

L'urbanisme en question



Le site de Toronto, sur le lac Ontario. Vue prise à 8730 mètres.

vres qui habitaient le quartier depuis toujours.

D'autres secteurs des grandes villes sont l'objet d'un réaménagement à grande échelle en raison de la croissance et de l'évolution même des villes. Des tours d'habitation y sont construites par vagues successives (par exemple, à Toronto, le long de la ligne de métro de la rue Yonge). Cette évolution a des conséquences importantes. Elle peut fournir l'occasion d'un rajeunissement des immeubles, mais la façon de vivre est modifiée, les hautes tours constituant un environnement qui ne répond pas toujours aux besoins humains. Aussi tout effort de réaménagement doit-il répondre à deux impératifs : atténuer l'effet produit sur les quartiers anciens, dont il faut préserver le caractère, et tenter de créer un milieu humain en dépit des constructions qui compromettent le cadre établi. La différence entre les « cartes mentales » établies par deux petites filles de neuf ans habitant à deux pas l'une de l'autre, l'une dans une maison particulière, l'autre dans une tour, est très significative (2). Tandis que la petite fille qui habite dans la maison

basse explore une aire relativement vaste et ouverte, les allées et venues de l'enfant qui habite dans la tour se réduisent à une navette entre l'appartement et le terrain de l'immeuble. L'univers de l'enfant est en outre si vertical

que le parc de stationnement des voitures est lui-même conçu comme un élément vertical qui se dresse à côté de l'immeuble! Il y a là un problème assez alarmant, qu'une saine politique d'urbanisme ne doit pas méconnaître.

Configurations urbaines

La configuration et la structure d'une ville se caractérisent par la concentration ou par la dispersion, avec tous les intermédiaires possibles, et elles sont fonction de plusieurs variables qui, lorsqu'elles agissent ensemble, ont des conséquences d'une grande portée. Les spécialistes distinguent quatre variables essentielles : la répartition des emplois et des services; la densité et la répartition du logement; le réseau de transport; la répartition des espaces libres et des équipements de loisir. Ces variables présentent donc un intérêt tout particulier pour les urbanistes. Le transport, par exemple, assure la mobilité nécessaire aux déplacements des gens et à la circulation des produits. Il permet un large éventail de choix entre employeurs et demandeurs d'emploi, entre acheteurs et vendeurs. Aux individus et aux groupes, il rend plus facile le choix du lieu et du type d'habitation, des écoles, des magasins, des services, des loisirs, des relations sociales. En

principe, il faudrait que les transports favorisent un certain équilibre entre la dispersion et la concentration. Dans la pratique, les forces centrifuges l'emportent. Cela vient de la prédominance de la voiture, que plus de 70 % des Canadiens utilisent pour aller au travail. Le rôle de la voiture est lié à la civilisation contemporaine. Il est inséparable de la société de consommation, de la faveur dont jouit la maison particulière, de la répartition de la population urbaine selon les classes sociales, de la prolifération des autoroutes. La civilisation de la voiture tend à disloquer la ville, à en fractionner les activités principales et à les disperser sur de grandes étendues.

La ville « ouverte »

A ces variables, que l'on pourrait qualifier d'objectives, il faut en ajouter une autre qui façonne la configuration urbaine d'une manière plus subtile. Ce sont les modes de vie, qui traduisent les besoins, les valeurs, les désirs d'une population. Les chercheurs canadiens qui ont essayé de définir les besoins sous-jacents aux modes de vie observés, estiment que les agglomérations urbaines visent à assurer, d'une manière générale, la satisfaction des besoins suivants : ressources (livraison, distribution et utilisation des matières premières et de l'énergie); communication; protection des personnes et des biens; culture; aptitude à adapter les valeurs à des situations nouvelles.

Ces considérations sur la configuration et la structure des villes, de même que la conception « morale » de Hawthorth, conduisent à se faire une certaine idée de ce que devrait être une ville bien conçue, que Len Gertler et Ron Growley désignent par le qualificatif d'« ouverte ». Ouverte par la gamme de ses possibilités, par la richesse de son information, par son adaptabilité culturelle et administrative; ouverte par la diversification et l'intégration de ses transports; ouverte parce que rejetant la discrimination, qu'elle soit sociale, ethnique, culturelle ou professionnelle. Par bien des côtés, les villes canadiennes ne répondent que très imparfaitement à l'idéal de la ville ouverte. Comme on doit bâtir d'abord à partir de ce qui existe, il faudra bien tenir compte des réalités actuelles pour façonner la configuration urbaine de demain. ■

2. Exemple tiré d'une étude faite par Douglas Smith sur le comportement « microspatial » d'enfants au jeu dans le West Annex de Toronto; voir Leonard Gertler et Ronald Growley, ouvrage cité.