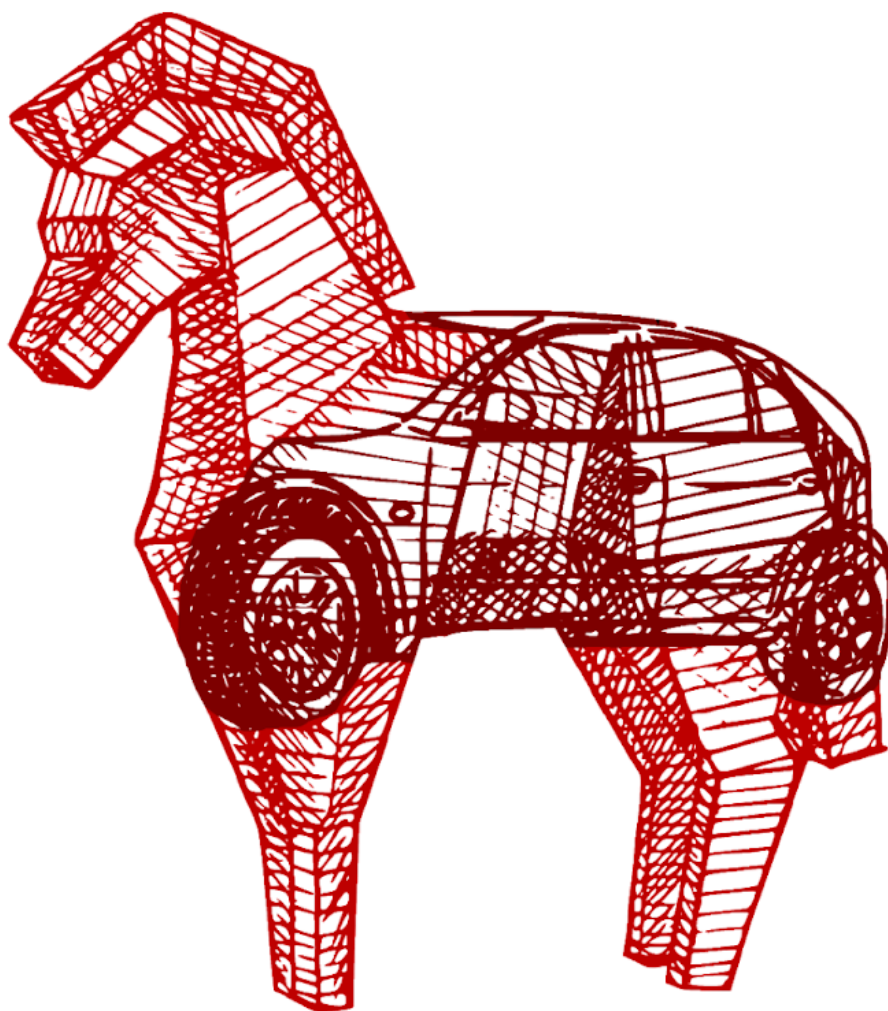


L'AUTOMOBILE UN VRAI CHEVAL DE TROIE



DIDIER LECLERC

DIDIER LECLERC

L'AUTOMOBILE

UN VRAI

CHEVAL DE TROIE

ISBN : 978-2-9822429-2-0

Dépôt Légal

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

2ème trimestre 2024

© 10 mai 2024

Didier Leclerc, essayiste

didier.leclerc2@outlook.com, Saint-Eustache, Québec

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| UNE ANALOGIE..... | 1 |
| LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE..... | 3 |
| Mise en question de la dépendance automobile..... | 3 |
| Remodéliser le tissu urbain, pas si irréaliste !..... | 3 |
| Le culturalisme, antithèse au progressisme urbain ?..... | 5 |
| La cité-jardin, conception utopique..... | 5 |
| Le Woonerf..... | 7 |
| PROPAGER L'ILLUSION, UN INTÉRÊT STRICTEMENT PRIVÉ..... | 9 |
| La croissance économique, conséquence directe du gaspillage ?..... | 9 |
| Le mythe de la croissance infinie..... | 12 |
| L'automobilisme de masse : l'utopie d'un technocrate..... | 14 |
| POUR UNE VILLE HUMANISTE CLASSIQUE..... | 17 |
| La mission humaniste..... | 17 |
| La réforme..... | 19 |
| Le complot des puissants..... | 19 |
| La ville à vivre..... | 21 |
| Les banlieues humanistes..... | 22 |
| La technocratisation de la notion de distance..... | 23 |
| La voirie..... | 28 |
| La densité..... | 30 |
| CONCLUSION..... | 33 |

UNE ANALOGIE

Les guerriers grecs d'Ulysse décidèrent, et ce, après dix ans de siège de la ville de Troie, de se montrer imaginatifs. En effet, ils construisirent un cheval de bois, qui était décoré d'or. Les soldats se cachèrent dans le cheval. Ensuite, les Grecs offrirent cet objet de grande valeur aux Troyens. Ces derniers acceptèrent. C'est ainsi que les hommes d'Ulysse pénétrèrent dans la cité et qu'ils entraînaient la chute de la ville et, par conséquent, la fin de la guerre.

L'expression en question est utilisée « pour désigner des dons qui s'avèrent être des pièges »¹. L'expression a aussi une connotation différente en informatique², mais elle ne sera point pertinente à la compréhension de l'analogie ici exposée.

L'automobile privée, lors du commencement de sa distribution, soit au début des années 1900, était un luxe, et donc, un don matériel fait à la haute bourgeoisie. Mais le plus important à retenir, c'est que, parce que le bien matériel qu'elle représentait n'avait pas été démocratisé, ses avantages étaient beaucoup plus apparents que ses désavantages. La croissance économique de l'industrie automobile ayant plafonné à cause de la clientèle limitée, les bourgeois qui administraient l'industrie décidèrent de baisser les prix, afin d'encourager la consommation du bien chez la classe moyenne. Ainsi, le bien se démocratisa et perdit son statut d'objet de luxe. Le piège en question, la dépendance automobile, était tendu.

¹ Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Cheval_de_Troie

² Wikipédia, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Cheval_de_Troie_\(informatique\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cheval_de_Troie_(informatique))

Ce n'est pas par amour, mais par ignorance que l'on tolère cette arme.

Celle dont le port est normalisé.

Celle dont nous sommes suggérés de manier en grande dangerosité.

Celle qui camoufle ses meurtres en « accidents ».

Mais pourquoi donc nous armer, si c'est ce qui procure le danger ?

Nous y sommes obligés, nous avons été pris au piège dans le cheval de Troie.

- Didier Leclerc

LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE

« À mes yeux, l'automobile de masse a été l'arme de destruction massive de la ville »

(Richard Bergeron)

Mise en question de la dépendance automobile

La dépendance automobile, qui se traduit par une dépendance au pétrole, est, dans l'essence, la dépendance la plus difficile à se défaire. En effet, vouloir se débarrasser de l'automobile dans les milieux urbains qui en dépendent demande une remodelisation complète du tissu urbain présent dans la majorité des villes nord-américaines et de l'Occident.

Remodéliser le tissu urbain, pas si irréaliste !

Le phénomène de la dépendance automobile vient, lui aussi, d'une remodelisation du tissu urbain, mais nous parlons ici du modèle principalement culturaliste des villes occidentales. L'organisation spatiale des villes occidentales d'avant l'urbanisme moderne était tout simplement différente, c'est pourquoi je me suis décidé à la comparer à son mode antithétique de développement ; celui qui est axé sur l'automobile privée.

La rue, un espace convivial ?

La rue est définie, et ce par le dictionnaire Le Robert, comme étant : « Une voie bordée de maisons, dans une agglomération » et « un symbole de la vie urbaine, des milieux populaires »³. Pourtant, pour la majorité des citadins et particulièrement des banlieusards, la rue n'est certainement pas le symbole de « la vie urbaine ». Elle est plutôt le symbole du danger constant que représente l'automobile privée. Même si Mario Dumont a partiellement raison dans son article intitulé : « L'absurde discours anti-automobiliste »⁴, l'affirmation que « nos villes sont conçues pour permettre une cohabitation des moyens de transport » est trompeuse. Je m'explique. La notion de partage de la voirie est fautive, car il ne s'agit pas d'un partage égalitaire entre piétons, cyclistes et automobilistes. Mais il s'agit plutôt d'une manifestation du fait que le plus gros mange le plus petit⁵, c'est-à-dire que le camion est en mesure de détruire l'automobile et donc, que les cyclistes et les piétons se retrouvent à l'échelon inférieur de la hiérarchie. La notion d'égalité, comme je l'ai expliqué antérieurement, s'avère fautive pour le piéton et le cycliste qui sont en situation d'inégalité par rapport aux véhicules motorisés. Donc, nous pouvons en déduire que la voirie, en majeure partie, appartient presque entièrement, et ce de façon dominante, à l'automobile privée.

Mais le fait que la majeure partie, voire la totalité de la surface de voirie, est un espace hostile aux humains désarmés devant l'automobile n'a pas toujours été la norme. Pour la majorité de nous, cette conception de la ville est normale, elle pourrait même être associée avec le concept du dogme, de la vérité incontestable.

Ouvrir les yeux est difficile quand il s'agit d'un concept qui, dans la croyance générale, n'a pas d'antithèse.

³ Le Robert, <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/rue> - Rue

⁴ <https://www.journaldemontreal.com/2023/01/14/labsurde-discours-anti-automobiliste>

⁵ Richard Bergeron, *Le livre noir de l'automobile*, Hypothèse, 1999, p. 73-74

Le culturalisme, antithèse au progressisme urbain ?

Mais l'antithèse existe, et elle se manifeste avec le courant urbain culturaliste. Ce courant urbanistique origine de la contestation de l'urbanisation massive du XIX^{ème} siècle⁶. En effet, le mode de développement urbain industriel des Britanniques avait des lacunes au niveau de l'hygiène publique. Dans les villes industrielles, comme Londres et Glasgow, les quartiers ouvriers étaient des endroits insalubres, dépourvus de verdure et pollués, à cause de leur proximité aux usines. Bref, les conditions d'hygiène publique étaient très dégradantes pour une classe ouvrière déjà appauvrie. L'assainissement des eaux usées et le ramassage des matières résiduelles étant des services rarissimes, voire inexistantes, dans un État britannique pré-victorien, il y avait comme seule alternative envisageable que de dédensifier et de verdoyer l'espace urbain. C'est donc à cause d'un environnement fortement déficient, en matière d'hygiène, que sont nées les premières contestations culturalistes de l'espace urbain du 19^{ème} siècle. Le contestataire le plus important se doit d'être l'urbaniste, architecte, architecte paysagiste et espérantiste britannique Ebenezer Howard. Cet urbaniste multidisciplinaire londonien a élaboré, dans son seul et unique ouvrage dénommé : « To-morrow, a peaceful path to reform »⁷, un contre-modèle à la mégalo-pole industrielle qui a comme nom iconique : « la cité-jardin ».

La cité-jardin, conception utopique

Le concept urbanistique de la cité-jardin est un concept utopiste, c'est-à-dire qu'il est un idéal et non un but facilement atteignable. Son concept, dans les grandes lignes, est contraire aux pratiques urbaines et économiques industrielles. L'espace vert y est grandement valorisé, la ville y est autosuffisante et l'économie y est restructurée pour revenir à un système traditionnel propre au Moyen-Âge.

Donc, comme précisé ci-haut, dans l'utopie d'Howard, l'espace vert est une composante importante de son aménagement. C'est à dire que, par souci hygiéniste, on dédensifie et verdit l'espace résidentiel, construit des parcs communs et pratique l'agriculture de

6

<https://passerelles.essentiels.bnf.fr/fr/chronologie/construction/15cbd29d-2000-44a5-905a-04c424d1371-cite-jardin-suresnes/article/3ac48925-abf8-4262-8746-1283feb3bc2f-histoire-cites-jardins#:~:text=La%20cit%C3%A9%2Djardin%20est%20un,%C3%A0%20la%20recherche%20de%20travail.>

⁷ Ebenezer Howard, Les cités-jardins de demain, 1898

subsistance. Plus précisément, dans l'approche de l'urbaniste anglais, les légumes, les fruits et les grains récoltés par les citoyens dans des jardins communautaires, sont vendus, accompagnés de d'autres biens locaux, à un marché central qui est baptisé : « Crystal Palace ». De plus, concernant la dédensification de l'espace urbain, les bâtiments résidentiels pourraient être considérés identiques à leurs homologues en banlieue, c'est à dire que ce sont encore, et ce majoritairement, des maisons unifamiliales.

Un lecteur qui a un minimum de connaissances en matière d'aménagement du territoire et qui a porté attention à mes propos arrivera sûrement à la réflexion que nous sommes, sous le modèle de la cité-jardin, en étalement urbain.

Mais faudrait-il encore que notre définition de l'étalement urbain soit véridique.

Selon Wikipédia, l'étalement urbain, c'est : « la progression des surfaces urbanisées à la périphérie des villes »⁸. Donc, de dire que nous sommes en étalement urbain serait partiellement vrai, considérant qu'il n'est pas nocif. Je m'explique. L'étalement urbain qui nous est familier est destructeur de son environnement. Il remplace les forêts par un amalgame de structures en béton dépourvues de beauté. Il représente un développement dépourvu de sens où, à cause des nombreux défauts dans sa genèse, la seule option de transport envisageable est l'automobile. Son implantation se fait au détriment des milieux naturels humides et des terres agricoles, qu'il détruit. Bref, l'étalement urbain qui nous est présenté comme la normalité n'est pas celui que représente l'implantation du concept de la cité-jardin. En effet, la première différence est que l'étalement urbain typique poursuit la continuation de l'urbanisation des grandes villes en leur périphérie, tandis que l'utopie d'Howard n'est une continuation de l'espace urbain prédatant sa création, parce qu'elle est indépendante sur le plan des ressources.

La deuxième, la plus remarquable, est le fait que ce type d'étalement urbain alternatif est beaucoup moins nocif pour l'environnement, et ce, pour plusieurs raisons. Autrement dit, l'urbanisme howardien n'était pas nocif envers la biosphère pour la simple et unique raison

⁸ Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89talement_urbain

qu'il était en symbiose avec elle, à cause de tout son espace vert et de son système économique passéiste.

Ultimement, ce qui est le plus important à propos du modèle howardien, c'est que la rue y est un espace public, donc un espace convivial, un espace piétonnier.

Finalement, nous pouvons en conclure que ce qui rend le modèle culturaliste d'Howard antithétique au modèle fonctionnaliste de la banlieue, c'est le fait que le modèle de la cité-jardin est dépourvu du cheval de Troie qu'est l'automobile, et donc de la dépendance automobile. C'est pourquoi cet urbanisme, vieux de deux siècles, redevient pertinent.

Le Woonerf

J'ai exposé plus haut la conception utopique howardienne de l'espace public, et donc, de la rue. Sa conception de la rue comme espace public est l'idéal à atteindre, l'idéal qui donne espoir; c'est pourquoi, dans l'implantation du concept universel qu'est la rue, Howard introduit l'idée que c'est un lieu de convivialité. Le mot «Woonerf» vient du néerlandais pour « cour résidentielle ». Le concept qu'il représente, selon Wikipédia, c'est : « Un aménagement de la rue qui permet à la fonction de l'habitat de prendre le dessus sur la circulation »⁹.

L'expression « fonction de l'habitat » signifie, dans ce cas, toutes les actions humaines propres à la convivialité et ce idéalement c'est-à-dire socialiser, marcher, jouer dans la rue; bref, il s'agit de ces actions que l'on retrouverait dans un « tiers-lieu ».

Le tiers-lieu, un type d'endroit élaboré par le sociologue américain Ray Oldenburg, se définit, selon Wikipédia, comme étant « un espace dans lequel s'incarne la volonté d'une communauté de citoyens d'aller vers un monde meilleur »¹⁰. C'est-à-dire que le tiers-lieu est un endroit hors de la résidence et du travail où on socialise. Donc, le Woonerf représente une ré-introduction de la dimension de convivialité arrachée à la voirie par

⁹ Wikipedia, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Woonerf>

¹⁰ Wikipedia, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Tiers-lieu>

l'industrie automobile. Ce qui est merveilleux avec le concept du Woonerf, c'est que ce n'est pas une conception utopique irréalisable, mais une idée réaliste déjà mise en vigueur en Allemagne et aux Pays-Bas. Il ne reste plus qu'à l'appliquer dans notre fière contrée, le Québec, pour perfectionner l'espace urbain qui nous est si cher.

PROPAGER L'ILLUSION, UN INTÉRÊT STRICTEMENT PRIVÉ

« Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la Côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple »

(André Gorz¹¹)

La croissance économique, conséquence directe du gaspillage ?

Que l'automobile ne soit rien de plus qu'un nouveau besoin créé pour perpétuer le cycle de croissance du capitalisme, ce n'est pas et n'a jamais été une surprise. C'est évident, étant donné que, pour reprendre les mots d'André Delisle¹², « le rendement énergétique de la voiture a de quoi faire pleurer un ingénieur », que l'automobile est un gaspillage intentionnel de ressources.

Étant donné que, selon la logique capitaliste, le gaspillage crée un nouveau besoin, celui de remplacer le bien gaspillé par un nouveau bien, le gaspillage rime avec la production, qui est elle-même synonyme de la croissance, de création de richesse¹³.

Cette phrase peut paraître radicale, voire même idéologique, mais avec une bonne justification, vous la recevrez probablement comme étant un produit direct de la logique simple.

Il est indéniable que, sur le plan économique, la guerre est très profitable. En effet, en économie de guerre, les compagnies peuvent produire et donc vendre autant de biens qu'elles le désirent. C'est la conséquence directe du fait que, en guerre, le bien produit sera détruit en un temps record par les forces armées de l'ennemi.

¹¹ André Gorz, L'idéologie sociale de la bagnole, 2023

¹² André Delisle, «Ménagez vos transports», Québec science, vol. 14, no. 9, mai 1976

¹³ Richard Bergeron, Les québécois au volant, c'est mortel, Intouchables, 2005, p. 69

Par exemple, un avion produit le mercredi sera probablement descendu d'ici deux semaines, lors d'un raid aérien.

Étant donné que, comme mentionné plus tôt, l'économie de guerre est très profitable sur le plan économique, il devient enviable de reproduire ce type d'essor en temps de paix. Mais comment s'y prendre ? C'est simple, il s'agit de trouver un moyen de faire en sorte que le peuple gaspille aussi vite les biens produits qu'un soldat en temps de guerre.

Je suis certain que la majorité des lecteurs se poseront la question suivante : mais comment faire en sorte que le peuple gaspille autant ? C'est pourquoi, bientôt, nous entreprendrons une réflexion sur les habitudes de consommation de la populace.

Nous sommes constamment, que ce soit consciemment ou non, invités à consommer. La preuve ? Nous sommes exposés quotidiennement à une quantité industrielle, voire obscène, de réclame publicitaire. En effet, selon le journal Reporterre, le Français moyen serait exposé à « entre 1 200 et 2 200 messages publicitaires par jour »¹⁴. Que ce soit l'annonce du nouveau téléphone dernier cri dont vous n'avez pas besoin ou une annonce vous invitant à acheter le nouvel outil ultra spécifique pour la cuisson de riz, un point commun se dégage : celui de vous créer un nouveau besoin qui sera, la majorité du temps, complètement futile. Quand arrive la fête de Noël, nos désirs matériels sont-ils authentiques, raisonnables ? Ou sont-ils tout simplement des besoins qu'ont créés les annonces dont nous sommes bombardés à journée longue ? Cette question ne s'applique pas juste à la fête de Noël, mais à toutes les occasions où nous sommes amenés à nous découvrir des désirs matériels. Le plus évident serait d'identifier la fête d'un individu comme étant la période temporelle où les désirs de consommation sont poussés à leur apogée. Mais il y a des exemples plus subtils, qui sont imbriqués solidement dans la nature humaine. Il s'agit de notre instinct de supériorité, de rivalité. Comme le disait si bien l'économiste américain Thorstein Veblen, « la tendance à rivaliser - à se comparer à autrui pour le rabaisser - est d'origine immémoriale : c'est un des traits les plus indélébiles de la nature humaine »¹⁵. Consommer définit aussi une partie de notre identité. Ultiment,

¹⁴ <https://reporterre.net/Comment-les-normes-sociales-nous-poussent-a-trop-consommer>

¹⁵ Hervé Kempf, Comment les riches détruisent la planète, p. 76

nous voulons, par le biais de la consommation excessive, imiter les riches, et donc les puissants, étant donné que, dans notre système capitaliste, le pouvoir est indissociable de l'argent. Mais ces normes de consommation sont-elles authentiques, ou sont-elles un produit direct des décisions du gouvernement invisible ?

Le gouvernement invisible, tel que théorisé par Edward Bernays, c'est « la manipulation consciente, intelligente, des opinions et des habitudes organisées des masses »¹⁶ qui se fait par l'élite.

Cette élite peut, à cause de son influence sur l'opinion publique, « former un gouvernement invisible qui dirige véritablement le pays ». En gros, comme Bernays le disait si bien, l'homme choisit de porter des vêtements selon ce qu'il pense être élégant, mais ce qu'il pense être élégant est modelé par l'opinion d'un tailleur britannique de renommée, qui lui-même est lié par contrat avec une firme américaine. Un exemple parfait de cette manipulation inconsciente des masses serait l'implémentation de standards de beauté consuméristes. En effet, il est indéniable que, au fil de l'histoire, l'idéal de beauté collectif était directement influencé par les puissants. D'ailleurs, en Mésopotamie, ou durant le Moyen Âge européen, l'idéal de beauté était un idéal d'abondance de nourriture qui s'affichait par la corpulence. En gros, plus une personne était corpulente, plus elle était considérée comme étant en abondance de nourriture, et donc comme arborant un haut statut. Plus tard, en Occident, lorsque l'abondance de nourriture fut majoritairement répandue dans la classe socio-économique majoritaire (la classe moyenne), l'idéal a radicalement changé. Pour les femmes, il était poussé à des proportions inhumaines. Comme c'était le cas dans la mode du corset qui menait à des complications de santé graves chez les personnes se vêtissant de ce dernier. Ou un autre exemple serait l'idéal de musculature chez l'homme qui, dans une époque de sédentarité urbaine, devenait de plus en plus inatteignable si l'on ne voyait pas consommer davantage comme un moyen de l'atteindre. Mais si l'on voyait consommer comme la clé à la conformité au standard irréaliste, plein de nouveaux besoins s'ouvraient à nous. Par exemple, l'industrie du gym, des régimes et de tous les autres suppléments d'une efficacité douteuse, sont fort

¹⁶ Edward Bernays, Propaganda, 1928, p. 1 et p. 26-27

rentables. Qu'il s'agisse de la société mésopotamienne ou de la société occidentale, la parabole est claire : c'est pour encourager à consommer (imiter les puissants) que les standards sont autant irréalistes, inatteignables. Ultimement, il s'agit de créer un idéal inatteignable qui crée l'envie.

Le mythe de la croissance infinie

L'infini est un concept parfaitement humain et puisque théorique. Dans la nature et dans l'espace, la notion d'infini n'est pas présente, puisque tout est fini, c'est juste la notion d'abondance qui diverge. Ce qui est abondant peut, pour notre cerveau qui a une capacité de raisonnement limitée, facilement nous paraître comme infini. Par exemple, pendant la majeure partie de notre histoire, la pêche se faisait sans autolimitation. D'ailleurs, ce n'est que très récemment que les premières normes sur la pêche ont été implantées au niveau international. Le poisson, étant donné son abondance, a souvent été faussement conçu comme une ressource infinie. Un autre exemple serait la capacité de la biosphère. Il fallut environ 7 millions d'années d'existence humaine pour en arriver à un point où la capacité de régénération de notre planète bleue est excédée. C'est énorme comme capacité, mais ce qui est évident, c'est que ce n'est certainement pas un concept infini. Étant donné que, comme prouvé ci-dessus, il n'existe rien d'infini dans le monde matériel, la croissance infinie est utopique, irréaliste parce que, pour assurer une croissance infinie, il faut rendre infini plusieurs paramètres qui ne peuvent tout simplement pas être traités comme étant inépuisables¹⁷. En effet, il faudrait pousser à l'infini la capacité de consommation du peuple et les ressources permettant sa nouvelle opulence matérielle.

¹⁷ Olivier Ducharme, Ville contre automobile, Écosociété, 2021

Cette action est tout simplement impossible pour les trois raisons suivantes :

- 1) Une personne ne peut avoir une infinité de besoins, étant donné qu'elle ne pourra plus soutenir son mode de consommation ultra-matérialiste avec le revenu que lui procure le travail. (Son revenu est un nombre fixe, un nombre qui ne peut pas être poussé à des extrêmes).
- 2) Les ressources naturelles de la planète, bien qu'elles nous paraissent inépuisables, sont en fait limitées, voire extrêmement rares dans l'univers.
- 3) La capacité de régénération de la biosphère est déjà excédée depuis beaucoup d'années. La preuve? Les changements climatiques¹⁸.

De plus, la seule façon qui semblerait encore valide de défendre la doctrine de croissance infinie serait d'y implanter le principe de l'économie circulaire. Malheureusement, le principe même de l'économie circulaire va à l'encontre de la doctrine de croissance infinie, étant donné que le principe même de l'économie circulaire¹⁹ pourrait être identifié comme étant du « recyclage infini ».

Donc, pour donner un avenir enviable aux futurs habitants de notre merveilleuse planète bleue, il serait pertinent d'envisager une décroissance économique, voire même une stagnation économique qui, évidemment, devrait se faire de la façon la moins anarchique et la plus cohérente possible. Par cohérente, je veux bel et bien dire humaine et équitable. Parce qu'une réforme économique défavorisant les pauvres ne devrait jamais se proclamer « de gauche » ou « environnementaliste ». Et il ne faudrait pas oublier que la crise écologique n'est pas absolue et qu'elle n'est certainement pas la seule problématique que notre cher Occident aura à surmonter durant le reste du siècle en cours.

¹⁸ Hervé Kempf, Comment les riches détruisent la planète, Seuil, 2008, p. 14-16

¹⁹

<https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/durabilite/economie-circulaire.html#:~:text=L'%C3%A9conomie%20circulaire%20pr%C3%A9serve%20et,des%20produits%20et%20des%20mat%C3%A9riaux.>

L'automobilisme de masse : l'utopie d'un technocrate

Un technocrate, tel que défini par le dictionnaire Le Robert, est : « un responsable qui tend à faire prévaloir les aspects techniques, au détriment de l'élément humain »²⁰. Donc, l'urbaniste technocrate, contrairement à son homologue humaniste qui perçoit la ville comme un organisme, quelque chose de vivant, voit la ville comme une machine. Il a une conception « machiniste-moderniste » de la ville. L'exemple parfait de cette conception anti-humaine de la ville n'est autre que celui de la ville radieuse de Le Corbusier.

La ville radieuse étant une conception fonctionnaliste de la ville, elle pourrait être identifiée comme étant une hiérarchisation absolue de toutes les fonctions de la ville, ou devrais-je dire, de la ville-machine. Le trafic terrestre y est hiérarchisé sous une pyramide de trois étages : le trafic grande vitesse (le trafic de marchandise), le trafic de moyenne vitesse (automobiliste) et le trafic basse vitesse, c'est-à-dire le trafic piétonnier. Il y a aussi une sorte de hiérarchisation socio-économique dans la conception corbuséenne radicale. En effet, les gratte-ciels les plus imposants, les gratte-ciels cruciformes, ceux qui répartissent mieux la lumière du soleil sur leur surface, sont réservés aux riches et aux bureaux. Dans les plans plus radicaux, comme ceux de la ville contemporaine, l'espace convivial est totalement absent, faute du manque de tolérance à son égard de la part de son architecte.

En effet, comme l'a si bien dit Robert Hughes : « la voiture abolirait la rue humaine, et peut-être le pied humain. Certaines personnes auraient aussi des avions. La seule chose que personne n'aurait, c'est un endroit pour se croiser, promener le chien, se pavaner, l'une des cent choses aléatoires que les gens font [...] être aléatoire était détesté par Le Corbusier »²¹.

L'affirmation est horriblement anti-humaine pour au moins deux raisons. La première est dans la hiérarchisation du trafic terrestre. En effet, il y a présence d'une sorte de ségrégation matérielle entre ceux qui sont armés de véhicules motorisés et ceux qui sont dépourvus de ces armes. Affirmer que « l'automobile est reine » est de la propagande

²⁰ Le Robert, <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/technocrate> - Technocrate

²¹ Robert Hughes, *The shock of new, Trouble in utopia*, BBC, 1980

haineuse anti-humaine, étant donné que nous sommes tous piétons. C'est juste que nous le sommes dans des endroits différents. Ce n'est pas parce que l'on est piéton à l'extérieur que l'on devrait jouir de moins de droits que l'autre piéton qui, lui, est à l'intérieur. Nous sommes tous humains et donc, tous égaux et ce, indépendamment de nos caractéristiques, qu'elles soient sociales, économiques, culturelles ou ethniques.

L'autre raison se doit d'être dans le fait que l'aléatoire est un concept naturel. C'est justement ce qui rend l'expérience humaine intéressante, ce qui la rend humaine. Alors déclarer ouvertement avoir honte de son humanité est une manifestation pure de l'obsession pour ce que l'humain conceptualise comme étant « ordonné »²².

L'élément « au détriment de l'élément humain », dans la définition ci-dessus, se doit d'être le mot d'ordre qui caractérise le plus les œuvres de Charles Édouard Jeanneret-Gris. Il est même un pionnier du mouvement anti-humain, ou devrais-je dire, du mouvement brutaliste. Je qualifie d'anti-humaniste ce mouvement qui a comme caractéristique principale de rappeler à l'humain singulier qu'il est impuissant et insignifiant.

C'est ce qui arrive quand les idéologues s'immiscent dans la création des milieux humains. Pourquoi employer le terme « idéologues » plutôt que « idéologie » ? Parce que ce n'est pas la présence d'idéologies qui est problématique, mais celle d'idéologues. Un idéologue, tout comme un croyant obsédé, abandonne sa conscience morale dans l'idéologie. C'est d'ailleurs ce qui le rend dangereux. Alors prenons en note que pour en finir avec les tragédies urbaines, il ne faut pas démoniser l'antithèse dans un espoir de cacher son ignorance, mais il faut un pragmatisme cohérent et donc, dépourvu d'idéologie.

²² Le Corbusier, Vers une architecture, 1923

POUR UNE VILLE HUMANISTE CLASSIQUE

« J'appelle classique ce qui est sain »

(Goethe)

La mission humaniste

Historiquement, le concept même de l'urbain fut d'abord un concept humaniste. En effet, la juxtaposition d'environnements culturels et intellectuels que représentait l'urbain rendait possible l'élaboration et l'épanouissement d'idées nouvelles qui, très souvent, rendaient ultérieurement l'expérience humaine plus agréable. Autrement dit, il est indéniable que la ville, et donc son établissement premier, fut à la base de l'organisation sociale complexe, celle qui rendit possible la civilisation et l'État. D'ailleurs, en géopolitique, c'est l'organisation et donc, l'aménagement du territoire agricole qui serait la première manifestation du principe de la souveraineté de l'État. Bref, c'est l'urbain qui fût à l'origine de toutes les sociétés dites « non-primitives ». Il serait donc concluant de penser que l'urbanisme détaché de l'idéologie, et donc authentique, est un très puissant humanisme.

En ce qui concerne le présent ouvrage, la mission humaniste consiste précisément dans la remise en question de l'automobilisme de masse. La critique de l'automobilisme de masse, bien qu'elle soit un acte d'écologisme, fait aussi œuvre d'humanisme. J'adhère donc à la pensée humaniste pour plusieurs raisons.

La première est que l'environnementalisme, dans ses formes les plus rationnelles, est un humanisme, étant donné que l'amour pour l'espèce humaine se traduit en un respect pour l'environnement dont elle dépend.

La deuxième est que la critique de l'absolutisme quasi-divin de la souveraineté de l'automobile sur l'espace urbain vise à redonner la ville à ses concepteurs et théoriciens originaux, soit les humains. Elle vise aussi à humaniser l'environnement en le libérant du « d'abord automobile », en le rendant sécuritaire. Ce n'est donc pas une atteinte aux « droits » de l'automobiliste, parce qu'il n'est pas liberticide de retirer un privilège ou, par

conséquent, un droit acquis, mais plutôt une redistribution plus équitable de la souveraineté collective sur la voirie et l'espace public. D'ailleurs, d'affirmer que l'absolutisme de l'automobile donne des libertés est purement hypocrite, étant donné que son absolutisme est littéralement liberticide à l'égard de quiconque qui envisage toute alternative au transport automobiliste.

Autrement dit, le progressisme, quand élaboré aveuglement, s'avère souvent être anti-humaniste et même parfois technocratique. L'exemple parfait de la manifestation anti-humaine de l'excès futuriste est fourni par le « progressisme » urbain post-industriel de Le Corbusier et des autres fonctionnalistes, maintenant vu comme étant « conservateur » et ancien, étant donné qu'il est invalidé par le nouveau « progressisme » qui s'avère être une reformulation de l'ancien modèle, celui jugé « passéiste » par les anciens progressistes²³.

Cela pourrait s'avérer être l'illustration parfaite du fait que, peu importe de sa datation, un concept valide et logique (non-idéologue) d'antan peut demeurer valide. Alors, il serait concluant de penser, que critiquer le passé en s'imaginant qu'on avance peut s'avérer illusoire, voire inutile, sot, et même dommageable.

Nous, en tant que société, avons trop souvent négligé et marginalisé l'urbanisme, et ce, en oubliant la vérité fondamentale que la puissance ou l'essor d'un État vient directement de son urbanisme et de ses villes. Trop souvent on a confondu urbanisme et idéologie. Il y a eu trop d'urbanistes idéologues qui ont déshumanisé la ville. Il y a eu grave erreur de mêler développement économique et urbanisme²⁴, en négligeant l'humain et la qualité et l'esthétisme de son habitat. C'est pourquoi il serait grand temps d'envisager une réforme humaniste et dépourvue d'idéologie pour notre habitat collectif et ce, pour la simple et unique raison que nous voulons éviter une crise sociale et psychologique assez grave résultant de la substitution abusive de la convivialité et de la chaleur humaine.

²³ Pierre Merlin, L'urbanisme, Presses universitaires de France, 2002

²⁴ Gérard Beudet, Le pays réel sacrifié : la marginalisation de l'urbanisme au Québec, Gallimard, 2000, p. 98

La réforme

« Plus prosaïquement, la ville à vivre est
remplacée par l'espace à traverser »

(Richard Bergeron)

« L'espace à traverser » n'est-il pas malheureusement constant dans notre conception de l'urbain ? C'est certain, parce que la ville, plus précisément la voirie, a été vilement dépouillée de sa vocation d'être un espace public. Alors la rue, étant donné qu'elle a été dépouillée de la sorte, devient alors un simple espace, un territoire où l'automobile est reine. Dans les débats, qu'ils soient municipaux, provinciaux ou fédéraux, quand il s'agit de l'urbain, il n'est jamais question de l'humain ou de son bien-être, mais plutôt d'augmenter la capacité de la ville, alors conçue comme une machine. Mais l'augmentation incessante de la capacité est vouée à l'échec, étant donné que l'accroissement de la circulation transforme le nouvel espace en un lieu plus congestionné qu'antérieurement. C'est tout simplement le paradoxe de Braess en action. Il serait donc grand temps de revisiter notre conception du trafic automobile. Parce qu'elle est presque complètement fautive, et donc invalidée. D'ailleurs, cette conception s'avère originer d'un complot inhumain créé par les grands de l'industrie automobile, soit General Motors, Ford et Firestone Tires²⁵.

Le complot des puissants

« La manipulation consciente et intelligente des actions
et des opinions des masses est un élément important
dans une société démocratique. »

(Edward Bernays)

Dans l'introduction, j'ai parlé de la « démocratisation » de l'automobile. Mais cette « démocratisation » fut loin d'être naturelle et douce. Il serait même plus pertinent d'y référer comme étant plus proche de l'imposition d'une contrainte.

²⁵ Richard Bergeron, Les québécois au volant, c'est mortel, Intouchables, 2005, p. 45-60

Le premier obstacle à son imposition ayant été le prix, il serait pertinent de représenter l'omniprésence du tramway comme ayant été le deuxième. Le tramway, aussi appelé omnibus américain, est le transport le plus efficace dans un urbain humanisé. Donc sa transition vers l'automobile, si faite sans intermédiaire, serait mal reçue par le peuple, et donc par les décideurs publics. C'est donc ce qui motiva General Motors et les autres compagnies à se créer une société écran, la « National City Lines » (NCL). Cette société avait comme vocation unique de mettre en faillite, par le biais d'actions que je juge malhonnêtes, les compagnies américaines de tramway, étant donné que le transport n'était pas nationalisé. Pour comprendre la stratégie de la NCL, il faut d'abord prendre conscience du fait que les compagnies de tramway, bien qu'efficaces, avaient besoin de prêts bancaires pour subsister, étant donné qu'elles n'avaient pas accès à un revenu instantané, mais décalé. Étant des compagnies privées, elles doivent leur argent emprunté à des banques privées.

La première étape de l'imposition de l'automobile consistait donc à donner de l'argent aux banques dont les compagnies de tramways sont dépendantes sous une condition, soit celle de ne plus prêter d'argent aux compagnies de tramway. Ces compagnies étant ainsi privées de leur sécurité financière, il restait à amorcer la transition vers l'automobile privée.

Le moyen de transition qui fut identifié comme le plus efficace fut l'autobus. C'était le véhicule parfait pour cette vocation, étant donné qu'il utilise l'infrastructure automobile pour fonctionner tout en restant considéré comme étant une forme légitime de transport en commun. C'est ainsi que General Motors commença à manufacturer des autobus en abondance, tout en les vendant à rabais aux compagnies de tramway autrefois florissantes.

Le seul obstacle restant à l'implantation des autobus était l'infrastructure, et il serait sot de penser que General Motors n'y avait pas pensé. Le premier moyen, et sans doute le plus efficace, fut la création d'une discipline dans l'aménagement du territoire, soit celle des « ingénieurs en transport ». Pour former ces fameux « ingénieurs en transport », la

compagnie créa le « General Motors Institute », une sorte de mélange entre une école et une usine à idéologues. Ce n'était rien de plus, étant donné qu'on y enseignait des concepts déformés pour faire prévaloir les intérêts de la compagnie au détriment des intérêts humains. De plus, ces « ingénieurs en transport » furent embauchés en masse par les municipalités, ce qui aura eu, ultérieurement, comme effet de faciliter le financement, et donc l'implantation, de l'infrastructure automobiliste. Le deuxième moyen de favoriser le développement de l'infrastructure automobile fut de manipuler un peu le gouvernement. En effet, la raison pour laquelle les autoroutes furent comprises dans le budget militaire, c'est que le ministre de la Défense américain qui était un haut placé au sein de General Motors. Le dénommé Charles Erwin Wilson donnait l'illusion de bien-faire en augmentant les dépenses, et par conséquent, l'argent octroyé à l'armée. Mais celui-ci n'allait pas directement dans les forces armées, il allait plutôt dans le financement et la construction d'infrastructures autoroutières.

Le dernier obstacle surmonté, la transition du tramway à l'autobus se fit et l'autobus étant, selon moi, la forme de transport en commun la plus médiocre, fut remplacée très rapidement par l'automobile privée.

La ville à vivre

La première action qui devrait être exécutée pour se libérer de la notion de « l'espace à traverser » est de se débarrasser du cheval de Troie en territoire urbain.

« Urbain » est-il précisé, parce que l'automobile ne s'avère pas nocive, mais bénéfique en territoire rural, à cause de la faible densité de population. C'est le cas pour la simple et unique raison que l'automobile n'est pas compatible avec un environnement peu spacieux, où l'espace est rarissime et donc, où le gaspillage de l'espace ne peut pas être toléré. C'est d'ailleurs ce qu'André Gorz voulait affirmer en comparant l'automobile au luxe, et

donc à l'accès individualiste à la plage. Il devient donc évident que, dans l'espace urbain ou rural, c'est la solution collectiviste qui est rationnelle²⁶.

Les banlieues humanistes

La définition originelle de banlieue, selon Wikipedia, est : « un espace d'environ une lieue autour d'une ville, sur lequel s'étendait le ban dans la société féodale »²⁷. La banlieue, avant l'éclatement urbain, était un espace d'environ une lieue, soit environ 5 kilomètres. Parce qu'il fut un temps où il n'y avait pas d'intermédiaire entre ville et campagne, la banlieue n'y était donc qu'une simple étendue de la juridiction de la ville sur ses environs agricoles, et donc ruraux. Il y avait donc l'urbain et le rural. C'était le cas tout simplement parce que c'est une décision logique et même économique. Réduire le nombre de personnes pouvant être dans la zone d'influence d'un service, qui elle, est invariable crée le besoin de financer plus de services pour moins de personnes, mais pour un même territoire. C'est pourquoi le rural ne devrait pas être muni d'autant de services que l'urbain. Mais c'est exactement ce que le concept de la banlieue moderne n'a pas intégré. Cette organisation de l'espace n'est pas sans raison. D'ailleurs sa présence est la preuve irréfutable du fait que l'environnement urbain, pour reprendre les mots d'André Gorz, a été subjugué à un « éclatement urbain »²⁸. L'éclatement urbain, dans ce cas, consiste en une dédensification radicale de l'urbain. C'est une dédensification qui a été exécutée en urbanisant, ou devrais-je dire « rurbanisant » autour des centres ruraux déjà existants. Mais ce n'était pas une continuation naturelle de ces surfaces habitées, c'était plutôt un étalement presque « machiniste », dépourvu d'humanité.

La ville, selon le géographe français Olivier Dollfus²⁹, se définit ainsi : « la concentration des synergies, l'accumulation des facteurs dans un même lieu, une offre d'emplois diversifiés, la possibilité de promotion sociale, l'intégration dans une société en mouvement ». Alors prenons le temps de décortiquer cette définition pour bien définir ce

²⁶ André Gorz, L'idéologie sociale de la bagnole, 2023

²⁷ Wikipedia, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Banlieue>

²⁸ André Gorz, L'idéologie sociale de la bagnole, 2023

²⁹ Olivier Dollfus, La mondialisation, Presses des sciences Po, 2007

qu'est une ville dans un système-monde mondialisé. En premier lieu, la ville est la « concentration des synergies, l'accumulation des facteurs dans un même lieu ». La synergie étant « une action coordonnée entre plusieurs évènements », la ville peut bel et bien être conceptualisée comme étant un système, voire un organisme où plusieurs actions importantes s'entremêlent.

En deuxième lieu, la ville est « une offre d'emplois diversifiée », « la possibilité de promotion sociale » et « l'intégration dans une société en mouvement ». Même s'il est vrai que vivre en banlieue moderne est une forme d'intégration dans notre société toujours plus consumériste, les notions de « l'offre d'emplois diversifiée » et de « la promotion sociale » n'y sont tout simplement pas présentes de façon matérielle.

D'ailleurs, c'est ce qui rend l'automobile si attrayante, avec sa façon de rendre possible d'aller rapidement d'un endroit spécifique à un autre, et ce, au moment où l'automobiliste le décide. C'est justement ce que le caractère collectif du transport en commun ne peut pas faire, c'est-à-dire de donner la « liberté » de choix concernant la destination et le moment d'utilisation. Parce que, même si l'automobile s'avère être liberticide et anti-humaine, elle est bénéfique à un groupe restreint en nombre.

La technocratisation de la notion de distance

S'il y a bien un évènement qui a permis une remise en question du concept de la distance, il s'agit de la COVID-19. Cette pandémie, du moins par les mesures hygiénistes qu'elle a engendrées, a eu pour grave effet de nous retirer de tout contact social envers les personnes n'étant pas dans notre « bulle ». Dans les cas les plus extrêmes, soit pendant le confinement, il fut imposée une véritable technocratisation de tout l'aspect social. Oui, le terme « technocratisation » est la définition exacte de cette période temporelle d'une nouvelle nature. C'est pour l'unique raison que l'aspect humain a été complètement

remplacé par l'aspect technique, soit la communication à distance par le biais du numérique. Je pense que l'on pourrait même dire qu'il y a eu une dénaturation abusive, une dénaturation de l'école, des rencontres familiales et entre amis, du travail, de l'achat en magasin et de la restauration.

En premier lieu, l'école s'est faite remplacée par une timide imitation vulgaire de ce qu'est d'assister à un cours, soit la visioconférence. La visioconférence, dont la qualité dépend de notre équipement technique, ne permet d'interagir avec le professeur que si son ordinateur le permet, et ne permet pas de vrais échanges sociaux pour l'unique raison qu'une conversation qui se fait par le biais d'un outil ne permet pas à tous les paramètres humains d'entrer en jeu. De plus, la présence de matériel numérique, dont la qualité dépend directement de la quantité d'argent lui étant octroyé, enlève tout le caractère quasi-méritocratique pouvant être associé à l'éducation dite « normale ».

En deuxième lieu, les rencontres en famille et entre amis sont dénaturées respectivement par les médias sociaux et les jeux vidéo. En ce qui est de la dénaturation de la rencontre familiale, nos proches sont représentés comme un simple agencement d'images dé-personnifiées. Tout ce qui est relatif à la présence physique est, évidemment, absent. Il advient presque d'une artificialisation de l'humanité collective. Pour la majorité des rencontres amicales, intervient une double dénaturation, soit celle de la rencontre et celle de l'activité. Celle de la rencontre se fait par visioconférence. Mais, pour dénaturer l'activité, l'aventure, ce sont les jeux vidéo en ligne qui entrent en jeu. Ce qui est merveilleux avec les jeux vidéo, c'est qu'ils permettent à un groupe de s'adonner à une activité qui serait impossible dans le monde dit « réel ». Mais c'est évidemment l'excès qui rend nocif. L'excès, pour les jeux vidéo, se manifeste lorsque, par substitution abusive, des actions fondamentales comme l'activité physique et la socialisation ne sont pas exercées à un rythme suffisant.

En troisième lieu, le travail est partiellement dénaturé par le télétravail. Ici, « partiellement » est spécifié, parce que tous les métiers manuels s'exerçant à l'extérieur de l'habitat ne peuvent se faire par télétravail. Bien que le télétravail soit avantageux pour de nombreux aspects, tout comme l'éducation à distance, il ne permet pas la socialisation. C'est évident,

étant donné que le télétravail se fait par visioconférence, qu'il ne permet qu'à la voix de transmettre une information. Ultimement, c'est le contraire de ce qui est attendu qui arrive, c'est à dire qu'une élimination de la barrière que constitue la distance ne permet pas l'épanouissement, mais l'isolement et la déprime individuelles.

Finalement, il y a la consommation elle-même, soit l'achat en magasin et au restaurant qui est « dépouillée » de la variable de distance. Mais est-ce vraiment le cas, ou est-ce le produit d'une illusion ? C'est bel et bien le produit d'une illusion. Étant donné que c'est l'ignorance qui crée l'illusion, il serait logique de penser qu'il y a une ignorance collective sur la vraie nature de l'achat à distance. L'illusion, dans ce cas, se doit de venir de notre méconnaissance du système de logistique du magasinage en ligne. C'est d'ailleurs par son instantanéité que nous sommes, collectivement, portés à croire qu'il s'agit d'un phénomène presque « magique ». Mais en fait, ce n'est pas la « magie » qui rentre en jeu, mais bien l'économie d'un monde mondialisé.

L'économie mondialisée est le symbole absolu du succès humain, plus précisément de ses prouesses technologiques. C'est l'amélioration sans précédent de nos systèmes de transport et des systèmes de communication qui nous permettent de forger, comme l'avait si bien dit Olivier Dollfus, un « système-monde ». Ce qui le rend impressionnant et, par conséquent, mécompris, est son immensité remarquable³⁰.

Donc pour en revenir à la remise en question du concept de la distance, il serait pertinent d'affirmer que la distance est encore présente pour la raison indéniable que les services sont évidemment matériels et ont une zone d'influence fixe. Le magasinage en ligne, bien qu'il soit entièrement numérique du point de vue du consommateur, est purement matériel parce qu'il dépend des technologies et de l'infrastructure de transportation.

Comme l'avait si bien dit Ivan Illich, « conviviale est la société où l'homme contrôle l'outil »³¹ et, pour adapter cette affirmation à notre propos, il serait même pertinent d'affirmer que les modes de substitution tels que présentés ne sont certainement pas sous le contrôle de

³⁰ Olivier Dollfus, La mondialisation, Presses des Sciences Po, 2007

³¹ Ivan Illich, La convivialité, Seuil, 1973, p. 13

l'homme, mais plutôt d'un système, d'une machine carburant à l'économie de marché. De plus, pour ce qui est de la consommation en ligne, l'homme contemporain est dans une telle impuissance que, majoritairement, il ignore le fonctionnement même de l'outil et se laisse même berné par une illusion qu'il conceptualise comme étant presque instantané et « magique ».

Alors ne prenons pas pour acquis cette invalidation temporaire du concept de la distance, étant donné que les mécanismes le supportant, c'est à dire le télétravail et l'achat en ligne, ne sont utilisés en masse que par popularité, par tendance. Ils sont donc éphémères et passagers, tandis que la ville ayant son espace bien agencé saura se rendre utile sous tous les changements possibles de tendance. Donc, en conclusion, ne tentons pas d'universaliser un développement non-viable sans le numérique, étant donné qu'il en serait retiré de ce qui le rendrait une ville, c'est-à-dire « la diversité d'offres d'emplois », « la possibilité de promotion sociale » et « l'intégration dans une société en mouvement ».

Mais outre la COVID-19, il y a eu d'autres omissions antérieures de la notion de distance, et elles sont beaucoup plus marquantes que le télétravail qui, d'après tout, n'est qu'une tendance. Dans l'introduction, il fut mentionné que le piège est la dépendance automobile. Mais seulement dire « dépendance automobile » serait de tomber dans un euphémisme, puisqu'elle est associée à une « crise énergétique » et à une « crise sociale ».

Mais, comment en sommes nous arrivés, et ce, à notre insu, dans une telle situation de dépendance généralisée?

C'est pourtant simple, il s'agit juste de créer un besoin, soit celui de l'énergie et de l'esclave. Pour préciser, dans ce cas, le mot « esclave » signifie « machine », étant donné que la machine, tout comme l'esclave, est seulement traitée comme un bien matériel³².

La création du besoin la plus efficace est celui de la vitesse, étant donné qu'il s'agit d'une simple augmentation de la distance devant être traversée. De plus, la création de distance

³² Ivan Illich, *Énergie et équité*, Seuil, 1975, p. 11-13

à traverser réduit l'humain une simple marchandise ne pouvant être transportée d'un point A à un point B en un temps jugé «raisonnable» que par les technologies, les marchandises financées, que ce soit par l'entreprise privée, l'État, voire le consommateur lui-même et ce, en produisant toujours plus de richesse pour la soi-disant «industrie du transport». L'humain n'est donc plus maître de son habitat, puisque c'est bel et bien, en quelque sorte, l'industrie du transport qui le domine.

Cette vision de l'espace urbain n'est pas seulement anti-humaine, mais aussi radicalement inégalitaire. Puisque le transport, qu'il soit public ou privé, crée la distance et, par conséquent, l'impuissance des non-motorisés.

C'est un peu ce qui est arrivé avec l'industrie de la chaussure. En effet, dans les pays plus chauds, antérieurement, une portion non-négligeable de la population n'utilisait pas de chaussures. Mais, à cause d'un effort considérable de « lobbying », l'adoption de lois stipulant qu'il était obligatoire d'être en port de chaussures à l'école, ce qui, évidemment, rendit l'éducation moins méritocratique qu'antérieurement, étant donné que seulement un certain nombre d'enfants pouvaient se procurer des chaussures dites « conformes »³³.

Pour ce qui est de l'automobilisme de masse, c'est la mise en dépendance auprès des technologies de transport et de l'énergie qui était secrètement souhaitée et très bien camouflée. D'ailleurs, quand « création de la distance » est mentionnée, précisons qu'il ne s'agit pas de la distanciation des services d'une même ville que l'on parle, mais bien de ce que l'on pourrait catégoriser comme étant l'éclatement de l'urbain dans sa structure même. L'éclatement urbain, tel que théorisé par Gorz, c'est l'éloignement de l'habitat du lieu de travail et l'éclatement des agglomérations en « interminables banlieues autoroutières »³⁴. Donc, à l'inverse de la promiscuité malade, celle qui est au paroxysme de l'efficacité, il y a la distanciation absolue, celle qui isole et qui rend presque littéralement « esclave à la production ». Évidemment, par l'extrême de distanciation absolue, c'est la banlieue, et non la ruralité qui est visée, pour l'unique raison que, à cause de la densité de ses services par

³³ Ivan Illich, *Énergie et équité*, Seuil, 1975, p. 73-75

³⁴ André Gorz, *L'idéologie sociale de la bagnole*, 2023

rapport à sa densité de population, le développement purement rural est, par conséquent, rationnel.

[...]

Alors, la banlieue dite « humaniste » est donc, par définition, pourvue d'une densité de population, et donc de services qui permettent une égalité inconditionnelle des êtres en leur permettant de vivre en n'utilisant que leur mode de transport premier, soit la marche, la course et le vélo. Et par « vivre », évidemment, il est sous-entendu qu'une personne qui « vit » est une personne qui peut satisfaire tous ses besoins, soit ceux tirant de son suffisant.

La banlieue conceptualisée comme étant humaniste place aussi l'esthétique au centre de ses réflexions, étant donné qu'une valorisation de l'humain se traduit, évidemment, par une valorisation de la qualité de son habitat.

La valorisation de l'humain se fait par plusieurs modifications, soit celle de la voirie et de la densité.

La voirie

Pour ce qui est de la voirie, il s'agit, en premier lieu, d'empêcher toute forme de violence automobile de se produire.

Donc, un empêchement de la violence automobile se ferait par l'imposition physique d'une limite de vitesse, la vitesse étant le seul paramètre qui rend l'automobiliste délinquant dangereux et destructeur. L'imposition physique d'une limite de vitesse se fait avec deux aménagements, soit celui du bris de la continuation visuelle et celui de l'élévation de la voie automobiliste au niveau du trottoir.

Le bris de la continuation visuelle se doit d'être la méthode la plus efficace pour une réduction de la vitesse, étant donné que les automobilistes, en grande majorité, iront à la vitesse leur étant confortable, la vitesse leur étant donnée implicitement par leur environnement de conduite. Le message donné par une route droite où l'on peut voir à des centaines de mètres en avant est celui d'accélérer le plus possible, comme si l'on était sur une piste de course. Tandis qu'être dans un environnement qui fait paraître difficile, voire même impensable, de conduire à haute vitesse, soit celui où la continuation visuelle est brisée, donne le message de ralentir et de conduire de façon responsable et sécuritaire.

Ensuite, il y a l'élévation de la voie automobile, soit l'égalisation des hauteurs qui est aussi une méthode afin de rendre sûr l'espace public que constitue la voirie. En effet, lorsque les trottoirs et le reste de la voirie sont séparés à cause de leur élévation, cela donne le message inconscient qu'il y a une sorte de hiérarchie. La hiérarchie alors conceptualisée est la suivante : l'automobile est reine et les piétons ne sont qu'une peste, une vermine nuisant au bon fonctionnement de la machine que constitue la ville. L'imposition inconsciente d'une telle hiérarchie, dans ce cas, vient directement du fait que les piétons, contrairement aux automobilistes, sont les seuls à devoir changer d'élévation pour traverser un territoire qui, par sa différence de hauteur, paraît alors comme étant « étranger », et donc où les piétons ne sont pas la bienvenue. De plus, cette illusion d'être étranger en son propre espace pourtant « public » dans son financement vient aussi du fait que les piétons ne peuvent traverser qu'en suivant de simples vulgaires lignes de peinture qui, elles, sont placées à des endroits qui se font rares.

La densité

En deuxième lieu, il s'agit de densifier un peu l'espace, afin de le rendre viable pour d'autres moyens de transport que l'automobile, ce mode de transport qui triomphe dans des conditions de dédensification extrême. La densification modérée n'est pas seulement souhaitable parce qu'elle valorise l'humain parce qu'elle lui procure un choix dans les modes de transport qu'il peut utiliser, mais aussi parce qu'elle permet à l'environnement, dans sa globalité, d'être à l'échelle dite humaine. Cette échelle, si respectée, rend l'environnement plus accueillant, parce que l'humain peut s'y sentir à sa place, et surtout parce qu'il peut maintenant se penser comme ayant une plus grande valeur que dans un environnement qui, par son immensité brutale, lui donne une impression d'insignifiance.

En plus d'être plus accueillant par sa valorisation de l'humain singulier, l'environnement raisonnablement densifié sera aussi beaucoup plus beau, étant donné qu'une valorisation esthétique de l'habitat sera maintenant rationnel, à cause de l'élimination de l'excès de distance qui lui, indirectement, rendait inesthétique le bâti. Par rationnel, ce qui est sous-entendu est le fait simple que de rendre beau un grand espace peu dense est moins facile et rentable, sur le plan économique, que de rendre beau un petit espace dense.

La banlieue étant, par sa définition originelle, « un espace [...] autour d'une ville », pourquoi ne pas implanter un peu de l'élément rural dans le modèle de banlieue alors théorisé comme étant humaniste ? C'est un peu comme la réincarnation de la théorie du « town-country magnet » de Howard, une théorie stipulant que chaque milieu, autant urbain que rural, avait ses avantages et ses désavantages, qui étaient alors représentés comme étant des aimants. Mais justement, dans cette théorie, il y a un autre milieu qui, lui, est théorisé comme n'ayant que le meilleur de la ville et de la campagne et ce milieu, c'est la cité-jardin³⁵.

³⁵ Ebenezer Howard, Les cités-jardins de demain, 1898

Mais en ce concerne les « banlieues humanistes », le seul élément rural de la cité-jardin à y implanter serait la présence de verdure ou, comme l'avait si bien dit Howard, de « natural beauty ». Cette implantation de verdure dans l'urbain est pertinente pour plusieurs raisons. La première est dans le fait que l'humain, naturellement, trouve magnifique et majestueuse les créations de « Mère Nature ». C'est sûrement parce que l'humain a passé, en tant qu'espèce, presque toute son existence dans le milieu naturel, un milieu qu'il va forcément trouver beau et réconfortant, voire familier.

La deuxième raison est dans le fait que l'implantation de verdure est une façon naturelle de rendre un lieu propre et hygiénique. Par exemple, les arbres viennent purifier et humidifier l'air qui se trouve proche d'eux.

La troisième et dernière raison est que la présence de verdure rend un lieu plus confortable. En effet, les arbres, par leur simple présence, viennent refroidir l'air et les surfaces dans un lieu chaud, le rendant ainsi plus « vivable » et surtout plus accueillant pour l'humain. D'ailleurs, en ce qui est du confort psychologique de l'individu, la nature vient, par sa beauté et sa proximité à l'élément humain, réduire naturellement le niveau de stress et d'anxiété.

Bref, avec tous ces avantages, il serait sage de penser que Howard avait raison de vouloir une cité où l'élément naturel était prépondérant dans l'aménagement lui-même!

En conclusion, une banlieue dite humaniste serait un milieu où l'humain est au centre de la réflexion dans tous les aspects de l'aménagement, que ce soit la circulation, la densité ou la présence de verdure.

CONCLUSION

« Les hommes se rassemblent dans les villes pour vivre. Ils y restent pour jouir de la vie »

(Aristote)

L'urbain est un trésor de la civilisation. Il rappelle au monde que l'humain est capable d'accomplir de bien grandes choses. Par des idées autant abstraites que le plan et le tracé régulateur, l'humain a su aménager la nature pour en faire un milieu plus à son image. La ville, par son concept, est une réflexion matérialisée, une concrétisation du concept de la communauté.

Nécessairement, comme concept même de la ville est le fruit des prouesses de l'être humain, la ville devrait valoriser son ultime créateur. C'est d'ailleurs ce qu'elle a fait pendant la plus grande partie de l'histoire de l'urbain, en se conceptualisant autour de l'échelle humaine de la grandeur et de la distance.

Ce n'est qu'avec l'avènement de l'industrialisme que l'humain a commencé à être moins valorisé que la machine, un peu comme il était dévalorisé au détriment de la religion lors du Moyen Âge européen. Avec les tramways, pour la première fois, le développement de la ville n'était pas centré sur l'humain, mais sur les transports. Cette façon de penser l'aménagement perdure encore aujourd'hui.

C'est d'ailleurs cette conception de la ville qui permit au cheval de Troie qu'est l'automobile de s'imposer, réduisant ainsi les humains à de simples consommateurs de l'industrie du transport.

Mais le changement s'impose, pour plusieurs raisons, la plus importante étant la question environnementale et l'écologie politique.

Libérer l'humanité du piège que constitue l'automobilisme est souhaitable pour affranchir la civilisation de sa dégradation intérieure et la planète de sa dégradation extérieure.

La nature étant, selon Gorz, « le milieu qui paraît “naturel” parce que ses structures et son fonctionnement sont accessibles à une compréhension intuitive »³⁶, l’environnementalisme devient donc une défense du monde de l’humain dans sa globalité.

Ce livre n’est certes qu’une pièce dans la mosaïque immense que constitue l’ensemble d’ouvrages qui partagent un même souhait, soit celui d’un futur meilleur et surtout, plus chaleureux et plus humain.

Par contre, s’il réussit à engendrer, chez le lecteur, ne serait-ce qu’une seule réflexion qui va dans le sens du *grand mouvement écologiste*, il aura su se donner une influence positive, en contribuant à l’avance de l’humanité sur un nouveau chemin. Il ne s’agit donc plus de perpétuer une avance sur une rue tortueuse, mais d’enfin avoir le courage de regarder en direction du droit chemin; le progrès véritable.

³⁶ André Gorz, *Éloge du suffisant*, Presses Universitaires de France, 2018, p. 28

L'automobilisme de masse est un piège tellement bien monté que la majorité d'entre nous pense qu'il n'existe aucun autre milieu urbain possible que celui où l'automobile domine. C'est d'ailleurs la thèse que l'auteur expose, lorsqu'il compare l'automobile au cheval de Troie, ce piège légendaire qui a traversé l'histoire humaine.

« *L'histoire se répète, d'abord comme une tragédie, puis comme une farce* », dit l'adage. La défaite de Troie fut la tragédie, et l'éclatement urbain des années 60 fut la farce dont il ne faudrait pas que les rires qu'elle provoqua se transforment en pleurs.

Didier Leclerc est un jeune essayiste qui propose une pensée qu'on peut qualifier d'*écologiste*. Son propos nous encourage à envisager un autre avenir possible, tout en faisant preuve de modération.

