

Habitudes et formes urbaines

Denys Marchand

Number 22, Winter 1984

Le retour à la ville : une nouvelle attitude?

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18849ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

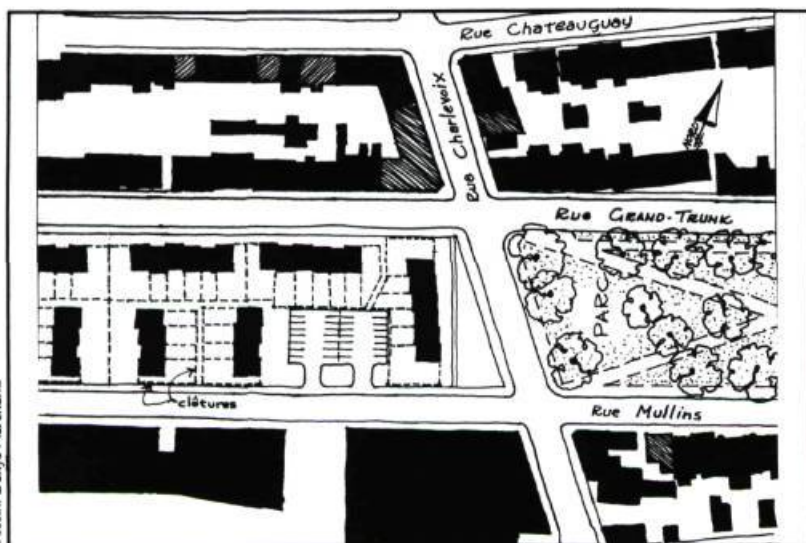
[Explore this journal](#)

Cite this article

Marchand, D. (1984). Habitudes et formes urbaines. *Continuité*, (22), 14–16.



À l'intersection des rues Charlevoix et Châteauguay, un intéressant bâtiment marque le coin, dans la bonne tradition urbaine. On remarque, à l'arrière-plan, les premières maisons d'un projet du programme «20,000 logements» conçu sans relation avec le quartier et où le «coin de rue» n'est plus considéré. (Voir plan)



Dessin: Denys Marchand

HABITUDES ET FORMES URBAINES

Denys Marchand

Au centre, à gauche du parc, un ensemble de maisons issu du programme «20,000 logements». Le prix artificiellement bas des terrains permet une surconsommation de l'espace qui détache les constructions de leur contexte. (En hachuré, les bâtiments démolis)



Denys Marchand

Le même ensemble vu de l'angle des rues d'Argenson et Mullins. Les nouveaux arrivants ont vite fait de clôturer leurs terrains. Est-ce par crainte du voisinage ou par besoin de définir un espace jusque-là sans qualité?

Montréal, automne 81. Deux collègues de travail, praticiens et enseignants dans le domaine de l'aménagement, quittent le bureau pour aller déjeuner ensemble. Naturellement, ils sortent du côté du parc de stationnement, montent dans une voiture, démarrent et, une fois dans la rue, se demandent: où allons-nous?

Québec, hiver 82. Un groupe de fonctionnaires doit se déplacer pour effectuer la visite d'un immeuble. Chacun passe son manteau, l'un d'eux quitte le groupe pour aller chercher sa voiture au parc de stationnement. Temps d'attente: cinq minutes. La voiture arrive, tous y montent et se rendent à la destination. Durée du trajet: environ trois minutes. Stationnement de la voiture: cinq minutes. Durée de l'opération: treize minutes. Le même trajet, à pied, prend de six à huit minutes. . .

En fait, des anecdotes du genre, tout le monde peut en raconter, tellement elles sont fréquentes. Cependant, l'on oublie trop souvent de regarder au-delà du ridicule de la situation et de rechercher les causes, la signification et les résultats concrets de tels comportements. Car ces comportements jouent toujours un rôle important dans la relation de l'habitant à son milieu. Ils ont été déterminants dans la prédominance de l'automobile dans la ville et dans la destruction des quartiers anciens(1). Comment jouent-ils dans le cas du retour à la ville? Que faut-il prévoir pour faire face à ce retour? Les comportements sont-ils les seuls déterminants mis en cause?

Plusieurs éléments entrent en ligne de compte dans la définition que se donne une population de la manière dont elle veut ou peut vivre sur le plan formel de l'aménagement physique. La forme de l'habitat et des agglomérations urbaines découle de multiples facteurs qui peuvent être sociaux, économiques, psychologiques ou politiques, idéologiques ou techniques. On ne peut privilégier une rationalité au détriment d'une autre ou des autres sans risquer de se fourvoyer dans la compréhension du phénomène que l'on tente d'expliquer. De la même façon, la prédominance de certaines rationalités et l'ignorance des autres valeurs ont conduit aux difficultés de la situation actuelle.

Les formes actuelles de nos habitats et de nos agglomérations tirent leurs origines de la prépondérance du point de vue économique, liée à l'idéologie du progrès continu et sans limite ainsi qu'à la préférence accordée à la technique sur la science. La banlieue est née de l'apparition du chemin de fer, du tramway et de la spéculation foncière qui les a accompagnés. Elle a pris des dimensions phénoménales avec la production massive de l'automobile et la propagation de la maison individuelle comme moteur de l'économie. La maison de banlieue, le *bungalow*, ne peut se développer que sur des terrains relativement grands et assez bon marché, et que si l'accessibilité en est facilitée. De ce point de vue, les moyens de transport, qui ont ouvert au développement urbain de grandes quantités de terrains à très bas prix, ont permis la formation de schèmes de pensée nouveaux liés à cette ouverture de l'espace. La ville linéaire, *La cita lineal* de Soria y Mata, est directement issue du développement intensif du chemin de fer. Le plan *Voisin* de Le Corbusier, financé par un constructeur automobile, se base sur une conjonction de trois modes de transport: l'auto, le train et l'avion. Les formes de villes imaginées alors ne pouvaient l'être que par l'existence préalable de moyens techniques stimulant l'imagination(2).

L'architecture moderne, malgré ses grandes réalisations formelles sur le plan esthétique et ses prétentions théoriques, n'en constitue pas moins un phénomène essentiellement technico-économique. La soudaine disponibilité de terrains a permis de concevoir systématiquement l'oeuvre architecturale comme un objet isolé, libéré des contraintes de la forme du terrain, du mur mitoyen et du voisinage, contraintes essentiellement urbaines avec lesquelles les générations antérieures d'architectes avaient su vivre et s'exprimer. Les immeubles du Bauhaus de Dessau témoignent de cette libération et de ce rejet de la ville, tout comme l'enseignement qui s'y est développé. L'urbanisme est né de l'expansion incontrôlable des villes, comme l'architecture moderne est née de la disponibilité de l'espace à bas prix qui, gagnant en abondance, perdait ses qualités propres, locales ou intrinsèques. Ceci explique la négation ou le refus de la

ville comme contrainte, comme forme majeure déterminante des formes mineures, c'est-à-dire des bâtiments qu'elle incorpore. Nous nous trouvons de fait dans une curieuse période où les exigences d'une économie de restrictions viennent s'opposer aux comportements acquis depuis 25 ans, comportements qui nourrissent les industries de l'automobile et de la construction domiciliaire(3). Mais les contraintes que rencontrent ces dernières vont à l'encontre des besoins et des moyens de leur clientèle naturelle.

Par ailleurs, tandis que certains mouvements actuels, tels que le contextualisme ou le néo-rationalisme, cherchent à renouer avec une façon de concevoir une architecture plus sensible aux contraintes et aux qualités du milieu, les habitudes et traditions du Mouvement moderne, orientées vers une conception du bâtiment comme objet isolé, dominant toujours la production architecturale. La Palais des Congrès de Montréal en témoigne nettement. Dans un pareil contexte, comment se traduit, sur le plan physique, le retour à la ville?

Le retour à la ville prend deux formes, du moins à Montréal. La première consiste en la revalorisation de maisons dans des quartiers anciens encore existants; cela constitue, en fait, une reprise en main par la bourgeoisie de quartiers qu'elle avait abandonnés au profit de la vie de banlieue. La seconde, plus ambiguë, est représentée par la production, majoritaire à Montréal, du programme *20 000 logements*.

Dans le premier cas, nous assistons à la rénovation de quartiers entiers, tantôt grâce à des programmes d'amélioration de quartier comme cela s'est produit à Outremont, tantôt à la faveur d'une reprise en main, par une classe sociale plus favorisée, des maisons d'un quartier dévalué par le temps mais bien situé dans l'agglomération urbaine. On peut considérer alors le Plateau Mont-Royal comme l'exemple par excellence d'une rénovation spontanée qui obligera éventuellement la municipalité à agir au plan des équipements urbains.

Dans le second cas, il s'agit de constructions neuves que l'on érige dans la ville sur des terrains rendus vacants par la malheureuse aventure

de la *Rénovation urbaine* ou à cause de la spéculation. Il s'agit alors d'un bâti nouveau sur des terrains dont le lotissement original a été modifié.

La première attitude se traduit par la récupération de formes urbaines, c'est-à-dire d'un habitat dont la morphologie découle de sa situation à l'intérieur de la trame urbaine traditionnelle. Les contraintes et habitudes engendrées par la ville, milieu dense et plurifonctionnel, ont déterminé cet habitat dont on juge qu'il peut s'adapter aux conditions actuelles, comme le prouve l'incroyable investissement financier effectué par les nouveaux propriétaires du Plateau ou du vieil Outremont.

Le phénomène de réoccupation des espaces libres constaté dans le second cas peut sembler inquiétant bien qu'il ne surprenne pas en définitive. Doit-on s'étonner de ce que la plupart des constructions nouvelles en milieu urbain ressemblent à des constructions de banlieue? Pendant vingt-cinq ans, on a vendu la banlieue par tous les moyens. Ne nous offrait-on pas, en 1977, *Une ville en pleine forêt à Saint-Bruno*? La publicité, le cinéma, les téléromans nous projetaient le plus souvent dans un décor de banlieue bien identifiable, alors que la majorité des cadres, fonctionnaires, dirigeants d'entreprise et politiciens allaient allègrement trouver le bonheur quotidien dans la standardisation sociale du bungalow-maison-modèle avec carport, pelouse, tondeuse et centre d'achats du samedi(4).

On revient ainsi à notre exemple du début. Perdu dans un espace aussi peu défini que Brossard, Laval ou Charlesbourg, le pauvre banlieusard n'a comme bouée de sauvetage que sa voiture. Tout déplacement, quel qu'il soit, nécessite la voiture devenue ainsi seconde nature, de sorte que l'on ne se pose la question de la destination qu'une fois installé au volant. Et ce comportement devient automatique, et ce comportement sous-tend toutes les attitudes et toutes les décisions.

Supposons par exemple que l'on ait à décider de l'emplacement d'un foyer pour personnes âgées, de logements pour handicapés physiques, d'écoles primaires ou secondaires. Le choix se fera presque automatiquement en fonction du transport automobile individuel, inaccessible en



Rue Hôtel-de-Ville, au sud de la rue Prince-Arthur, ces maisons nouvellement restaurées étaient considérées comme des taudis il y a quelques années. La photo, prise un matin tranquille de semaine, laisse deviner les problèmes de stationnement aux heures d'affluence.

l'occurrence à la majorité des personnes concernées dans les quatre cas considérés, mais allant de soit pour le directeur de l'institution en cause ou pour le fonctionnaire qui rédige le rapport final destiné au ministre. Absurde, dira-t-on! Tout bonnement normal à mon avis. On décide selon ses habitudes quotidiennes sur lesquelles les trajets à pied et l'échelle du piéton n'influent guère.

La reprise en main de quartiers anciens par une nouvelle génération d'urbains nous montre les diverses dimensions du problème. Ainsi voit-on renaître dans certains quartiers en rénovation de nouvelles rues commerciales. Signalons entre autres les rues Prince-Arthur, Duluth ou De-la-Roche à Montréal, qui accueillent quantité de nouveaux restaurants grecs, vietnamiens ou autres. Leur apparition répond à la demande de cette nouvelle population plus riche que la précédente et dont les habitudes alimentaires font appel aux ressources externes. Mais, on assiste en même temps à une guerre pour les espaces de stationnement où s'affrontent clients et résidents, comme en témoignent les conflits des rues De-la-Roche et Prince-Arthur.

Un autre phénomène particulier tend à apparaître, celui de l'uniformisation de ces quartiers rénovés. Par le biais d'un subtil filtrage économique, la banlieue a créé des ensembles socialement homogènes. Cette homogénéité, on semble vouloir la retrouver maintenant dans la

ville. Les nouveaux urbains semblent rechercher l'hétérogénéité fonctionnelle que rend possible la densité urbaine. Ils exigent en même temps une homogénéité sociale que leurs moyens financiers leur permettent d'obtenir. La rénovation, telle qu'elle se pratique actuellement, conduit à l'expulsion des citoyens moins bien nantis. Contrairement à ce qui s'y passait au début du siècle, les quartiers ne sont plus des lieux d'intégration sociale; ils deviennent, tout comme la banlieue, un moyen de ségrégation.

Le retour à la ville, d'accord, mais pour qui? et surtout, comment? ■

(1) Le procès de l'automobile comme facteur de dislocation de la ville a été fait depuis longtemps, on n'a qu'à se référer à Lewis Mumford ou Jane Jacobs pour le constater. Cependant ce procès n'a pas empêché l'envahissement constant et la transformation des comportements. Cette transformation s'est effectuée lentement mais irrévocablement, les inconvénients à long terme ne faisant pas le poids devant les avantages immédiats, de sorte que ce n'est vraiment que depuis 5 ans, sous les pressions de l'économie que s'amorce une certaine remise en question. Par ailleurs si l'on sait que la ville traditionnelle peut s'adapter, moyennant certains sacrifices, il est difficile de concevoir l'adaptation de l'actuelle banlieue à l'absence de l'automobile!

(2) En 1884, Soria Y Mata publie à Madrid son projet sous le titre *La Ciudad Lineal* qui sera présenté un peu plus tard à Gand lors du *Premier congrès international de l'art de construire villes et organisation municipale*. Le projet traduit en français a été réédité en 1979 par le Centre d'Études et de Recherches architecturales.

D'autre part on trouvera le *Plan Voisin* dans les œuvres complètes de Le Corbusier.

(3) Déjà, on constate qu'après la guerre de 1914-18, l'industrie américaine est orientée vers la production de maison unifamiliale, production relancée au cours de la crise des années 1930. Voir: *House in America: Early Alternatives to the Single-Family House* in Precis IV, 1983.

(4) On consultera avec profit sur ce sujet Fortin, Gerald, *La publicité sur le logement neuf*. INRS Urbanisation, Montréal, 1982.



DENYS MARCHAND

Architecte, il a acquis de l'expérience dans la pratique privée puis dans la planification au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il enseigne depuis 1975 à l'École d'architecture de l'Université de Montréal où il a participé à la formation de la Clinique d'aménagement. Il agit actuellement comme co-responsable de l'Unité en architecture urbaine. Il a aussi été co-concepteur de l'exposition *De la rupture à la Continuité*.