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Paré, A. (2018). La ville imparfaite vaut mieux que la ville utopique. *Liberté*, (320), 19–21.

La ville imparfaite vaut mieux que la ville utopique

Est-il vraiment nécessaire de réinventer la ville ?

ALEXANDRE PARÉ

C'est une obsession qui ne date pas d'hier de se demander ce que sera la ville de demain. Dans le domaine des arts et de la littérature, plusieurs ont tenté d'imaginer l'avenir plus ou moins sérieusement, et rarement avec succès.

Jules Verne, après tout, n'imaginait certainement pas inspirer le mouvement *steam punk* et toute une cohorte de testeurs de jeux vidéo en écrivant *Paris au XX^e siècle* ou *De la Terre à la Lune*. Dès le tournant du XIX^e siècle, il semble, par exemple, que l'idée de se déplacer en volant et d'échapper enfin au cadre de la ville se soit imposée à l'esprit de ceux qui s'aventuraient à imaginer la ville qu'habiteraient leurs petits-enfants. Les illustrations de *Paris en l'an 2000*, publiées en 1899 par Jean-Marc Côté, en témoignent. Dans les années 1960, les *Jetsons* volaient à bord de voitures à réaction dans un univers rétro-futuriste où le sol n'existait plus. Et selon Robert Zemeckis, réalisateur de *Back to the Future*, on devrait déjà se déplacer au moyen de voitures volantes depuis au moins trois ans, comme les petits-enfants de Marty McFly. La fiction regorge de dizaines d'autres exemples d'habitats futuristes, mais une chose est claire : il n'est généralement pas souhaitable de marcher dans la ville du futur et elle est rarement vécue, quand elle n'est pas carrément invivable. Dans la ville de demain, le plancher des vaches, c'est le domaine de la misère.

Les univers fictifs ne sont pas nécessairement le fruit d'analyses urbaines profondes, même si le regard qu'ils portent sur la société témoigne souvent de considérations philosophiques ou économiques pertinentes. Mais le travail de plusieurs urbanistes, et surtout d'architectes autrement compétents, s'est depuis longtemps égaré dans des univers de fantasmes, prenant pour prémisse irrévocable le préjugé de la ville insalubre et irrémédiablement viciée. Leurs réflexions les ont menés à croire qu'il valait mieux ne plus s'y aventurer, s'y mêler, s'y frotter ou s'y croiser. Parce que dans presque tous les cas, depuis la fin du XIX^e siècle, la solution préconisée pour résoudre le problème d'une urbanité défectueuse est la même, tant dans le domaine de la fiction que chez bon nombre de ceux qui

déclarent vouloir repenser la ville de demain : il s'agit de la fuir et de l'abandonner. Du moins, pour ceux qui en ont les moyens. La vie collective n'en vaut la peine, semble-t-il, que tant et aussi longtemps qu'elle ne rencontre aucun écueil.

Liberté me propose de me prononcer sur l'avenir de la ville. On me demande d'y voir de l'espoir, un futur reluisant, ou, à tout le moins, pas entièrement dystopique. L'exercice doit être abordé avec prudence et humilité, et je dois vous proposer immédiatement un TL;DR : je ne crois pas que l'avenir idéal de la ville doive être spectaculaire, ni qu'on cessera d'y vivre essentiellement comme des humains normaux.

Les villes qui auront du succès demain et pour les jours à venir seront celles qui rempliront leur mission, soit celle d'être d'abord et avant tout un habitat humain en se basant sur ce que sont les caractéristiques fondamentales de la forme urbaine. Parmi ces caractéristiques fondamentales figurent la mixité d'usages, la perméabilité de sa structure, la densité de sa population et la continuité ou la contiguïté de son cadre bâti. Ces caractéristiques contribuent à assurer la qualité du domaine public, l'espace collectif, celui qui est accessible à tous et pour tous, dans la ville. Celui qui permet à ses habitants de se rencontrer et d'échanger, de socialiser. Ainsi, l'architecte danois Jan Gehl soulignait en 1971 que « dans les rues et les espaces urbains de mauvaise qualité, seul le strict minimum d'activités est possible. Les gens se dépêchent à rentrer à la maison. Dans un environnement de qualité, un vaste spectre d'activités complètement différentes est possible. »

Or, l'essentiel du domaine public d'une ville est constitué par ses rues, qui sont bordées de bâtiments privés ou institutionnels qui, en fin de compte, définissent le domaine public. Si la communauté est le produit dérivé souhaité de la ville, la forme urbaine, qui s'exprime par la qualité de son domaine public que l'on mesure par sa capacité à favoriser les échanges et les rencontres, est au service du projet collectif. Comme l'indique avec justesse l'architecte espagnol Josep Oliva I Casas, « le contact, malgré l'inconvénient qu'il a de générer des frictions, est le seul moyen de créer une communauté ».

Ainsi, la ville de demain, comme celle d'hier et d'aujourd'hui, mesurera son succès par la nature du projet collectif qu'elle doit incarner, soit celui d'offrir à l'ensemble de ses citoyens le meilleur cadre de vie possible. Plusieurs villes contemporaines ou, du moins dans plusieurs cas, certains de leurs quartiers ont souffert de l'imagination de ceux qui, à une autre époque, ont souhaité imaginer la ville de demain.

Il faut donc se reporter dans le passé pour un instant, afin de mieux comprendre la genèse du mouvement moderniste, qui a légitimement cherché à résoudre de réels problèmes d'insalubrité, de surpopulation et d'inconforts urbains entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle. Mais comme je n'ai pas l'ambition de donner ici un cours d'introduction à l'Histoire de l'urbanisme, contentons-nous d'aller au plus simple. Un peu comme les modernistes eux-mêmes ont essayé de simplifier, au sens péjoratif du terme bien sûr, la nature de la ville.

La révolution industrielle ayant permis l'automatisation et la concentration des moyens de production, la main-d'œuvre, dans un grand mouvement d'exodes ruraux, s'est également concentrée dans des noyaux urbains rapidement devenus insalubres, mal aérés, vulnérables aux épidémies et congestionnés. Vers la fin du XIX^e siècle, le Britannique Ebenezer Howard imagina le mouvement Garden City : un réseau concentrique de villes limitées dans leur croissance et leur forme, dont les usages étaient clairement distingués les uns des autres, et les réseaux de transports et de parcs, rigoureusement planifiés. Au même moment, aux États-Unis, naissait le mouvement City Beautiful, moins rigide et moins structuré que son cousin britannique, mais animé d'un même désir d'ordonner et de nettoyer la ville.

Les deux mouvements se sont nourris l'un l'autre et on peut dire que, grossièrement, leur combinaison et, d'une certaine manière, si ça peut faire plaisir aux puristes, leur corruption commune ont éventuellement jeté les bases de la banlieue moderne. Après tout, il y a quelque chose de satisfaisant de penser que la banlieue n'a jamais été étrangère à la corruption.

Blagues à part, les deux mouvements émergeaient de la même idée : la ville a échoué et elle doit être supprimée, réinventée et remplacée. Plus question de la voir se développer de manière organique, pour ne pas dire anarchique, au gré des besoins et de la volonté des propriétaires. Les marchandes et les citoyens devaient désormais pouvoir s'y déplacer rapidement et ces derniers se loger sainement et se détendre paisiblement. Les activités de la ville, autrement nommées « usages », devaient être isolées les unes des autres, ségréguées. Sauf que la méthode *tabula rasa* de ces architectes excédait largement la noblesse et la validité de leurs objectifs.

Inspiré par les mêmes intentions, le brillant architecte suisse Le Corbusier, Charles-Édouard pour les intimes, a poussé l'exercice jusqu'à imaginer une ville futuriste dont l'ordre et l'organisation primaient tant sur l'expérience humaine qu'elle devait désormais la définir et l'orienter de manière paternaliste, sans tenir compte de millénaires de sédentarisation

somme toute réussie et satisfaisante. En 1926, Le Corbusier s'était amusé à dessiner son Plan Voisin, lequel proposait de raser la rive droite parisienne, essentiellement de la Seine au boulevard Saint-Denis, et de la remplacer par un quadrillage spectaculaire de voies de circulation à grand débit, et de tours d'habitation plantées au milieu de parcs. Sept années plus tard, la Charte d'Athènes, qu'il dirigea lors du IV^e Congrès international d'architecture moderne, et qui avait pour thème « la ville fonctionnelle », divisait la ville selon quatre activités primaires distinctes devant être isolées les unes des autres : la vie, le travail, les loisirs et les transports.

En Occident, les théories corbusiennes ont été appliquées en partie, avec des effets souvent catastrophiques sur l'aménagement du territoire, si bien qu'on en vient à croire que les modernistes étaient peut-être plus convaincants que visionnaires. L'idée de la ségrégation des usages et des fonctions de la ville a été poussée à l'extrême en donnant naissance à la banlieue moderne, desservie par les voies rapides si chères au Corbusier. Dans un renversement spectaculaire, l'aménagement du territoire, autrefois généralement animé par une organisation au profit de la collectivité, s'est mis au service de son fractionnement individuel. La forme de la banlieue pavillonnaire est l'expression d'un projet individuel multiplié, au contraire de celle de la ville, qui exprime le projet d'une société souhaitant favoriser la progression concertée par la mise en commun d'équipements collectifs.

L'établissement d'un réseau autoroutier tentaculaire et que l'on souhaitait fluide a donné lieu à la destruction de nombreux quartiers centraux caractérisés par les attributs de la forme urbaine. Ces cicatrices impressionnantes creusées ou déposées dans le paysage urbain ont eu pour effet de compromettre la perméabilité de la ville, à moins de ne pouvoir les emprunter ou les contourner individuellement, en voiture. À Montréal, l'autoroute Ville-Marie, l'autoroute Décarie, l'autoroute Métropolitaine et le boulevard René-Lévesque constituent des exemples évidents de ces interventions. Mais l'aménagement presque autoroutier de plusieurs grands axes montréalais, l'avenue Papineau, la rue Saint-Denis et certains secteurs de l'avenue du Parc, par exemple, en fait également des barrières rébarbatives qui empêchent la convivialité et le confort de leurs abords.

Par ailleurs, il est essentiel de distinguer clairement la modernisation proposée par Le Corbusier et ses acolytes, et celles de Haussmann, à Paris, et de Cerdà, à Barcelone, plusieurs années plus tôt. Si les exercices de rénovation urbaine visaient tous à décongestionner et à assainir la ville, les approches de Haussmann et de Cerdà étaient des efforts d'imagination d'une ville dans la continuité de sa forme. Rien de la mixité d'usages, de la perméabilité ou de la contiguïté du cadre bâti parisien n'a été supprimé dans le plan haussmannien. Si on peut reprocher à Haussmann d'avoir effectivement condamné de larges pans de l'ancien Paris, il faut toutefois reconnaître qu'il les a remplacés par une forme qui conservait leurs attributs urbains.

À vélo, c'est la guerre, on est des dieux, on affronte les intempéries, les chauffards, les taxis, le regard instantané des piétons. On glisse dans le réel, mais comme toujours à la lisière, mieux, à côté, dans un nulle part bien précis. [...] à pied, ça nous fait autrement palpiter, ça écrase, les immeubles sont vraiment des immeubles, terribles, brillants, et les êtres humains, des frôlements, des inquiétudes.*

À Barcelone, Cerdà, qui avait plutôt le mandat de concevoir l'extension de la ville, ne l'a évidemment pas imaginée en adoptant le langage du Barri Gòtic. Il s'est néanmoins efforcé de planifier l'Eixample de manière à y reproduire les principales qualités urbaines, de sorte que, 150 ans plus tard, sa grille orthogonale perméable, ses îlots denses aux bâtiments contigus et la mixité d'usages qu'on y retrouve font que son plan demeure aujourd'hui une référence admirable.

Dans sa critique virulente de la Charte d'Athènes et de ses émules, le philosophe Henri Lefebvre reprochait essentiellement à la méthode des modernistes de n'être qu'une « utopie abstraite qui s'occupe de la cité idéale », en ne concevant les besoins de ses habitants que comme des variables quantifiables. Selon lui, la ville est d'abord et avant tout l'habitat d'un animal social, pour lequel le jeu, les loisirs, ne peuvent être strictement encadrés, limités, cloisonnés et isolés de manière à n'être consommés que comme une activité finie à assouvir froidement.

La cité idéale n'est donc pas nécessairement la plus structurée ou la plus efficiente. Elle doit plutôt favoriser les contacts humains, la sociabilité et le jeu, et Lefebvre souligne que « les techniciens oublient que le café sert moins à s'enivrer qu'à se rencontrer amicalement et à jouer ».

Aujourd'hui, plusieurs mouvements de retour à des pratiques traditionnelles apparaissent dans de nombreux domaines de l'agriculture, notamment. L'aménagement du territoire et l'agriculture sont, évidemment, intimement liés, ne serait-ce que parce qu'ils constituent les fondements de la sédentarité humaine. Par ailleurs, les deux domaines ont à la fois bénéficié et souffert de la modernisation fulgurante de la deuxième moitié du XX^e siècle et de l'explosion de la société de consommation occidentale. Il n'est donc pas fortuit, anodin ou saugrenu d'imaginer que leur avenir repose plus

sur la réappropriation et l'application de leurs principes fondamentaux, connus et éprouvés, plutôt que sur des scénarios de science-fiction. Ce retour aux sources ne signifie toutefois pas qu'il faille retourner à la ville traditionnelle dans un élan de nostalgie. L'objectif n'est évidemment pas de reconstruire les villes d'antan par mimétisme, ni même de refuser le progrès technologique. Il s'agit plutôt de tirer profit des occasions que nous offrent les avancées technologiques pour améliorer les qualités reconnues de la ville et atténuer les nuisances qui lui sont particulières. Voilà tout le contraire de la méthode moderniste.

Si la ville représente la manifestation la plus concrète des aspirations d'une société, sa forme nous informe donc sur la qualité ainsi que la volonté de cette dernière à l'égard de son projet collectif et de sa portée. L'exploitation et l'aménagement du territoire au profit de tous devraient idéalement constituer l'objectif principal de sa planification et la ville du futur devra, forcément, se recentrer sur les qualités qui l'ont servie le mieux depuis la création de noyaux urbains. Ceux qui, aujourd'hui, souhaitent jouer les visionnaires, devraient d'abord prendre le temps de constater l'échec paradoxal de leurs prédécesseurs qui, chargés de bonnes intentions, ont voulu réinventer ce qui devait être poursuivi et ont fini par le corrompre de façon durable. (L)

♦ **Alexandre Paré** est urbaniste dans la région de Montréal depuis près de 10 ans. Il s'intéresse aux caractéristiques fondamentales de la forme urbaine et soutient que toutes les pratiques de l'aménagement doivent d'abord et avant tout servir la mise en œuvre de cette dernière.

* Hélène Monette, *Unless*, Boréal, 1995, p. 103-104.