

Intervention



Le corps de la ville, le corps dans la ville

François Bégin

Numéro 10-11, 1981

Épidémie de corps

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1188ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Intervention

ISSN

0705-1972 (imprimé)

1923-256X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bégin, F. (1981). Le corps de la ville, le corps dans la ville. *Intervention*, (10-11), 15–18.

LE CORPS DE LA VILLE LE CORPS DANS LA VILLE



Je voudrais proposer ici quelques réflexions sur l'impact du «corps de la ville» comme infrastructure matérielle et vivante sur le corps physique de ses habitants. La question est de savoir si, physiquement, un citoyen peut vraiment vivre harmonieusement dans nos grandes villes.

Considérons la cité comme un être collectif bien vivant créé par l'homme pour faciliter sa protection, son développement et ses communications en tant qu'être psychique et physique. Celle-ci devrait être alors un milieu en total accord avec les individus qui l'habitent et non pas être un élément de contrôle et de frustration. Voyons ce qu'il en est.

Quel serait donc, théoriquement, cet endroit physiquement idéal pour l'homme? «Le biologiste A. Parmann nous rappelait il y a quelque temps, que l'environnement humain spécifique — biologiquement parlant — n'est ni le macrocosme, ni le microcosme, mais bien le mésocosme, constitué par l'«oïkos», le foyer de l'homme (c'est un peu comme l'eau pour un poisson). Pour des raisons philogénétiques et ontogénétiques, l'homme est condamné à rester dans le mésocosme: il peut, de toute évidence, entreprendre des voyages temporaires, comme il est déjà en train de le faire, vers le macrocosme, mais il doit emporter avec lui son mésocosme artificiel.»⁽¹⁾

Pour que la ville soit ce mésocosme primordial au développement de l'homme, elle doit donc être adaptée au système musculaire, nerveux et respiratoire, bref à la biologie de ses habitants et non pas agresser, détruire ou atrophier leur corps. La cité sera donc conçue en fonction des jambes humaines, de la vitesse de déplacement du piéton. Avec un peu d'observation, il est facile et décevant (presque désespérant) de constater que cet aspect est de moins en moins pris en considération dans les villes modernes: dans certains cas (Los Angeles), on l'ignore complètement.

La destruction/construction de la colline parlementaire de Québec(?) avec la saignée du boulevard Dufferin, la transformation du boulevard St-Cyrille (qui jusque là avait relativement bien respecté les besoins des citoyens) et l'érection du complexe G, des hôtels de luxe et de Place Québec, en plus de forcer l'exode de plusieurs familles, a enlevé à ce quartier toute échelle


humaine. Cette violence faite au corps de la ville a automatiquement entraîné des violences sur le corps physique des habitants. Nous avons glissé un mot sur l'expulsion par expropriation de plusieurs familles du quartier qui, de ce fait, resteront longtemps des personnes déplacées parce que séparées de leur micro-culture de quartier désormais détruit. Leur exode s'est faite vers les H.L.M. et les banlieues où elles devront subir d'autres dépossessions. Ce quartier sera dorénavant à l'échelle des automobiles qui ont pris la place de l'homme en détruisant son mésocosme pour en recréer un autre à leur mesure mais non à la mesure humaine.

Le boulevard St-Cyrille, entre les édifices gouvernementaux, les hôtels de luxe et Place Québec, est déjà très difficile à traverser de par sa largeur qui n'est pas à l'échelle de nos jambes et de par l'achalandage et la rapidité des voitures dans ce secteur (il faut le traverser en courant à ses risques et périls). L'aménagement de cet espace produit de ce fait une forte frustration physique. En effet, lorsque l'on vient du côté sud, après avoir traversé le boulevard, on se rend compte que l'accès aux édifices du côté nord est bloqué: un garde-tou et un terre-plein en talus très escarpé nous interdisent les entrées des édifices. Pour les atteindre, il faut faire un détour de plusieurs centaines de mètres. Cela est déjà pénible pour une personne seule et forte, imaginez pour une personne âgée ou un piéton avec un enfant... (On se demande parfois s'il reste de la

place dans nos ville pour ces catégories de citoyens; plus généralement, reste-t-il de la place pour ceux qui n'ont pas de voitures?). Faisons remarquer tout de suite que tous ces édifices sont faciles d'accès aux voitures; tout y est: voies rapides, stationnements, etc.

Essayons maintenant de traverser le boulevard Dufferin pour nous rendre à la Place d'Youville. Compte tenu de la circulation rapide et des vents amplifiés par les courants d'air engendrés par la verticalité des hautes tours, traverser ces espaces largement ouverts demande un grand effort physique (même du courage en certaines saisons). À cet endroit, il y a bien des feux de signalisation mais la «petite silhouette blanche» disparaît tellement vite que l'on peut se faire écraser en pleine milieu du boulevard. Voilà encore une preuve que ces espaces sont conçus pour le transport mécanique: les automobiles, qui vont déjà très vite, ont plus de temps aux intersections que les piétons plus lents qui sont obligés de courir et de se bousculer; n'est-ce pas paradoxal? On constate ce fait partout où il y a une signalisation spéciale pour les piétons. Tout cela contribue à agresser le citadin-piéton dans son corps en l'incitant lui-même à se transformer en un être «biomécanoïde» circulant sur pneus de caoutchouc dans un petit habitacle d'acier et de verre. L'exemple que nous venons de donner trouve des équivalences en grand nombre à Québec et par milliers en Occident.





De la même façon, si l'espace est trop restreint, l'usager sentira un malaise physique: la contrainte y est trop intense, il devra toujours ralentir pour ne pas se faire accrocher par quelqu'un. Cette pression et ce ralentissement imposés à l'allure normale du corps sont aussi épuisants qu'une marche forcée. Dans certains endroits, s'ajoute même une sensation d'emprisonnement. Cette situation, que l'on peut encore qualifier d'agression, se rencontre dans les rues commerciales très achalandées où il faudrait d'ailleurs doubler la surface du trottoir, comme sur la rue Ste-Catherine à Montréal. Mais encore là, c'est la présence de la voiture qui empêche la construction de trottoirs adéquats. En plus de contraindre les piétons à se bousculer, créant ainsi une ambiance propice à certaines violences impatientes et nerveuses, elle conduit à une détérioration des voies respiratoires, des yeux et des oreilles par la pollution.

On peut ici saisir l'occasion de lancer quelques fleurs à ceux qui ont conçu la restauration de la rue St-Jean à Québec où la situation a été relativement améliorée.

Un autre malaise physique apparaît lorsque l'espace est trop grand visuellement; l'effort pour distinguer un élément étant très intense et pénible, le passant ne regardera que s'il y est vraiment obligé. Le phénomène contraire se produit lorsque le lieu est trop étroitement fermé; il s'y produit une impression d'obturation imposée qui est très désagréable.

Blumenfeld (3) nous présente une définition objective et relativement scientifique de ce que devrait être l'échelle humaine dans la ville. Socialement, l'auteur définit l'échelle humaine comme le fait que dans un groupe tous les membres peuvent se reconnaître. Visuellement, il dira que l'échelle est équilibrée lorsque l'on peut distinguer les êtres et les objets. Il reconnaît la distance de vingt-cinq mètres et l'angle de vision de vingt-sept degrés comme base de l'échelle humaine. En fait, il faut que deux amis, situés à chaque extrémité d'un espace puissent se reconnaître sans trop d'efforts; c'est ce qu'il appelle «the intimate human scale». Plus généralement, il y a la distance à l'intérieur de laquelle on peut percevoir la présence d'êtres humains, c'est-à-dire pas plus de douze cent mètres, c'est ce qu'il appelle «the

public human scale». L'angle de perception de 27° est encore plus important pour que l'objet ou l'être perçu le soit dans ses détails. Ces derniers n'étant pas déformés, nous pouvons toujours apprécier les dimensions et les rapports qui existent entre eux sans que les yeux en soient fatigués. Le gigantisme des métropoles occidentales contemporaines avec leur soif de spéculation sur le terrain est la cause de ces problèmes. New York est un exemple extrême et pathologique qui sert de «pattern» malheureusement aux autres villes occidentales grandes et petites.

Une autre qualité pour l'humanisation de l'espace urbain est la disponibilité. Il s'agit de la disponibilité des objets et des services c'est-à-dire la facilité d'accès et d'utilisation. À la Place d'Youville de Québec, par exemple, le piéton n'est plus accepté sinon sur d'étroits trottoirs sans intérêt. Dans la circulation intense, il est très difficile de traverser cette place. Imaginons la frustration de quelqu'un qui rate son autobus (et son rendez-vous) parce que l'arrêt est du côté opposé de la place et que la circulation ne s'interrompt pas. En fait, ne parlons plus de place, c'est simplement un carrefour giratoire entre la Haute-Ville, le Vieux Québec et la Colline Parlementaire. Il se trouve cependant des réussites contemporaines dans ce sens; la place de l'Hôtel de ville de Toronto en est un exemple: là, le piéton retrouve ses droits parce que la circulation automobile y est interdite et que les centres d'intérêts et de services sont très accessibles.

La lisibilité est essentielle à l'équilibre physique entre l'homme et la ville parce que sans elle, le citadin se retrouve perdu, désorienté, il n'y a plus de rapports entre ses mouvements et son environnement.

Lynch (4) définit aussi la lisibilité: c'est la faculté de voir et de prendre conscience des éléments composants pour les organiser en schéma cohérent. Aussi, l'identification et la structuration du milieu sont vitales pour le citadin puisque c'est le seul moyen qu'il lui reste pour organiser ses activités et ne pas se perdre.

Les éléments à partir desquels s'élabore cette lisibilité ont toujours été présents dans la ville traditionnelle. Il s'agit des voies par lesquelles on prend conscience du corps de la ville en s'y déplaçant:

des limites qui servent de références latérales, de frontières (une falaise ou les murs de la ville comme à Québec), des voies qui peuvent aussi servir de lien comme un pont; des quartiers qui présentent des caractères personnalisés et particuliers; des noeuds, points stratégiques où l'on prend une décision; des points de repère qui servent de références ponctuelles (un clocher, par exemple).

Tous ces éléments qui font que les mouvements du citadin peuvent s'effectuer facilement, sans perte de temps et avec un certain agrément, disparaissent dans les villes nouvelles et les banlieues (Ste-Foy) où tout est uniformisé. En effet, pour combattre le chaos et rendre ces villes plus claires, on construit à perte de vue des alignements identiques et monotones de pavillons ou de conciergeries où la clarté recherchée transforme rapidement ces quartiers et ces villes en non-lieux anonymes où l'homme est étranger parce que perdu et sans référence pour s'orienter.

Il serait intéressant de parler du rapport entre l'espace-temps et la fonction biologique du citadin, et de l'espace-temps des villes, devenu plus et parfois uniquement celui des voitures automobiles. Depuis plusieurs années, la centralisation des bureaux, des commerces, des lieux de loisir et de travail en général est faite dans les centres-villes, l'habitat/dortoir étant relégué dans les banlieues à plusieurs kilomètres des centres-villes. On crée une prolifération de petites maisons-jardins ou des brochettes de grandes conciergeries toutes identiques qui s'étendent comme un immense tapis anonyme illisible autour du coeur de la ville. Ceci n'est plus à la mesure de l'espace-temps biologique du citadin parce que, comme à Los Angeles par exemple, les gens doivent parcourir parfois jusqu'à quarante kilomètres aller-retour chaque jour pour se rendre à leur travail et en revenir. En plus de l'aliénation causée par l'obligation de devenir «biomécanoïde» dans ce long pèlerinage inhumain pare-choc à pare-choc, cela cause une pollution très néfaste à la santé de tous les citoyens. Cette conception demande aussi des réseaux routiers gigantesques qui brisent le tissu urbain en causant les problèmes dont nous avons discuté plus haut et qui affectent d'une certaine façon le système nerveux des usagers, ce qui occasionne (enquête à

l'appui des violences entre les conducteurs ou encore la violence de l'automobiliste envers les citadins en général.

Que penser maintenant de ceux qui, pour des raisons de conscience civique ou des raisons économiques, n'ont pas de voitures. Intéressons-nous en particulier à ceux qui ont été expulsés vers les banlieues pour que soit restaurée la colline parlementaire de Québec, qui sont obligés de travailler au centre-ville mais ne peuvent posséder de voiture. À Québec, comme dans plusieurs autres villes, il ne leur reste que le

dangereux; les zones spécialisées pour l'habitat/dortoir où les habitants s'enferment à l'intérieur de leur maison, restent sans surveillance sauf celle ponctuelle des policiers. Jane Jacobs rend justement ces quartiers spécialisés responsables d'une certaine criminalité urbaine. Elle préconise des quartiers où tout se mélange: restaurants, cinémas, bureaux, habitations. Certains de ces éléments n'ouvrent que quelques heures par jour, d'autres beaucoup plus longtemps et de ce fait, il y a toujours quelqu'un dans la rue ou qui regarde la rue. «La paix de la rue et du trottoir n'est maintenue

ou dans des haut-parleurs. Mais ce n'est pas avant qu'il se soit pour ainsi dire «dépouillé», «déliuré» lui-même de ces inventions qu'il apparaîtra comme un être vivant réel. Alors seulement lorsqu'il retrouve sa condition naturelle unique «face à face» avec un congénère, peut-il retrouver la relation à la bonne échelle entre sa propre structure physique, celle de son compagnon, et la dimension de son environnement immédiat; alors seulement un commerce authentique devient possible.» (6)

François Bégin



Photos: Patrick Altman

transport en commun qui, lorsqu'il existe, n'est pas adéquat. On les oblige à de longues attentes ou encore au froid sous la pluie. Ici, ce sont les plus démunis ou les plus conscients qui sont agressés par la ville dans leur personne physique.

Il y a un problème plus délicat et plus nuancé que nous aimerions aborder ici: la spécialisation des centres-villes qui ne sont habités qu'aux heures d'ouverture des bureaux ou des magasins. Cela peut créer dans certains cas des endroits propices à la violence criminelle parce qu'il n'y a plus de surveillance facile des citoyens. Seuls les policiers font des rondes très espacées et rapides: À Los Angeles, par exemple, il est interdit de circuler à pied dans la ville la nuit; les quartiers d'affaires sont déserts et, de ce fait,

que par un réseau complexe et presque inconscient, de normes et de contrôles volontaires établis et mis en vigueur par le peuple lui-même. (5) Mentionnons qu'une enquête des services policiers de la région de Québec a prouvé que le taux de cambriolages et surtout de vols était beaucoup plus élevé, sinon concentré, dans les quartiers résidentiels déserts de Charlesbourg et de Ste-Foy (en arrière des centres commerciaux).

En guise de conclusion, nous proposons quelques phrases de Alexander qui est un des architectes-urbanistes les plus conscients du problème: «L'homme voit de plus en plus rarement l'homme à sa propre échelle. Il le voit dans la ville et sur les autoroutes ou en deux dimensions sur les écrans. Il l'entend au téléphone

Bibliographie

- 1- MALDONADO, Tomás, *Environnement et idéologie*, Paris, U.G.E., 1972, p. 69.
- 2- BERGERON, Claude, *L'avenir de la colline parlementaire*, Québec, Éditions du Pelican, 1974.
- 3- BLUMENFELD, Hans, *The Modern Metropolis*, Montréal, Harvest House, 1971, p. 216 à 219.
- 4- LYNCH, Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1971.
- 5- JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Book, 1961, p. 32. Texte intégral en anglais: «The sidewalk and street space is kept primarily by an intricate, almost inconspicuous network of voluntary controls and standards among the people themselves, and enforced by the people themselves.»
- 6- ALEXANDER, Christopher, *Intimité et vie communautaire*, Paris, Dunod, 1972, p. 70. Ouvrages utilisés mais non cités

MUMFORD, Lewis, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, (c1961).
GIBBERD, Frederick, *Composition urbaine*, Paris, Dunod, 1972.
CULLEN, Gordon, *Townscape*, London, The Architectural Press, 1971.
KELLER, Suzanne, *The Urban Neighborhood*, New York, Random House, (c1968).