

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE TOURNANT SPATIAL EN PENSÉE POLITIQUE : JANE JACOBS ET HENRI
LEFEBVRE

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

MAÎTRISE EN SCIENCE POLITIQUE

PAR

SIMON BILODEAU

AVRIL 2023

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.04-2020). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	iv
RÉSUMÉ	v
INTRODUCTION	1
Henri Lefebvre (1901-1991)	3
Jane Jacob (1916-2006).....	5
Le cadre conceptuel du virage spatial	9
CHAPITRE I	16
MISE EN CONTEXTE HISTORIQUE	16
1.1 Survol historique des revitalisations urbaines	17
1.2 Le diagnostic et les remèdes de la <i>Charte d'Athènes</i>	31
1.2.1 Le découpage fonctionnel de la ville moderne	35
CHAPITRE II	52
LE DIAGNOSTIC DE JACOBS ET LEFEBVRE	52
2.1 La critique du modernisme	52
2.1.1 La critique jacobsonienne du modernisme.....	54
2.1.2 La critique lefebvrienne du modernisme.....	57
2.2 Urbanisme et capitalisme	61
2.2.1 La production de l'espace capitaliste chez Lefebvre.....	61
2.2.2 L'ordre de la production comme facteur de transformation urbaine chez Jacobs	73
CHAPITRE III	89
DIVERGENCES THÉORIQUES ENTRE LEFEBVRE ET JACOBS	89
3.1 Habiter	90
3.1.1 Définir l' <i>habiter</i>	90
3.1.2 De l' <i>habiter</i> au droit à la ville.	93
3.1.3 L' <i>habiter</i> chez Jacobs.	101
3.2 Décentraliser et participer	105
3.2.1 Considérations sur la pensée politique de Jane Jacobs.....	107

3.2.2 Participer	112
3.2.3 Considérations sur la pensée politique lefebvrienne.....	118
3.2.4 L'État et le capitalisme chez Lefebvre	125
CONCLUSION	135
BIBLIOGRAPHIE	142

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier mon directeur, monsieur Yves Couture, d'avoir dirigé ce mémoire qui, bien qu'il se penche sur un sujet se positionnant résolument dans le champ de la pensée politique, n'en conserve pas moins un certain degré d'originalité multidisciplinaire. Je le remercie tout particulièrement de m'avoir présenté l'œuvre de Jane Jacobs qui, sans que je ne le sache au début, entretenait un lien bien précis avec cet autre penseur central au mémoire, à savoir Henri Lefebvre. Je me dois de souligner la rigueur de son travail de relecture ainsi que la grande pertinence de ses nombreux commentaires qui ont eu un impact considérable sur le résultat final. Je conclus en soulignant l'apport non négligeable de la passion d'Yves pour le bâti et l'architecture en tant que source de ma propre passion, nouvellement découverte, pour l'écosystème urbain. J'ai été très habilement dirigé et je m'en compte privilégié...merci Yves!

Je tiens également à remercier mon jury, monsieur Marc Chevrier et madame Sylvie Goupil, d'avoir pris le temps de relire et de commenter ce bien long mémoire. Ce dernier en sort grandement bonifié.

RÉSUMÉ

Le présent mémoire compare et analyse les travaux de deux penseur.es parmi les plus influents en études urbaines : Henri Lefebvre et Jane Jacobs. Cette analyse comparative s'appuie sur, et interroge simultanément, la thèse du *virage spatial*, proposée par le géographe américain Edward W. Soja. Cette thèse énonce l'existence d'un changement de paradigme dans les sciences sociales dites « critiques » qui réaffirmerait le caractère déterminant de l'espace sur les phénomènes sociaux. Lefebvre et Jacobs seraient, selon Soja, précurseur.es de ce virage. L'analyse comparative porte sur trois aspects conjoints de leurs travaux : leur critique du modernisme architectural et urbanistique, leur conception des rapports de production capitalistes en lien avec les processus d'aménagements de l'espace ainsi que les liens qu'ils identifient entre le fait d'habiter un espace et l'idéal de participation politique. Bien qu'il y ait des points de convergence entre leurs contributions, il est toutefois important de souligner un clivage idéologique : tandis que Lefebvre est héritier des théories de Marx, Jacobs est plutôt définie comme une réformatrice libérale. Le fait d'associer un auteur et une autrice, provenant d'approches bien distinctes, à un courant unique présente-t-il des risques de simplification ? C'est à cette question que le mémoire compte offrir une réponse. En se concentrant sur quelques thèmes communs, l'analyse comparative met en lumière la divergence majeure entre les deux : la critique des rapports de production capitalistes. Tandis que Lefebvre milite pour l'abolition de ces rapports, Jacobs envisage des transformations urbaines à l'intérieur de ces mêmes rapports. Afin de maintenir intacte leur pensée respective, nous proposons une conception plurielle du virage spatial, qui permettrait d'associer ces deux précurseurs à un changement de paradigme en science sociale sans masquer l'originalité de leurs idées.

Mots clés : virage spatial, Henri Lefebvre, Jane Jacobs, Edward W. Soja, droit à la ville, modernisme architectural

INTRODUCTION

« La ville constitue la tentative la plus cohérente et, dans l'ensemble la plus réussie de l'homme pour recréer le monde dans lequel il vit d'une manière plus conforme à ses vœux. Mais, si la ville est le monde que l'homme a créé, c'est également celui dans lequel il est désormais condamné à vivre. C'est ainsi qu'indirectement, et sans percevoir clairement la nature de sa tâche, en créant la ville, l'homme s'est recréé lui-même »¹.

Il y a présentement un gain d'intérêt observable pour l'étude des villes à travers une multitude de disciplines. L'émergence des « études urbaines » témoigne de cette volonté de relier entre elles les disciplines de l'urbanisme, de la sociologie, de la science politique et de la philosophie, notamment, autour de l'analyse de la ville et plus largement des transformations spatiales. Le géographe américain Edward W. Soja souligne qu'entre le début des années 1980 et le début des années 2000, il a observé une diffusion des problématiques urbaines au sein de disciplines dans lesquelles elles étaient précédemment absentes, et cette tendance ne montre pas de signe d'essoufflement². Ce gain d'intérêt est possiblement corrélé à l'urbanisation croissante qui se manifeste à l'échelle du globe. L'Organisation des Nations Unies rapporte que, depuis 2007, c'est plus de la moitié de la population mondiale qui vit en ville. Ce nombre devrait croître à 60% d'ici 2030. L'ONU fait également remarquer que près de 70% des émissions de gaz à effet de serre proviennent de milieux urbains, ce qui en fait un lieu d'importance dans la lutte aux changements climatiques³. Jonathan Durand-Folco, professeur d'innovation sociale, affirme que les municipalités représentent un palier de gouvernement qui est à « l'avant-scène » de plusieurs enjeux. Ce serait donc un espace propice à l'innovation et aux transformations sociales⁴. On se tourne donc vers les villes en tant qu'espace à transformer, mais également comme détenant un potentiel à être transformées.

Or, cet intérêt marqué pour la ville et les transformations spatiales n'a rien d'un phénomène récent. Si, de nos jours, un gain est observable, il s'inscrit dans un continuum de spatialisation de la pensée. Dès les années 1940-1950, l'école de Chicago témoignait de ce souci de l'urbain et introduisait la

¹ Robert Park. *On Social Control and Collective Behavior*. Chicago : Chicago University Press, 1967, p. 3.

² Edward W. Soja. « Writing the City Spatially ». In *City*. Vol. 7, no. 3 (2003), p. 269.

³ Organisation des Nations Unies. *Objectifs de développement durable : Objectif 11, Villes et communautés durables*. En ligne. < <http://www.un.org> >. Consulté le 29 novembre 2021.

⁴ Jonathan Durand-Folco, Catherine Fournier et al. *11 brefs essais pour des villes résilientes et durables : réflexions de la relève municipale*. Montréal : Éditions Somme Toute, 2021, p. 7.

ville en tant qu'objet d'analyse sociologique⁵. De l'autre côté de l'Atlantique, Michel Foucault se penchait sur l'histoire des lieux, l'hôpital, la prison, la ville⁶ et faisait de l'espace une variable explicative des changements sociaux. Cette transformation du rôle et de l'importance de l'espace dans les sciences sociales a donné lieu à l'élaboration de la thèse du *virage spatial* (*spatial turn*). Cette thèse, élaborée par Soja, affirme que l'espace, en tant que variable explicative des changements sociaux, a pris de plus en plus de place dans la recherche en sciences sociales. Bien que plusieurs auteur.trices fassent partie de ce virage, Soja reconnaît l'apport tout particulier de deux précurseurs : Henri Lefebvre et Jane Jacobs.

Henri Lefebvre et Jane Jacobs comptent sans doute parmi les auteur.trices les plus influent.es en études urbaines. Leurs contributions respectives font de la ville l'objet central de leur analyse et l'espace en tant que variable explicative des transformations sociales. En plus d'être contemporain.es l'un.e de l'autre, leurs analyses se posent sur des objets communs. Or, malgré cette compatibilité, leurs idées ont rarement été confrontées ou comparées. C'est l'exercice auquel nous allons nous prêter dans le cadre de cette recherche. À notre avis, en plus de produire des pensées comparables, Lefebvre et Jacobs approchent l'urbain et l'espace à partir de perspectives différentes, ce qui produit un effet de complémentarité entre leurs contributions. Cependant, cette différence de perspective peut également mener à des distorsions et des interprétations erronées. Il et elle se distinguent particulièrement au niveau de leur critique du mode de production capitaliste et de ses effets sur les transformations urbaines. Considérant qu'il et elle sont, tous deux, identifié.es comme précurseurs du virage spatial, cette différence peut-elle avoir des conséquences sur leur mobilisation conjointe ? En d'autres termes, leur association à un seul et même courant, celui du virage spatial, efface-t-elle des divergences notables, ce qui risque de dénaturer et d'affaiblir la portée de leurs analyses ? C'est à ces questions que nous tenterons de répondre. Dans

⁵ Neil Smith. « Foreword ». In *The urban revolution*, Henri Lefebvre, p. vii-xxii. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2003 [1970], p. x. Notons au passage que l'école de Chicago, et tout particulièrement Robert Park, l'un de ses fondateurs, a été grandement inspirée par la sociologie allemande, notamment par les recherches de Georg Simmel dans *Les grandes villes et la vie de l'Esprit* (1903). Park a d'ailleurs eu Simmel comme professeur lors de son séjour en Allemagne.

⁶ Michel Foucault. *Sécurité, Territoire, Population : Cours au Collège de France 1977-1978*. Coll. « Hautes Études ». Paris : Seuil/Gallimard, 2004, p. 14-25. L'aménagement des villes n'a, certes, pas la notoriété de la prison ou de l'hôpital dans l'héritage qu'a laissé Michel Foucault. Néanmoins, lors de la première séance de son cours de 1977-1978, Foucault explore l'évolution de l'aménagement des villes européennes au XVIIe et XVIIIe siècle et dégage quatre grands principes qui animent l'aménagement urbain de cette époque. Cette réflexion s'inscrit, bien entendu, dans son analyse plus générale de la discipline et de quelle manière l'espace peut se porter à son service.

la section suivante, nous dirons quelques mots sur l'œuvre et le parcours intellectuel d'Henri Lefebvre et de Jane Jacobs afin de contextualiser leurs théories et ainsi nous permettre de tracer un portrait général de leurs idées. Nous préciserons ensuite ce qui les unit en définissant le concept de virage spatial, développé par le géographe américain Edward W. Soja. Nous allons clore l'introduction en présentant sommairement la structure du présent mémoire.

Henri Lefebvre (1901-1991)

Henri Lefebvre est un philosophe et sociologue marxiste. Proche des milieux ouvriers, il a été pendant près de deux décennies l'une des figures intellectuelles du Parti communiste français (PCF). Il a occupé une diversité d'emplois qui vont de l'enseignement, à l'écriture, et pour payer ses études, chauffeur de taxi. Cette dernière expérience aurait tout particulièrement influencé sa sensibilité à l'aménagement des villes⁷.

Le sociologue Jean-Pierre Garnier a proposé, pour rendre compte de l'évolution de la pensée de Lefebvre, de distinguer deux périodes de sa vie : la période *ouvriériste* et la période *citoyenniste*. La première période est dominée par l'influence de l'orthodoxie marxiste-léniniste qui proclame que la lutte sera portée par la classe ouvrière, qui serait le « fer de lance d'une révolution socialiste »⁸. Cette période possède néanmoins une particularité par rapport à l'orthodoxie. Elle signale l'importance de joindre, à la lutte ouvrière, l'ensemble des « habitants des quartiers populaires » qui, indépendamment de leur statut d'emploi, partagent avec les ouvrières une vie quotidienne marquée par la précarité. Au fil des années, la vie quotidienne, la ville et plus largement l'espace, prendront une place croissante dans la philosophie de Lefebvre. Ce développement serait à l'origine de l'écart qui s'est creusé entre Lefebvre et le PCF et qui causa éventuellement son expulsion du parti⁹.

⁷ Benjamin R. Fraser. *Toward an Urban Cultural Studies, Henri Lefebvre and the Humanities*. New-York : Palgrave Macmillan, 2015, p. 29.

⁸ Jean-Pierre Garnier. « Le droit à la ville de Henri Lefebvre à David Harvey ». In *L'Homme & la Société*. Vol. 1, no. 191 (2014), p. 60.

⁹ *Ibid.*

Suite à ce « divorce », Lefebvre entre dans sa période dite *citoyenniste*, toujours résolument marxiste, quoique farouchement critique de l'orthodoxie et de sa rigidité conceptuelle¹⁰. Le choix du qualificatif de Garnier s'explique par une ouverture de Lefebvre aux luttes non ouvrières, les luttes urbaines notamment. C'est durant cette période que Lefebvre élabore une théorie de l'espace qui va au-delà d'une posture qui le conçoit comme le strict reflet des rapports de production. Il n'abandonne pas pour autant la théorie de la lutte des classes et en approfondit même les ramifications en suggérant que la bourgeoisie « mène sa lutte pour l'espace et dans l'espace en conservant l'initiative »¹¹. L'initiative fait référence à la commande en matière d'urbanisme. Selon Lefebvre, le capitalisme, pour se maintenir en vie malgré les contradictions inhérentes à son fonctionnement, doit *produire un espace* à son image, selon ses besoins. Nous verrons plus loin le détail de cette affirmation. Pour l'instant, nous renvoyons à Soja, qui a su résumer efficacement cette période qui se caractérise par le déploiement d'une analyse marxiste en dehors du lieu de travail, en faveur des processus d'urbanisme :

*« The key to the Lefebvorean assertion was his recognition of a profound evolutionary transformation linked to the survival of capitalism into the twentieth century. [...] In contrast to an earlier time, when industrialisation produced urbanism, we are now faced with a situation in which industrialisation and economic growth, the foundations of capitalist accumulation, are shaped primarily by and through the social production of urbanized space »*¹².

La particularité de cette période, en lien avec le virage spatial, tient du fait que les luttes urbaines – lesquelles incluent la lutte contre l'itinérance et celle pour le droit au logement, notamment – prendront de plus en plus d'importance, celle qui était autrefois accordée aux luttes ouvrières. L'identification au prolétariat, alors que de plus en plus de travailleurs, en occident, migrent vers le travail intellectuel, est de plus en plus improbable, « [i]l n'est pas sûr que le prolétariat ait accompli la mission historique dont Marx l'a chargé », écrit Lefebvre¹³.

¹⁰ Edward W. Soja. *Postmodern Geographies, The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Londres : Verso, 1989, p. 48.

¹¹ Jean-Pierre Garnier. *Loc. cit.*, p. 61.

¹² Edward W. Soja. *Postmodern Geographies, The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. *Op. cit.*, p. 96.

¹³ Henri Lefebvre, cité dans Jean-Pierre Garnier. *Loc. cit.*, p. 61.

Henri Lefebvre s'est donc démarqué en tant que marxiste, mais également en tant que sociologue. Pour l'époque, s'intéresser à la ville était relativement nouveau et les tentatives de théorisation en études urbaines étaient encore peu nombreuses et encore moins développées. Jusqu'alors, les analyses portant sur les villes étaient principalement descriptives, nommément l'école de Chicago, et tout particulièrement les travaux de Park sur les réalités urbaines.¹⁴ Néanmoins, malgré une propension à la théorisation, les travaux de l'école de Chicago s'appuyaient davantage sur l'observation empirique, une démarche qui a très certainement eu une influence sur celle de Jane Jacobs. Or, l'ambition de Lefebvre consistait plutôt à lier entre elles les particularités disciplinaires grâce à l'articulation d'une « théorie unitaire de l'espace », ce qui est en fait le dessein de son ouvrage le plus cité : *La production de l'espace*.

Jane Jacob (1916-2006)

Contrairement à son contemporain français qui a poursuivi des études formelles, Jane Jacobs a développé sa pensée de manière autodidacte et autonome. Cela ne l'a toutefois pas empêché d'être largement discutée au sein des cercles universitaires. Il serait bien difficile de trouver un ou une étudiant.e en urbanisme qui ne connaisse pas le nom de Jane Jacobs. Militante, elle s'est fait connaître comme organisatrice du comité qui a barré la route, littéralement, au *Lower Manhattan Expressway (Lomex)*. Ce mégaprojet d'infrastructure, piloté par l'urbaniste new-yorkais Robert Moses, visait à raser une partie du quartier de *Greenwich Village*, où Jacobs résidait à l'époque, afin d'y ériger un réseau autoroutier. L'objectif était d'atténuer les bouchons de circulation qui se multipliaient au sud de la métropole, conséquence de la popularité de l'automobile. Pour Jacobs, ce projet aurait porté un coup fatal à la vie de quartier¹⁵. On comprend mieux ce qui amène Jacobs à écrire, quelques années après avoir fait échec au *Lomex* : « *Not TV or illegal drugs but the automobile has been the chief destroyer of American communities* »¹⁶.

¹⁴ Neil Smith. « Foreword ». *Loc. cit.*, p. x.

¹⁵ Ken Greenberg, *Walking Home : The Life and Lessons of a City Builder*. Toronto : Random House Canada, 2011, p. 42.

¹⁶ Jane Jacobs. *Dark Age ahead*. Toronto : Vintage Canada, 2005, p. 37.

Elle s'est fait connaître grâce à *Déclin et survie des grandes villes américaines*, son premier et, selon certains, son plus important ouvrage¹⁷. Il s'agit d'une œuvre incontournable en urbanisme qui a pourtant été reçu sévèrement. Certains lui ont reproché de ne rien comprendre à l'urbanisme et que ses idées, contrairement à leur prétention, n'avaient rien à voir avec le fonctionnement réel d'une ville. D'autres lui ont reproché son manque de sympathie à l'endroit des « décentralistes », principalement Ebenezer Howard. L'intellectuel anglais Colin Ward a résumé, dans un article, l'origine de ce reproche : « *Howard above all was grotesquely misinterpreted and misunderstood. Jane Jacobs claimed that he 'hated the city', whereas in fact the whole motivation of his proposals for the garden city [...] was to make the old metropolis inhabitable [...]* »¹⁸.

Il semble en effet qu'il faille nuancer la critique que formule Jacobs des « décentralistes » puisqu'elle est, à sa manière, elle-même décentraliste. Ward précise plus loin dans son article qu'un apport innovant de *Déclin* réside dans son plaidoyer envers la délégation de compétences des gouvernements locaux vers les administrations d'arrondissement et de quartier¹⁹. Cependant, on fait fausse route en accusant Jacobs d'avoir mal interprété Howard. La cité-jardin a été conçue en opposition à la métropole et cherche à lui faire échec en proposant une occupation alternative du territoire qui favoriserait l'essor de villes nouvelles décentralisées. Jacobs, quant à elle, fait ressortir ce qui fonctionne dans la métropole dense et en apparence « peu pratique ». Elle accuse Howard de vouloir faire table rase de la ville telle qu'elle existe et fonctionne, sans prendre en considération les « *subtle minutiae of urban living* »²⁰. Ce n'est pas une exagération de la part de Jacobs d'affirmer qu'Howard déteste la ville, telle qu'elle est, sachant qu'il œuvre à sa disparition. Ce débat témoigne d'un élément central de sa pensée : son amour pour la ville. Il n'a jamais été question, pour elle, de rebâtir la ville à partir de zéro. Elle est tout à fait consciente, comme Howard, des dysfonctions d'une grande métropole, mais parvient tout de même à mettre en lumière ce qui fonctionne bien et qui est propre à la vie en ville.

¹⁷ Thierry Paquot. « Postface : Une militante de la cause urbaine ». In *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Jane Jacobs, p. 393-401, 2012, p. 393.

¹⁸ Colin Ward. « Jane Jacobs and the Clay Dogs ». In *Built Environment*, vol. 8, no, 4 (1982), p. 230.

¹⁹ *Ibid*, p. 231.

²⁰ *Ibid*, p. 230.

Cette considération pour l'urbain fait également partie du caractère innovant de sa contribution. Comme Lefebvre à la même époque, elle fait de la ville, un objet de recherche jusqu'alors de second ordre, le centre de ses travaux. Par ailleurs, dans *Cities and the Wealth of Nations*, elle dénonce cette périphérisation de la ville et l'effet délétère que cela a sur la science économique. En faisant abstraction du rôle de la ville dans la création de la richesse nationale, nous passons outre certaines mesures qui bénéficient à la santé économique d'un État²¹. Cette considération est transversale à sa contribution. Ironiquement, elle adresse ce reproche à l'urbanisme, pourtant science de la ville. Dans *Déclin*, elle critique la vision abstraite des planificateur.trices urbain.es qui privilégient leur vision de ce que la ville devrait être sans se soucier de ce qu'elle est et par le fait même, passent outre la richesse qu'elle recèle.

Cette richesse, c'est dans la rue que Jacobs la retrouve. La rue joue un rôle de premier plan en matière de vitalité puisqu'il s'agit du lieu où se rassemblent les citoyen.nes pour faire leurs courses, acheter des biens, se divertir et socialiser. Elle remplit également un besoin de sécurité, à condition qu'il y ait une circulation suffisante. La présence d'un grand nombre de passant.es, mais également d'acteur.trices locaux (bistrotier.ères, restaurateur.trices, commerçant.es, libraires et ainsi de suite) garantit une surveillance de quartier, ce qui en fait un milieu sécuritaire, y compris pour les enfants. Ce dernier point va dans une direction opposée à celle que privilégie le modernisme en architecture et en urbanisme. Ce courant, qui a marqué les transformations urbaines à partir du milieu du XIXe siècle et qui est encore populaire aujourd'hui, est connu, entre autres, pour avoir ouvert la voie, littéralement, à l'automobile. Bien qu'il voit le jour avant l'apparition et la démocratisation de la voiture, il évolue en tandem avec ce nouveau mode de transport. Le modernisme, tout particulièrement celui qui s'exprime dans les travaux de Le Corbusier, considère l'automobile comme le moyen de transport le plus efficace puisqu'elle peut franchir de grandes distances en peu de temps sans être contrainte par des horaires et des tracés, comme c'est le cas dans les transports en commun. Cette liberté ouvre la voie à l'étalement urbain, à la possibilité de nouveaux aménagements urbains et à une nouvelle occupation du territoire. En effet, la possibilité de vivre dans une ville et de travailler dans une autre est un phénomène assez récent dans l'histoire, dont le potentiel a été décuplé par la popularisation de l'automobile. En revanche, Jacobs juge qu'en

²¹ Jane Jacobs. *Cities and the Wealth of Nations*. New-York : Random House, 1984, p. 30.

considérant la rue comme un espace dédié à l'automobile, on en fait un milieu dangereux pour n'importe quel piéton. En opposition à la vision moderniste de l'urbanisme et du rôle de la ville, elle prône une philosophie dite du « retour à la rue », une revalorisation de cet espace, non pas comme lieu transitoire de circulation automobile, mais en tant que lieu vivant, au service de la vitalité d'un quartier²².

L'œuvre de Jacobs aborde, sous plusieurs angles, des enjeux politiques. Elle critique la politique monétaire des États, elle se prononce sur l'organisation de l'administration publique et formule des idées concernant la participations politiques des citoyen.nes au niveau local, et en expose également les limites. Ces volets politiques de sa pensée sont synthétisés dans *The Question of Separatism*, qui porte sur l'enjeu de la souveraineté du Québec²³. Née états-unienne, elle a immigré au Canada avec sa famille afin d'éviter à ses fils la conscription, lors de la guerre du Vietnam. Au Canada, elle est devenue l'une des rares voix anglophones en faveur de l'indépendance du Québec, ce qui lui a valu, à nouveau, une dure critique. Certain.es ont accusé *Separatism* de présenter une lecture superficielle de l'enjeu. Il est vrai que son analyse a de quoi faire sourciller : la souveraineté serait, par-delà un enjeu identitaire, l'histoire de deux villes, Montréal et Toronto. Elle soutient que l'effet centralisateur des métropoles et la concurrence pour les capitaux qui en découle opposent Montréal et Toronto et que la ville défaite serait relayée au rang de métropole régionale²⁴. Puisque Montréal est la métropole francophone du Canada, son appauvrissement risquerait de nuire au rayonnement culturel de la minorité linguistique francophone²⁵. Malgré les critiques entendues dans le reste du pays, Jacques Parizeau lui-même, premier ministre du Québec lors du deuxième référendum pour la souveraineté, a souligné la pertinence de l'analyse centrée sur l'urbain, qu'offre Jacobs, pour comprendre les enjeux liés à la souveraineté de la province²⁶.

²² Éric Charmes. « Le retour à la rue comme support de la gentrification ». In *Espace et sociétés*. Vol. 3, no. 122 (2005), p. 122.

²³ Robin Philpot. « Preface to the 2011 edition ». In *The Question of Separatism, Quebec and the Struggle over Sovereignty*, Jane Jacobs, p. ix-xx. Montréal : Baraka Books, 2011, p. xvi-xvii.

²⁴ *Ibid*, p. xiv.

²⁵ Jane Jacobs. *The Question of Separatism : Quebec and the Struggle over Sovereignty*. Montréal : Baraka Books, 2011 [1980], p. 18.

²⁶ Robin Philpot. *Op. cit.*, p. xvi.

Le cadre conceptuel du virage spatial

Ce qui permet d'unir nos deux auteur.trices, c'est, par-delà leur profonde considération pour l'urbain, la proximité de leur apport théorique sur celui-ci. Le premier à avoir fait ce rapprochement est le géographe Edward W. Soja. Selon lui, Henri Lefebvre et Jane Jacobs seraient les précurseurs d'un changement, ou de la découverte d'un nouveau paradigme au sein des sciences sociales, qui se caractérise par une réhabilitation de l'espace : le virage spatial. Traduit de l'anglais *spatial turn*, le concept est introduit pour la première dans une compilation d'essais et d'articles rédigés par le géographe américain, qui s'intitule *Postmodern Geographies : The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, et qui est publiée en 1989²⁷. Dans son ouvrage, Soja développe la thèse que les sciences sociales, au XIXe siècle, ont été dominées par un certain type d'historicisme, en témoigne le développement des philosophies de l'histoire de Hegel et de Marx. Un certain type, puisqu'il ne faut pas confondre avec le concept que développe Karl Popper dans *Misère de l'historicisme*²⁸. L'historicisme, tel que l'entend Soja, se définit plutôt comme « *an overdeveloped historical contextualization of social life and social theory that actively submerges and peripheralizes the geographical or spatial imagination* »²⁹. D'un point de vue historiciste, la variable explicative, voire déterminante, des changements sociaux serait historique, il s'agirait de la durée, du temps. Plus encore, les transformations spatiales seraient subordonnées à la variable temps. Par exemple, il est coutume d'expliquer l'évolution géologique comme le résultat du passage du temps. De la même façon, l'aménagement des villes serait, quant à elle, le résultat d'un processus historique, le développement historique du capitalisme par exemple, nous y reviendrons.

Or, Soja observe une rupture, au sein des sciences sociales critiques (entendre la théorie critique) au courant du XXe siècle. Cette rupture, exprimée par Foucault qui laisse entendre que le XXe siècle sera le siècle de l'espace, se consolide dans une théorie générale chez Lefebvre³⁰. Elle se

²⁷ Michael C. Frank. « Imaginative Geography as a Travelling Concept : Foucault, Said and the Spatial Turn ». In *European Journal of English Studies*. Vol. 13, no. 1 (2009), p. 66.

²⁸ L'historicisme de Popper se définit comme « une théorie touchant toutes les sciences sociales qui fait de la prédiction historique son principal but, et qui enseigne que ce but peut être atteint si l'on découvre les rythmes ou les patterns qui sous-tendent, les développements historiques. » In Jean Ladrière. « Misère de l'historicisme. Traduit de l'anglais par Hervé Rousseau ». In *Revue philosophique de Louvain*. Vol. 58, no. 60 (1960), p. 632.

²⁹ Edward W. Soja. *Postmodern Geographies : The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. *Op. cit.*, p. 15.

³⁰ *Ibid*, p. 10.

caractérise par un rééquilibrage du rapport entre le social, le temporel et le spatial. Si le temps, plus que l'espace, avait jusqu'à présent permis d'expliquer les changements sociaux, ce sera à l'espace de prendre une plus grande importance dans l'analyse de la constitution des rapports sociaux³¹. Plus encore, Soja suggère qu'on retrouve, chez ces auteur.trices, une conception dialectique du rapport espace-temps. Il est commun d'admettre que le passage du temps a un impact sur l'espace. En revanche, une plus ample contextualisation spatiale de la vie sociale permet d'imaginer la durée d'un phénomène comme étant déterminée par sa spatialisation, c'est-à-dire par la manière dont il se matérialise dans l'espace. Nous verrons d'ailleurs qu'une spatialisation particulière permet d'expliquer la survie du capitalisme, ou de ralentir le déclin des grandes villes³².

Lefebvre a tenté, grâce à sa théorisation de l'espace, de répondre à une question fondamentale : comment explique-t-on la survie du capitalisme. Dans un premier temps, il affirme que le capitalisme est un mode de production intrinsèquement contradictoire, en témoignent ses récurrentes crises de surproduction. Or, une restructuration a permis au capitalisme de prolonger sa durée de vie. D'après Lefebvre, c'est en produisant un espace, le sien, que le mode de production capitaliste a su reproduire ses conditions d'existence et de croissance³³. Cet espace se caractérise notamment par une urbanisation croissante, une concentration spatiale qui est alimentée par la concentration des capitaux et qui l'alimente simultanément. Sous cet angle, les rapports sociaux de production sont conjointement formateurs d'espace et liés à cet espace.

³¹ *Ibid.* p. 15.

³² Notre intention, dans le mémoire, ne sera pas de débattre de la validité de la thèse de Soja, cela consisterait en une tout autre recherche qui, par ailleurs, ne serait pas sans pertinence. Notre propos cherchera plutôt à nuancer sa thèse qui, nous le verrons, amalgame des auteur.trices et des théories qui devraient préférablement être distinguées. Également, nous pourrions objecter à la thèse de Soja en affirmant que la spatialisation de la théorie, particulièrement en pensée politique, n'est pas nouvelle. La pensée politique, depuis Platon et Aristote, étudierait des objets spatiaux (pensons à la République platonicienne). Or, Soja ne s'oppose pas à cette affirmation, il s'appuie d'ailleurs sur le syncrétisme aristotélicien, que nous définissons plus bas, pour introduire Jacobs dans le virage spatial. Seulement, il observerait un regain d'intérêt et un rééquilibrage du caractère déterminant de la variable espace dans les sciences sociales contemporaines qui lui permettent de conclure à l'existence d'un virage, une redécouverte en quelque sorte. En terminant, sa théorie ne nie pas l'existence d'objets spatiaux dans les contributions en sciences sociales qui précèdent son virage. Seulement, le fait de s'intéresser à l'espace n'en fait pas irrémédiablement, pour Soja, une variable déterminante, qui est une condition essentielle du virage spatial.

³³ *Ibid.*, p. 50.

Si l'impact d'Henri Lefebvre sur le virage spatial est, tel que l'explique Soja³⁴, considérable, qu'en est-il de celui de Jacobs ? En reprenant le titre complet de l'ouvrage de Soja, force est de constater que le virage spatial semble provenir de la théorie critique. Or, si l'expression « théorie critique » est parfois galvaudée, Soja l'utilise dans le sens que lui donne l'école de Francfort, c'est-à-dire une théorie qui ne vise pas uniquement à interpréter le monde, mais à le changer et qui s'inspire grandement ou puise directement dans les écrits de Marx³⁵. Cet ancrage résolument marxiste convient à Lefebvre, mais ne s'applique pas à Jacobs, qui critique d'ailleurs la philosophie politique de Marx en introduction de *Cities and the Wealth of Nations*. Or, en revisitant la notion de virage spatial dans un article daté de 2003, Soja en élargit la portée pour y inclure Jacobs. Il ne sera donc plus question du virage spatial de la théorie critique, mais uniquement du virage spatial.

Jacobs serait donc, au même titre que Lefebvre, précurseur du phénomène. C'est en vertu du penchant synoecistique de son œuvre qu'elle y figure. Synoecistique ou synoecisme, du grec ancien *synoikismos*, réfère, historiquement, au processus de formation des villes grecques via l'agglomération de plusieurs villages avoisinants. Cependant, plus qu'un simple processus d'urbanisation antique, le synoecisme réfère aussi aux conditions produites lorsqu'un groupe social habite en un seul et même endroit, plus spécifiquement en ville. Selon Soja, Aristote propose une définition plus achevée du concept qui se résume ainsi : « *an active social and spatial process that involved political and cultural confederation around a distinctive territorial center : the polis* »³⁶. Il existerait donc une dynamique propre à la vie en ville, qui est déterminée par une spatialisation particulière et qui aurait des conséquences à la fois sociales et politiques, mais également économiques et technologiques. Par exemple, pour Jacobs, la ville, en vertu de sa densité et de la diversité qu'on y retrouve, est un moteur de développement technologique si important, qu'elle serait en fait responsable du développement rural. Cet argument, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir en détail, surprend. Il renverse notre compréhension intuitive du développement économique. S'il semble normal de croire que le développement rural précède le développement

³⁴ *Ibid*, p. 16.

³⁵ Edward W. Soja. « Writing the City Spatially ». In *City*. Vol. 7, no. 3 (2003), p. 270.

³⁶ *Ibid*, p. 273.

urbain, Jacobs est plutôt d'avis que c'est la ville qui est le moteur d'innovations qui permettent le développement économique des régions rurales³⁷.

C'est en vertu de cette sensibilité à l'impact de la forme urbaine sur les transformations sociales et économiques que Soja identifie Jacobs comme précurseur du virage spatial. Au sujet des travaux de l'Américaine, il écrit: « *it is a perfect example of using urban spatiality to better understand the entire history of societal development and social change* »³⁸. Il conclut son article en comparant les travaux de Jacobs à ceux de Foucault et de Lefebvre, ainsi que leur influence sur le virage spatial³⁹. De plus, le fait que Jacobs et Lefebvre adoptent des approches distinctes confère à leurs travaux un caractère complémentaire. À l'abstraction conceptuelle de Lefebvre s'ajoute la concrétude empirique de Jacobs. Lefebvre traite davantage de la France, qu'il voit évoluer sous ses yeux. Tandis que la focale de Jacobs s'arrête principalement, comme le nom de son *opus* l'indique, sur les *grandes villes américaines*.

Or, bien que cette complémentarité soit bénéfique pour la pensée – elle permet notamment d'offrir un éclairage réciproque à leurs travaux, mais donne également une banque d'outils conceptuels et d'arguments appropriés pour un grand nombre de contextes et de problématiques – elle n'est pas sans risque. Tout d'abord, soulignons que Lefebvre est marxiste et Jacobs est une libérale américaine. Cette différence est d'une importance capitale. Ces traditions philosophiques ne partagent pas les mêmes *a priori* ni les mêmes concepts. Elles ne s'entendent pas non plus sur l'agentivité du sujet. *In fine*, elles ont des avis bien distincts sur le rôle que joue le capitalisme, et par conséquent sur sa pérennisation ou son abolition. Cette différence peut également avoir un impact sur la lecture qui est faite de leur contribution respective. En mettant dans le même bateau ces deux pensées, sans en faire un examen critique, on court le risque de marxiser Jacobs ou bien de libéraliser Lefebvre. C'est précisément cet examen critique que nous comptons mener dans le cadre de la présente recherche.

³⁷ *Ibid*, p. 276.

³⁸ *Ibid*, p. 278.

³⁹ *Ibid*, p. 277.

Suivant une étude détaillée et rigoureuse des écrits de Jane Jacobs et d'Henri Lefebvre, nous avons constaté une proximité considérable. Seulement, en raison de différences majeures, nous affirmons que le rapprochement théorique entre les deux est de nature asymptotique, à savoir qui s'approche sans jamais se toucher. Leurs visions se différencient principalement à deux niveaux. Le premier a trait au rôle que jouent les rapports sociaux de production capitaliste dans les transformations spatiales. Leurs pensées ne s'accordent pas sur la place du mode de production capitaliste dans l'élaboration d'un urbanisme différent, appuyé sur le vécu des usager.ères, ni même s'il est possible qu'un tel urbanisme puisse voir le jour au sein de ces rapports de production spécifiques. Or, s'il ne s'agissait que de cette différence, on pourrait tout de même associer Jacobs et Lefebvre à un unique virage spatial dans la mesure où cette différence n'affecte pas ce qui est essentiel au virage, en l'occurrence l'idée de rééquilibrage du rapport de détermination de l'espace et du temps sur les transformations sociales. Cependant, le second niveau à partir duquel peuvent être contrastées leurs pensées influence précisément cette idée. Nous affirmons qu'il et elle ne conçoivent pas ce rapport de détermination au même degré. Les transformations de l'espace, par l'intervention des architectes et des urbanistes, n'ont pas la même influence chez les deux penseur.euses. Il semble que chez Lefebvre cette influence soit plus limitée qu'elle ne l'est chez Jacobs.

Puisque le caractère déterminant de l'espace varie d'une pensée à l'autre et qu'il s'agit d'un point fondamental à la thèse de Soja, il nous apparaît judicieux de concevoir la notion de virage spatial, non pas comme une catégorie unique, aux contours largement généraux, mais plutôt comme un renouveau du caractère déterminant de l'espace, se manifestant à travers une pluralité d'expression, comprenant une déclinaison Lefebvrienne, caractérisée par son anticapitalisme, et une déclinaison Jacobsienne, plutôt réformiste. Cette hypothèse n'exclut pas la possibilité qu'il existe d'autres déclinaisons, s'articulant autour d'autres divergences. Après tout, la thèse de Soja est effectivement très générale. Dans le cas qui nous intéresse, la distinction centrale porte précisément sur l'ampleur de la détermination spatiale.

La méthode utilisée pour réaliser cet examen critique prend la forme d'une analyse comparative de contenu. Nous avons donc procédé à la lecture et à l'analyse d'un corpus précis chez chacun.e de ces auteur.trices. Pour Lefebvre, nous avons retenu les ouvrages qui composent sa période dite *citoyenniste* et qui soulèvent précisément des enjeux urbains. Les ouvrages retenus s'échelonnent de 1963 à 1974. À cela s'ajoute également un recueil d'essais et d'articles, datés entre 1970 et

1990, qui permet d'approfondir le volet politique de son œuvre. Les ouvrages de Jacobs s'échelonnent, quant à eux, de 1961 à 2004 et comprennent la quasi-totalité de sa bibliographie. Nous avons concentré nos recherches sur des ouvrages qui traitent principalement d'urbanisme et d'économie dans le but de dialoguer avec les principaux sujets de la période *citoyenniste* de Lefebvre. Concernant la méthode, nous avons opté pour une double lecture du corpus retenu. La première lecture, *chronologique*, nous a permis de dégager les grandes lignes de leurs arguments, les principales problématiques, les points communs et l'emplacement de chacun de ces éléments dans la documentation. À partir de cette lecture, nous avons dégagé une grille d'analyse qui a guidé la seconde lecture, cette fois-ci *thématique*. Ce second exercice nous a permis de passer d'un auteur.trice à l'autre et d'un ouvrage à l'autre, sans ordre chronologique, de manière à reconstituer un dialogue, entre les deux, autour de deux principaux thèmes. Le premier thème porte sur le diagnostic qu'il et elle font de la ville à leur époque. Le diagnostic se pose d'abord sur la crise du modernisme en architecture et en urbanisme et en offre une rigoureuse critique⁴⁰. Il aborde ensuite la place du capitalisme dans les transformations spatiales. C'est ici, d'ailleurs, que nos auteurs exprimeront un différend majeur. À partir de ce constat, nous avons abordé le second thème, les remèdes, en tentant de dégager l'influence de ce différend sur les solutions qu'il et elle apportent pour pallier la crise urbaine. De manière analogue au premier thème, le second se subdivise en trois sous-thèmes. Tous deux se prononcent en faveur de milieux de vie qu'on pourrait qualifier d'*habités*, en référence au concept d'*habiter* chez Heidegger. Ils sont également en faveur de la décentralisation de l'État. Celle-ci rapproche les citoyen.nes des lieux où s'exerce le pouvoir et permet donc une plus grande participation de ces dernier.ères.

Le mémoire sera donc structuré en trois chapitres. Le premier chapitre servira de mise en contexte historique à la crise urbaine. Il permettra de tracer l'histoire récente des revitalisations et planifications urbaines en mettant l'accent sur le rôle qu'y joue le capitalisme et ses

⁴⁰ Il est important de distinguer *modernisme* au sens architectural et urbanistique et *modernité* au sens philosophique. À la manière de cercles concentriques, le modernisme est dans la modernité sans être la modernité. L'intérêt de cette distinction est de montrer en quoi on peut formuler une critique du modernisme sans nécessairement critiquer la modernité en soi. C'est notamment le cas de Lefebvre et Jacobs qu'on peut qualifier de modernes. D'ailleurs, le marxisme, duquel est issu Lefebvre, est fréquemment étiqueté comme un courant de pensée moderne. Cette nuance sera revisitée au dernier chapitre, qui joint à l'analyse des deux auteur.trices une étude du concept d'*habiter* de Heidegger. Or, Heidegger n'est pas uniquement critique du modernisme, il critique également la modernité en soi. Cette nuance a un impact sur la manière dont il définit le concept d'*habiter*, qui se distingue de la reprise qu'en fait Lefebvre.

restructurations. Ce chapitre analysera également l'impact du modernisme en architecture et en urbanisme sur les revitalisations urbaines des XIXe et XXe siècles. Considérant qu'il s'agit du point de départ de la comparaison entre Lefebvre et Jacobs, il était crucial d'explorer en détail ce courant. Les deux chapitres suivants reprendront la structure de la grille d'analyse méthodologique évoquée plus haut. Le second chapitre portera donc sur le diagnostic que font nos deux auteur.trices et portera plus précisément sur la critique du modernisme et la place que prend le capitalisme dans leur diagnostic. Le troisième et dernier chapitre suivra la piste des remèdes et abordera, dans l'ordre, la notion d'habiter, les raisons qui motivent la décentralisation et ses modalités et, finalement, comment se distingue la participation politique des citoyen.nes chez nos deux auteur.trices.

CHAPITRE I

MISE EN CONTEXTE HISTORIQUE

L'objectif du premier chapitre est d'offrir un cadre historique à la recherche. Considérant la longue histoire des villes, qui débute il y a un peu plus de 5000 ans avec ce que V. Gordon Childe intitule la « révolution urbaine », nous avons opté pour un cadre plus restreint⁴¹. Puisque le mode de production capitaliste prend une place importante dans l'analyse comparative entre Jacobs et Lefebvre, il est tout indiqué de débiter avec la révolution industrielle. Il s'agit d'un moment charnière dans la mesure où cette révolution induit une transformation majeure des villes. L'époque est marquée, en Europe et en Amérique, par une urbanisation rapide qui a saturé la capacité d'accueil des villes. Les urbanistes du XIXe siècle ont dû repenser l'aménagement des espaces urbains de manière à éviter la dégradation des conditions de vie, tout particulièrement parmi la classe ouvrière. De grands projets de revitalisation urbaine ont donc vu le jour en Angleterre, en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord. Ces projets, en vertu de leur envergure, se sont réalisés en collaboration avec l'État. Par l'intermédiaire de la dette publique, l'État a su financer d'immenses chantiers qui ont permis, non seulement la résorption du taux de chômage, mais également d'offrir des débouchés à des capitaux en quête de réinvestissement.

C'est à cette époque qu'apparaît un courant en architecture et en urbanisme qu'on nomme *modernisme*. Le modernisme a connu quelques expressions au fil des décennies. Lefebvre affirme qu'il débute avec la réfection de Paris, durant le Second Empire, par le préfet Georges-Eugène Haussmann. Jacobs situe plutôt le début du modernisme avec ceux qu'elle nomme les « décentralistes », un groupe d'architectes et d'urbanistes de la fin du XIXe siècle qui réimaginent la ville en critiquant la métropole et son influence centralisatrice. Lefebvre et Jacobs sont d'avis qu'on retrouve dans les travaux et les réalisations de Le Corbusier l'expression définitive du modernisme. Nous allons donc analyser le développement de ce courant à travers ces trois personnages et groupes, de façon chronologique, dans le but de définir généralement ce qu'est le modernisme en architecture et en urbanisme. Considérant l'importance de la philosophie de Le

⁴¹ Lewis Mumford. *The City in History*. New-York : Harcourt, 1961, p. 31.

Corbusier, en tant qu'aboutissement du modernisme, ainsi que son impact sur les travaux de Jacobs et de Lefebvre - ce qui en fait le point de départ de notre comparaison - nous proposons une analyse plus poussée de *La charte d'Athènes*. Cela nous permettra de dégager une définition générale du modernisme et, à partir de cette définition, il nous sera possible d'explorer la critique qu'en font Jane Jacobs et Henri Lefebvre, qui est le point de départ de notre analyse comparative.

1.1 Survol historique des revitalisations urbaines

*« If capitalism tended to expand the province of marketplace and turn every part of the city into a negotiable commodity, the change from organized urban handicraft to large scale factory production transformed the industrial towns into dark hives, busily puffing, clanking, screeching smoking for twelve and fourteen hours a day, sometimes going around the clock ».*⁴²

Dans *Economy of Cities*, Jane Jacobs nous explique que les historien.nes ont fait une faute majeure en situant le rôle joué par la ville dans l'histoire. Ce qu'elle appelle le « dogme de la primauté agraire » réfère à l'idée que le développement des villes suit un cours linéaire. Au commencement, il y avait le hameau, ensuite le village, la ville et puis la métropole. Cette explication parvient peut-être à rendre compte de l'apparition des premières villes, mais ne nous informe pas sur la fonction qu'elles remplissent en matière d'innovation et de développement économique, social, culturel et tout particulièrement politique. La densité, combinée à la diversité qu'on retrouve en ville en fait un terreau fertile au progrès. Jacobs suggère que le progrès, tout particulièrement technique, est un produit urbain qui ruisselle ensuite vers les milieux ruraux. Nous détaillerons cet argument plus loin. Notre intention ici n'est cependant pas d'analyser la place des villes dans l'Histoire. L'ampleur d'une telle analyse va bien au-delà de celle que s'autorise ce mémoire.

Néanmoins, nul ne saurait ignorer complètement l'histoire et pour cette raison, nous présenterons les grandes lignes du développement des villes en partant de la révolution industrielle afin de mieux situer les trois auteur.es que nous analyserons plus loin, à savoir Jacobs, Lefebvre, et au cours de ce chapitre, Le Corbusier. Pour de nombreux historien.nes, la révolution industrielle est un moment charnière qui est caractérisé par une urbanisation massive. L'importance historique de cette période de transformation est corrélée à une dégradation générale de la qualité de vie. L'historien Lewis

⁴² Lewis Mumford. *Op. cit.*, p. 446.

Mumford décrit la ville industrielle comme « *the most degraded urban environment the world had yet seen* »⁴³. Il nomme la ville industrielle *Coketown*, en référence à la ville dans laquelle se déroule l'intrigue de *Hard Times*, de Charles Dickens, qui la définit dans ces termes : « *It was a town of red brick, or of brick that would have been red if the smoke and ashes had allowed it* »⁴⁴.

Des « *Coketown* » se constituent donc en Europe et en Amérique durant la première partie du XIXe siècle, et sont caractérisées par une pollution atmosphérique et sonore endémique. Bien que l'emplacement des industries obéisse généralement à la disposition des voies de circulation ferroviaires et maritimes, aucune autorité n'est exercée à l'échelle municipale afin d'encadrer l'aménagement. Le libre marché et la compétition, écrit Mumford, sont les principes autour desquels s'articule cette « planification » urbaine⁴⁵. Sans autorité compétente et sans initiative gouvernementale, les quartiers d'habitations sont construits à proximité des manufactures et des industries, souvent aux frais de leurs propriétaires. En 1845, la commission royale britannique commande un rapport sur l'état des grandes villes et des quartiers peuplés. Ce dernier fait état de l'insalubrité qui règne dans la plupart des grandes villes anglaises et cite en exemple Manchester, où les installations sanitaires sont en nombre tellement insuffisant qu'on y dénombre une toilette pour 212 habitant.es. À Montréal, les conditions de vie dans les quartiers ouvriers, à la même époque, sont semblables à celles des grandes villes anglaises. Dans *Montréal en évolution*, l'architecte et urbaniste Jean-Claude Marsan souligne qu'au Canada, le pourcentage de la population vivant dans les grands centres urbains est passé de 5% en 1825 à 51,8% en 1921⁴⁶. La rapidité et l'intensité de l'urbanisation sont durement ressenties à Montréal, qui est la métropole du Canada, à cette époque⁴⁷. Dans les quartiers ouvriers de Montréal, le taux de mortalité pour la période est le double de celui observé dans le quartier aisé de Westmount. En 1897, une étude sociologique, intitulée *The City below the Hill*, nous apprend que dans les faubourgs Saint-Anne et Saint-Antoine (situés dans l'arrondissement Ville-Marie) seule la moitié des logements possède

⁴³ *Ibid.*, p. 447.

⁴⁴ Charles Dickens. *Hard Times*. Coll. « Oxford World's Classics ». Oxford : Oxford University Press, 2008, p. 26.

⁴⁵ Lewis Mumford, *Op. cit.*, p. 460.

⁴⁶ Jean-Claude Marsan. *Montréal en évolution*. Coll. « Patrimoine urbain ». Montréal : Presses de l'Université du Québec, 2016, p. 210-211.

⁴⁷ Jane Jacobs. *The Question of Separatism*. *Op. cit.*, p. 17.

une toilette. Ce qui a valu à ce secteur le sobriquet « *The Swamp* »⁴⁸. En somme, *Coketown* n'a rien d'un phénomène exclusivement britannique, il est à tout le moins transatlantique. Le phénomène est lié à l'industrialisation.

Abordons maintenant les causes de cette urbanisation incontrôlée. Deux processus se croisent ici : la croissance démographique et l'exode rural. En ce qui concerne la croissance démographique, la révolution technique en agriculture, la mécanisation de certains procédés ainsi que l'importation de produits alimentaires en provenance des colonies ont permis de garantir la sécurité alimentaire un peu partout en Europe. La sécurité alimentaire a réduit les taux de mortalité et fait grimper les naissances⁴⁹. Cela, précise Mumford, permet d'expliquer l'augmentation générale de la population, mais ne permet pas d'expliquer pourquoi cette croissance a permis l'augmentation particulière de la population en ville. Une analyse marxiste de l'espace offre une piste d'explication.

« *The social centralization of capital both produces and requires a certain spatial centralization of capital* »⁵⁰, écrit le géographe Neil Smith. La centralisation sociale du capital réfère à la combinaison de deux capitaux indépendants en un seul, une acquisition en d'autres termes. Celle-ci résulte de l'accumulation du capital par celui ou celle qui possède les moyens de production. Or, détenir ces moyens, les capitaux constants n'est nullement gage d'enrichissement si une main-d'œuvre, un capital variable, ne les met pas en marche. Quant à la centralisation spatiale du capital, celle-ci représente la concentration en un même endroit à la fois de capital constant et de capital variable. C'est d'ailleurs Marx lui-même qui écrit que l'accumulation du capital n'est pas seulement l'accumulation du prolétariat, mais l'accumulation du prolétariat à un certain endroit⁵¹. Grâce à un gain de productivité en agriculture, couplé à des mesures d'expropriation, de nombreux travailleurs se retrouvent à la recherche d'emploi qu'ils et elles trouveront dans les villes où de nombreux capitaux sont à la recherche de main-d'œuvre.

⁴⁸ Jean-Claude Marsan. *Op. cit.*, p. 219.

⁴⁹ Lewis Mumford. *Op. cit.*, p. 449.

⁵⁰ Neil Smith. *Uneven Development : Nature, Capital, and the Production of Space*. Athens : Georgia University Press, 1984, p. 164.

⁵¹ *Ibid*, p. 166.

En somme, la croissance démographique a été orientée vers les secteurs où les capitaux étaient suffisamment concentrés pour offrir de l'emploi. À l'origine, c'est dans les villes où régnait une culture de commerce qu'on a pu observer une accumulation suffisante de capitaux. Concernant la main-d'œuvre, Marx, au livre I du *Capital*, détaille avec grande précision le processus d'expropriation des petits producteurs terriens et les législations sanguinaires qui ont permis à la grande bourgeoisie britannique d'avoir accès à une main-d'œuvre salariée⁵². Séparés des moyens de la production durant la phase de la « soi-disant accumulation primitive », les producteurs.trices provenant des milieux ruraux n'ont eu d'autres choix que d'aller vendre leur force de travail en ville. D'ailleurs, au début du XIXe siècle, certains chroniqueurs se désolèrent du dépeuplement des campagnes anglaises et de l'appauvrissement des conditions de vie qui résultèrent des *enclosures*⁵³. À cela, un « apologiste des *inclosures* », que Marx refuse d'honorer d'un nom, formule une réponse qui se porte à la défense de mesures d'expropriation en soulignant leurs effets bénéfiques :

« On aurait absolument tort de conclure que le pays se dépeuple parce qu'on ne voit plus dans les campagnes tant de gens perdre leur temps et leur peine. S'il y en a moins dans les champs, il y en a davantage dans les villes... Si, après la conversion des petits paysans en journaliers obligés de travailler pour autrui, il se fait plus de travail, n'est-ce pas là un avantage que la nation ne peut que désirer ? »⁵⁴

La violence de ces expropriations trouve également, dans l'émergence de certaines théories, une légitimation idéologique qui prend la forme du discours « d'amélioration (*improvement*) de la terre »⁵⁵. Cette idéologie s'inspirerait notamment des écrits de John Locke, spécifiquement le *Traité du gouvernement civil* (1690), son célèbre opus dans lequel il propose un argument qui lie la propriété et le travail (pas nécessairement manuel) qui met en valeur des objets au bénéfice de l'humanité. Au nom de l'efficacité du travail de la terre, le gouvernement anglais s'est autorisé à exproprier les petits propriétaires terriens en redistribuant leur terre à de grands propriétaires mieux outillés, produisant du même coup la masse de journaliers.ères nécessaires au fonctionnement du

⁵² Karl Marx. *Le Capital, Livre I*. Coll. « Folio essais ». Paris : Gallimard, 1963, p. 715-749.

⁵³ Selon Marx, les *enclosures*, une série de législation ayant eu pour conséquence la « création du prolétariat sans feu ni lieu », débutent à la fin du XVe siècle en Angleterre et au XVIe siècle en Europe de l'ouest. Elle se poursuivront jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. *Ibid.*, p. 740.

⁵⁴ *Ibid.* p. 732.

⁵⁵ Louis Gaudreau. *Le promoteur, la banque et le rentier : fondement et évolution du logement capitaliste*. Montréal : Éditions Lux, 2020, p. 102.

capitalisme⁵⁶. L'historienne Ellen Meiksins Wood fait remarquer à juste titre que la thèse lockéenne a pu servir de justification, par certains *lords*, de l'appropriation des terres communales⁵⁷. Pour faire court, notons qu'il existe un lien entre l'accumulation (parfois brutale et violente) des capitaux avant et au début de la révolution industrielle et l'urbanisation majeure qui prend place tout au long du XIXe siècle avec les conséquences que nous avons évoquées plus haut.

Rappelons que durant la première moitié du XIXe siècle, cette urbanisation se fait sans planification. Ce sont les lois du marché qui dictent l'emplacement de chaque chose, de l'industrie au logement en passant par le commerce. L'ordre de la production, écrit Engels dans *La question du logement* (1872), engendre un désordre urbain qui risque, si aucun obstacle ne freine sa métastase, de renverser l'ordre même de cette production⁵⁸. Engels s'est familiarisé avec les conditions de vie des ouvrières des villes industrielles, les ayant détaillées quelques années avant dans *La situation de la classe ouvrière en Angleterre* (1845). Selon Engels, la dégradation des conditions de vie dans ces quartiers lésés est un carburant à contestation : « les grandes villes sont les foyers du mouvement ouvrier ; c'est là que s'est manifestée d'abord l'opposition entre prolétariat et bourgeoisie »⁵⁹.

Engels n'est évidemment pas le seul à se soucier des conditions de vie des ouvrières. L'époque voit naître une nouvelle génération de réformatrices provenant des classes aisées qui, animées d'un esprit humaniste, s'activèrent à remédier au chaos urbain. C'est d'ailleurs en Angleterre, point de départ de cette histoire, que débute ce que l'historien Daniel T. Rogers nomme la « municipalisation ». Il s'agit d'une « *diminution of the market* », une transformation des services d'initiative privée en biens publics⁶⁰. Le mouvement pour l'assainissement (*sanitation*) apparaît en Angleterre durant la décennie 1840 et fait de l'accès à l'eau son combat. Laissé à l'initiative privée, l'accès aux aqueducs ne se fera qu'au mieux offrant, ce qui explique la situation à Manchester,

⁵⁶ *Ibid*, p. 100.

⁵⁷ Ellen Meiksins Wood, cité dans Louis Gaudreau. *Op. cit.*, p. 103.

⁵⁸ Engels, cité dans Henri Lefebvre. *La pensée marxiste et la ville*. Paris : Casterman, 1972, p. 19.

⁵⁹ *Ibid*, p. 26.

⁶⁰ Daniel T. Rodgers. *Atlantic Crossing : Social Politics in a Progressive Age*. Cambridge : The Belknap Press of Harvard University Press, 1998, p. 116.

précédemment décrite. C'est à peu près à la même époque que la *Fabian Society* voit le jour, une organisation de socialistes et de progressistes anglais liés au parti travailliste britannique. Entre 1889 et 1907, la *Fabian*, en collaboration avec d'autres mouvements progressistes, parvient à faire étendre la couverture de services publics offerts par la ville de Londres⁶¹. Cet exploit est rapidement imité ailleurs en Angleterre, en Europe et de l'autre côté de l'Atlantique. C'est l'argument défendu par Rodgers : « *[m]unicipalization was the first important Atlantic-wide progressive project* »⁶².

Si la municipalisation a tout d'un projet progressiste, comme en témoigne son esprit humaniste, sa popularité peut également être imputée à un autre facteur : l'optimisation de la production. L'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers ouvriers aux frais de l'État bénéficie à la productivité de la main-d'œuvre et donc à la rentabilité de l'entreprise. Rodgers fait remarquer que les tentatives de planification qui voient le jour tout au long du XIXe siècle partagent une caractéristique commune, l'amélioration de la circulation, y compris celle des marchandises.

Il cite deux exemples, la grille orthogonale de 1811 à New York et le réaménagement de la ville de Paris pendant le Second Empire. Au sujet de New York il écrit : « *the grid was, in all these ways, the physical analogue of the laissez-faire economy, a legal and social contrivance for maximizing opportunities for exchange that easily turned natural in the mind* »⁶³. Le quadrillage routier diversifie les options de circulation et fluidifie le trafic. Les bouchons de circulation sont évidemment une réalité qui précède l'apparition et la popularisation de l'automobile, quoique la grille se prête à la perfection à ce nouveau mode de transport. En plus d'améliorer la circulation, elle facilite la construction d'habitations. La grille orthogonale, écrit le sociologue Richard Sennett, permet de maximiser l'espace en construisant à angle droit : « *right angled houses are the most cheap to build and the most convenient to live in* »⁶⁴.

⁶¹ *Ibid*, p. 56.

⁶² *Ibid*, p. 159.

⁶³ *Ibid*, p. 165.

⁶⁴ Richard Sennett. « American cities : the grid plan and the Protestant Ethic ». In *International Social Science Journal*, Vol. 125, août 1990, p. 273.

Évidemment, la grille orthogonale de New York, qui sera imitée par la plupart des grandes villes nord-américaines, n'est pas sans ses critiques. L'architecte Pierre-Charles L'Enfant, qui fut mandaté par le premier président des États-Unis de confectionner les plans de la capitale américaine, considérait la grille comme un espace neutre, antithétique de la grandeur d'une capitale. Son caractère répétitif devient vite lassant et ne fait pas écho à la puissance que la ville de Washington devait commander⁶⁵. D'autres critiques de la grille font plutôt état de la difficulté de sa mise en pratique. Pour Chicago, des buttes ont dû être excavées et des étangs drainés pour que s'étende la ville selon les plans des urbanistes : « *the American urbanists used grid planning to deny even elemental disturbances prompted by geography* », écrit Sennett⁶⁶.

Dans certains cas, l'urbanisation se heurte à la ville ancienne, comme c'est généralement le cas en Europe. Bien que la grille orthogonale n'y trouve pas sa niche, cela n'a pas empêché d'autres formes de reconstruction, dans l'esprit du plan triangulaire de l'Enfant. Nous arrivons au second exemple de Rodgers à savoir le Paris du Second Empire. À une époque où les pouvoirs publics s'approprient de plus en plus de responsabilités - y compris en matière de planification urbaine - dans l'espoir de lutter contre l'insalubrité régnante, arrive sur la scène un personnage incontournable pour quiconque fait l'histoire des idées urbaines : Georges Eugène Haussmann. Ce dernier est mandaté par Napoléon III d'entreprendre la réfection de Paris. Profitons de l'occasion pour faire un rappel historique.

En 1846 frappe une crise économique sans précédent : « *[t]he depression that swept out of Britain in 1846-47 can justly be regarded as the first unambiguous crisis of capital overaccumulation* »⁶⁷. Au Livre III du *Capital*, Marx définit la suraccumulation (*overaccumulation*) ou surproduction comme le phénomène qui survient lorsque le taux de profit du capital est en baisse, faute de débouchés ou résultat d'une production effrénée⁶⁸. Ce qui fait de la crise de 1846-47 une crise sans précédent tient de son caractère intrinsèquement capitaliste. L'humanité n'était pas étrangère aux

⁶⁵ *Ibid*, p. 272.

⁶⁶ *Ibid*.

⁶⁷ David Harvey. *The Condition of Postmodernity*. Cambridge : Blackwell Publishing, 1990, p. 260.

⁶⁸ Catherine Mills. « La baisse tendancielle du taux de profit, les contre-tendances, la suraccumulation du capital ». In *Formation à l'économie politique de Marx*, mars-avril (2009), p. 46.

crises économiques et politiques causées par des désastres naturels ou bien des guerres. Malgré quelques récoltes plus difficiles en Europe, il aurait fallu être aveugle pour ne pas reconnaître que la spéculation effrénée et la surproduction causées par la loi de la concurrence ont joué un rôle de premier plan dans la crise. La paralysie subséquente de l'économie a mené aux vagues de mises à pied qui ont débuté en Angleterre avant de s'étendre sur le continent⁶⁹. On peut d'ailleurs faire des liens entre cette crise et le Printemps des peuples, la mouvance révolutionnaire qui soulève l'Europe en 1848. Paris est d'ailleurs le théâtre d'affrontements entre la monarchie et la classe ouvrière. C'est dans ce contexte que des barricades sont érigées pour bloquer les troupes royales. La suppression des conditions de possibilité de ces barricades (entendre la suppression des petites avenues encombrées) fera partie intégrante du programme urbanistique d'Hausmann.

Parallèlement, le rétablissement économique était au cœur de son projet : « Hausmann avait parfaitement compris que sa mission d'urbanisation avait pour objectif de contribuer à résoudre le problème de capital excédentaire et de chômage »⁷⁰. Les immenses chantiers ont permis l'embauche suffisante de main-d'œuvre pour stabiliser le marché de l'emploi et la réorganisation des avenues a su faciliter le transport des marchandises. Nous avons mentionné plus haut que le Plan L'Enfant de Washington ressemble davantage aux grandes villes européennes qu'aux métropoles américaines. D'ailleurs, un coup d'œil rapide à la disposition des rues des deux capitales, tout particulièrement leur centre politique et administratif (le *National Mall* pour Washington et l'Élysée pour Paris) témoigne de cette ressemblance. De la même manière, cette disposition s'inscrit dans un esprit militaire. Rappelons que L'Enfant était ingénieur militaire. Le tracé d'Hausmann qui coupe à travers les dédales des vieux quartiers de Paris avait pour but, d'une part, l'aération et la qualité de vie, mais facilitait également les mouvements de troupes et la défense des quartiers stratégiques⁷¹. Le baron ne s'en cachait d'ailleurs pas, son but était de déraciner la « damnée trinité » de la maladie, du crime et de la révolution⁷².

⁶⁹ David Harvey. *The Condition of Postmodernity*. *Op. cit.*, p. 260.

⁷⁰ David Harvey. *Villes rebelles : du droit à la ville à la révolution urbaine*. Paris : Buchet Chastel, 2015, p. 34.

⁷¹ Richard Sennett. « American cities : the grid plan and the protestant ethic ». In *International Social Science Journal*, Vol. 125, août 1990, p. 277.

⁷² *Ibid.*

On touche directement, avec Haussmann, à la nature du lien entre l'urbanisme et le capitalisme. Harvey, dans *Villes rebelles*, détaille les transformations que la réfection de Paris a apportées aux institutions financières françaises. L'ampleur du réaménagement a contribué à « résoudre le problème d'écoulement de l'excédent de capital en mettant sur pied un système keynésien (avant la lettre) d'amélioration de l'infrastructure urbaine financée par la dette »⁷³. Le réaménagement de la ville de Paris par Haussmann révèle plus avant la nature du lien entre l'urbanisme et le capitalisme. L'urbanisme est d'abord un outil de santé publique. Toutefois, la remise à neuf de quartiers vétustes et insalubres, qui améliore effectivement la qualité de vie des ouvrières, atténue également le désir de révolte et plus largement la lutte des classes. La pérennisation des rapports sociaux capitalistes fait donc partie du processus d'urbanisme. Plus encore, les grands chantiers créent des emplois, ce qui permet de résorber le taux de chômage et, par l'entremise de la contraction d'une dette, les États offrent des débouchés d'investissement à des capitaux qui autrement n'auraient pu produire de plus-value. Chaque société, chaque mode de production, écrit Lefebvre, « produit un espace, le sien ». La forme que prendra cet espace varie d'un lieu à l'autre et peut remplir plus d'une fonction, mais en dernière instance, la production d'espaces appropriés reproduit les conditions de possibilité d'un mode de production donné.

Les réformes en faveur de la municipalisation, les mouvements pour l'assainissement ainsi que les tentatives de réaménagement et de planification urbaine qui ont pris place de part et d'autre de l'Atlantique ont su ralentir la tendance au désordre qui a marqué la première moitié du XIXe siècle. Alors, comment expliquer que le constat fait par Engels quant aux conditions de vie dans les quartiers ouvriers soit partagé par d'autres observateurs 50 à 60 ans plus tard ? À titre d'exemple, dans un ouvrage publié en 1898, l'urbaniste anglais Ebenezer Howard se désolait de la vétusté et de l'insalubrité dans les quartiers les plus pauvres⁷⁴. Le CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) constatait lui-aussi, lors de son quatrième congrès, en 1933, que la réalité dans les quartiers défavorisés ne s'était guère améliorée. Il semblerait qu'on ait confondu l'effet avec la cause.

⁷³ David Harvey. *Villes rebelles : du droit à la ville à la révolution urbaine*. *Op. cit.*, p. 34-35.

⁷⁴ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Coll. « Eupalinos ». Paris : Édition Parenthèses, 2012 [1961], p. 26.

Les grands projets d'urbanisme de la seconde moitié du XIXe siècle ont transformé l'apparence de plusieurs villes industrielles en laissant intacts les procédés qui les ont fait naître dans la fumée et la poussière (*smoke and ashes*), pour reprendre l'expression de Dickens. Ces grands projets, aussi radicaux fussent-ils, étaient encore insuffisants pour améliorer durablement les conditions de vie des moins bien nantis. Dans certains cas, leur radicalité traduisait plutôt du mépris de classe. Benjamin Péret, un écrivain surréaliste, disait du baron Haussmann qu'il avait « peint Paris à la mitrailleuse », en référence à l'expulsion vers les faubourgs d'un grand nombre d'habitants des quartiers détruits dans le cadre des travaux. Henri Lefebvre a écrit à ce sujet : « [u]n des sens de la Commune de Paris (1871), c'est le retour en force vers le centre urbain des ouvriers rejetés vers les faubourgs et les périphéries, leur reconquête de la ville »⁷⁵. En somme, les tentatives de planification de la deuxième moitié du XIXe siècle ont agi comme repoussoir. Elles ont temporairement amélioré les conditions sans influencer les causes qui les ont fait naître. C'est d'ailleurs à cette époque qu'apparaît un phénomène qui prendra son essor plus tard au XXe siècle, la banlieusardisation. Prenons le temps de distinguer deux types de banlieue : l'habitat pavillonnaire et la cité-jardin.

L'habitat pavillonnaire est un type de logement qu'on retrouve en périphérie des zones urbaines. Il est généralement conçu pour être imité facilement dans le but d'abriter le plus grand nombre de personnes le plus rapidement possible. Le modèle de l'habitat pavillonnaire apparaît en France, sous la IIIe République (1870-1940), et représente, selon Lefebvre, une continuité du projet entrepris par Haussmann de relocaliser les ouvrières, en procédant toutefois à une « manœuvre beaucoup plus vaste »⁷⁶. Lefebvre décrit cet espace comme un assemblage comprenant « clôture, jardin, coin divers et disponible » qu'un aménagement urbain, trop dense, ne saurait offrir⁷⁷. L'avantage de l'habitat pavillonnaire est d'offrir une marge de manœuvre à l'*habiter*, un concept développé par Heidegger et repris par Lefebvre. Ce dernier définit l'habiter comme la plasticité de l'espace, la capacité qu'ont les usagères à transformer et produire un espace⁷⁸. Il poursuit en indiquant que : « [j]usqu'alors, habiter, c'était participer à une vie sociale, à une communauté,

⁷⁵ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville* suivi de *Espace et politique*. Paris : Éditions Anthropos, 1968 et 1972, p. 24.

⁷⁶ *Ibid*, p. 25.

⁷⁷ *Ibid*, p. 28.

⁷⁸ *Ibid*.

village ou ville. La vie urbaine détenait entre autres cette qualité, cet attribut »⁷⁹. L'habiter, pour Lefebvre - nous précisons les distinctions qui existent entre le concept tel qu'il est défini par Heidegger, et sa reprise par Lefebvre au chapitre III – se définit donc comme une vie sociale qui produit et transforme un espace à partir du vécu de ses usagers. L'habitat, comme son nom l'indique, offre à l'habiter une « marge d'initiative et de liberté, limitée, mais réelle »⁸⁰. Le lotissement pavillonnaire, qui comprend une maison encerclée d'un espace gazonné, permet aux occupants de transformer leur petit espace. Lefebvre souligne que le statut de propriétaire fait également partie du modèle pavillonnaire et que cette « manœuvre » fait partie d'une stratégie de moralisation de la classe ouvrière⁸¹. L'idée est d'ajouter au statut de travailleur salarié celui de propriétaire : « ils [concepteurs] imaginèrent avec l'habitat l'accession à la propriété »⁸².

Cette stratégie de classe a procédé par la « réduction de l'habiter à l'habitat »⁸³. Pour Lefebvre, l'habitat ne réunit pas les conditions suffisantes pour qu'il soit question d'habiter. Il manque, à l'habitat, une composante politique pour la réalisation d'un habiter. Lefebvre explique que l'habitat a eu des conséquences sur la conscience sociale. Le double statut salarié-propriétaire a eu un impact sur l'identification au prolétariat puisque les considérations des pavillonnaires se sont déplacées du lieu de production pour se « centrer autour de la quotidienneté, de la consommation »⁸⁴. Nous concluons, avec Lefebvre, que l'*habitat*, en vertu de l'accès à la propriété, dépolitise la classe ouvrière et que pour cette raison, il n'y a pas identité entre habitat et habiter.

Néanmoins, l'attrait de l'accès à la propriété aurait fait triompher l'*habitat* en tant qu'expression *de facto* de la banlieue, celle que nous connaissons aujourd'hui, selon Lefebvre⁸⁵. Or, l'habitat

⁷⁹ *Ibid*, p. 25.

⁸⁰ *Ibid*, p. 28.

⁸¹ *Ibid*, p. 26.

⁸² *Ibid*.

⁸³ *Ibid*, p. 29.

⁸⁴ *Ibid*, p. 26.

⁸⁵ La banlieue ne peut pas, certes, être réduite à un « non-lieu » n'assurant que la reproduction biologique. Lefebvre, d'ailleurs, reconnaît que l'habitat offre une marge de manœuvre à l'habiter. On y trouve tout de même une sociabilité. Cependant, certains travaux récents interrogent le dynamisme de cette sociabilité périurbaine. Celle-ci serait « idéalisée » par celles et ceux qui résident dans ces secteurs : « [u]ne aide mutuelle circule entre les gens du voisinage, mais ces relations demeurent fonctionnelles ». À ce sujet, nous renvoyons à l'article de Benoit, Carmelle. « Vivre en milieu

n'était pas la seule option possible. L'idéal de la *Cité-jardin* présentait une autre avenue pour la vie en périphérie. Autour de 1850, certain.es citoyen.nes aisé.es quittent la ville, suivant les chemins de fer, et vont s'installer dans des agglomérations qui ne sont ni complètement rurales, ni complètement urbaines. Grâce à la locomotive, ces petites villes étaient situées à une distance suffisante de la pollution des métropoles sans être isolées des services qu'elles offraient⁸⁶. Évidemment, ce privilège était réservé aux mieux nanti.es. D'autant plus, le nombre d'habitant.es de ces petites communautés *rurbaines* était restreint par des législations, sous prétexte d'éviter l'étalement, quoiqu'un fin observateur y verra aussi une mesure d'exclusion des classes moins aisées. Si ces premières banlieues n'avaient nullement l'intention d'offrir une alternative à la ville, en matière d'aménagement urbain, elles ont tout de même servi d'inspiration à la *Cité-Jardin* d'Ebenezer Howard.

Lui-même inspiré des utopistes du XIXe siècle (fourriéristes et saint-simoniens), Howard imaginait une communauté d'environ 30 000 habitant.es résidant dans des petites villes rationnellement organisées autour d'une *agora* et d'un centre commercial traversés d'un chemin de fer, cerclé d'habitation et, sa marque de commerce, le tout entouré d'une ceinture verte qui pourrait accueillir certaines manufactures, mais principalement dédiée à l'agriculture⁸⁷. Howard n'était, d'ailleurs, pas un promoteur de la banlieue pavillonnaire. Selon lui, les problèmes de logements en ville ne pouvaient se solutionner par l'expansion des quartiers résidentiels, mais par une décentralisation des fonctions opérée par les grandes villes. Son projet se voulait donc une véritable alternative urbanistique à la métropole, qui combinait les avantages qu'apporte la densité des grandes villes (il suggérait une densité qui est d'ailleurs similaire à celle des métropoles afin de maximiser l'espace dédié à la vie sociale et à l'agriculture tout en limitant l'étalement urbain) et la qualité de vie de la campagne. Comme le dit Mumford : « *he sought a stable marriage between city and*

périurbain : rapport au lieu et lien social. Le cas des Grandbasilois ». In *Recherches sociographiques*, Vol. 60, No. 3 (2019), p. 633-664.

⁸⁶ Lewis Mumford. *Op. cit.*, p. 503.

⁸⁷ *Ibid*, p. 515-519.

country, not a weekend liaison »⁸⁸. Une considération qui deviendra le *leitmotiv* de certain.es modernistes.

La *Cité-jardin* a eu une influence considérable sur l'urbanisme du début du XXe siècle. Nous pourrions qualifier cette époque de *renaissance de la cité-État*, la redécouverte de l'idée qu'une ville n'est pas uniquement un espace matériel pour loger la main-d'œuvre, mais le siège de ce qui pourrait devenir une véritable démocratie locale. C'est notamment en cela qu'elle se démarque de l'habitat pavillonnaire. L'organisation en petites communautés ranimait l'idée de la cité-État grecque, des communes médiévales et du *Town Hall* de la Nouvelle-Angleterre⁸⁹.

Le lien entre urbanisme et politique est d'ailleurs judicieusement mis en mot par Frank Lloyd Wright dans le titre de l'un de ses derniers livres : « *When Democracy Builds* »⁹⁰. Ce dernier s'inquiétait de la taille des métropoles du début du XXe siècle, craignant qu'elle n'atomise la vie publique et que les citoyen.nes fassent place aux travailleur.euses (*find the citizen*, écrit-il)⁹¹. À l'époque où Wright propose de « créer des rapports sociaux nouveaux en produisant un espace social original » avec *Broadacre City*, l'école du Bauhaus voit le jour avec des propositions du même ordre⁹². La tendance est à la décentralisation des fonctions et à l'autonomie locale, en privilégiant un système politique plus horizontal de réseaux de villes autonomes. La caractéristique commune promeut l'équilibre entre la fonctionnalité d'une ville et la qualité de vie des campagnes, « *the city as an integral part of the landscape which is the main thesis of Broadacre* »⁹³.

La décentralisation est attrayante du point de vue de la participation démocratique et par extension, de la qualité de la vie sociale qu'elle apporte. Elle est encore au cœur de certains courants politiques, notamment le municipalisme libertaire et le confédéralisme. Toutefois, la décentralisation pose également un certain nombre de problèmes. En plus des dilemmes de partages

⁸⁸ *Ibid*, p. 515.

⁸⁹ *Ibid*, p. 499.

⁹⁰ Bruce Brooks Pfeiffer. *Frank Lloyd Wright Drawings*. New-York : Harry N. Abrams, 1990, p. 265.

⁹¹ *Ibid*, p. 107.

⁹² Henri Lefebvre. *Le droit à la ville* suivi de Espace et politique. *Op. cit.*, p. 250-251.

⁹³ Bruce Brooks Pfeiffer, *Op. cit.*, p. 265.

de compétences (quelles compétences devrait-on décentraliser ? Jusqu'à quel niveau ?) elle sous-estime l'attraction gravitationnelle des grandes villes⁹⁴. La centralisation sociale du capital engendre la centralisation spatiale de celui-ci. Plus une ville est grande, plus elle a de l'importance du point de vue des investisseurs. On y trouve un bassin considérable de main-d'œuvre, des institutions financières concurrentielles, des infrastructures de transports et d'entreposage, etc. De l'avis de Jane Jacobs, l'objectif des « décentralistes » était de réduire la population des grandes villes (jugée problématique) en la dispersant dans des villes de taille moyenne qui auraient la capacité d'accueillir l'activité productrice correspondante⁹⁵. Or, elle poursuit, rien de cela « n'a de rapport avec la manière dont les villes fonctionnent dans la réalité »⁹⁶.

Il faudra attendre jusqu'à la fin des années 1940 et l'intervention massive de l'État pour voir les banlieues gagner en popularité, à la faveur de l'habitat pavillonnaire. En Amérique du Nord, l'effet combiné du *New Deal* (1933) et du *GI Bill* (1944), aux États-Unis⁹⁷, et celui de la Loi nationale sur l'habitation (1949), au Canada⁹⁸, ont eu un effet significatif sur l'accès à la propriété, par l'entremise de programmes de subvention et de réduction des taux d'intérêt hypothécaires, et, par implication, l'augmentation du pouvoir d'achat. Parallèlement, d'immenses projets autoroutiers voient le jour de part et d'autre de l'Atlantique. Grâce au Plan *Marshall*, l'Allemagne peut poursuivre la construction de ses fameuses *Autobahn*. Selon l'urbaniste Ken Greenberg, elles auraient inspiré le *Interstate Highway System* (1956), plus de 73 000 kilomètres de voies autoroutières serpentant les États-Unis⁹⁹. C'est dans ces conditions d'abondance économique, de fort pouvoir d'achat et d'intervention de l'État dans le logement et les infrastructures routières que les banlieues (pavillonnaires je précise) ont obtenu leur heure de gloire.

⁹⁴ Lewis Mumford, *Op. cit.*, p. 519.

⁹⁵ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 28.

⁹⁶ *Ibid*, p. 33.

⁹⁷ Matthew Chambers, Carlos Garriga et Don E. Schlegenhaut. *The New Deal, the GI Bill, and the Post-War Housing*. Saint-Louis : Federal Reserve Bank of Saint-Louis, 2012, p. 26.

⁹⁸ Louis Gaudreau. *Op. cit.*, p. 176.

⁹⁹ Ken Greenberg. *Op. cit.*, p. 32.

« Si l'on distingue l'inducteur et l'induit, l'on peut dire que le processus d'industrialisation est inducteur et que l'on peut compter parmi les induits les problèmes relatifs à la croissance et la planification, les questions concernant la ville et le développement de la réalité urbaine... »¹⁰⁰

La période que nous avons survolée est révélatrice du rapport qui est entretenu entre le capitalisme et l'urbanisme. L'industrialisation est corrélée à une forme d'urbanisation qui est caractérisée par l'intensité du processus et qui est dénuée de planification. Celle-ci a produit l'un des environnements les plus dégradés de l'histoire. Si ce n'était de la prise en main, par différentes autorités, de l'aménagement des villes, il est plausible de spéculer, comme le fait Engels, que le capitalisme se serait effondré¹⁰¹. La planification urbaine et les travaux de réaménagement des grands centres, de part et d'autre de l'Atlantique, ont amélioré temporairement les quartiers ouvriers, s'en sont pris au taux de chômage, ont atténué le ressentiment prolétaire et offert des débouchés aux capitaux stagnants. Pour cela, il aura fallu l'intervention massive de l'État, en commençant par les municipalités jusqu'au plus haut palier. Seulement, ces solutions n'ont fait que reporter le problème, confondant l'inducteur et l'induit, la cause et l'effet. Pour cette raison, des modernistes, tels Le Corbusier et les membres du CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne), en arrivent au constat suivant : la ville n'est pas un espace où il fait bon vivre.

1.2 Le diagnostic et les remèdes de la *Charte d'Athènes*

« [...] a charter that for the next thirty years or so was to define broadly what modernist architectural practice was to be about. »¹⁰²

La *Charte d'Athènes* est le produit des discussions tenues lors du CIAM IV en 1933. En fermeture du congrès, il fut décidé que la délégation française se chargerait de colliger le fruit des discussions et d'en faire une charte qui codifierait les principes qui avaient été énumérés en 1928, lors de la fondation du CIAM, par la *Déclaration de la Sarraz*¹⁰³. Dans l'esprit de son temps, cette déclaration reconnaissait l'importance de penser l'espace dans son rapport avec les transformations sociales.

¹⁰⁰ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville* suivi de Espace et politique. *Op. cit.*, p. 11.

¹⁰¹ Henri Lefebvre. *La pensée marxiste et la ville*. *Op. cit.*, p. 25.

¹⁰² David Harvey. *The Condition of Postmodernity*. *Op. cit.*, p. 32.

¹⁰³ Le Corbusier et al. *La charte d'Athènes*. Paris : Éditions anthropos, 1957, p. 119.

Les architectes signataires « reconnaissent que la transformation de la structure sociale et de l'ordre économique entraîne fatalement une transformation correspondante du phénomène architectural »¹⁰⁴. D'après Henri Lefebvre, *La Charte d'Athènes* se trouve dans la droite ligne des propositions de Howard, Frank Lloyd Wright et du Bauhaus. Ceux-ci ont en commun la considération suivante : « chaque *objet* (monument ou bâtiment, meuble ou immeuble) doit se percevoir dans sa totalité, au sein de l'espace, en tournant autour, en saisissant tous ses aspects »¹⁰⁵. Le bâti doit être conçu dans sa relation avec les éléments qui l'entourent, matériaux et immatériaux. Nous verrons dans un instant que cela implique un décloisonnement disciplinaire.

La *Charte* est publiée en 1943, dix ans après le congrès qu'elle avait pour mandat de synthétiser. Sa publication fera des remous au sein du CIAM, certains accusant son auteur, Charles Édouard Jeanneret-Gris, dit Le Corbusier, d'avoir transformé à sa guise certaines discussions et d'avoir tranché en sa faveur certains débats¹⁰⁶. Le modernisme de la *Charte* représenterait, selon l'historien John R. Gold, une version doctrinaire du CIAM IV qui échouerait à rendre compte de plusieurs nuances. À l'époque, le président du CIAM, Josep Lluís Sert, et d'autres avaient critiqué Le Corbusier, l'accusant d'accorder trop d'importance à la hauteur du bâti, de diaboliser la rue et dans l'ensemble de faire la promotion d'un fonctionnalisme d'une rigidité contraignante¹⁰⁷. Le fonctionnalisme réfère à la doctrine qui stipule que la forme d'un objet est inextricablement liée à la fonction que cet objet remplit¹⁰⁸. L'apparence d'un bâtiment qui accueille des logements différera de celle d'un bâtiment commercial ou administratif, à l'intérieur comme à l'extérieur. Le fonctionnalisme s'applique également en urbanisme, auquel cas la fonction d'un secteur en détermine l'emplacement. Selon Le Corbusier, chaque quartier devrait remplir une fonction et chacune d'entre elles devrait être séparée, le tout coordonné par un plan directeur réfléchi¹⁰⁹.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville* suivi de *Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 250-251.

¹⁰⁶ John R. Gold. « Creating the Charter of Athens : CIAM and the Functional City ». In *The Town Planning Review*, vol. 69, no. 3 (1998), p. 227.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 241-242.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 228.

¹⁰⁹ Le Corbusier et al. *La charte d'Athènes*. *Op. cit.*, p. 101.

Ce point de doctrine illustre le décloisonnement disciplinaire auquel le modernisme (et ses inspirations) souscrit. L'architecture et l'urbanisme sont intimement liés dans la mesure où la fonction d'un bâtiment détermine son apparence et son emplacement dans un ensemble urbain. De la même manière, ces deux disciplines ne peuvent faire abstraction de la géographie du lieu dans lequel elles se déploient : « On ne peut envisager un problème d'urbanisme qu'en se référant constamment aux éléments constitutifs de la région et principalement à sa géographie », écrit Le Corbusier¹¹⁰. Le relief déterminera à la fois le tracé routier d'une ville, mais également les variations d'ensoleillement, qui jouent un rôle important en matière d'habitation. Notons que sans leviers économiques et politiques (en témoigne le réaménagement haussmannien), la *ville fonctionnelle*, le rêve de Le Corbusier, ne verrait pas le jour¹¹¹.

Historiquement, le réinvestissement de l'État a rendu possibles de nombreux réaménagements modernistes. Au sein de la documentation, on retrouve fréquemment le couplage entre un architecte et un politicien. Les travaux du baron Haussmann ont été rendus possibles par l'intervention massive de l'État sous Napoléon III¹¹². Le Corbusier, dont la philosophie de l'urbanisme présente des accointances avec l'autoritarisme, a été accueilli avec enthousiasme dans les milieux fascistes français, tout particulièrement au sein du *Faisceau*, un parti fasciste fondé par George Valois¹¹³. À Montréal, le stade olympique, le mégaprojet brutaliste de l'architecte Roger Taillibert, n'a été possible que par le combat acharné qu'a mené le maire Jean Drapeau contre les recommandations des milieux communautaires¹¹⁴. Au Brésil, c'est l'architecte Oscar Niemeyer qui personnifie cette union entre l'État et l'aménagement urbain. Lefebvre soutient que Brasilia représenterai une projection de la « société technocratique-étatique-bureaucratique », une célébration urbanistique et architecturale du régime qui correspondrait à une stratégie mise en place par la bureaucratie étatique¹¹⁵.

¹¹⁰ *Ibid*, p. 20.

¹¹¹ *Ibid*, p. 24-25.

¹¹² David Harvey. *Villes Rebelles*. *Op. cit.*, p. 34.

¹¹³ Mark Antliff. *Avant-Garde Fascism : The Mobilization of Myth, Art, and Culture in France, 1909-1939*. New York : Duke University Press, 2007, p. 111.

¹¹⁴ Jean-Claude Marsan. *Op. cit.*, p. 478-479.

¹¹⁵ Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. Paris : Éditions Anthropos, 1974, p. 360.

L'envergure de certains projets modernistes a obligé l'État à intervenir, parfois financièrement, d'autres fois politiquement, par l'entremise de son autorité. Cela n'efface pas l'existence du financement privé, lui aussi capable de faire ériger le béton. La *Charte* reconnaît toutefois que « de la férocité de quelques intérêts privés est né le malheur d'innombrables personnes »¹¹⁶. Le marché n'est qu'un très mauvais plan directeur. Concernant les leviers spécifiquement politiques, le modernisme met de l'avant un « urbanisme total », un urbanisme qui se projette au-delà de la ville, qui l'étudie en relation avec la région environnante et les autres constellations urbaines qui l'orbitent¹¹⁷. L'État, détenteur de la propriété éminente sur son territoire, peut donc souverainement l'organiser en un système cohérent de villes fonctionnelles. Le modernisme est, en définitive, un projet multidisciplinaire.

En terminant, il est à noter que le ton adopté tout au long de la *Charte d'Athènes*, celui d'un traité général d'architecture et d'urbanisme, donne l'impression que les thèses qui y sont défendues sont universalisables. Cependant, à la 71e thèse, Le Corbusier précise quelles villes ont été étudiées dans le cadre des CIAM. Trente-trois villes réparties sur trois continents (Europe, Amérique et Asie) ont fait partie des discussions aboutissant à la *Charte*. Cependant, il faut nuancer cette apparente ouverture sur le monde puisque ces villes ont en commun d'illustrer « l'histoire de la race blanche sous les climats et les latitudes les plus diverses »¹¹⁸. Bandung (Indonésie) et Dalat (Viêt Nam), situées en Asie, n'en sont pas moins des produits de la colonisation hollandaise et française respectivement et sont donc aménagées suivant des codes d'urbanisme européen. De fait, ces manières d'aménager et de bâtir se heurtent à la conservation de bâtiments et de site patrimoniaux non européens. Le fonctionnalisme, dans certains cas dogmatique, du modernisme est difficilement compatible avec la protection d'espaces qui remplissent, par exemple, un rôle spirituel, et ce, malgré le fait que Le Corbusier réserve un chapitre de *La Charte* au « Patrimoine historique des villes ». Témoignant de l'opposition entre l'ancien et le nouveau, il écrit : « [t]out ce qui est passé n'a pas, par définition, droit à la pérennité; il convient de choisir avec sagesse ce qui doit être respecté »¹¹⁹. L'idée ici n'est pas de faire la critique postcoloniale de la *Charte*

¹¹⁶ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 97.

¹¹⁷ *Ibid*, p. 106.

¹¹⁸ *Ibid*, p. 95.

¹¹⁹ *Ibid*, p. 88.

d'Athènes, mais de souligner qu'elle est issue d'un contexte européen et qu'il existe des limites à son apparente universalité¹²⁰.

1.2.1 Le découpage fonctionnel de la ville moderne

« L'urbanisme a quatre fonctions principales qui sont : premièrement, d'assurer aux hommes des logements sains, c'est-à-dire des lieux où l'espace, l'air pur et le soleil, ces trois conditions essentielles de la nature, soient largement assurés; deuxièmement, d'organiser le lieu du travail de façon qu'au lieu d'être un assujettissement pénible, celui-ci reprenne son caractère de naturelle activité humaine; troisièmement, de prévoir les installations nécessaires à la bonne utilisation des heures libres, les rendant bienfaisantes et fécondes; quatrièmement, d'établir la liaison entre ces diverses organisations par un réseau circulatoire assurant les échanges tout en respectant les prérogatives de chacune. »¹²¹

Habitation, loisir, travail et circulation, telles sont les quatre fonctions primaires que remplit une ville, d'après Le Corbusier. Dans la *Charte*, il débute par un diagnostic et relève les problèmes relatifs à chacune de ces fonctions. Il propose, par la suite, une manière de remédier à ces problèmes. Dans la section qui suit, nous allons décortiquer, fonction par fonction, l'idéologie moderniste. L'objectif étant d'illustrer avec clarté ce dont il s'agit lorsqu'il est question de modernisme, plus particulièrement son expression corbuséenne. Cette définition permettra de contextualiser la critique que formulent Jacobs et Lefebvre, en prenant soin, en conclusion, de distinguer l'expression corbuséenne telle qu'elle est critiquée par Jacobs, de l'expression haussmannienne, telle que la critique Lefebvre. Nous débuterons, comme le fait la *Charte*, avec l'habitation, puis nous enchaînerons sur le loisir, le travail et finalement la circulation.

Habitation

La première considération relative au logement concerne la densité des villes. Une trop grande densité nuit à la qualité de vie en ville. Le Corbusier note six conséquences d'une trop grande densité :

¹²⁰ Pour de plus amples détails sur la réception critique, notamment au Japon, de la Charte d'Athènes et son irréconciliable posture par rapport à la conservation du patrimoine et à l'impermanence du bâti, nous renvoyons à l'article de Tim Winter, « Beyond Eurocentrism ? Heritage and conservation and the politics of difference », In. *International Journal of Heritage Studies*, Vol. 20, No. 2 (2014), p. 125.

¹²¹ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 100.

« 1. Insuffisance de surface habitable par personne ; 2. Médiocrité des ouvertures sur le dehors ; 3. Absence de soleil ; 4. Vétusté et présence permanente de germes morbides ; 5. Absence ou insuffisance des installations sanitaires ; 6. Promiscuité provenant des dispositions intérieures du logis, de la mauvaise ordonnance de l'immeuble, de la présence de voisinage fâcheux. »¹²²

Ce passage est intéressant puisqu'il illustre le décroissement disciplinaire susmentionné. Les points un, deux et six abordent des enjeux architecturaux, le trois, des considérations géographiques et le cinq pose une problématique urbanistique. Le quatrième point relève plutôt de la santé publique. Si la santé n'a pas été mentionnée dans l'analyse des décroissements ci-haut, c'est que le décroissement entre l'architecture/urbanisme et les sciences médicales précèdent la *Charte d'Athènes*. Depuis le milieu du XIXe siècle, plusieurs architectes conçoivent leur pratique dans des termes médicaux, s'imaginant médecins, traitant l'organisme urbain comme un corps¹²³. Richard Sennett suggère que la découverte de l'unidirectionnalité de la circulation du sang aurait inspiré les urbanistes à adopter les rues à sens unique. À l'image d'un corps, les rues et avenues se transforment en veines et artères¹²⁴.

La seconde considération relative au logement aborde plus précisément la valeur habitable des logements dans les quartiers de trop grande densité. Selon Le Corbusier, l'avarice des propriétaires, dont l'investissement immobilier a de longue date été remboursé, est responsable de l'état de décrépitude des logements ouvriers¹²⁵. Plus encore, vétusté et densité sont vectrices de maladies (notamment la tuberculose). Le modernisme est effectivement teinté d'un certain humanisme qui se manifeste avec clarté dans la dixième thèse de la *Charte* : « [p]our l'enrichissement de quelques égoïstes, on supporte que mortalité effrayante et maladies de toutes sortes fassent peser sur la collectivité une charge écrasante »¹²⁶. En résumé, densité et insalubrité sont les défis auxquels fait face le modernisme en matière d'habitation, tout particulièrement chez les moins bien nantis.

¹²² *Ibid*, p. 34.

¹²³ Benjamin R. Fraser. « Narrating the Organic City : A Lefebvrian Approach to City Planning ». In *Journal of Narrative Theory*. Vol. 39, no. 3 (2009), p. 369-390.

¹²⁴ *Ibid*, p. 374.

¹²⁵ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 35.

¹²⁶ *Ibid*.

Comme le souligne Greenberg, le modernisme est initialement motivé par un humanisme sincère¹²⁷.

La première tâche du modernisme, pour remédier à l'insalubrité et la trop grande densité, consiste à rejeter le « laisser-aller » en matière de logement qui s'est abattu sur la ville. Le logement est un lieu de récupération, indique Le Corbusier, il doit se situer dans un secteur paisible où abondent les « conditions de nature ». L'emplacement des quartiers d'habitation, indépendamment de la classe sociale de ses occupants, doit dépendre du temps d'ensoleillement, de la topographie (en amont plutôt qu'en aval) et de la disposition d'espaces verts¹²⁸. Seulement, l'emplacement ne détermine pas seul l'hygiène d'un quartier. La densité est un facteur important d'insalubrité et de promiscuité. Pour cette raison, Le Corbusier plaide en faveur des constructions verticales : « [i]l doit être tenu compte des ressources des techniques modernes pour élever des constructions hautes »¹²⁹. Selon lui, les avancées techniques ne devraient pas être ignorées si elles nous rendent la vie meilleure. En plus de permettre de loger un grand nombre de personnes sans que celles-ci ne se marchent sur les pieds. Le Corbusier envisage des hauteurs de construction qui permettent d'espacer les logements entre eux de façon à y aménager des espaces de loisirs¹³⁰. Les tours d'habitation entourées de parc (*towers in the park*)¹³¹ sont, d'ailleurs, emblématiques du modernisme architectural, tout particulièrement de son expression corbuséenne. Nous précisons compte tenu du fait que la hauteur du bâti ne faisait pas consensus auprès du CIAM, certains membres étaient d'avis d'user des avancées techniques pour construire plus haut, sans que cela n'en soit la norme¹³².

Quoi qu'il en soit, la clé d'une planification sanitaire et fonctionnelle, selon la Charte d'Athènes, repose dans la construction de tours à logement. Toutefois, une spécificité en apparence anodine, mais qui est en fait d'une importance capitale, s'est glissée dans ce chapitre. Pour des raisons de sécurité, le logement fonctionnel ne devrait jamais déboucher sur la rue, là où circulent les

¹²⁷ Ken Greenberg, *Op. cit.*, p. 22.

¹²⁸ *Ibid*, p. 47.

¹²⁹ *Ibid*, p. 52.

¹³⁰ *Ibid*, p. 53.

¹³¹ Ken Greenberg, *Op. cit.*, p. 27.

¹³² John R. Gold. *Loc cit.*, p. 225-247.

automobiles. Comme nous l'avons relevé plus haut, l'écart entre les « vitesses naturelles » et les « vitesses mécaniques » met en danger la vie des piétons. Dans ce cas, la porte de sortie des habitations doit permettre aux résident.es d'accéder à des passages piétons, séparés le plus possible des rues, à l'abri des dangereuses voitures. Nous verrons avec Jane Jacobs que cette configuration d'habitation a plutôt l'effet inverse. Les habitations qui tournent le dos à la rue la rendent plus dangereuse et moins vivante.

L'illustration caractéristique de l'esprit de la Charte en matière d'habitation est immortalisée dans le « plan Voisin pour Paris ». Cette maquette, proposée en 1925 par Le Corbusier, présente un projet de réaménagement massif de la rive droite de Paris. Son objectif consistait à faire table rase des quartiers historiques en faveur d'immenses tours d'habitation cruciformes. Celles-ci prévoyaient loger 500 000 personnes dans 24 immeubles. La surface entre chacune des tours serait dégagée, leur permettant d'être cerclées d'un espace vert qui agirait à la fois à titre d'espace de loisir, mais également comme séparateur entre l'habitation et la rue. Grâce à cette séparation, les rues pourraient être élargies (réalisant du même coup le rêve du baron Haussmann) et exclusives au transport automobile¹³³. Ce projet allie à la fois les considérations relatives à l'hygiène des logements, à celle concernant la hauteur du bâti, tout en assurant une stricte séparation entre les différentes fonctions, tout particulièrement l'habitation et la circulation automobile.

Loisir

En matière de loisir, la *Charte d'Athènes* fait état d'une quantité insuffisante d'espace dédié aux divertissements et au repos. Cette situation serait causée par l'augmentation de la population urbaine. Au Québec, par exemple, entre 1901 et 1971, la population urbaine est passée de 36,1 % à 80,6 %¹³⁴. Cela n'est évidemment pas limité au Québec. L'urbanisation est un processus global qui progresse encore à ce jour. Évidemment, il faut loger tout ce monde. Le Corbusier observe que l'étalement de l'espace d'habitation se fait au détriment des « surfaces vertes limitrophes ». Il ajoute que l'accès à des espaces verts relève dans certains cas d'un privilège de classe. Si certaines

¹³³ Agathe Dos Santos. « Le plan voisin, entre ruines et onirisme », In *Revue de recherche sur Le Corbusier*. No. 1 (2020), p. 86-90.

¹³⁴ Jean-Claude Marsan, *Op. cit.*, p. 386.

couronnes vertes ceinturent les demeures « bourgeoises », la très vaste majorité des citoyen.es sont privé.es de verdure¹³⁵. Les espaces verts ne devraient pas être le privilège d'une minorité puisqu'ils remplissent une fonction vitale pour tous. Pouvoir s'oxygéner, se reposer et s'exercer doit faire partie d'une planification rationnelle de l'espace¹³⁶.

Le problème des espaces de loisirs, en plus de leur insuffisance, relève également de leur emplacement. Ils se trouvent généralement dans les zones résidentielles luxueuses ou dans la périphérie, constamment repoussée, de la ville. L'enjeu devient dès lors celui de leur accessibilité. Si les espaces verts sont de plus en plus éloignés, soit on repense les zones résidentielles populaires pour permettre d'y aménager des parcs, soit on configure la circulation de façon à ce que la distance qui sépare les zones résidentielles des « surfaces vertes limitrophes » ne présente pas de défis aux résident.es. Quantité et accessibilité, voilà les enjeux entourant la fonction « loisir » des villes.

Afin de remédier à l'inaccessibilité des espaces dédiés aux loisirs, la *Charte* propose un projet d'aménagement qui déborde le cadre de l'urbanisme. L'impression qui se dégage à la lecture des *exigences* en matière de loisir est celle de la microplanification du quotidien. En plus d'un aménagement rationnel de l'espace pour permettre à tout un chacun.e de jouir de leurs loisirs et de leur temps libre, on suggère également une gestion de ce même temps : « [l]es heures libres hebdomadaires doivent se dérouler dans des lieux favorablement préparés »¹³⁷. Les activités et les bâtiments qui animeront ces espaces sont également clairement énumérés. Les zones de loisirs devront permettre aux résident.es de se reconnecter aux « conditions de nature » grâce à la marche, « solitaire ou commune »¹³⁸. En ce qui a trait au cadre bâti, « les jardins d'enfants, les écoles, les centres de jeunesse ou tout bâtiment d'usage communautaire » seront les seuls autorisés à occuper les espaces de loisir. L'idée étant de stimuler une vie communautaire de façon à harmoniser les préoccupations d'ordre collectif avec celles d'ordre individuel.

¹³⁵ Le Corbusier et *al. Op. cit.*, p. 55.

¹³⁶ *Ibid*, p. 56.

¹³⁷ Le Corbusier et *al. Op. cit.*, p. 62.

¹³⁸ *Ibid*, p. 63.

Nous touchons ici à un fondement politique du modernisme architectural. L'humain, écrit Le Corbusier, est déchiré entre des « préoccupations d'ordre individuel et d'ordre collectif »¹³⁹. Il n'a d'autre choix pour sa survie que de se joindre à un ensemble et de former une société qui en retour fera peser sur l'individu la contrainte de la vie en groupe¹⁴⁰. La meilleure manière de réconcilier ces préoccupations passe par la planification et l'aménagement d'une vie civique. La formulation de la *Charte* ne laisse que très peu de place à la spontanéité des rapports sociaux. Elle propose d'ordonner la vie sociale grâce à des aménagements qui favorisent les liens communautaires, autant en ville que sur l'ensemble du territoire (urbanisme total), grâce à l'autorité des pouvoirs publics. À ce sujet, Harvey affirme que les modernistes, contrairement aux dadaïstes et aux surréalistes, ont cherché à mobiliser leur « *aesthetic capacities* » à des fins révolutionnaires en l'imposant par en haut¹⁴¹. Sans surprise, le modernisme gagne en popularité dans le contexte d'après-guerre et le réinvestissement de l'État. Malgré certaines distinctions nationales, liées notamment à l'ampleur de la destruction apportée par la Seconde Guerre mondiale, mais également liées au degré acceptable de centralisation politique, « *the trend was everywhere to look to the war-time experience of mass-production and planning as means to launch upon a vast programme of reconstruction and reorganization* »¹⁴². Il ne s'agit pas du triomphe de l'autonomie des collectivités et des localités, mais plutôt de l'hétéronomie, un urbanisme aristocratique qui érige la figure de l'architecte au rang de sauveur : « l'architecture préside aux destinées de la cité », écrit Le Corbusier¹⁴³. Nous verrons plus en détail cette critique dans notre analyse de Jane Jacobs et d'Henri Lefebvre.

¹³⁹ *Ibid*, p. 20.

¹⁴⁰ Spatialement, l'opposition entre l'ordre individuel et l'ordre collectif se manifeste au cœur d'enjeux de zonage. L'octroi d'un permis pour la construction d'un champ d'éolienne peut s'avérer bénéfique pour toute une communauté, mais le bruit qui en résulte peut s'avérer être dérangeant pour les résident.es à proximité du champ. Cet exemple illustre l'argument qui est mis de l'avant par Le Corbusier, à savoir qu'un projet peut être bon pour le collectif sans nécessairement être bon pour tous les membres de ce collectif. Sa solution : cultiver une vie communautaire et civique qui facilite la communication et la délibération entre les membres d'une communauté dans le but de parvenir, grâce à la discussion, à des compromis viables sur ces enjeux.

¹⁴¹ David Harvey. *The Condition of Postmodernity*. *Op. cit.*, p. 22.

¹⁴² *Ibid*, p. 68.

¹⁴³ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 114.

Fait important, à quelques reprises, le terme « loisir » est remplacé par le mot « se recréer » : « [l]es clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, se recréer (dans les heures libres), circuler »¹⁴⁴. Le loisir remplit donc le rôle de recréer le citoyen, de sauvegarder sa santé physique et morale¹⁴⁵. Le travail peut, dans certains cas, être un « assujettissement pénible »¹⁴⁶, mais une société ne peut prétendre se pérenniser si ses sujets s'épuisent et se tuent à la tâche. L'idée de pérennité est présente chez Lefebvre, dans la critique qu'il adresse au modernisme. La survie du capitalisme, écrit-il, dépend de sa capacité à occuper, à produire des espaces à son image, selon ses besoins¹⁴⁷. La reproduction de la force de travail est un facteur fondamental de la survie dudit capitalisme sans lequel les manufactures se vident et les ouvriers entrent en lutte. Pour Lefebvre, le modernisme sert donc des intérêts capitalistes.

Le loisir « recrée » donc le travailleur, mais également les conditions de possibilité des rapports sociaux capitalistes. De plus, le progrès technique est porteur d'espoir en matière de temps destiné au loisir et au repos. Selon Le Corbusier, le développement du machinisme augmentera la productivité et *de facto* réduira le temps de travail¹⁴⁸. Toutefois, l'avenir n'aura pas donné raison à cette divination. Le sociologue Hartmut Rosa fait remarquer que l'accélération technologique, le progrès technique, a pour effet de réduire le temps de travail, ce qui, en théorie, augmente la quantité de temps libres. Or, en pratique, il observe une dynamique différente, c'est-à-dire une accélération du rythme de vie et un temps de travail constant, voire plus long¹⁴⁹. La pression induite par le temps se fait ressentir, les travailleur.euses sondé.es se disent en manque de temps, et ce, malgré une productivité accrue. Rosa explique le phénomène dans ces termes : « *if free time decreases in spite of technological acceleration, the only possible explanation is that the quantity of activity itself as changed, or more precisely, has risen faster than the corresponding*

¹⁴⁴ *Ibid*, p. 99.

¹⁴⁵ *Ibid*, p. 60.

¹⁴⁶ *Ibid*, p. 100.

¹⁴⁷ Edward W. Soja. *Postmodern Geographies, The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. *Op. cit.*, p. 97.

¹⁴⁸ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 57.

¹⁴⁹ Hartmut Rosa. « Social Acceleration : Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society ». In *Constellations*. Vol. 10, no. 1 (2003), p. 9.

technological rate of acceleration »¹⁵⁰. Donc, dans les dernières décennies, l'augmentation de la productivité a été accompagnée d'une augmentation générale de la production, ce qui a eu pour effet de maintenir, voire dans certains cas augmenter, le temps de travail hebdomadaire.

En résumé, Le Corbusier, indépendamment de la justesse de ses prédictions en matière de temps de travail, souhaitait tout de même l'amélioration de la qualité de vie des habitant.es des villes. Il jugeait les espaces verts, pilier du repos, du loisir et du développement d'une vie communautaire, en nombre insuffisant et inaccessibles à la majorité de la population. Un aménagement urbain moderniste remédierait à ces problèmes en concevant l'habitation suivant le modèle des *towers in the park*, qui combine une densité saine, telle que promue au chapitre des habitations, avec des espaces verts de proximités. En terminant, ces espaces verts, en plus de « recréer » les travailleur.euses, favorisent le développement d'une vie communautaire qui facilite la réconciliation entre les préoccupations d'ordre collectif et individuel. C'est en interagissant que les membres d'une communauté développent les outils pour dialoguer et régler ainsi leurs problèmes collectivement et de façon harmonieuse. Voilà, en somme, les considérations corbuséennes autour des loisirs.

Travail

Le Corbusier observe une transformation majeure de la forme que prend le travail avec l'avènement du machinisme. En plus de l'accroissement de la productivité, que nous avons détaillé plus haut, il observe une séparation dans l'espace entre deux lieux précédemment intriqués. À l'époque préindustrielle, logis et lieu de travail sont imbriqués l'un dans l'autre. On fait référence ici à l'artisan dont l'atelier est soit adjacent voire en dessous d'où il habite et plus généralement à une organisation traditionnelle et artisanale du travail¹⁵¹. L'industrialisation, cependant, a engendré un bouleversement de nature spatiale qui se caractérise par la séparation de la sphère du travail d'avec la sphère du logement, la « séparation radicale du producteur d'avec les moyens de production »¹⁵², dirait Marx.

¹⁵⁰ *Ibid*, p. 10.

¹⁵¹ *Ibid*, p. 65.

¹⁵² Karl Marx, *Le Capital, Livre I. Op. cit.*, p. 717.

Le problème provient de la distance et du temps qui est perdu dans le « perpétuel chassé-croisé et la déprimante cohue des transports en commun »¹⁵³. L'organisation du travail n'a rien de fonctionnelle si le temps qui pourrait être alloué à une activité productrice est gaspillé lors du transit de la main-d'œuvre. De plus, c'est du bien-être de cette main-d'œuvre dont il est question. Humaniste, la *Charte d'Athènes* dénonce l'inconfort des transports en commun qui nuit au repos des travailleur.euses. Par ailleurs, il est possible d'interpréter, à partir de la citation précédente, la raison pour laquelle le modernisme architectural corbuséen n'est pas friand de transport collectif et concentre plutôt ses efforts à la promotion de l'automobile¹⁵⁴. La raison qui motive le *tout à l'automobile* du modernisme, selon Jane Jacobs, réside dans la promotion que fait Le Corbusier de la « liberté individuelle maximum »¹⁵⁵. Selon ce dernier, le rôle de l'urbanisme est de réconcilier les deux principes contradictoires de la personnalité humaine, à savoir les préoccupations d'ordre individuel et celles d'ordre collectif. Une planification sage permet une « collaboration fructueuse tout en ménageant au maximum la liberté individuelle »¹⁵⁶. Ce faisant, un aménagement urbain qui fait la promotion de l'automobile s'assure non seulement de relier le logis au lieu de travail, avec une efficacité autant sinon plus grande que le transport en commun, tout en permettant à l'individu de circuler librement, aux heures qui lui conviennent. Ajoutons à cela que l'automobile symbolise la liberté de voyager et de circuler sans devoir se synchroniser avec les autobus, les métros et les trains.

Ici, nous touchons aux considérations relatives à la circulation. Cependant, avant d'aller plus avant dans ce dernier volet, mentionnons une ultime considération en matière de travail : sans programme, l'industrie se met en place de façon désordonnée. L'investisseur s'installera là où son projet est le plus rentable, que ce soit près de la main-d'œuvre, des transports ou des matières premières. Or, Le Corbusier ne témoigne pas de foi envers le libre marché, la quête de profitabilité n'a rien d'un critère d'aménagement viable. Selon lui, lorsqu'est laissé à l'intérêt privé le soin de

¹⁵³ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 67.

¹⁵⁴ La raison pour laquelle nous précisons « modernisme » et non « Le Corbusier » s'explique par deux raisons. La première, Le Corbusier est d'abord et avant tout défenseur de la marche et ce n'est que par nécessité qu'il propose une vision centrée sur l'automobile. La seconde, les projets résolument centrés sur l'automobile, pensons notamment *Lower Manhattan Expressway* de Robert Moses, se sont inspirés de Le Corbusier sans chercher à l'imiter.

¹⁵⁵ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 30.

¹⁵⁶ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 21.

s'établir où bon lui semble, c'est la collectivité qui en est accablée¹⁵⁷. Cela a une incidence sur la qualité de l'air et plus généralement la qualité de vie des quartiers ouvriers adjacents¹⁵⁸.

Le travail peut prendre la forme d'un « assujettissement pénible », comme nous l'avons écrit plus haut. Or, il n'en aurait pas toujours été ainsi. Le travail, peut-on lire dans la Charte d'Athènes, doit reprendre son « caractère de naturelle activité humaine »¹⁵⁹. Or, la distance qui sépare les lieux de travail d'où résident ceux qui y œuvrent, couplée à un réseau circulaire inefficace qui allonge le temps de transport, font accroître la pénibilité du travail. De plus, en l'absence de plan directeur et de zonage adéquat, l'industrie se pose là où son intérêt propre est le mieux servi. En quel cas, la collectivité n'en bénéficie rarement sinon jamais. Voici en somme la problématique qui concerne la sphère du travail au moment de la rédaction de la *Charte*.

En guise de remède, les modernistes préconisent l'usage d'un zonage strict entre les secteurs résidentiels et les secteurs industriels. Puisqu'on cherche à réduire le temps de transport des travailleur.euses, éloigner ces deux secteurs n'est pas pour autant une solution idéale. Leur proximité présente un problème d'un autre genre : celui de la pollution, sonore et atmosphérique, dans une zone qui est censée incarner le confort régénérateur. C'est grâce au verdissement que cette contradiction est résolue. En séparant ces secteurs par une zone de verdure, le logis se trouve « inséré désormais en pleine campagne »¹⁶⁰ et le trajet en direction du travail est, d'une part raccourci, d'autre part agréable. Une balade dans un parc n'a rien à voir avec la « déprimante cohue des transports en commun ».

On touche ici à un aspect critiquable du projet moderniste : son propos général est foncièrement abstrait. La proposition ci-haut ne fonctionne qu'à condition que tous les habitants d'un même quartier travaillent dans le quartier industriel ou commercial voisin et passent donc tous par la même zone verte pour y accéder. Concrètement, rien n'indique que les résident.es d'un quartier œuvrent dans le même secteur économique, qu'ils travaillent dans la ville où ils habitent ou qu'ils privilégient le même mode de transport. En cherchant à réduire à sa plus simple expression

¹⁵⁷ *Ibid*, p. 68.

¹⁵⁸ *Ibid*, p. 66.

¹⁵⁹ Le Corbusier et al. *Op. cit.*, p. 100.

¹⁶⁰ *Ibid*, p. 71.

fonctionnelle le rôle de la ville, la *Charte d'Athènes* passe outre les complexités et les subtilités de la vie en ville. Nous avons évoqué plus haut cet angle mort, les principes universalistes de cette charte doivent être relativisés. Il serait possible d'objecter à ce que nous venons de dire en précisant qu'il s'agit d'une considération anachronique qui ne tient pas compte de l'époque qui a vu naître la *Charte*. Que la réalité qui y est décrite, qui n'a rien à voir avec la réalité économique du XXI^e siècle, est fidèle à celle du milieu du XX^e siècle. Or, il n'en est rien, puisque les premières critiques incisives du modernisme sont publiées au tournant de la décennie 1960. C'est sans compter la mobilisation contre des projets qui s'en inspirent. Nous verrons cela plus en détail en étudiant Jane Jacobs.

Malgré ses excès de généralités, la *Charte* est sensible à ce que la ville puisse accueillir une diversité d'activités économiques. Le Corbusier est conscient que la ville n'abrite pas uniquement des manufactures. Le travail artisanal fleurit en ville puisque ses conditions y sont rassemblées : « artisanat du livre, de la bijouterie, de la couture ou de la mode trouvent, dans la concentration intellectuelle de la ville, l'excitation créatrice qui leur est nécessaire »¹⁶¹. La ville abrite également d'autres classes de professionnels, y compris les hommes et femmes d'affaires, les fonctionnaires et autres personnels administratifs. Il importe donc de loger, de faire circuler et travailler ces citadin.es avec le même optimum fonctionnel que l'ouvrier.ère moyen.ne.

Le travail est une activité bruyante, polluante, exténuante. *A contrario*, habiter c'est se reposer en toute tranquillité. Ces pôles de la condition humaine existent dans un rapport dialectique, ils s'opposent et pourtant se déterminent réciproquement. L'un ne peut exister sans l'autre, sans travail ne peut s'ériger le logis qui permet à celui qui l'érige de reprendre les forces d'en ériger de nouveau. Leur trop grand éloignement, comme leur trop grande proximité, présente un problème. Pour résoudre ce conflit, le modernisme fait intervenir d'autres fonctions. Le verdissement agit à titre de tampon entre le travail et la résidence de façon à faire du transit un moment à la fois court et reposant. Détail pertinent, les quatre fonctions sont à l'œuvre dans cette mise en scène. Un autre moyen serait de faire intervenir la fonction de circulation en mettant en œuvre un système routier efficace qui éloigne l'habitation et le travail, évitant ainsi la pollution parfois sonore et atmosphérique, sans pour autant augmenter le temps de transit et la perte de productivité qui y est

¹⁶¹ *Ibid*, p. 72.

associée. C'est grâce à la voiture que ce dilemme peut être surmonté puisqu'elle permet la connexion rapide entre deux lieux à grande distance l'un de l'autre. Or, l'imaginaire de l'automobile, qui est bien souvent lié à l'imaginaire banlieusard, dans la mesure où la banlieue est aménagée pour octroyer un maximum de place à l'automobile, ne plaît pas à Le Corbusier. Pourfendeur de la banlieue, il défend une vision urbaine de l'utilisation de la voiture, via des voies aériennes surélevées et dédiées, sur lesquels nous allons maintenant nous attarder.

Circulation

La *Charte d'Athènes* propose l'adoption d'un mode de transport rapide qui se conjugue avec l'impératif de liberté individuelle. Le transport en commun n'étant pas le moyen de transport privilégié par Le Corbusier, c'est plutôt la marche et l'automobile qui deviendront la priorité. Cela implique d'aménager des artères sécuritaires et plus larges, inspirées par le réaménagement haussmannien de Paris, souligne Harvey¹⁶². Or, selon Le Corbusier, le *tout à l'automobile* est tout d'abord à considérer sous l'angle de la sécurité routière et plus particulièrement celle des piétons.

L'organisation de la circulation est, à l'époque de la *Charte*, en transformation majeure, bouleversée par l'avènement du moteur à explosion. Fonctionnalisme exige, une transformation de la fonction implique une adaptation corollaire de sa forme. Pour cette raison, Le Corbusier argue en faveur d'une refonte du réseau circulatoire. Les anciennes villes d'Europe n'ont plus à évoluer à l'intérieur de murailles, comme c'était jadis le cas. Cette infrastructure contraignante est responsable d'un « système de construction » qui, selon Le Corbusier, fait toujours force de loi¹⁶³. Le réseau circulatoire doit donc se détacher de cet esprit de contrainte et s'orienter vers la satisfaction des moyens de transport beaucoup plus rapides. C'est en cela que Ken Greenberg précise que le « Rêve européen de la ville fonctionnelle [notre traduction] » a trouvé une niche bien à lui en Amérique¹⁶⁴. Les grands espaces ont offert aux urbanistes américains une marge de manœuvre que ne disposaient pas leurs homologues européens.

¹⁶² David Harvey. *Villes Rebelles : Du droit à la ville à la révolution urbaine*. *Op. cit.*, p. 36-37.

¹⁶³ *Ibid*, p. 76-77.

¹⁶⁴ Ken Greenberg. *Op. cit.*, p. 28.

Les « vitesses naturelles », celles du piéton et des transports hippomobiles ne peuvent être conciliés avec les « vitesses mécaniques » de l'automobile¹⁶⁵. Cet écart présente un danger mortel pour les piétons, ce qui oblige les conducteurs d'automobiles à ralentir. Pour Le Corbusier, la solution réside dans la séparation des espaces piétons d'avec les voies destinées aux voitures. Des traverses piétonnes seraient donc entièrement séparées des rues où circulent à vive allure des voitures, qui ne seraient donc plus constamment ralenties par des intersections trop fréquentes. La fréquence des intersections impose un rythme d'accélération et de freinage aux conducteurs, ce qui a pour effet d'accélérer l'usure du véhicule¹⁶⁶. La distance idéale entre deux intersections devrait se situer entre 250m et 400m, comparativement au 50m à 100m qui existe dans les villes étudiées par le CIAM¹⁶⁷.

Cela dit, l'automobile ne détient pas le monopole de la « vitesse mécanique ». Train, métro et autobus sont tous trois aussi rapides que leur homologue individuel. Si l'autobus n'est pas ouvertement critiqué dans La Charte, trains et métro le sont en revanche, puisqu'il s'agit de moyens de transport obligatoirement posés sur des rails. Par conséquent, leur tracé n'offre pas la même liberté et l'adaptabilité de l'automobile. En plus d'être contraints de circuler sur des voies prédéterminées, la pose de rails cause un autre problème. Ce dernier élément ne s'applique pas toujours au métro, mais certainement au train. Le réseau des voies ferrées peut, dans certains cas, enfermer des quartiers d'habitations¹⁶⁸. Puisque le chemin de fer est une voie qui ne se traverse généralement pas, elle isole certains secteurs, ce qui nuit à l'harmonie du réseau circulatoire, argue Le Corbusier.

Les conséquences sont également d'ordre économique. Un quartier enclavé par des voies ferrées ne peut être desservi aussi bien qu'un quartier qui ne l'est pas. Pour illustrer ce point, il est important de rappeler que le modernisme conçoit la ville comme un organisme vivant. Les rues en sont les vaisseaux sanguins. Lorsque l'un de ces vaisseaux est obstrué, c'est tout l'organisme qui en est impacté. Un organe mal alimenté se nécrosera petit à petit. Économiquement, cela se traduit

¹⁶⁵ Le Corbusier et *al. Op. cit.*, p. 77.

¹⁶⁶ *Ibid*, p. 78.

¹⁶⁷ *Ibid*.

¹⁶⁸ Le Corbusier et *al. Op. cit.*, p. 81.

par le manque d'attractivité d'un secteur. Un quartier mal desservi n'attire pas autant les investisseurs, par exemple.

On ne peut résumer plus efficacement la fonction de circulation qu'en précisant qu'elle ne doit avoir qu'un but si elle souhaite solutionner les problèmes mentionnés plus haut : « mettre les trois autres (habitation, travail et loisir) utilement en communication »¹⁶⁹. Le mandat de l'urbaniste en la matière consiste à tracer un réseau routier qui prend en compte la diversification des moyens de transport. L'optimum circulatoire est obtenu grâce à une séparation fonctionnelle stricte. Le Corbusier présente son réseau circulatoire idéal de la sorte :

« Donner à chacune des voies de circulation une destination précise qui sera de recevoir soit les piétons, soit les automobiles, soit les poids lourds ou les véhicules en transit; donner ensuite à ces voies, selon le rôle auquel elles seront vouées, des dimensions et des caractères spéciaux [...]. »¹⁷⁰

L'écart entre les « vitesses mécaniques » et les « vitesses naturelles », qui est à la fois source de dangers pour les piétons, et qui cause une usure prématurée des automobiles, trouve sa solution dans un zonage routier différencié selon le mode de transport. Les piétons auront des avenues distinctes de celles des automobiles. Les véhicules en transit, qui transportent des marchandises, afin d'accroître leur rendement de livraison, circuleront sur des voies express dédiées qui n'importent pas autant les conducteurs avec d'incessants freinages.

L'ouvrage paraît, comme nous l'avons écrit plus haut, à une époque de grande transformation, une partie de l'Europe se reconstruit et l'Amérique se lance dans d'immenses projets d'infrastructures autoroutières. Les propositions de la Charte ont été très bien accueillies par les différents chargés de projet en matière de voirie. Le fameux « Cloverleaf Interchange »¹⁷¹ qui parsème nos autoroutes et nos métropoles correspond en tout point à la solution de segmentation verticale de la circulation proposée à la thèse 61 : « Les croisements à fort débit seront aménagés en circulation continue par

¹⁶⁹ *Ibid*, p. 104.

¹⁷⁰ *Ibid*, p. 82.

¹⁷¹ Ken Greenberg. *Op. cit.*, p. 33. Le *Cloverleaf Interchange*, comme son nom l'indique, est un échangeur routier en forme de boucle, qui rappelle un trèfle. Les entrées et sorties d'autoroutes sont construites, pour la plupart, sur ce modèle : une boucle d'entrée et de sortie de chaque côté de la voie, couronnée d'un viaduc qui traverse les deux sens permettant aux automobilistes de faire demi-tour.

changements de niveaux »¹⁷². En optant pour des bretelles de sorties plutôt que des intersections, les voitures qui circulent pourront rouler sans s'arrêter, les travailleuses seront plus rapidement au travail, les marchandises circuleront efficacement et les piétons et cyclistes seront bien gardés.

Si l'automobile joue un rôle de premier plan à titre d'« agent libérateur » dans le projet moderniste, Le Corbusier signale tout de même une réticence à la popularisation de la voiture à essence. Reconnaissant du temps que la vitesse mécanique permet de sauver, il demeure sceptique d'une trop grande prolifération de l'automobile et des véhicules à essence en général. Leur trop grande concentration bouche la circulation et les gaz produits nuisent à la qualité de l'air¹⁷³. Le Corbusier prend ensuite une direction tout à fait inattendue en suggérant que les automobiles « répandent le goût d'une mobilité sans frein ni mesure et favorisent des modes de vie qui, disloquant la famille, troublent profondément l'assiette de la société »¹⁷⁴. Cette thèse, insuffisamment étayée, se conclut sur l'importance qu'accorde Le Corbusier à la marche, le mode de déplacement le plus sain et naturel. Si le modernisme s'est très vite conjugué à l'automobile, cela ne s'explique pas par son admiration pour ce mode de transport, mais plutôt par sa popularité incontournable au milieu du XXe siècle. À titre d'exemple, au Québec, les ménages possédant une automobile ont doublé entre 1951 et 1971¹⁷⁵.

En guise de conclusion à cette présentation de la *Charte d'Athènes*, résumons brièvement son propos. La métaphore médicale synthétise efficacement les principaux tenants du modernisme architectural et urbanistique. La ville, conçue comme un corps, doit logiquement fonctionner suivant des principes similaires. Chacun des organes détient une fonction précise dans l'organisme. Chaque organe est relié par des vaisseaux sanguins qui transportent les nutriments et autres éléments organiques d'une partie du corps à l'autre. C'est lorsque l'aménagement d'une ville déroge à cette organicité naturelle que l'organisme tombe malade. L'urbanisation croissante, qui s'est catalysée à l'ère du machinisme, a saturé la capacité d'accueil des villes. On entasse en trop grand nombre et en trop peu d'espace les nouveaux résidents qui viennent en ville en quête de

¹⁷² Le Corbusier et *al. Op. cit.*, p. 84.

¹⁷³ *Ibid.*, p. 103.

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ Jean-Claude Marsan. *Op. cit.*, p. 398.

travail. Ce phénomène qui apparaît au XIXe siècle est encore vrai 100 ans plus tard. Cette trop grande densité entraîne une insalubrité qui à son tour accroît le risque de contagion. Cet environnement, note Le Corbusier, ne peut abriter l'épanouissement humain. À peine habitable, il ne contient que trop peu d'espaces verts où les occupant.es peuvent jouir de leurs loisirs. Ces espaces se retrouvent soit dans les quartiers aisés ou sont repoussés de plus en plus vers la périphérie en raison de l'urbanisation qui s'accélère. Bien que le travail alimente le moteur de l'urbanisation, que les travailleur.euses se déplacent pour se rapprocher des manufactures et bureaux, la distance qui les sépare des quartiers d'habitation est soit trop grande ou trop petite. À défaut d'un réseau circulaire suffisamment optimisé, travail, habitation et loisir, en tant que fonctions, n'opèrent pas en symbiose. Voici sommairement le diagnostic que prononce la *Charte d'Athènes* sur la ville occidentale au début du XXe siècle.

Afin d'y remédier, Le Corbusier suggère de procéder à la séparation de chacune des fonctions qu'on trouve en ville. L'habitation doit être reposante et jouir des meilleurs emplacements. Elle doit être ceinturée d'espaces verts pour y pratiquer des loisirs tout en stimulant une vie communautaire. Idéalement, le lieu de travail devrait se trouver à distance de marche, séparé du logis par un verdissement, question d'éviter la pollution dans les quartiers résidentiels. Conscient de la complexité à réconcilier ces différents postulats, Le Corbusier propose qu'un système routier optimisé relie chacune des fonctions de manière à ce qu'un minimum de temps soit perdu dans le transit, quitte à s'appuyer sur l'automobile, qui réconcilie le dilemme de proximité entre le lieu de travail et l'habitation. Voilà brièvement ce qui constitue la *Ville fonctionnelle* de Le Corbusier.

L'objectif du présent chapitre était d'offrir un contexte à notre analyse comparative entre Jane Jacobs et Henri Lefebvre en survolant l'évolution des processus de revitalisation urbaine à partir de l'industrialisation en allant jusqu'au milieu du XXe siècle. Ce cadre historique est important puisqu'il débute par un moment charnière dans l'histoire, marqué par une transformation de l'aménagement des villes, conséquence de l'urbanisation. Il l'est également en raison de sa date butoir, qui correspond à la publication des premières critiques du modernisme et aux subséquentes mobilisations contre des projets de grande envergure pilotés par des architectes et des urbanistes

qualifiés de « modernes ». C'est dans ce contexte, celui de l'après-guerre, que Jacobs et Lefebvre produisent leur critique respective.

Ces critiques, nous le verrons, ne situent pas les débuts du modernisme en même temps ni au même endroit, mais arrêtent tout de même leur analyse sur un architecte en particulier : Le Corbusier. Ce dernier n'est pas un précurseur du modernisme, mais en exprime l'idée définitive. Le modernisme corbuséen renforce le lien avec l'État, en tant que promoteur de grands projets, et approfondit le rapport entre l'aménagement d'un milieu et le gain en productivité qui en résulte. Cette dynamique, qu'on retrouve chez Haussmann, s'exprime avec force chez Le Corbusier, pour qui la stricte séparation des fonctions urbaines a pour but d'en optimiser le rendement des villes. La *Charte d'Athènes* a détenu une influence considérable et conserve, encore à ce jour, un certain attrait. Les débats récents entourant la mobilité, se structurant autour d'une opposition entre l'automobile et les autres moyens de transport¹⁷⁶, symbolisent la persistance de cette philosophie de l'urbanisme qui, malgré une préférence indiquée pour la marche, a inspiré des aménagements propices à l'automobile. Le modernisme corbuséen a donc laissé des traces visibles dans des villes de part et d'autre de l'Atlantique.

C'est par la critique de ce courant précis du modernisme que se rejoignent les travaux de Jane Jacobs et ceux d'Henri Lefebvre. Au centre de leur critique se trouve la déconnexion entre le modernisme et les préoccupations des citoyen.nes. À leur avis, le modernisme, tout particulièrement le projet totalisant de Le Corbusier, impose un espace à celles et ceux qui en font usage sans prendre en considération leur vécu. Par ailleurs, cette dynamique d'exclusion du vécu s'explique aussi par l'acointance entre l'économie et l'urbanisme. Lefebvre et Jacobs observent tous deux une détermination réciproque (dont le degré varie entre les deux) entre l'espace et les rapports de production, et ce, tout particulièrement dans le cas du modernisme corbuséen. Nous débiterons donc notre analyse comparative de Jane Jacobs et d'Henri Lefebvre par la critique qu'il et elle formule du modernisme et de Le Corbusier.

¹⁷⁶ Patrick Bellerose. « QS présente son alternative au 3e lien: le parti promet pour 5,3 G\$ de projets en transport dans la région de Québec ». *Le Journal de Québec*, 31 août 2022.

CHAPITRE II

LE DIAGNOSTIC DE JACOBS ET LEFEBVRE

Notre recherche prend, comme point de départ, le *virage spatial*. Celui-ci correspond, selon le géographe Edward W. Soja, à un changement de paradigme dans les sciences sociales dites critiques. Il se définit par un rééquilibrage entre deux variables fondamentales pour toutes sciences, à savoir le temps et l'espace. Soja suggère que l'historicisme, postulat épistémologique qui conçoit la variable espace comme entièrement déterminée par la variable temps, aurait dominé les sciences sociales des XIXe et de la première moitié du XXe siècle. Cependant, on décèle chez Foucault, Giddens et tout particulièrement Jacobs et Lefebvre, un rééquilibrage de la variable espace et de son impact sur les transformations sociales. L'espace ne serait pas restreint au statut de variable déterminée, mais jouerait un rôle déterminant sur la transformation des rapports sociaux, y compris leur longévité, entendre ici la variable temps. S'il est juste de relever une telle posture chez les auteur.trices étudié.es, n'y a-t-il pas un risque à les associer à un seul et même courant, considérant leurs différences théoriques ? À notre avis, il est judicieux d'apporter des nuances à la notion de virage spatial. Sous cet angle, Jacobs et Lefebvre nous offrent des visions distinctes. L'analyse qui suit permettra d'établir la cause de ces distinctions et soulignera les éléments qui sont effectivement comparables en dégagant ceux qui se différencient de manière à cerner les contextes et les enjeux pour lesquels il est possible de mobiliser conjointement ces auteur.trices sans dénaturer leur contribution. Nous débuterons en détaillant leur critique du modernisme. De là, nous pourrons contraster le rôle des rapports de production capitalistes en ce qui a trait aux processus urbains et à l'urbanisme. Ce contraste, à notre avis, suggère qu'il existe un rapprochement asymptotique entre leurs écrits et que ce phénomène se réverbère dans les remèdes qu'il et elle suggèrent afin de résorber la crise urbaine. L'analyse des remèdes composera la trame du troisième et dernier chapitre du présent mémoire.

2.1 La critique du modernisme

L'époque qui a vu naître *Déclin et survie des grandes villes américaines* (1961) et *Le droit à la ville* (1968) est celle de la domination d'une philosophie de l'aménagement qui conjugue grands

ensembles, gratte-ciel et infrastructures autoroutières. Le contexte de l'après-guerre est marqué par la volonté de résorber les conditions endémiques qui régnaient dans l'entre-deux-guerres : « *Postwar politics, if they were to remain democratic and capitalistic, had to address questions of full-employment, decent housing, social provision, welfare and broad-based opportunity to construct a better future* »¹⁷⁷. Ce contexte a donné lieu à la mise en œuvre de programmes de réaménagement du territoire. En Angleterre, le *Town and Country planning act of 1947* répondait à la demande en matière de logement. Il cherchait à faire obstacle aux projets de réaménagement inspiré par les travaux de Howard (cité-jardin) en mettant de l'avant des modèles de développement urbains à plus forte densité, ressemblant davantage à ce que proposait Le Corbusier¹⁷⁸. Aux États-Unis, le renouvellement urbain passait par le financement public de gigantesques projets qui avaient pour but de connecter entre elles les grandes villes, mais également de solutionner la détérioration des quartiers centraux (*inner cities*). C'est dans ce contexte que Robert Moses arriva sur la scène avec son fameux *Lomex*¹⁷⁹.

Considérant le contexte, l'époque et le sujet qui est traité, il serait surprenant que Jacobs et Lefebvre aient écrit séparément, sans prendre connaissance de l'autre. Nous n'avons trouvé aucune référence aux travaux de Lefebvre chez Jacobs. Lefebvre en revanche a interpellé son homologue américaine :

« Dès 1961, Jane Jacobs analysait les échecs aux États-Unis du *city planning and rebuilding* (l'urbanisme et la rénovation urbaine). Elle montrait notamment comment la destruction de la rue et du voisinage entraînait la disparition des caractères acquis ou passant pour tels de la vie urbaine : sécurité, contacts, formation des enfants, diversité des rapports, etc. L'auteure n'allait pas jusqu'à incriminer ouvertement le néo-capitalisme, ni jusqu'à dégager les contradictions immanentes à l'espace produit par le capitalisme (l'espace abstrait). Elle en montrait pourtant avec beaucoup de force la puissance destructrice, et l'autodestruction de la vie urbaine par les moyens destinés apparemment à la créer ou la recréer. »¹⁸⁰

Cette citation résume la nature du rapprochement possible entre les deux auteurs. Il et elle semblent en accord sur ce qui fait défaut dans les pratiques d'urbanisme en vogue ainsi que leurs

¹⁷⁷ David Harvey. *The Condition of Postmodernity*. *Op. cit.*, p. 68.

¹⁷⁸ *Ibid*, p. 69.

¹⁷⁹ *Ibid*.

¹⁸⁰ Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. *Op. cit.*, p. 420.

conséquences sur la vie urbaine. Or, ce rapprochement est freiné par un élément qui n'a rien d'un détail : l'importance accordée à l'analyse des rapports entre le mode de production capitaliste et l'urbanisme.

2.1.1 La critique jacobsonienne du modernisme

Dans *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Jacobs décrit les idées de Le Corbusier comme de l'« urbanisme dirigé contre la ville »¹⁸¹. Cette phrase, à elle seule, contient l'essence de sa critique : la planification urbaine moderniste se réalise en faisant abstraction de la manière dont les villes fonctionnent. Elle cherche à instaurer sa vision de l'aménagement en l'imposant, de haut, plutôt qu'en stimulant celle qui émerge spontanément dans les quartiers. Elle perçoit la ville comme elle le voudrait et non comme elle est. Le premier chapitre de *Déclin* tente d'expliquer qu'elle en serait la cause, les principes qui structurent cette philosophie de l'urbanisme et en quoi ils sont, en fin de compte, néfastes pour la ville. Le modernisme prendrait sa source dans les idées de celles et ceux que Jacobs appelle les « décentralistes ». L'étiquette réfère aux travaux d'intellectuels qui, dans la droite ligne des idées d'Ebenzer Howard sur la cité-jardin, se désolent de l'état des grandes villes au XXe siècle, tout particulièrement les secteurs indigents, et proposent une vision plus équilibrée de l'occupation du territoire par la décentralisation des fonctions propres aux métropoles.

Les idées de Howard ont été reprises puis adoptées progressivement par « l'urbanisme officiel ». Jacobs trace les grandes lignes de cette philosophie en commençant par son dédain pour la rue, qui ne serait pas un milieu propice à accueillir des humains, encore moins à favoriser la qualité de vie en ville, une conception qui sera partagée par Le Corbusier. En vertu de cette conception, les habitations devraient tourner le dos à la rue et faire plutôt face à des espaces verts. Si la rue n'est bonne qu'à accueillir des moyens de transport motopropulsés et qu'elle n'a donc pas d'attrait visuel, quel intérêt y aurait-il à la donner à voir aux résidents ? Dès lors, un arrondissement pourrait asphalté le moins possible. En remplissant une seule fonction, le nombre nécessaire de rues asphaltées décroît pour permettre à des espaces verts d'y voir le jour. Afin de maximiser la superficie dédiée au verdissement, les projets d'habitation devraient contenir des densités assez

¹⁸¹ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 30.

élevées, sans pour autant nuire à la distance et au confort qu'on retrouve en banlieue. En d'autres termes, l'urbanisme officiel conçoit le voisinage comme un mal nécessaire. Ce sentiment de distance, malgré la densité, est rendu possible grâce à une stricte séparation des différentes fonctions, à savoir l'habitation, le commerce, l'industrie, qui correspondent *grosso modo* aux quatre fonctions de base dégagées par le CIAM. Ces idées seraient communément admises par les urbanistes et planificateurs et son influence serait transatlantique¹⁸².

On reconnaît « l'influence d'Howard sur l'urbanisme américain », mais également sur celui de Le Corbusier en Europe. À son sujet, Jacobs écrit : « L'architecte européen [...] fut celui qui eut l'idée la plus théâtrale pour faire entrer tout cet urbanisme dirigé contre les villes à l'intérieur de ces citadelles de l'iniquité »¹⁸³. Selon elle, la *ville fonctionnelle* s'apparente à un ensemble de tours liées les unes aux autres par des passerelles aériennes. Nul besoin de circuler dans la rue et ses dangereuses vitesses mécaniques. Toutefois, loger la population d'une grande ville requiert une superficie considérable. Afin d'éviter de bâtir sur des terrains qui pourraient être transformés en espace vert, les gratte-ciels d'habitation devraient être en mesure d'accueillir une densité d'environ 3000 personnes par hectare¹⁸⁴. À titre de comparaison, l'un des quartiers les plus denses au Canada, le Plateau-Mont-Royal, possède une densité de population de 1279 habitants par hectare¹⁸⁵. Jacobs n'a pas tort d'écrire qu'il s'agit d'une densité extraordinairement élevée¹⁸⁶. Cette densité vise deux objectifs : maximiser les espaces verts et fluidifier la circulation automobile. D'apparence bénéfique, cette vision du verdissement trahit un certain détachement d'avec les préoccupations exprimées par les résident.es des quartiers qui accueillent ces espaces verts. L'urbanisme officiel identifie la qualité de vie d'un quartier à la quantité d'espace vert qu'il contient, tonne Jacobs, une sorte de *fétichisme du verdissement*. Alors que l'inauguration d'un jardin public peut donner l'impression qu'un quartier déshérité s'améliore, rien n'indique qu'il s'agisse d'un besoin réel des habitant.es du quartier, encore moins que celles et ceux-ci le fréquenteront. Le succès d'un parc est

¹⁸² *Ibid*, p. 29.

¹⁸³ *Ibid*, p. 30.

¹⁸⁴ *Ibid*.

¹⁸⁵ Ville de Montréal. *Profil sociodémographique : Recensement 2016 arrondissement du Plateau-Mont-Royal*. Montréal : Service du développement économique, 2018, p. 7.

¹⁸⁶ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*, *Op. cit.*, p. 30.

plutôt assuré par la fréquentation de celles et ceux qui résident à proximité ou qui l'empruntent¹⁸⁷. Jacobs précise que la fréquentation dépend de ce que l'espace vert se situe de sorte qu'on puisse le fréquenter pour une diversité de raisons¹⁸⁸. Un parc doit être plus qu'un espace de randonnée. Inversement, s'il est peu fréquenté, ou à trop grande distance des habitations, il ne pourra pas garantir la sécurité des randonneurs. La circulation et la visibilité d'un lieu, qui résultent de ce que nous avons appelé plus haut le « retour à la rue », qui comprend ainsi le retour dans le parc, sont tous deux garants de la sécurité. Elle conclut en indiquant que « les gens ne fréquentent pas les espaces verts simplement parce que ceux-ci existent et parce que les urbanistes et les architectes ont souhaité qu'ils les fréquentent »¹⁸⁹. Ce *fétichisme du verdissement* témoigne d'un sentiment d'indifférence des planificateurs vis-à-vis de l'expérience des usagers, qui est pourtant riche d'enseignement.

Un autre point central de la critique de Jacobs concerne l'automobile. Le Corbusier se flattait d'avoir mis à jour l'idéal de Howard en configurant un système routier moderne, qui incorporerait efficacement ce nouveau moyen de transport. Or, il était bien loin du compte, à la fois en matière de places de stationnement, mais également de stations-service et de largeur de voie. En Amérique, les grandes villes ont été rapidement submergées et la circulation a atteint un niveau de saturation. C'est face à cette demande grandissante que des projets similaires au *Lomex* ont vu le jour un peu partout dans les villes américaines et canadiennes. À Montréal, à la même époque, des contestations analogues à celle qu'a menées Jane Jacobs voient le jour. Le *Front commun contre l'autoroute Est-Ouest* (connu aujourd'hui sous le nom d'autoroute Ville-Marie) s'est mobilisé pour défendre « les intérêts et les priorités de ceux qui vivent la ville » et freiner l'enclavement du quartier de la Petite-Bourgogne¹⁹⁰. Jacobs a vu juste quand elle affirme que le projet architectural de Le Corbusier, avec ses densités extraordinaires, aurait échangé les espaces verts aux pieds des tours pour des espaces de stationnement. L'autre option autocentrée serait l'étalement et donc la banlieusardisation¹⁹¹.

¹⁸⁷ *Ibid*, p. 87.

¹⁸⁸ *Ibid*, p. 105.

¹⁸⁹ *Ibid*, p. 88.

¹⁹⁰ Jean-Claude Marsan. *Op. cit.*, p. 485.

¹⁹¹ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*, *Op. cit.*, p. 303.

Le modernisme est, pour Jacobs, l'urbanisme officiel de son temps. La popularisation des thèses d'Ebenezer Howard et leur récupération dans les travaux de Le Corbusier et les projets de Robert Moses, et bien d'autres, donnent lieu à une planification urbaine qui fait abstraction de la ville telle qu'elle est vécue par ses résident.es. De fait, cette planification sous-entend l'imposition d'un mode de vie idéal, régulé, d'un projet politique, nous en avons dit quelques mots au chapitre précédent. En condamnant la rue à n'être qu'une voie de circulation automobile, on nuit au développement d'une vie de quartier. La sécurité d'une communauté dépend notamment de la visibilité et de la fréquence de circulation piétonne, tous deux sabrés par le réaménagement urbain qui donne préséance à l'automobile. Le modernisme promet une densité urbaine sans vie. Cette vie, qui se manifeste dans le va-et-vient d'un voisinage animé, y est perçue comme une contrainte plutôt qu'un bienfait. Faire entrer le calme de la campagne dans la ville, motif récurrent dans la *Charte d'Athènes*, correspond à un projet d'urbanisme dirigé contre la ville telle qu'elle est vécue.

2.1.2 La critique lefebvrienne du modernisme

« [L]'urbanisation de la société industrialisée ne va pas sans l'éclatement de ce que nous appelons encore ville »¹⁹².

Lefebvre est tout aussi tranchant dans sa critique. L'urbanisme qui domine au milieu du XXe siècle procède par la destruction des espaces de vie, qui s'organisent sans la nécessité d'une planification centralisée, sous prétexte d'assainissement et autres motifs de réaménagement. Tandis que la critique du modernisme de Jacobs est presque entièrement formulée dans *Déclin et survie des grandes villes américaines*, celle de Lefebvre est dispersée à travers plusieurs ouvrages. Il s'intéresse à l'espace dès 1963, avec la publication de *La vallée de Campan*, mais c'est à partir du *Droit à la ville* (1968) que commence à prendre forme sa théorie. Cela se poursuit dans *La révolution urbaine* (1970), *Espace et politique* (1972), *La pensée marxiste et la ville* (1972) et tout particulièrement *La production de l'espace* (1974). Par conséquent, sa contribution évolue. Quoique l'esprit général demeure le même, le cadre conceptuel s'élargit. Comme l'indique le géographe Neil Smith : « *The continuities between these texts are real, but so too are the discontinuities* »¹⁹³. Nous allons dans un premier temps retracer sa critique de l'urbanisme à travers

¹⁹² Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 83.

¹⁹³ Neil Smith. « Foreword ». *Loc. cit.*, p. xi.

les continuités conceptuelles qui jalonnent les ouvrages mentionnés ci-haut. Nous dégagerons les similitudes entre sa critique et celle de Jacobs, mais porterons un regard approfondi sur ce qui les différencie.

L'histoire de l'urbanisme moderne, de l'avis de Lefebvre, précède Le Corbusier et le « *city planning and rebuilding* » de l'après-guerre. Cependant, elle ne débute pas avec Howard, mais plutôt avec Haussmann¹⁹⁴. En transformant la ville de Paris et en expulsant les éléments séditeux vers la périphérie, ce dernier a apporté l'ordre nécessaire au bon fonctionnement de la société industrielle. De plus, le nombre et l'envergure des chantiers lui permirent de résorber le taux de chômage de l'époque tout en offrant un débouché pour les capitaux privés par l'entremise d'une dette publique, comme nous l'avons constaté au chapitre précédent. Seulement, jugée barbare, sa méthode s'est avérée être un échec d'un point de vue social. L'expulsion des habitant.es vers les faubourgs ne dura pas et donna plutôt lieu à l'épisode de la Commune de Paris de 1871. Le sens de la Commune, écrit Lefebvre, « c'est le retour en force vers le centre urbain des ouvriers rejetés »¹⁹⁵. Ce soulèvement, conclu dans le sang, signale la nécessité d'une manœuvre d'urbanisme plus importante. Aux yeux des concepteur.trices de l'époque, les périphéries ne peuvent plus être laissées à elle-même et devront être aménagées de sorte qu'elles constituent un *habitat* pour celles et ceux qui y résident. À ne pas confondre avec l'*habiter*, nous y reviendrons au chapitre suivant, l'*habitat* réfère à un lieu paisible et organisé de façon à optimiser le repos. Il se caractérise, notamment, par une quotidienneté qui remédie à la pénibilité du travail, ou du moins qui la panse. Il s'agit donc d'une manière d'apporter l'ordre grâce à l'amélioration de la qualité de vie matérielle, ce qu'illustrent les banlieues nord-américaines. L'*habitat* est également un aménagement urbain qui favorise la docilité des résident.es. Pour Lefebvre, la bourgeoisie demeure hantée par le spectre

¹⁹⁴ Le présent mémoire laisse en suspens des interrogations quant la différence entre ce que Lefebvre et Jacobs perçoivent comme source du modernisme. Une hypothèse plausible a trait au « retour à la rue » jacobinien. Considérant l'importance que prend la revalorisation de la rue, conjointement chez Haussmann et Jacobs (rue qui est dévalorisée dans le modernisme corbuséen), il est possible que le baronn'ait pas été la cible de l'Américaine. Également, la diversité de contexte étudiée par cette dernière, couplée à la centralité d'Haussmann dans les études urbaines, fait en sorte qu'il est invraisemblable qu'elle n'ait pas été familiarisée avec l'œuvre du baron. Dès lors, on peut conclure qu'en vertu de cette différence d'origine, Jacobs et Lefebvre entretiennent peut-être des définitions distinguables du modernisme et que la dévalorisation de la rue seraient une caractéristique plus centrale dans la définition qu'en formule Jacobs. Nous laissons en suspens la question de savoir si et comment cette différence, quant à l'importance de la dévalorisation de la rue dans le modernisme, a pu affecter leur contribution en matière d'urbanisme.

¹⁹⁵ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 24.

de la commune et sa planification urbaine trahit ce sentiment. À ce sujet, il précise que les urbanistes du tournant du XXe siècle « ne se proposaient pas de démoraliser la classe ouvrière, mais au contraire de la moraliser »¹⁹⁶.

Nous touchons à un élément important de son analyse du modernisme. Le Corbusier, tout comme les architectes du Bauhaus, souhaitait transformer l'espace de manière à influencer et créer de nouveaux rapports sociaux¹⁹⁷. Ceux-ci se porteraient au service de l'efficacité, de la productivité et de la paix sociale. Sur ce dernier élément, l'accès à la propriété a joué un rôle prépondérant. La propriété immobilière est constitutive d'un habitat dans la mesure où elle offre la possibilité à son détenteur d'y faire un chez soi à son image. En plus de favoriser le sentiment d'appartenance à son milieu, la propriété immobilière n'est rendue possible que par la contraction d'une dette remboursable à moyen long terme : l'hypothèque. L'endettement à long terme incite les contractants à conserver leur emploi et par le fait même nuit à leur volonté de se mobiliser dans le cadre de contestations, lors de grèves par exemple. Le programme électoral de 1979 du Parti conservateur du Canada, transparent à ce sujet, stipulait notamment que la propriété immobilière incitait à « travailler cinq jours par semaine »¹⁹⁸. Cette moralisation de la classe ouvrière se traduit également dans la verticalité des processus d'urbanisme, qui s'imposent d'en haut grâce à l'expertise des concepteur.trices. L'exclusivité de ces processus atteint un sommet chez Le Corbusier. Lefebvre va même jusqu'à lui apposer le sobriquet de « dieu créateur »¹⁹⁹. Ce détachement des concepteur.trices d'avec les usager.ères produit par conséquent un « espace abstrait », que Lefebvre définit comme un espace qui procède par abstraction de la vision de la ville que détiennent celles et ceux qui la vivent. Du point de vue moderniste, indépendamment de leur expérience, les usager.ères ne possèdent pas les compétences ni les connaissances leur permettant de se prononcer pertinemment sur la configuration de leur milieu de vie. Derrière cette attitude se cache une forme de scientisme qui n'est pas intrinsèquement nuisible à la qualité de l'aménagement. C'est d'ailleurs Jacobs qui affirmait que la science ne doit pas être ignorée dans les processus urbains. Elle s'inquiétait cependant de la domination des statistiques et des approches

¹⁹⁶ *Ibid*, p. 26.

¹⁹⁷ *Ibid*, p. 50.

¹⁹⁸ Louis Gaudreau. *Op. cit.*, p. 166.

¹⁹⁹ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique. Op. cit.*, p. 50.

quantitatives dans la mesure où celles-ci réduisent à des chiffres dans des colonnes des réalités vécues²⁰⁰. De manière analogue, Lefebvre considère que ce scientisme « tend à négliger le facteur humain »²⁰¹.

Jusqu'à présent, la critique du modernisme développé par Lefebvre s'apparente en tout point à celle de Jacobs. Tous deux sont d'avis qu'au nom d'un idéal d'organisation à la fois de l'espace, mais également des rapports sociaux, le modernisme nie la manière dont s'organisent spontanément les occupants. L'urbanisme officiel cherche plutôt à imposer, d'en haut, sa vision de la cité, qu'elle soit jardin, fonctionnelle ou radieuse. Seulement, pour ce faire, la vie urbaine, l'urbain, doit lui céder la place. Lefebvre, à l'instar de Jacobs, soutient que le modernisme est une forme d'urbanisme dirigée contre la ville. La faute reviendrait-elle aux urbanistes qui n'ont su formuler une philosophie de l'aménagement en adéquation avec le fonctionnement réel d'une ville ? Il nous est permis de douter que cette explication satisfasse Lefebvre. Aussi acerbe soit-elle à l'endroit d'Hausmann et Le Corbusier, sa critique reconnaît que l'urbanisme a des comptes à rendre et ne se développe pas isolément d'autres phénomènes sociaux, la production tout particulièrement. Il écrit :

« L'architecte [...] occupe une situation inconfortable. En tant qu'homme de science et technicien, producteur dans un cadre déterminé, il mise sur le répétitif. En tant qu'inspiré, artiste, sensible à l'usage et aux « usagers », il mise sur le différentiel. Son lieu, c'est la contradiction douloureuse et le renvoi sans fin de l'un à l'autre. À lui, architecte, incombe une tâche difficile : surmonter la séparation entre le produit et l'œuvre »²⁰².

La critique de Lefebvre ne s'adresse donc pas uniquement aux architectes et aux urbanistes. Elle interroge plutôt le rôle des rapports de production capitalistes en lien avec ce qu'il nomme la « production de l'espace ». Il s'agit d'un prolongement de la condamnation du détachement entre les concepteur.trices et les usager.ères, mais qui cherche à rendre compte de la manière dont le capitalisme et l'industrialisation s'immiscent dans les processus d'urbanisme et à quelle fin.

²⁰⁰ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 381.

²⁰¹ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 33.

²⁰² Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. *Op. cit.*, p. 456.

2.2 Urbanisme et capitalisme

Jusqu'à maintenant, nous avons recensé le lieu commun entre Jacobs et Lefebvre en ce qui a trait à leur avis du modernisme en architecture et en urbanisme. Seulement, le philosophe français développe une pensée qui conçoit la ville et ses transformations comme inextricablement liées à la dynamique de production capitaliste. Pour sa part, Jacobs n'est pas indifférente à l'économie et à ses rapports avec la ville, elle y réserve d'ailleurs deux ouvrages complets. Elle est d'avis que la ville joue un rôle de premier plan dans la constitution de la richesse d'une nation et que ce rôle est sous-estimé par les économistes. Quoiqu'elle analyse la ville à travers le prisme de l'économie, l'urbanisme n'est à peu près pas abordé dans ces ouvrages, à savoir *Economy of Cities* et *Cities and the Wealth of Nations*.

Dans ce qui suit, nous allons détailler la prolongation de la critique du modernisme de Lefebvre en élaborant sur les liens qui unissent l'urbanisme à l'industrialisation. L'objectif est de faire ressortir progressivement sa théorie de la « production de l'espace » au fil de son évolution. Celle-ci détaillée, nous pourrions apprécier le lien qui unit capitalisme et urbanisme chez Lefebvre afin d'en dégager le diagnostic. Par la suite, nous procéderons au même exercice avec les écrits de Jacobs. Notre attention sera portée notamment sur la nature du lien entre l'économie et l'urbanisme. C'est en étudiant le rapport capitalisme-urbanisme chez Jacobs que nous pourrions éclaircir l'interpellation de Lefebvre, en exergue plus haut. L'objectif, en dernière instance, est de rendre compte du caractère asymptotique du rapprochement entre leurs travaux et cerner avec précision la limite de leur mobilisation commune. Nous démontrerons au troisième chapitre de quelle manière cette limite affecte les remèdes qu'il et elle suggèrent.

2.2.1 La production de l'espace capitaliste chez Lefebvre

Précédemment, nous avons conclu sur Lefebvre en mentionnant que ce dernier conçoit que l'urbanisme peut être tourné contre l'urbain. Afin d'éclairer ceci, notons que Lefebvre distingue « urbain », « urbanisme » et « urbanisation ». L'urbanisme réfère simplement à la science qui organise l'espace selon différents critères. L'urbain réfère à un mode de vie qui découle d'une organisation particulière de l'espace, à savoir la ville. Il l'apparente à un écosystème de relation

entre personnes vivant dans un même milieu²⁰³. L'urbain « suppose rencontres, confrontations des différences, connaissance et reconnaissance réciproque (y compris dans l'affrontement idéologique et politique) des façons de vivre »²⁰⁴. Il est logiquement produit par l'urbanisation, qu'on définit comme le processus d'hébergement d'un nombre croissant de personnes dans des villes et leur subséquente expansion. La particularité ici c'est que l'urbanisation entretient un rapport particulier avec l'industrialisation. Le phénomène d'industrialisation serait, pour Lefebvre, inducteur de l'urbanisation. L'accumulation de richesses qui précède la révolution industrielle procède, comme nous l'avons indiqué précédemment, par la centralisation sociale et spatiale des capitaux. Seulement, aux yeux de Lefebvre, le rapport entre ces deux processus, industrialisation et urbanisation, n'est pas strictement déterminé, mais réciproquement déterminé²⁰⁵. Cet argument, considérant son importance, mérite qu'on s'y attarde plus en détail.

L'originalité de la pensée d'Henri Lefebvre tient notamment au rôle qu'y joue l'espace. L'orthodoxie marxiste-léniniste, celle prônée par le PCF au milieu du XXe siècle, conçoit l'espace comme le reflet des rapports de production et la ville à la manière d'une superstructure urbanistique qui se constitue en réaction aux transformations de la sphère productive. L'urbanisation y est strictement induite par l'industrialisation. La conséquence de cette conception se trouve du côté de la *praxis*. Si la détermination en dernière instance provient de la sphère productive, l'infrastructure du mode de production capitaliste sur laquelle l'ensemble de la superstructure repose; celle-ci incluant la superstructure politique de l'État et ses ramifications notamment en matière d'aménagement de l'espace; la lutte doit prendre place dans cette sphère. Les luttes ouvrières sont donc tout indiquées comme étant le foyer d'une contestation anticapitaliste, là où un mode de production différent doit voir le jour.

Pour sa part, Lefebvre était plutôt d'avis que la ville joue un rôle historique bien plus important. L'industrialisation aurait bel et bien induit l'urbanisation phénoménale aux XVIII et XIXe siècle, mais elle serait en voie d'être produite par l'urbanisation, d'après la lecture que fait Soja des travaux

²⁰³ *Ibid*, p. 19.

²⁰⁴ *Ibid*, p. 24.

²⁰⁵ *Ibid*, p. 11.

de Lefebvre²⁰⁶. Ce dernier affirme que les conditions qui permettent et stabilisent l'industrialisation, et plus largement l'accumulation du capital, reposent sur une urbanisation croissante. Cette dernière est planifiée par la discipline de l'urbanisme. De fait, la survie du capitalisme passerait de plus en plus par l'aménagement d'un espace qui atténue ses contradictions inhérentes.

Notons à titre d'exemple, l'efficacité de la circulation des capitaux, mais également de la marchandise, y compris la main-d'œuvre, qui sont tributaires des routes, des ports, des aéroports, des infrastructures de communication et de la disposition de chacun de ces éléments sur le territoire. Mentionnons également que face à l'insalubrité des logements, qui nuit à la reproduction de la force de travail, des environnements plus humains peuvent être aménagés pour permettre aux travailleurs et travailleuses de mieux se reposer. Considérant la perception de « l'urbanisme officiel » du voisinage et de la promiscuité, il lui est naturel de rechercher l'agrandissement de la superficie des logements et à accroître la distance entre chaque voisin. L'agrandissement des habitations se conjugue également avec une plus grande consommation, qui est causée par une plus grande capacité d'ameublement. La taille des habitations rime également avec étalement urbain. Le prix du foncier et la densité de population d'une métropole ne permettent pas la construction abordable de maisons unifamiliales. Or, l'effet de l'étalement peut être atténué par l'automobile. Son importance dans le procès de production ne peut être sous-estimée. Elle lie le milieu de travail urbain bruyant avec la banlieue paisible et elle représente un bien de consommation, qui se confond parfois avec une nécessité. Ces quelques exemples servent à illustrer le fait que l'urbanisme est, pour Lefebvre, la discipline qui coordonne les rapports de production dans l'espace et produit les conditions de son maintien, y compris l'éclatement de la ville : « Cet urbanisme technocratique [...] n'hésiterait pas à raser ce qui reste de la ville pour laisser place aux voitures », écrit-il²⁰⁷.

La question qu'il pose ensuite est celle de la manière dont l'urbanisme se tourne contre la ville, son mode opératoire. L'urbanisme moderniste, énonce Lefebvre, procéderait par abstraction, abstraction du vécu en faveur du conçu. Afin d'éclairer cette subordination du vécu au conçu, il importe de détailler sa théorie de la *production de l'espace*. Les continuités et les discontinuités

²⁰⁶ Edward W. Soja. *Postmodern Geographies, The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Op. cit., p. 88.

²⁰⁷ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. Op. cit., p. 33.

auxquelles réfère Neil Smith ont trait à cette facette de son analyse. On retrouve les premières bribes de cette théorie dans *Espace et politique* :

« Chaque *objet* (monument ou bâtiment, meuble ou immeuble) doit se percevoir dans sa totalité, au sein de l'espace, en tournant autour, en saisissant tous ses aspects. Ce qui exige que l'espace lui-même soit perçu et conçu, saisi et engendré comme un tout »²⁰⁸.

Les mots clés ici sont « perçu et conçu ». L'espace est un terme polysémique, il renvoie à différentes choses. Il peut s'agir de l'espace physique, le support matériel de notre réalité. Il peut s'agir de l'espace mental qui réfère à la conception, à l'imagination et à la représentation. Pensons ici à un plan d'architecte. Il peut s'agir également de l'espace social, tout autant matériel que l'espace physique, à la différence près que celui-ci est produit, l'autre donné. C'est à travers l'interaction de ces différentes facettes que s'effectue le processus de production de l'espace.

L'espace physique est celui que nous percevons. Les éléments géographiques nous préexistent et c'est dans et à partir de ceux-ci que nous adoptons des pratiques, des modes d'organisation, de circulation et que nous collectons des ressources nous permettant de bâtir. Cet espace, « perçu » dirait Lefebvre, détermine des « pratiques de l'espace », des manières d'être et de faire en fonction de la topologie d'un lieu, de ses caractéristiques²⁰⁹. Les pratiques de l'espace sont conditionnées par l'environnement naturel qui nous entoure, mais également l'environnement bâti. L'espace physique est à la fois naturel, il nous est donné, mais il est également produit. Historiquement, les pratiques spatiales changent, « chaque société [...] produit un espace, le sien »²¹⁰. Dans le cas de ce que Lefebvre nomme le « néo-capitalisme », le capitalisme issu de la restructuration fordiste du début du XXe siècle, ses pratiques spatiales sont comprises dans le circuit quotidiennement parcouru par les travailleurs²¹¹. Nous pourrions nous risquer ici à une définition plus opérationnelle que ce que nous a laissé Lefebvre. La pratique spatiale correspond à un

²⁰⁸ *Ibid*, p. 250-251.

²⁰⁹ Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. *Op. cit.*, p. 50.

²¹⁰ *Ibid*, p. 40.

²¹¹ *Ibid*, p. 48.

comportement conditionné par la disposition (naturelle) ou l'aménagement (produit) particulier d'un espace.

Cet aménagement doit cependant être pensé *a priori*. Cette opération a lieu dans l'espace mental des planificateur.trices. Leur travail est d'élaborer une « représentation de l'espace ». C'est à cette étape de la production de l'espace que se fait jour l'idéologie²¹². La conception et la planification sont sujettes à débat quant à la manière de résoudre un enjeu d'espace. Prenons l'exemple de la mobilité. Il existe plus d'une manière d'organiser la circulation dans une ville. Ces différentes manières varient selon les biais de la personne chargée de la conception. Celle-ci peut trancher en faveur de l'automobile et cette préférence de mode de transport aura un impact considérable sur l'aménagement des infrastructures routières. À l'inverse, en priorisant le transport collectif et le vélo, cette autre personne engage la ville dans une voie différente. Cet exemple anodin sert à montrer qu'il existe plus d'une option pour solutionner un problème d'urbanisme et c'est en raison de cette diversité que des idéologies peuvent entrer en débat pour faire triompher leur « représentation de l'espace ».

La dernière facette, celle de l'espace social, réfère au fait de vivre dans un milieu, d'user de son aménagement et d'expérimenter ses failles. C'est donc dans l'espace social que les échecs d'aménagement, peu importe leur cause, deviennent le plus apparents et c'est pour y remédier que les usagers se regroupent et s'organisent dans ce que Lefebvre nomme les « espaces de représentation ». Débutons avec sa définition de l'espace social :

« L'espace social contient, en leur assignant des lieux appropriés (plus ou moins), les *rappports sociaux de reproduction*, à savoir les rapports bio-physiologiques entre les sexes, les âges, avec l'organisation spécifiée de la famille - et les *rappports de production*, à savoir la division du travail et son organisation, donc les fonctions sociales hiérarchisées »²¹³.

Pour Henri Lefebvre, l'espace social est donc le lieu dans lequel se reproduit un mode de production, mais il est également le lieu où s'expriment ses contradictions²¹⁴. Celles-ci se font jour

²¹² *Ibid*, p. 48-49.

²¹³ *Ibid*, p. 41.

²¹⁴ *Ibid*, p. 421.

dans les « espaces de représentation ». Tandis qu'Henri Lefebvre formule une définition générale du concept, il est pertinent d'aller voir du côté des travaux du géographe Don Mitchell pour étudier l'application du concept à un cas concret. Il cite en exemple la gestion des campements de personnes en situation d'itinérance. Les politiques de gestion de l'itinérance en provenance de l'urbanisme dit officiel agissent comme repoussoir, parfois punitif, par l'entremise de lois visant à réguler l'usage de l'espace public. L'objectif consiste donc à invisibiliser l'itinérance en la balayant loin des regards. Ces politiques s'inscrivent dans un continuum sanitaire qui est caractéristique du modernisme. L'objectif derrière ces mesures a trait au maintien de l'ordre. *A contrario*, les personnes en situation d'itinérance représentent un indicateur de désordre (*indicator species*), écrit Mitchell. En grand nombre, ces personnes témoigneraient de la mauvaise santé d'une ville et il s'agirait d'un mal à éradiquer, tout particulièrement lorsqu'il s'amalgame dans des campements de fortune²¹⁵. Mitchell définit donc l'*espace de représentation* comme un lieu au sein duquel les individus et les groupes parviennent à se rendre visibles²¹⁶. En quoi cela témoigne-t-il d'une contradiction produite par le mode de production ?

En quelques mots : parce que l'itinérance est principalement le produit de facteurs structurels, tout particulièrement le marché du logement²¹⁷. Les facteurs explicatifs de l'itinérance peuvent être départagés en deux catégories. D'une part, on retrouve des facteurs individuels qui comprennent l'alcoolisme, la maladie mentale, la toxicomanie et le statut socio-économique (pauvreté). De l'autre, on retrouve les facteurs structurels qui regroupent à la fois le marché du logement, celui de l'emploi, mais également l'intervention de l'État dans ces domaines. Bien qu'on ne puisse faire abstraction des facteurs individuels, leur accorder la préséance reviendrait à confondre l'effet pour la cause. L'itinérance peut être comprise comme un stade ultérieur de la pauvreté²¹⁸. Par conséquent, le taux d'itinérance est inversement proportionnel à l'abordabilité des logements.

²¹⁵ Don Mitchell. *The Right to the City : Social Justice and the Fight for Public Space*. New-York : The Guilford Press, 2003, p. 136.

²¹⁶ *Ibid*, p. 33.

²¹⁷ Paule Campeau. « Le place des facteurs structurels dans la production de l'itinérance ». Chap In *L'errance urbaine*, sous la dir. de Danielle Laberge, p. 49-69, Montréal : Éditions Multimondes, 2000, p. 50.

²¹⁸ *Ibid*, p. 51. Dans son chapitre, Campeau laisse entendre que la recherche a longtemps fait fausse route en distinguant pauvreté et itinérance alors que « l'augmentation du nombre de personnes itinérantes étant avant tout un accroissement de la visibilité de la pauvreté ».

Or, l'abordabilité est contraire à l'impératif de profitabilité, inhérente au marché immobilier, ou à tout le moins nuit à la profitabilité. Dans son analyse des causes de l'itinérance, la sociologue Paule Campeau est explicite : « les promoteurs du marché privé jugent qu'il n'est pas rentable de construire des logements abordables »²¹⁹. Sans intervention de l'État, par l'entremise de subventions, les personnes en situation de pauvreté se retrouvent à jouer à la chaise musicale avec le peu d'habitations qui présentent des loyers conformes à leur revenu. On cite également l'impact de la conversion de logements en condominium comme un facteur structurel minant l'accès au logement et, corollairement, augmentant le nombre de personnes sans domicile²²⁰. L'itinérance représente donc un sous-produit de la compétitivité du marché du logement et son inhérente recherche de profitabilité. Le logement n'a rien d'un droit dans les rapports sociaux capitalistes, c'est plutôt une marchandise qu'on peut échanger dans le but d'en tirer profit. La contradiction tient du fait qu'en vertu de l'impératif de profitabilité, on crée des conditions qui nuisent à la reproduction, certes à petite échelle, de la force de travail. La situation d'itinérance complexifie la reproduction biologique d'une personne, mais également sa capacité à décrocher un emploi, à imprimer des CV, à recevoir des chèques, à s'inscrire à la liste électorale, etc. En somme, le logement est un passeport. Lorsque l'itinérance atteint un seuil où elle se rend visible, par l'entremise de campements ou de regroupement, c'est à ce moment que la contradiction se fait jour dans l'espace, elle n'est plus isolée ou individualisée. Ses causes structurelles deviennent plus apparentes lorsqu'elle se réalise dans des « espaces de représentation ».

Pour illustrer son analyse de l'itinérance, Mitchell fait le récit de *People's Park*, connu pour avoir été le lieu des émeutes de 1969, opposant les étudiant.es de l'université Berkeley aux forces de l'ordre de l'État de Californie²²¹. Depuis les événements de 1969, le parc était devenu un lieu de rassemblement où étudiant.es, itinérant.es et résident.es se côtoyaient pacifiquement. En 1989, l'université crut bon de procéder à l'expulsion de la population itinérante du parc dans le cadre de travaux de construction de logements étudiants. Faisant écho à leurs prédécesseurs, les étudiant.es

²¹⁹ *Ibid*, p. 55.

²²⁰ *Ibid*, p. 54.

²²¹ Pour l'histoire détaillée des événements de *People's Park*, de 1969 à 1990, nous renvoyons aux chapitres de Don Mitchell *From Free Speech to People's Park* et *The End of Public Space : People's Park, the Public and the Right to the City*. Ces deux chapitres se retrouvent dans l'ouvrage *The Right to the City : Social Justice and the Fight for Public Space* (2003).

ont occupé le parc afin de protester contre ces mesures. Pour Mitchell, les épisodes de protestation ont eu pour effet de symboliser *People's Park* en un lieu public au sein duquel il était possible de s'organiser politiquement (la liberté d'expression étant un enjeu au cœur des émeutes de 1969), un lieu transformé par et pour les usager.ères. De l'avis des étudiant.es, l'université cherchait à encadrer l'usage du parc, à en faire un espace destiné à une population « appropriée » (étudiant.es, classe moyenne, visiteurs, etc.). Conçu de la sorte, l'espace public devient un milieu ordonné et contrôlé²²². Deux conceptions de l'espace public s'opposent, deux idéologies : l'une inclusive, l'autre contrôlée. Cette opposition, pour Mitchell, est analogue à celle que soulève Henri Lefebvre au sujet d'une articulation particulière de la production de l'espace : l'opposition entre la *représentation de l'espace* et l'*espace de représentation*²²³.

La dynamique de la production de l'espace, en trois temps, est décrite comme une rétroaction entre ces trois types d'espace : le perçu détermine le conçu qui est également inspiré du vécu. Comment se fait-il que ces termes entrent en conflit, qu'il puisse exister une opposition entre la *représentation de l'espace* et l'*espace de représentation* ? En raison du fait que les contradictions engendrées par les rapports de production capitaliste se réalisent dans l'espace. De la même manière que les travailleur.euses sont aliéné.es des fruits de leur travail, les usager.ères sont aliéné.es de leur capacité de transformer l'espace dans lequel ils et elles vivent. Leur vécu est soumis au conçu et l'espace qui en résulte se nomme « espace abstrait »²²⁴.

En introduction, nous avons référé aux périodes de l'activité théorique de Lefebvre en mentionnant qu'une des particularités de la période *citoyenniste* était l'élargissement de la lutte des classes à d'autres sphères d'activité. Ce recentrage comprend à la fois la notion de luttes des classes, mais également celle de *production*. La production, pour Lefebvre, ne réfère pas uniquement à l'activité de transformation qui se déroule sur un lieu de travail en échange d'un salaire, il n'y a pas que des marchandises qui sont produites. L'espace lui-même est produit. Par conséquent, les luttes des classes se déploient dans l'espace. La même *praxis* déployée par l'analyse marxiste, celle de la socialisation des moyens de production, est également applicable à l'urbanisme. Lefebvre prône

²²² *Ibid*, p. 128.

²²³ *Ibid*, p. 128-129.

²²⁴ Henri Lefebvre. *La production de l'espace. Op. cit.*, p. 63.

donc une socialisation des moyens de production de l'espace. Pour faire naître un mode de production différent, il faut produire l'espace qui l'accueillera. C'est cette logique qui est à l'œuvre dans la pensée de Lefebvre et qui oriente ses recherches vers les luttes urbaines.

La production de l'espace et la survie du capitalisme

« The very survival of capitalism, Lefebvre argued, was built upon the creation of an increasingly embracing, instrumental, and socially mystified spatiality, hidden from critical view under thick veils of illusion and ideology. »²²⁵

Le concept « production de l'espace » est, à notre avis, volontairement polysémique. On peut le lire comme *l'espace qui est produit*, mais également comme *ce qui est produit par l'espace*. Ce double sens nous ramène invariablement au rapport dialectique qu'entretiennent le capitalisme et l'industrialisation avec l'espace. Initialement productrice d'espace, l'industrialisation devient progressivement produite par ce même espace. L'urbanisme, en tant que discipline qui se spécialise dans l'aménagement des espaces urbains, se porte donc au service de la reproduction des conditions de possibilité du mode de production. À cet effet, Lefebvre est clair : « Le Bauhaus, au même titre que Le Corbusier, exprima (c'est-à-dire formula et réalisa) les exigences architecturales du capitalisme d'État »²²⁶. Par « capitalisme d'État », Lefebvre entend l'intervention de l'État dans la régulation et la circulation des marchandises et des capitaux. Cette régulation se réalise via des investissements publics, dans les infrastructures notamment, qui ont pour but d'accélérer la croissance et le développement économique²²⁷.

La reproduction des conditions de possibilité du capitalisme procède, notamment, par l'élaboration de plans permettant de structurer les rapports de production et les rapports sociaux conformément à l'accumulation du capital. Lefebvre dégage trois niveaux de reproduction. Le premier niveau est celui de la *reproduction biologique*. Une société qui ne parvient pas à faire naître la relève de sa main-d'œuvre se retrouvera en l'espace de quelques générations incapable d'assurer sa subsistance. La reproduction biologique dépend assurément des naissances et de l'éducation subséquente des

²²⁵ Edward W. Soja. *Postmodern Geographies, The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. *Op. cit.*, p. 50.

²²⁶ Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. *Op. cit.*, p. 351.

²²⁷ David Harvey. *The condition of Postmodernity*. *Op. cit.*, p. 135.

nouveau-nés. La cellule familiale représente donc un écosystème efficace permettant la reproduction biologique. Il importe ensuite d'établir les structures matérielles sur lesquelles s'épanouit l'institution de la famille²²⁸.

Le second niveau est celui de la *reproduction de la force de travail*. Une fois établi que la main-d'œuvre, grâce aux naissances et à l'éducation, se reproduit biologiquement et socialement, elle doit désormais s'entretenir sur une base quotidienne. Au sein des rapports sociaux capitalistes, cela est tributaire du salaire versé en fonction du temps de travail qui sera ensuite échangé contre divers biens et services dont la fonction est de permettre le rétablissement de la force de travail²²⁹. La maison unifamiliale fait effectivement office d'espace permettant la reproduction de la force de travail dans la mesure où elle contient les installations requises pour l'alimentation, l'hygiène et le repos. Cette reproduction transcende toutefois la sphère privée du ménage et s'étend dans la sphère publique, notamment du côté du loisir et du divertissement. Par ailleurs, Le Corbusier reconnaissait l'importance, en vue du bien-être des résident.es, d'aménager des espaces dédiés au loisir. Le repos ne se réalise pas uniquement dans des heures de sommeil, mais à travers une diversité d'activités en dehors du temps de travail qui lui sert également de justification. La résignation à la pénibilité de certaines formes de travail est facilitée par l'espoir d'un plaisir à venir une fois la journée terminée. Le travail de l'urbaniste consiste dès lors à planifier la disposition des lieux de ces différentes activités qui reproduisent la force de travail.

Le troisième niveau est celui de la *reproduction des rapports sociaux de production*, c'est-à-dire « des rapports constitutifs de la société capitaliste »²³⁰. Le capitalisme, comme son nom l'indique, repose sur l'accumulation du capital, qui est régi par l'extraction d'une *plus-value*, un profit. La valeur qui est injectée dans une marchandise par le travail doit être supérieure aux dépenses nécessaires pour produire ladite marchandise. Plus encore, c'est seulement lorsqu'une marchandise est consommée que la valeur qu'elle contient est dite « réalisée ». L'écoulement de la marchandise est donc la dernière étape du cycle de circulation des capitaux, lorsque le capital investi revient dans les poches des détenteurs des moyens de production sous la forme d'un profit. Seulement, ce

²²⁸ Louis Gaudreau. *Op. cit.*, p. 164-170.

²²⁹ Henri Lefebvre. *La production de l'espace. Op. cit.*, p. 41.

²³⁰ *Ibid.*

cycle entre périodiquement dans des crises lorsque les capitaux investis ne se valorisent pas de manière optimale, qu'il soit question de capitaux inutilisés, de main-d'œuvre en souffrance ou de surplus de marchandises produites en fonction de la demande²³¹. La production d'un espace sert la stabilisation de ces crises.

Le cycle que nous avons décrit plus haut peut être schématisé en trois phases : le financement, la production et la consommation. L'urbanisme intervient à chacune de ces étapes. L'enjeu du financement consiste à trouver constamment des débouchés afin de valoriser les capitaux. L'intervention de l'État dans les grands projets d'infrastructures offre une opportunité d'investissement pour ces surplus. L'urbanisation est un « facteur important de stabilisation de l'économie », écrit David Harvey²³². Cette relation s'illustre autant dans le réaménagement haussmannien que dans la crise immobilière de 2008. La phase de la production dépend notamment des infrastructures qui permettent à la main-d'œuvre et aux marchandises de circuler. Il revient à l'urbanisme, par l'entremise d'un plan directeur, d'orchestrer la circulation le plus efficacement possible. Lefebvre faisait remarquer que l'implantation de l'industrie est régie par l'emplacement soit de matières premières, des sources d'énergie, des moyens de transport et/ou des réserves de main-d'œuvre²³³. Pour terminer, la phase de consommation est également partie intégrante des processus d'urbanisme. Elle est stimulée dans le cadre d'un aménagement qui donne à voir le capitalisme en spectacle. La place que prend la publicité dans la ville ne fait que croître, des espaces entiers peuvent lui être loués.

Le logement illustre clairement ces liens entre le capitalisme et l'urbanisme. Le sociologue Louis Gaudreau précise qu'il joue un rôle à chacune des trois phases. Le logement est financé, ce qui permet à d'importants capitaux d'y être investi. Il est produit, ce qui emploie de la main-d'œuvre et résorbe le taux de chômage²³⁴. Finalement, il est, comme dirait Harvey, un « fond de consommation », des « marchandises qui sont consommées pour en consommer d'autres et ainsi

²³¹ David Harvey. *The Limits to Capital*. London : Verso, 2018 [1982], p. 83-85.

²³² David Harvey. *Villes rebelles : du droit à la ville à la révolution urbaine*. *Op. cit.*, p. 40.

²³³ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 15.

²³⁴ Louis Gaudreau. *Op. cit.*, p. 29.

offrir des débouchés à la production de masse »²³⁵. De manière générale, l'intervention de l'urbanisme a pour but d'accélérer la circulation du capital et d'en réduire significativement le temps de recouvrement. Or, dans certains cas, cette accélération est nocive à la circulation.

En quel cas, la spatialisation du capitalisme doit plutôt favoriser le ralentissement de la circulation. En étudiant le parc de réservoirs de pétrole (*Tank farm*) de Cushing en Oklahoma, le géographe Michael Simpson a rendu compte de l'importance du ralentissement de la circulation de certaines marchandises. Le rôle de cette infrastructure consiste à entreposer d'immenses volumes de pétrole lorsque le cours de l'or noir diminue. En entreposant les surplus, les producteurs parviennent à éviter la surproduction. Lors d'une crise de surproduction, le pétrole risque d'être vendu à un prix inférieur au coût de production²³⁶. Plus encore, cet entreposage est soumis à une logique de spéculation. Les coûts d'entreposage varient selon la demande, le prix augmente lorsqu'une plus grande quantité de pétrole doit être mise hors circulation²³⁷. C'est pour cette raison que David Harvey préfère qualifier le rapport entre l'urbanisme et le capitalisme en termes de stabilisation et non d'accélération. L'exemple ci-haut souligne l'importance de freiner, dans certains cas, la circulation des capitaux dans le but d'optimiser le retour sur l'investissement et ainsi éviter une dévaluation des capitaux.

Cette digression permet d'observer de quelle manière l'intuition initiale d'Henri Lefebvre, en ce qui concerne le rapport entre l'urbanisme et le capitalisme, a été reprise et réinterprétée en gardant à l'esprit l'idée centrale : l'urbanisme et l'espace plus généralement se subordonnent « à l'organisation générale de l'industrie »²³⁸. L'urbanisation est produite par l'industrialisation, cela ne choque aucune sensibilité marxiste. En revanche, Lefebvre affirme que le capitalisme a subi une restructuration majeure au tournant du XXe siècle et que ce dernier est de plus en plus produit par l'urbanisme. Cela veut simplement dire que pour surmonter ses contradictions, le capitalisme doit produire un espace qui fait office de fer à repasser sur ses différentes aspérités (*iron out*) et par le

²³⁵ *Ibid*, p. 67.

²³⁶ Michael Simpson. « The annihilation of time by space : Pluri-temporal strategies of capitalist circulation ». In *Nature & Space*. Vol. 2, no. 1 (2019), p. 111.

²³⁷ *Ibid*, p. 123-124.

²³⁸ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 83.

fait même, lui permet d'accroître sa durée de vie. C'est pour cette raison qu'il qualifie l'espace produit par le capitalisme d'« abstrait ». On y fait abstraction des contradictions qui émergent ponctuellement dans l'espace. Cet espace, de prime abord conçu, cherche à faire taire tout ce qui se différencie de la représentation initiale, notamment les conséquences de la marchandisation. Inversement, Lefebvre écrit qu'il s'agit d'un espace qui repose sur une logique visuelle. Il emprunte d'ailleurs aux situationnistes l'idée que le capitalisme se met en « spectacle » dans l'espace. Le capitalisme, en tant que rapport social, vante ses mérites par la stimulation publicitaire constante²³⁹. Inversement, il cherche à masquer le plus possible ses défauts qui ressortent invariablement en temps de crises, quand les immeubles tombent en décrépitudes et leurs anciens occupants sont réduits à la rue. Finalement, l'urbanisme est, à son insu, précise Lefebvre, un urbanisme de classe²⁴⁰. Il s'agit de la discipline qui coordonne des « solutions de mise en espace », qui sont réalisées afin de stabiliser la circulation du capital à travers ses trois phases. Cependant, Il est important de retenir que le rapport entre urbanisme et capitalisme est un rapport de détermination réciproque. Quoiqu'il en fournisse la commande, le mode de production est dépendant d'un espace produit à son image. C'est en vertu de cette dépendance croissante qu'Henri Lefebvre spatialise la lutte des classes et fait des luttes urbaines un nouveau front de l'anticapitalisme.

2.2.2 L'ordre de la production comme facteur de transformation urbaine chez Jacobs

Maintenant que nous avons déchiffré la nature du lien qu'élabore Henri Lefebvre entre l'urbanisme et le capitalisme, nous allons procéder au même exercice à partir des écrits de Jane Jacobs. Nous avons fait remarquer plus haut que l'économie politique ne lui est pas étrangère et qu'au contraire, elle lui réserve deux ouvrages complets. Jacobs est sensible à l'impact de l'industrialisation et plus généralement de la production sur les processus d'urbanisme et cette sensibilité se traduit par l'imbrication de l'économie et de l'urbanisme au sein de ses ouvrages. Il va sans dire que le rapport capitalisme-urbanisme ne se fait pas jour avec la même saillance que chez Lefebvre, pour qui les disciplines ne peuvent être conceptuellement séparées, mais elles dialoguent bel et bien ensemble dans les ouvrages de Jacobs.

²³⁹ Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. *Op. cit.*, p. 329.

²⁴⁰ Henri Lefebvre. *The Urban revolution*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2003 [1970], p. 161.

Commencer notre étude du rapport urbanisme-capitalisme chez Jacobs, c'est d'abord resituer la place qu'elle reconnaît à la ville dans l'économie en général. Si l'urbanisme se fait discret dans les deux ouvrages qui abordent de front l'économie politique, à savoir *The Economy of Cities* et *Cities and the Wealth of Nations*, la ville est placée assez explicitement au centre. Son objectif, avec ces deux contributions, est de redonner à la ville sa place dans la création de la richesse des nations. Selon elle, comme l'indique l'expression *richesse des nations*, l'unité élémentaire de l'économie, pour les économistes classiques, n'est pas la ville, mais l'État-nation. Cette présomption, Adam Smith l'a acceptée sans la questionner. Il a débuté son examen à partir du produit national brut et aurait continué à partir de là, écrit-elle²⁴¹. Cette posture entraînerait des conséquences sévères sur l'économie nationale, mais tout particulièrement celle de villes dont la santé économique serait obscurcie par des unités de mesure trop vastes, par exemple le PIB. L'origine de cette périphérisation de la ville, en matière de création de richesse, serait due à une conception erronée du développement historique de l'économie des villes. Historiquement, avant les villes se trouveraient les villages et les hameaux. Ces agglomérations rurales se seraient développées petit à petit au fil des siècles jusqu'à ce que le développement de l'agriculture et de l'élevage permette une croissance démographique soutenue. Ce serait à ce moment que les villes commencent à apparaître dans l'histoire. C'est une révolution qui, selon certains historien.nes et archéologues, détiendrait une importance similaire, voire plus grande, à celle de la révolution industrielle. L'archéologue australien V. G. Childe a même proposé le concept de « révolution urbaine », auquel paie hommage Henri Lefebvre dans son ouvrage éponyme, pour qualifier cette période datant aux alentours de 3000 av. J.-C²⁴².

L'hypothèse ci-haut, que Jacobs intitule le « dogme de la primauté agraire », permet sans doute d'expliquer l'émergence des toutes premières villes, mais ne permettrait pas d'expliquer les développements subséquents²⁴³. Par conséquent, cette idée d'un développement linéaire de la ruralité à l'urbanité occulte l'importance de la ville en matière de développement technologique et par extension, en matière de création de richesses. L'argument qu'elle développe renverse l'idée de primauté agraire et conçoit plutôt le développement des régions rurales comme dépendant de

²⁴¹ Jane Jacobs. *Cities and the Wealth of Nations*. *Op. cit.*, p. 31.

²⁴² Lewis Mumford. *Op. cit.*, p. 30-33.

²⁴³ Jane Jacobs. *The Economy of Cities*. New-York : Random House, 1969, p. 6.

l'activité économique qu'on retrouve en ville. Elle est explicite à ce sujet : « *[r]ural work [...] is city work transplanted* ». Cette thèse a de quoi faire sourciller. Comment se pourrait-il que le travail agricole puisse dépendre d'un environnement urbain pour se développer ? Puisque la ville est, évidemment, un moteur de développement économique, mais tout particulièrement parce que son aménagement, sa densité démographique et la diversité d'activités économiques qu'on y retrouve, en font un incubateur de nouvelles idées²⁴⁴. Plus encore, nous l'avons évoqué plus tôt, Jacobs est d'avis qu'en ville on retrouve le désordre nécessaire à l'innovation, ce qui est absent du milieu rural. Reconstituons son argument.

Il est tout à propos de débiter en fournissant un exemple de ce qu'elle entend lorsqu'elle affirme que le travail rural est une transplantation du travail urbain. Elle affirme qu'au cœur de ce qu'on nomme la « révolution agricole britannique du XVIII^e siècle » se trouve une innovation en matière de rotation des récoltes. Celle-ci comprend l'addition de fourrages, c'est-à-dire des plants destinés à nourrir le bétail. L'arrivée de ces nouvelles plantes a permis non seulement de mettre la terre en jachère, mais également d'offrir au bétail de la nourriture riche en azote. Le fourrage se transforme en engrais qui enrichit les sols et permet d'accroître le rendement de la terre. Cette innovation serait donc responsable d'une hausse de la productivité agricole en Angleterre et aurait joué un rôle de premier plan durant la révolution agricole et l'émergence du capitalisme industriel²⁴⁵.

L'intérêt de ce récit tient, pour Jacobs, du fait que l'utilisation de ce fourrage était déjà monnaie courante en ville. Près d'un siècle avant, on nourrissait le bétail de ces « nouveaux » fourrages qu'on faisait pousser dans les jardins environnants. En campagne, le bétail pouvait très bien se nourrir d'herbes et de plantes abondantes. Ce cas permet d'expliquer en quoi « *rural work is city work transplanted* ». Il existe des obstacles en ville qui résultent de son organisation, de sa densité et de sa diversité qui obligent les différents producteurs à développer de nouvelles solutions. Plus on concentre en un même endroit un grand nombre de personnes, plus on voit apparaître des problèmes en tout genre et *in fine* des solutions à ces problèmes. Jacobs est originale dans sa manière de concevoir la place des obstacles, qu'elle nomme « *impracticalities* » : « *I do not mean*

²⁴⁴ Sanford Ikeda. « Urbanizing Economics ». In *Review of Austrian Economics*. Vol. 20 (2007), p. 215.

²⁴⁵ Jane Jacobs. *The Economy of Cities*. *Op. cit.*, p. 16-17.

that cities are economically valuable in spite of their inefficiencies and impracticalities but rather because they are inefficient and impractical »²⁴⁶.

En ville, dit-elle, on retrouve une division plus importante du travail qu'en campagne en raison, tout simplement, du nombre de personnes qui s'y trouvent. Une population plus importante devrait impliquer une diversité plus grande d'activité productrice. Nous verrons dans quelques instants que cela n'est pas toujours le cas lorsque nous comparons deux villes ensemble. Cependant, entre le rural et l'urbain, la corrélation entre la taille et le degré de division du travail est réelle. Jacobs affirme qu'en contexte urbain, la division du travail est auto-expansive dans la mesure où, à une division existante, peuvent s'ajouter de nouvelles formes de travail complémentaire²⁴⁷. Elle cite en exemple l'invention de la brassière, qui naît dans une fabrique de textile. Les conditions nécessaires à l'expérimentation - mannequin, tissus, etc. - étaient rassemblées pour permettre, à l'interne, le développement d'un nouveau type de travail, avec sa propre demande, son offre spécifique et ses besoins manufacturiers particuliers²⁴⁸. C'est en raison de cette capacité à se développer, malgré les obstacles à l'efficacité, que la ville possède une importance capitale dans la création de la richesse des nations.

C'est également pour cela qu'elle distingue le concept d'efficacité (*efficiency*) de celui de développement. L'efficacité réfère assez simplement au ratio de travail accompli selon l'énergie consommée. Tandis que le développement consiste en un processus chronophage, laborieux et énergivore composé d'essais et d'erreurs dont les résultats obtenus, dit-elle, ne sont pas toujours ceux souhaités²⁴⁹. Elle se sert également des concepts de « production de masse » et « production différenciée » pour qualifier, respectivement, le modèle de l'efficacité et celui du développement. Ces deux modalités de l'activité économique, en apparence mutuellement exclusives, sont toutes deux nécessaires à la prospérité des villes. Cependant, Jacobs semble préférer le développement à

²⁴⁶ *Ibid*, p. 86.

²⁴⁷ *Ibid*, p. 57-58. Dans l'ouvrage, elle utilise la formule $D+A \rightarrow nD$ comme fonction de l'ajout de nouvelles formes de travail et son impact sur la division du travail. D signifie la division existante du travail, A l'ajout à l'interne d'un nouveau travail. La combinaison de ces deux phénomènes mène éventuellement au détachement de A de son lieu d'origine dans l'ancienne division du travail et sa subséquente composition d'une nouvelle division du travail, nD .

²⁴⁸ *Ibid*, p. 51-52.

²⁴⁹ *Ibid*, p. 89-90.

l'efficacité. À court terme, l'efficacité et la productivité sont garantes de la croissance économique d'une ville, mais à long terme, le développement la rend plus résiliente. Prenons l'exemple de Manchester et Birmingham.

La ville de Manchester a été au cœur de nombreuses préoccupations au milieu du XIXe siècle. Louangée par certains comme une ville d'avenir qui se démarquait par l'efficacité de ses fabriques de textiles et qui annonçait une ère nouvelle de productivité. Accablée par d'autres, notamment Marx et Engels, qui y voyaient les débordements d'un capitalisme industriel qui annonçait un avenir peu radieux. Tous s'entendaient pour reconnaître l'importance de Manchester. Birmingham, en revanche, ne détenait pas la même notoriété. Jacobs la décrit comme un environnement « démodé par Manchester ». On y trouve quelques industries, mais rien de l'envergure de ce qu'on trouve chez sa concurrente. Aucun secteur de l'économie ne prend le dessus sur les autres, l'organisation de la production n'est pas consolidée. Sur papier, l'avenir de Manchester semble plus radieux que celui de Birmingham²⁵⁰.

Et pourtant, Jacobs écrit : « *At the time of all the intellectual excitement about Manchester, nobody was nominating Birmingham as the city of the future. But as it turned out Manchester was not the city of the future and Birmingham was* »²⁵¹. En plaçant tous ses œufs dans le panier des ateliers de textiles, Manchester était à risque d'écoper lors d'une crise sectorielle de surproduction, dans l'éventualité où la demande en textile venait à chuter. De la même manière, son avantage concurrentiel, qui reposait sur la spécialisation, la consolidation et le progrès technique ne pouvait durer indéfiniment. Manchester, souligne Jacobs, a inévitablement stagné. De son côté, Birmingham a su, grâce à la diversité de son activité économique, traverser les crises de surproduction en évitant une hausse catastrophique du taux de chômage. Plus encore, cette diversité, comme nous l'avons détaillé plus haut, rassemble les conditions qui permettent l'innovation et donc le développement de nouveaux secteurs, de nouveaux types de travail. L'industrie de la boucle à chaussure a fait vivre Birmingham jusqu'à l'invention du lacet. Les pertes de revenus et d'emplois dans ce secteur ont été absorbées par l'industrie naissante du bouton. Celle-

²⁵⁰ *Ibid*, p. 86-88.

²⁵¹ *Ibid*, p. 88.

ci a travaillé en tandem avec les verriers et a permis à ces derniers de croître²⁵². Ce rappel historique, elle s'en sert pour illustrer la manière dont les diverses activités économiques fonctionnent en synergie. Lorsque l'une d'entre elles s'essouffle, les autres prennent le relais et s'entraident pour mieux se développer. Si nous reprenons la distinction que nous avons faite plus haut, nous pourrions dire que Manchester a opté pour un modèle économique axé sur l'efficacité et la productivité tandis que Birmingham adopte plutôt le modèle du développement. Ces deux notions représentent deux extrêmes d'un spectre, aucune ville n'est soit l'un, soit l'autre. Mais on peut tout de même placer les deux villes britanniques le long de cet axe à deux endroits bien distincts.

Cette argumentation, qui a permis de dégager deux modèles de fonctionnement économique, avec leurs avantages et leurs inconvénients, permet d'éclairer le rapport capitalisme-urbanisme chez Jane Jacobs :

« Consider too the physical arrangements that promotes the greatest profusion of duplicate and diverse enterprises serving the population of a city, and lead therefore to the greatest opportunities for plentiful division of labour upon which new work can potentially arise. »²⁵³

Ce passage est d'une importance cruciale puisqu'il s'agit d'un rare moment, dans un de ses ouvrages d'économie politique, où l'urbanisme et l'économie sont traités simultanément. On retrouve même un renvoi à *Déclin et survie des grandes villes américaines* qui réfère aux quatre conditions d'aménagement qui stimulent la diversité, à la fois de population, mais également de commerce, de loisirs et, dans le cas qui nous intéresse, d'industries. On peut donc en conclure qu'elle conçoit que le fonctionnement d'une économie peut avoir une incidence sur l'apparence physique et l'aménagement urbain. Elle cite en exemple la construction de logements. Si la fin visée est l'efficacité et la productivité, les plans d'habitation se ressembleront de sorte que la construction puisse se faire à moindre coût et le plus rapidement possible²⁵⁴. En revanche, si la diversité d'activité économique, qui peut avoir des besoins variés en matière première, en main-

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ *Ibid*, p. 100.

²⁵⁴ *Ibid*, p. 101.

d'œuvre, en infrastructure de transport ou plus d'espace tout simplement, est le modèle économique privilégié dans une ville, son apparence sera tout autre.

Plus loin dans l'ouvrage, elle reprend cette ligne d'argumentation et cible directement les réaménagements urbains modernistes qui ont eu lieu à New York au début des années 1960. Elle leur reproche d'avoir voulu faire table rase de son quartier dans le but d'y reconstruire des bâtiments « produits en masse » : « *The idea was to build for similarities of need, similarities of use and, by means of clearance, to impose similarities of sites that could accommodate mass-production construction* »²⁵⁵. Elle conçoit donc qu'il existe un rapport entre l'ordre de la production et les processus d'urbanisation. Le mode de fonctionnement de notre économie, qu'il privilégie la différenciation ou la standardisation, affecte nos moyens en matière d'urbanisme, oriente la construction et encadre l'espace qui sera offert selon les besoins de cette production. La consommation n'échappe pas non plus à cette logique. Ce que Jacobs observe au tournant des années 1960 est tout à fait applicable à ce qu'on observe aujourd'hui avec la prolifération du condominium.

En fait, le condominium n'est pas une invention si récente. Il est le produit d'amendements au droit de propriété implantés un peu partout en Amérique du Nord à partir de 1961 et qui innovent par l'introduction de la « subdivision verticale d'une propriété ». Autrefois, il était possible de subdiviser horizontalement une parcelle, mais la division verticale était impossible puisqu'une propriété, juridiquement parlant, s'étendait « jusqu'aux cieux », selon une vieille maxime de droit commun²⁵⁶. Ce changement de statut s'explique entre autres par la volonté des décideur.euses d'étendre le droit de propriété à un plus grand nombre de citoyen.nes. La propriété d'une maison unifamiliale n'était pas à la portée d'un grand nombre de personnes en contexte urbain, là où le foncier est onéreux. La division du titre en strate verticale permettait de les vendre à un prix plus abordable dans des secteurs où la densité de population se conjugue à une diversité de services plus accessibles que dans des secteurs de moindre densité²⁵⁷. Prenons à titre d'exemple le transport. En

²⁵⁵ *Ibid*, p. 243.

²⁵⁶ Douglas C. Harris. « Condominium and the City : The Rise of Property in Vancouver ». In *Law & Social inquiry*. Vol. 36, no. 3 (2011), p. 700.

²⁵⁷ *Ibid*, p. 703.

ville, la densité permet une desserte de transport en commun, tandis qu'en banlieue la voiture est le mode de transport le mieux adapté. Il faut donc inclure dans le calcul des coûts, à la fois l'hypothèque, qui est tendanciellement plus élevée pour une maison que pour un condominium, ainsi que le coût du transport. Sans surprise, circuler en voiture, malgré sa flexibilité, coûte plus cher que de voyager en transport en commun.

C'est grâce à cette spécificité que le condominium a gagné en popularité depuis son intronisation juridique. Toutefois, à en croire cette description, il ne s'agit pas d'un logement produit en masse, mais plutôt d'une différenciation de la propriété immobilière permettant d'en étendre l'accès, adaptée à des contextes de forte densité. Or, la popularisation du condominium est intimement liée aux vagues d'embourgeoisement de la seconde moitié du XXe siècle et du début du XXIe siècle. De plus, son modèle de développement passe par la production en série de logements « fongible », facilement imitables et échangeable, dont l'usage n'est pas d'y aménager un chez-soi à long terme, comme c'est davantage le cas pour la maison unifamiliale, mais de profiter de la croissance des marchés et d'en faire un investissement. Dans son article, le juriste Douglas C. Harris souligne que le condominium est « *self-contained and simple, could be owned from a distance, occupied or left vacant, and transferred in a market of highly fungible commodities* »²⁵⁸. Il ne s'agit pas d'une construction faite sur mesure, mais d'un produit bâti en série. D'ailleurs, depuis l'année 2000, la moyenne de logement par projet est de 30, ce qui n'en fait rien de moins qu'un grand ensemble. Quant à son usage, une étude de la Société Canadienne d'Hypothèque et de Logement (SCHL) datant de 2013, mentionne que les propriétaires de condominium conservent leur propriété moins longtemps que les détenteurs de maisons individuelles et que leur achat « était davantage motivé par le désir d'investir dans l'immobilier que par le projet de s'établir à long terme »²⁵⁹.

Il faut cependant nuancer quelque peu le lien entre le condominium et la notion de « *mass-production* ». Lorsqu'elle décortique ce lien, Jacobs a à l'esprit les grands ensembles modernistes, sortes de machines à habiter qui n'ont d'autre fonction que celle d'offrir un toit au plus grand nombre de personnes. Afin de prolonger la réflexion de Jacobs, affirmons que le condominium remplit d'autres fonctions. Celle de loger en fait évidemment partie, mais les planificateurs avaient

²⁵⁸ *Ibid*, p. 714.

²⁵⁹ Louis Gaudreau. *Op. cit.*, p. 203.

également la revitalisation à cœur. Harris mentionne que l'esprit des textes de loi qui ont fait naître ce nouveau type de logement visait à renouveler la composition des centres urbains. Plutôt que d'y trouver des locataires qui, selon les auteurs de ces textes de loi, ne détenaient pas suffisamment d'intérêt pour revitaliser le quartier, on y trouverait des propriétaires qui, eux, auraient cet intérêt en vertu de leur titre de propriété. Suivant cette logique, on est bien loin de la platitude répétitive des grands ensembles. L'implantation de condominium a donc un effet embourgeoisant dans les quartiers où il se construit. Cet embourgeoisement se caractérise à la fois par une revitalisation des conditions de vie du quartier, mais également par une hausse marquée de la valeur des loyers. Cela agit comme repoussoir pour un segment précaire de la population qui doit désormais se déplacer vers des secteurs plus abordables de la ville²⁶⁰. La particularité de cette revitalisation c'est qu'elle n'est pas le résultat d'une intervention particulière de l'État qui viserait à relever la qualité de vie des quartiers défavorisée, mais plutôt celui d'un changement de composition démographique. Le revenu moyen des habitants d'un quartier étant à la hausse, le prélèvement d'une taxe municipale l'est aussi. S'ajoutent à cela de nouvelles habitudes de consommation. Seulement, malgré le phénomène d'expulsion, force est de reconnaître qu'un quartier qui s'embourgeoise se revitalise visuellement. Nous laissons en suspens la question de la revitalisation de la vie de quartier en contexte d'embourgeoisement.

Ultimement, ce qui fait du condominium un type d'habitation produit massivement tient de son caractère échangeable. Les matériaux n'ont pas à être à l'épreuve du temps étant donné que le promoteur recherche une rentabilité immédiate, l'amortissement d'un projet de condominiums se fait entièrement lors de la vente, tandis que celui d'un appartement se fait progressivement en collectant le loyer. Le promoteur a donc tout intérêt à couper là où il peut et, considérant que les occupants ont majoritairement l'intention de revendre à court terme, nul besoin d'y aménager un espace convivial à grands frais. C'est une explication, parmi une myriade de raisons, de l'uniformité des condominiums qui se dressent un peu partout où l'arrangement juridique le permet. Le développement du condominium illustre l'interaction entre un ordre particulier de production et sa matérialisation dans l'espace.

²⁶⁰ Douglas C. Harris. *Op. cit.*, p. 715.

Cette interaction entre l'économie et l'urbanisme, qui est centrale aux idées de Lefebvre, est également présente chez Jacobs. Elle précise, dans *Déclin et survie des grandes villes américaines*, que la vitalité d'un quartier repose, notamment, sur le petit commerce de proximité. Il existe donc un lien entre la santé économique et la santé urbanistique. Toutefois, ce lien n'est pas explicité avec autant de clarté que le rapport de détermination réciproque entre le capitalisme et l'espace, tel qu'il est articulé chez Lefebvre. Nous sommes donc en droit de nous interroger à savoir si Jacobs conçoit la survie du capitalisme, et celle de l'économie en général, comme étant tributaire de la production d'un certain type d'espace, approprié aux besoins de la production, de manière analogue à Lefebvre ? À un moindre degré, nous serions portés à croire que oui. Que l'organisation de la production, qu'il s'agisse d'une production de masse ou d'une production différenciée, ait un impact sur l'apparence des villes, que l'économie influence les processus urbains, chez Jacobs, cela n'est plus à démontrer. En revanche, que l'urbanisme ait un impact sur l'ordre de la production, cela reste à déterminer.

Or, le renvoi à *Déclin* qu'on retrouve dans *Economy of cities* appuie expressément cette thèse : « *For reasons I have analyzed at length in The Death and Life of Great American Cities, enterprises serving city consumers flourish most prolifically where the following four conditions are simultaneously met* »²⁶¹. Ces quatre conditions, qui sont de nature urbanistique, comprennent 1) la présence de plus d'un usage primaire dans un quartier, 2) des pâtés de maisons de taille restreinte, 3) des immeubles d'âges variables et 4) une densité de population. Ces quatre conditions relèvent, dans une certaine mesure, de l'autorité des urbanistes. Il revient à ces derniers, grâce à un aménagement approprié, de favoriser l'émergence d'un modèle économique plutôt qu'un autre. Si ces conditions sont respectées, la diversité devrait favoriser le développement d'une « production différenciée ». En quoi cela est-il lié à la survie du capitalisme ? Puisque la production différenciée serait plus résistante aux fluctuations des marchés et permettrait à l'économie d'une ville de prospérer à plus long terme, en témoigne la comparaison entre Manchester et Birmingham. La durée de vie d'un certain type de capitalisme, dans un espace circonscrit, dépendrait de l'organisation de la production dans cet espace. Celle-ci peut être conditionnée par l'entremise d'aménagements qui stimulent la diversité de fonctions. Sous cet angle, nous pourrions affirmer,

²⁶¹ Jane Jacobs. *Economy of Cities*. *Op. cit.*, p. 100.

avec Jacobs, que la croissance et la stabilité économique sont liées à la planification de l'espace. Ce lien est évidemment plus discret chez cette dernière que chez son contemporain.

Alors, est-ce la cause de la nature asymptotique du rapprochement entre nos deux auteurs, l'importance du rapport de réciprocité capitalisme-urbanisme ? La réponse est non. Ce qui permet d'expliquer pourquoi, chez l'un, ce rapport est constitutif de toute sa pensée et, chez l'autre plus discret, relève de leur appréhension du capitalisme. En retournant à la citation dans laquelle Lefebvre interpelle Jacobs, l'élément qui semble incompatible relève de la critique du mode de production capitaliste en tant que déterminant des crises urbaines. Lefebvre est un anticapitaliste, ce que Jacobs n'est pas, et cela a une importance considérable. C'est pour cette raison qu'il est juste de qualifier d'asymptotique le rapprochement entre leurs idées. L'étude sérieuse de leur contribution nous a fait emprunter sensiblement le même sentier qui, maintenant, se scinde en deux.

Jane Jacobs et Henri Lefebvre ont produit des théories sur la ville qu'il est tout indiqué de comparer, autant au niveau des objets de recherche que de l'orientation générale de l'argumentation. Leurs pensées voient le jour dans un contexte similaire : l'après-guerre et les grands chantiers urbains dominés par un fonctionnalisme inspiré des modernistes. Tous deux sont témoins de ces grands projets et de leurs évidentes limites, en commençant par leur caractère abstrait. La mise en œuvre du modernisme procède en faisant abstraction de la ville telle qu'elle est vécue, scandent nos deux auteurs.

Pour Jane Jacobs, ce qui voit le jour n'a aucun « rapport avec la façon dont les villes fonctionnent dans la réalité »²⁶². La fin visée par l'urbanisme officiel ne se soucie pas de l'organisation qui émerge dans les quartiers, elle cherche plutôt à y substituer sa propre vision d'une ville idéale et fonctionnelle. Or, au nom de cet idéal, des zones ont été rasées, des locataires expropriés et certaines villes ont servi de « victimes sacrificatoires » aux expérimentations des planificateurs urbains²⁶³. Dans quelques cas, la démolition ne résulte pas d'un effort concerté de destruction

²⁶² Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 33.

²⁶³ *Ibid.*

créatrice, mais de l'aménagement lui-même. Le *fétichisme de l'espace vert*, qui consiste à corrélérer la superficie de verdissement et la qualité de vie, cause des enjeux de sécurité due au manque de visibilité et risque de cloisonner des secteurs entre eux, nuisant du même coup à leur vitalité respective. Pour Jacobs, les urbanistes modernistes n'ont aucun amour pour la ville telle qu'elle est, lui préférant une vision de ce qu'elle pourrait être.

Ce processus d'abstraction est également la cible de la critique de Lefebvre. Le modernisme, c'est le triomphe du conçu sur le vécu. L'espace conçu, précise-t-il, c'est celui des planificateurs, soutenu par une philosophie de l'utilisation de l'espace. Cette philosophie peut être éclairée par l'espace tel qu'il est vécu, en s'appuyant sur l'expérience des usagers, mais elle peut également en faire complètement abstraction. Le modernisme représente, pour Lefebvre, une philosophie de l'espace qui subordonne le vécu au conçu, qui impose un mode de vie par en haut. La raison de cet impératif tient du rapport entre l'urbanisme et le capitalisme. Lefebvre approche la question de l'urbanisme à travers la lentille du marxisme, plus spécifiquement, il se penche sur la relation entre les rapports sociaux de production et l'espace. Le développement du capitalisme industriel a considérablement changé la face des villes. L'industrialisation a engendré l'urbanisation, la concentration sociale des capitaux s'est traduite par une concentration spatiale, notamment de la main-d'œuvre. Lefebvre s'est intéressé aux raisons qui permettent d'expliquer cette fulgurante urbanisation et arrive à la conclusion que la survie du capitalisme est liée à sa capacité à reproduire ses rapports sociaux de production dans l'espace, en produisant des espaces à son image. La spécificité de l'analyse de Lefebvre tient au rapport essentiellement dialectique entre l'espace et les rapports sociaux de production. Pour cette raison, parce que les processus urbains sont inextricablement liés à la dynamique générale de la production, la lutte peut et doit, selon lui, s'orienter vers les enjeux urbains, vers ce qu'il nomme le « droit à la ville », sur lequel se déposera notre analyse au chapitre suivant.

Jane Jacobs n'est, certes, pas marxiste, mais cela ne l'empêche pas d'analyser l'économie et l'urbanisme, le rapport capitalisme-urbanisme, simultanément. Sa thèse du *retour à la rue* a une composante résolument économique, le commerce de petite taille a un rôle clé en matière de vitalité urbaine. Seulement, le lien ne semble pas explicité avec autant de force que chez Lefebvre. On retrouve, cependant, dans certains de ses ouvrages traitant directement de la question de l'économie, une attention accrue aux liens entre l'économie et l'urbanisme. D'emblée, Jacobs ne

fait pas une lecture nationale, mais bien municipale des enjeux de production. L'État n'est pas l'unité élémentaire de la macroéconomie, la ville est un élément plus significatif, selon elle. De plus, les villes se distinguent entre elles au niveau de l'organisation même de leur production. Certaines optent pour une organisation de la production en série (*mass production*), tandis que d'autres privilégient une activité économique différenciée (*differentiated production*). Cette décision, dont l'origine n'est pas précisée par Jacobs, a un effet sur les processus d'urbanisme, ces derniers n'étant pas externes à cette logique de production. Elle cite en exemple la construction d'habitations et l'effet de ces deux logiques de production sur les plans du logement.

On ne peut donc pas dire que Jacobs aborde séparément urbanisme et économie, ces disciplines sont toutes deux, comme chez Lefebvre, inextricablement liées. On peut aller encore plus loin en affirmant que le rapport capitalisme-urbanisme, chez Jacobs, est tout aussi dialectique que chez son homologue. L'activité productrice produit des effets sur l'urbanisme. Corollairement, certaines orientations peuvent être prises pour stimuler la diversité dans un quartier ou dans une ville et avoir un impact sur l'orientation de la production, partant que la diversité favorise un régime différencié de production. C'est ici, toutefois, que prend fin le rapprochement. Si, pour Lefebvre, la croissance capitaliste est en soi problématique, elle ne l'est pas nécessairement pour Jacobs.

En introduction de *Cities and the Wealth of Nations*, elle précise les raisons qui l'amènent à défendre un certain type de capitalisme et pas un autre en critiquant une thèse fondamentale chez Marx. Pour ce dernier, la croissance économique, qui est liée à la concurrence sur les marchés, entre capitalistes, mène inexorablement à la concentration et la consolidation des capitaux. Cette consolidation permet à ces acteurs d'extraire une part de plus en plus grande des revenus, pour eux-mêmes, et cela entraîne une augmentation de l'exploitation des prolétaires, qui voient leur part du revenu réduite. Selon Marx, la croissance capitaliste et la consolidation qui s'ensuit ne pouvaient que mener à l'appauvrissement des travailleurs²⁶⁴. Or, selon Jacobs, cette prédiction ne s'est pas réalisée. La consolidation des capitaux a été freinée par la formation de nouvelles entreprises et par le démantèlement des monopoles par l'État. L'appauvrissement des travailleurs a été évité grâce à la lutte syndicale et la « pression à la hausse des salaires [notre traduction] ». De manière générale, les conditions de vie de la classe ouvrière, en Europe et en Amérique du moins, se sont

²⁶⁴ Jane Jacobs. *Cities & the Wealth of Nations*. *Op. cit.*, p. 14-15.

améliorées tout au long du XXe siècle²⁶⁵. Les rapports de production capitaliste ne posent donc pas problème en soi, pour Jacobs. Elle reconnaît qu'un certain type de capitalisme soit plus problématique qu'un autre. En retournant à la comparaison entre Manchester et Birmingham, on constate qu'une « production de masse » puisse être responsable de la consolidation des capitaux et du subséquent appauvrissement de la ville. Toutefois, le problème n'est pas celui des rapports de propriété capitaliste en soi – la propriété privée des moyens de production, dépendamment de son exclusivité, peut être bénéfique à une communauté, selon Jacobs – mais du modèle de production favorisé. Elle observe qu'au sein du capitalisme il est possible d'organiser la production et la croissance de manière à éviter la consolidation et donc la hausse du niveau d'exploitation²⁶⁶.

Jacobs, qui reconnaît qu'un certain type de capitalisme puisse être bénéfique, plaide en faveur des fonds d'investissement en capital de risque. Ceux-ci représentent des vecteurs de diversification de l'activité productrice et des catalyseurs d'innovation. Cette dernière est, pour Jacobs, un déterminant de la prospérité économique d'une ville²⁶⁷. En optant pour des prêts de moindre envergure, mais en augmentant le nombre et par conséquent, en améliorant l'accès, on crée les conditions qui permettent à des innovateurs, des entrepreneurs et des créatifs de développer de nouveaux secteurs, de nouveaux types de travail, ce qui change également l'apparence d'une ville²⁶⁸. Le fait qu'elle ne critique pas la croissance capitaliste en soi, et qu'en fait celle-ci fasse partie des solutions aux problèmes urbains a valu à Jacobs d'être accusée de supporter l'embourgeoisement. Sa thèse du « retour à la rue » est identifiée comme un « support idéologique important à la gentrification »²⁶⁹. L'urbaniste Éric Charmes défend l'idée que le retour à la rue concorde avec un retour des classes moyennes aisées dans les centres urbains et qu'il en résulte une expulsion des moins bien nantis. On ajoute que l'accent sur la vitalité d'une rue animée par un

²⁶⁵ *Ibid*, p. 15.

²⁶⁶ Avant de poursuivre, notons que les observations de Jacobs rendent compte de la situation en Amérique du Nord et en Europe, mais ne correspondent pas nécessairement à la réalité de bien des pays du sud global, où ont été délocalisées des industries polluantes et exploitantes. De plus, l'apparition de nouvelles entreprises freine peut-être la consolidation, mais ne l'annule pas. Les entreprises émergentes peuvent être rachetées par les acteurs importants d'un secteur donné qui cherche à en consolider l'activité économique. Or, l'intérêt n'est pas de débattre de la validité de l'hypothèse de Jacobs, mais de comprendre les raisons qui l'amènent à critiquer un certain type de capitalisme et pas les rapports de production capitaliste en soi.

²⁶⁷ *Ibid*, p. 228.

²⁶⁸ Jane Jacobs. *Economy of Cities*. *Op. cit.*, p. 100.

²⁶⁹ Éric Charmes. *Loc. cit.*, p. 122.

tissu social fort représente pour certains « agents gentrificateurs », c'est-à-dire des artistes et des étudiants en quête d'expérience, un incitatif à emménager là où les loyers le permettent. Ces derniers seraient le signe avant-coureur de l'arrivée de nouveaux locataires et de propriétaires²⁷⁰. Cet argument rappelle également celui développé par Harris au sujet de la popularité du condominium et son effet sur l'embourgeoisement d'un quartier par le remplacement d'une classe par une autre, celle-ci détenant apparemment plus d'intérêts à revitaliser le quartier en vertu de son statut de propriétaire.

Cette accusation doit être nuancée. Tout d'abord, Jacobs est d'avis qu'un quartier ne favorise la diversité que si le prix des loyers est varié. Cela n'est atteignable que si les immeubles plus anciens sont conservés. Ainsi il sera possible pour tout acheteur ou locataire de trouver chaussure à son pied. Il faut également nuancer l'effet des « agents gentrificateurs » comme déterminant de la gentrification. Sociologiquement, artistes et étudiants, des classes généralement éduquées, mais peu aisées, annoncent effectivement un changement à venir dans un quartier. Ils ont des goûts différents qui se conjuguent bien avec l'apparition de nouveaux commerces plus variés. Cela dit, cette conception place la responsabilité de l'embourgeoisement entre les mains d'un ensemble d'individus, des « agents », plutôt que d'en concevoir la dynamique structurelle. Le concept d'embourgeoisement peut porter à confusion en donnant l'impression que le phénomène se résume à la récupération, par une classe bourgeoise, d'un espace qui accueillait autrefois la classe ouvrière. Le concept doit également être compris dans un sens plus large, celui de la marchandisation qui est le moteur de la société bourgeoise. Si le capitalisme est le mode de production de la société bourgeoise, la marchandisation est l'une de ses dynamiques centrales. Conçu de la sorte, l'embourgeoisement réfère davantage à la marchandisation croissante du logement, à la socialisation par la consommation du lieu, le tout rendu possible grâce à des valeurs foncières si basses qu'elles favorisent des pratiques de spéculation et de prédation. L'enjeu ne peut être réduit à l'impact de décisions individuelles qui, de toute manière, ne peuvent être pensées en abstraction de déterminations structurelles.

Malgré ces nuances, on ne peut séparer Jacobs d'un éloge du petit commerce et de l'imaginaire de l'embourgeoisement. Lefebvre lui-même s'est aventuré à une telle accusation dans une deuxième

²⁷⁰ *Ibid*, p. 120-123.

et dernière interpellation de sa contemporaine, sur laquelle nous allons conclure le présent chapitre. Dans *La révolution urbaine*, Lefebvre s'intéresse à la thèse du retour à la rue. Il reconnaît sa vertu en tant que lieu qui transcende la stricte circulation automobile et argue en faveur de la réduction de l'espace offert à celle-ci. Il est d'avis que la rue peut et doit devenir un espace de jeu et d'apprentissage et encense l'idée que la rue peut sécuriser : « *The work of Jane Jacobs has shown that, in the United States, the street (highly trafficked, busy) provides the only security possible against criminal violence* »²⁷¹. Cela dit, Lefebvre, qui critique les rapports de production capitalistes en soi, montre les limites du retour à la rue. Il questionne notamment la nature des relations tissées dans la rue et leur caractère superficiel. Il n'y a pas de *nous* dans la rue, mais une congerie d'individus à la recherche de marchandise. Le monde de la marchandise, écrit-il, prend place dans la rue et se donne en spectacle. La rue est bien plus un lieu de consommation qu'un lieu de rencontre : « *the street became a network organized for and by consumption* »²⁷². On en conclut, avec Lefebvre, que le retour à la rue ne saura pas, à lui seul, redresser les inégalités perceptibles en ville et que les luttes de classes persisteront à s'y faire jour.

Nous sommes arrivés au point médian, la fin du rapprochement entre la pensée de Jane Jacobs et celle d'Henri Lefebvre. Cela signifie que ce qui sera proposé par chacun d'eux, à partir de ce point, n'empruntera pas exactement le même chemin. Il faut reconnaître que la nature de la critique du capitalisme n'a rien d'un détail et a un impact significatif sur les remèdes que chacun d'eux propose pour revitaliser la ville, en faire un milieu de vie plus démocratique et égalitaire. En revanche, nous verrons au chapitre suivant qu'une certaine prudence est de mise. Nous soutenons qu'il existe plus d'une vision du virage spatial, qu'il importe de différencier les travaux de ces auteurs, mais cela ne signifie pas que le rapprochement, à partir de ce point, signale un éloignement. Nous le verrons en analysant le concept d'*habiter*, que la proximité persiste.

²⁷¹ Henri Lefebvre. *The Urban Revolution*. *Op. cit.*, p. 19.

²⁷² *Ibid*, p. 20.

CHAPITRE III

DIVERGENCES THÉORIQUES ENTRE LEFEBVRE ET JACOBS

Les diagnostics que posent Jane Jacobs et Henri Lefebvre, concernant l'urbanisme moderniste, sont à peu de choses près identiques. Les deux auteur.trices s'entendent, tout d'abord, sur le fait que sa principale lacune provient de son détachement, voire de son indifférence, des préoccupations de celles et ceux qui vivent la ville, leur préférant une vision idéalisée de la planification urbaine qui, en fin de compte, n'a rien d'un idéal. Nos auteur.trices partagent un avis comparable quant à l'impact du mode de production sur les processus urbains, allant même jusqu'à proposer leurs propres conceptions, nous irions jusqu'à dire dialectiques, du rapport capitalisme-urbanisme, les deux phénomènes se déterminent réciproquement. L'activité économique transforme, suivant ses besoins, l'espace, la ville, corollairement, les transformations spatiales ont un impact sur le déroulement, voire la durée (entendre la survie) des rapports de production.

Cependant, le rapprochement cesse lorsqu'il est question d'incriminer le capitalisme. Lefebvre est univoque à ce sujet : puisque le capitalisme reproduit, dans l'espace, ses conditions de possibilités, les crises urbaines doivent lui être imputées. Jacobs est d'avis que les crises urbaines ne peuvent être entièrement imputées aux rapports de production capitalistes. Que la faute revient, entre autres, aux urbanistes, qui n'ont su concevoir une ville à l'image de ses résident.es²⁷³. Dans le cas où la faute résulterait de l'activité économique, cela s'explique par le fait que son mode de fonctionnement privilégie la profitabilité à court terme au détriment de la pérennité (tel qu'illustre sa comparaison entre Manchester et Birmingham). Elle ne conçoit donc pas les rapports de production capitalistes comme inhéremment problématiques ou contradictoires, mais parfois imparfaits.

²⁷³ Lefebvre formule, lui aussi, une critique des architectes et des urbanistes, comme en témoigne son propos sur Le Corbusier. Cependant, il ne les tient pas responsables des contradictions qui surgissent dans l'espace. À son avis, les architectes et les urbanistes sont déchirés entre leur désir de créer une œuvre – l'architecture est le premier art après tout – et le mandat de bâtir un produit. Celles et ceux-ci ont donc, chez Lefebvre, peu d'agentivité. Ils et elles conservent tout de même la marge de manœuvre de l'expérimentation, qui est cruciale à la constitution d'un projet révolutionnaire, nous y reviendrons. Henri Lefebvre. *La production de l'espace. Op. cit.*, p. 456.

L'exercice comparatif nous a permis d'éclairer les raisons de leur association à un seul et même courant, celui du *virage spatial*, mais nous a également révélé la limite de cette association. Nous avons cerné une tension et nous tenterons, dans ce dernier chapitre, d'évaluer l'effet de cette tension sur les remèdes qu'il et elle proposent. À notre avis, la distinction quant à leur critique respective du capitalisme a un impact significatif sur les remèdes suggérés, et ce malgré une proximité, à la fois thématique et argumentative entre leurs contributions. Cette proximité se manifeste à la fois dans la manière qu'il et elle imaginent la ville sous la lentille de l'*habiter*, mais également dans l'importance accordée à la décentralisation et le fait d'administrer pour favoriser la participation politique des citoyens.

3.1 Habiter

Jane Jacobs et Henri Lefebvre partagent une conception de la nature de l'occupation de l'espace. Par-là, nous entendons une manière de vivre dans un espace, le fait de se l'approprier, de le faire nôtre. Ce point commun renvoie au concept d'habiter, théorisé par Heidegger. Lefebvre est explicite quant à son inspiration, il débat directement avec la pensée heideggérienne. De son côté, Jacobs ne dialogue pas avec le philosophe allemand et rien n'indique, dans sa contribution, une quelconque familiarité avec ses travaux. Cependant, en dégagant une définition de l'habiter, le lien devient assez explicite. Les thèses de Jacobs sur l'urbain, tout particulièrement celle du « retour à la rue », mettent de l'avant la vision d'une ville habitée. Nous allons donc, dans un premier temps, dégager une définition de l'habiter et ensuite nous analyserons comment se manifeste le concept à travers les travaux de Lefebvre et Jacobs.

3.1.1 Définir l'*habiter*

Nous devons le concept d'habiter à Martin Heidegger qui, dans un texte intitulé *Bâtir Habiter Penser*, élabore sur la manière bien spécifique qu'ont les mortels à « trouver leur place dans le monde ». L'analyse du contexte de cette conférence nous aidera à percer l'opacité du texte. Il est présenté en 1951, lors d'une conférence d'architecture qui se déroule dans le cadre d'un débat national portant sur la reconstruction de l'Allemagne, dont les grandes villes ont été ensevelies par les bombardements. Cette destruction, qui a engendré une crise du logement majeure, mobilise tout particulièrement le milieu de l'architecture. L'empressement de bâtir, pour faire obstacle à l'itinérance, sème toutefois le doute chez Heidegger qui encourage plutôt à *penser* avant de *bâtir*.

Sa conférence est en fait une mise en garde, l'urgence ne doit pas, seule, dicter la construction de logements. Il craint que les logements qu'on érige soient formatés et facilement reproductibles et qu'ils ne servent qu'à abriter leurs occupant.es, sans plus²⁷⁴. Ce propos devrait, à ce stade, nous sembler familier, il rappelle une certaine critique du modernisme. De fait, le propos de Heidegger met en lumière les « insuffisances d'une approche simplement fonctionnelle du logement, à l'image de celle développée par Le Corbusier dans la *Charte d'Athènes* »²⁷⁵. Ce constat permet d'arriver à deux conclusions. D'une part, il confirme la prépondérance du modernisme au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et l'influence considérable de Le Corbusier. De l'autre, il permet d'établir un lien entre les travaux de Heidegger et ceux de Lefebvre et Jacobs. La critique du modernisme, tout particulièrement son fonctionnalisme, est un point de convergence entre les trois auteur.trices. Pour l'instant, détaillons la définition qu'en donne Heidegger.

Habiter, écrit-il, « est le trait fondamental de l'être (*sein*) en conformité duquel les mortels sont »²⁷⁶. Pour éclairer cette définition quelque peu hermétique, il nous faut reconstituer son argument. Au commencement, il y avait le verbe *bauen*, qui se traduit notamment par *bâtir*, mais signifie également *cultiver*. De plus, *bauen* provient du vieil allemand *buan*, habiter. Le caractère polysémique du verbe signale, pour Heidegger, l'importance de penser le logement au-delà de sa matérialité : « mais ont-elles [les demeures] de quoi nous garantir qu'une *habitation* a lieu ? »²⁷⁷ L'*habitation* réfère donc au support matériel, le *bâtir*, mais également à l'idée de pouvoir y cultiver quelque chose. Au sens littéral, cela renvoie à une conception pastorale, un rapport à la terre qui reconnecte l'humain avec ses sources de subsistance. Figurativement, cultiver réfère à un mode de vie dont les conditions de possibilités résultent de la transformation du milieu, de son espace, ce qui inclut le développement d'une culture spécifique à un milieu. Il cite en exemple la demeure paysanne de la forêt noire dont les critères de construction sont réalisés et informés par un vécu. L'orientation par rapport au soleil maximise le temps d'ensoleillement, la disposition à flanc de montagne protège contre le vent, même l'angle prononcé du toit sert à contrer les chutes de neige.

²⁷⁴ Céline Bonicco Donato. *Heidegger et la question de l'habiter : une philosophie de l'architecture*. Coll. « Eupalinos ». Paris : Éditions Parenthèses, 2019, p. 6-10.

²⁷⁵ *Ibid*, p. 8.

²⁷⁶ Martin Heidegger. « Bâtir Habiter Penser ». Chap in *Essais et conférences*, p. 170-193. Paris : Éditions Gallimard, 1958, p. 192.

²⁷⁷ *Ibid*, p. 171.

Ces particularités sont rendues possibles grâce au vécu bien spécifique qu'ont les résident.es de leur espace et ce qui le peuple²⁷⁸.

La spécificité d'une région peut être géographique, ce qui influence son architecture, mais elle peut également être culturelle. Pour Heidegger, l'habiter n'est rendu possible que si cette culture peut s'exprimer dans l'espace. L'aménagement de la demeure de la forêt noire révèle des éléments de la vie spirituelle et culturelle de ses habitant.es, écrit-il²⁷⁹. On trouve, dans ces demeures, un espace alloué au culte. Elles sont aménagées en gardant à l'esprit d'y accueillir de nouveau-nées et dire adieu aux défunt.es. Nous verrons avec Lefebvre que ce côté quelque peu folklorique témoigne du conservatisme de Heidegger, de qui l'on critique l'idéalisation du passé. Néanmoins, retenons que l'habiter possède une composante tangible, le bâti, ainsi qu'une composante intangible (bien qu'exprimée dans l'espace), à savoir le développement d'une culture.

En retournant à la définition que Heidegger donne de l'habiter, il est possible d'éclaircir un dernier aspect élémentaire du concept. À notre avis, l'usage du mot « mortel », qui s'oppose dans son *quadriparti* au « divin »²⁸⁰, met en valeur la mort comme condition inhérente à l'humanité, dont les conditions de possibilité sont rassemblées dès la naissance. Or, si habiter est ce en vertu de quoi les mortel.les sont, cet état doit entretenir un lien avec la mort : celui d'en ralentir l'inévitabilité. À ce sujet, on observe aujourd'hui un retour à Heidegger, en architecture, en lien avec les changements climatiques, dont les conséquences sur l'environnement bâti obligent la discipline à planifier en conformité avec l'environnement dans le but d'élaborer des espaces résilients²⁸¹.

Pour résumer, Heidegger développe sa pensée autour du caractère polysémique du verbe *bauen*. Il en ressort une triade qui comprend à la fois le fait de *bâtir*, le fait de *cultiver* et finalement le fait d'habiter. L'habiter réfère donc à la condition des mortel.les qui bâtissent pour subsister et s'abriter contre les intempéries et autres menaces à leur survie, mais plus encore, il réfère à la capacité d'y

²⁷⁸ *Ibid*, p. 191.

²⁷⁹ *Ibid*.

²⁸⁰ Le *Quadriparti* heideggérien est un quadrilatère conceptuel central à sa métaphysique et qui comprend « la terre et le ciel, les divins et les mortels » Céline Bonicco Donato. *Op. cit.*, p. 193.

²⁸¹ *Ibid*, p. 10.

cultiver un mode de vie. La culture voit le jour là où on *habite*, pas seulement là où on s'abrite. En s'appuyant sur le *quadripartite*, on constate une ligne de démarcation entre la notion d'immanence (mortel et terre) et la transcendance (divin et ciel). De la même manière, l'habiter a une composante immanente, tangible, à savoir le bâti, ainsi qu'une composante transcendante ou intangible, à savoir la culture. Sans ces deux composantes, les mortels ne peuvent s'épanouir. L'objectif de sa conférence est donc d'« introduire des critères sur la manière de construire pour savoir à quelles conditions une construction permet à l'homme de réaliser sa condition humaine et pas seulement subsister »²⁸². Il soutient finalement la thèse que le logement ne devrait pas servir uniquement à loger, comme le prétend une certaine branche rigoriste du modernisme.

Lefebvre tire son inspiration explicitement chez Heidegger, avec qui il débat notamment dans *La production de l'espace*. Le concept d'habiter résonne chez Lefebvre, qui imagine une ville par et pour ses occupants. Jacobs, quant à elle, ne se prononce pas sur Heidegger ni sur l'habiter, mais met de l'avant la vision d'une ville composée de quartiers multifonctionnels, qui servent à plus que simplement loger. Selon elle, une ville possède les caractéristiques pour soutenir le développement technologique et l'émergence d'institutions culturelles. En somme, la ville idéale de Jacobs comprend des fonctions qui vont bien au-delà de la subsistance alimentaire et biologique de ses occupants²⁸³. Son combat contre le modernisme à New York rappelle, par ailleurs, les mises en garde formulées par Heidegger dans *Bâtir Habiter Penser*.

3.1.2 De l'habiter au droit à la ville.

L'habiter

L'influence de Heidegger sur la pensée de Lefebvre est explicite. Le concept est mobilisé à plusieurs reprises, principalement dans le cadre de la critique du modernisme. Cependant, cet emprunt conceptuel est aussi l'occasion d'une critique à l'endroit du philosophe allemand dans le but d'approfondir, voire de radicaliser, la portée du concept. De l'avis de Lefebvre, Heidegger

²⁸² *Ibid* p. 6-7.

²⁸³ Jane Jacobs. *Dark Age Ahead*. *Op. cit.*, p. 12.

demeure trop abstrait, trop philosophique²⁸⁴. *A priori*, le concept d'habiter, tel qu'il se développe chez Heidegger, relève davantage de la linguistique que d'une analyse concrète des différentes modalités d'occupation de l'espace. Interrogeons-nous sur l'usage que fait Lefebvre du concept.

Il apparaît initialement dans un passage critique de l'habitat. Rappelons-le, l'habitat représente pour Lefebvre une invention des concepteurs qui ont succédé à Haussmann. L'habitat peut être un dortoir, un pavillon ou bien un grand ensemble, qui offre un logis et, dans certains cas, un espace vert personnel²⁸⁵. Lefebvre écrit à ce sujet : « L'espace pavillonnaire - clôture, jardin, coins divers et disponibles - laissait à l'habiter une marge d'initiative et de liberté, limitée, mais réelle »²⁸⁶. Comparativement aux densités urbaines, l'habitat pavillonnaire, les banlieues, respirent mieux et offrent une superficie qui donne libre cours à leurs occupants de la modeler comme ils et elles le veulent. D'ailleurs, Lefebvre définit l'habiter dans des termes similaires : « la plasticité de l'espace, le modelage de cet espace, l'appropriation par les groupes et les individus de leurs conditions d'existence »²⁸⁷. Dans ce cas, quelle différence y a-t-il entre l'habitat et l'habiter, le premier ne serait-il pas le support du second ?

S'il est vrai que la popularisation des banlieues est historiquement corrélée à une hausse du niveau de vie matériel, cela ne se traduit pas nécessairement en qualité de vie à la fois sociale et culturelle. Tout d'abord, il est important de distinguer différents types d'habitats. L'habitat pavillonnaire n'a rien à voir avec le grand ensemble et pourtant, tous deux sont considérés comme un habitat²⁸⁸. L'habitat pavillonnaire recèle plus de potentiel que le grand ensemble en matière d'habiter et pourtant, Lefebvre ne se risque pas à le qualifier comme tel. *A contrario*, c'est un retour à l'urbain qu'il préconise. L'habiter, écrit-il, « c'était participer à une vie sociale, à une communauté, village

²⁸⁴ Stuart Elden. « Between Marx and Heidegger : Politics, Philosophy and Lefebvre's *The production of space* ». In *Antipodes*, 2004, p. 90.

²⁸⁵ Plus tard, Lefebvre reviendra sur cette définition pour en offrir une nouvelle à connotation résolument péjorative. L'habitat, dit-il, réduit l'être humain à une poignée d'activités basiques : manger, dormir et se reproduire. Il ajoute que ces activités ne décrivent même pas un animal, la vie d'un animal est davantage spontanée. Nous avons préféré à cette définition la nuance qu'on retrouve dans *Le droit à la ville*. Quant à la définition résolument péjorative, voir Henri Lefebvre. *The Urban Revolution*. *Op. cit.*, p. 81.

²⁸⁶ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 28.

²⁸⁷ *Ibid*, p. 28.

²⁸⁸ *Ibid*, p. 28.

ou ville » et il ajoute que la vie urbaine « donnait à habiter, elle permettait aux citadins-citoyens d’habiter »²⁸⁹. Ici, la nouveauté est celle du citadin-citoyen.

Heidegger « introduit des critères sur la manière de construire », mais nulle part n’est-il question de participation citoyenne. La construction d’un habitat, qui donne une marge de manœuvre à ses occupants, correspond aux critères élaborés par le philosophe allemand, mais ne serait pas à la hauteur des attentes du philosophe français en matière d’habiter. Lefebvre emprunte à Heidegger, mais son intention est de le passer à la critique marxiste²⁹⁰. Il fait remarquer, dans un premier temps, que l’esprit qui motive la formulation du concept demeure celui de la *révolution conservatrice*, de l’époque de la République de Weimar, qui est ni plus ni moins que le prélude à la montée du fascisme en Allemagne. Par conséquent, Lefebvre perçoit dans l’habiter heideggérien une critique de droite, nostalgique et passéiste de ce que devrait être le logement²⁹¹. On reconnaît en effet l’influence du sol et de la terre comme déterminant de l’espace vital, de la qualité de vie, de celles et ceux qui l’occupent, chez Heidegger. De toute manière, le lien entre ce dernier et le nazisme n’est pas à démontrer. Lefebvre va plus avant, puisqu’au cœur de sa critique, on retrouve la notion de production. L’habiter, tel que Heidegger le conçoit, est « une idée restreinte et restrictive du produire : un faire apparaître, un surgissement qui amène une chose, comme chose présente, parmi les choses déjà présentes »²⁹². Ce qui intéresse Lefebvre est bien davantage le processus de production de ces choses.

De fait, il précise que l’habiter « n’a eu de sens pour des siècles et des siècles que pour l’aristocratie »²⁹³. La capacité à commander les processus d’urbanisme, et plus généralement la plasticité de l’espace, n’est pas forcément à la portée de tous. La possibilité de se faire construire une demeure a été historiquement un privilège de classe qui nécessitait des moyens adéquats. Pour qu’une *habitation* ait lieu, certaines conditions doivent être présentes. Toujours faut-il s’approprier des moyens de production de l’espace. Ces derniers peuvent prendre plusieurs formes.

²⁸⁹ *Ibid*, p. 25.

²⁹⁰ Stuart Elden. *Loc. cit.*, p. 90.

²⁹¹ *Ibid*, p. 97.

²⁹² Henri Lefebvre. *La production de l’espace. Op. cit.*, p. 144.

²⁹³ *Ibid*, p. 362.

Concrètement, il peut s'agir de connaissances architecturales et d'ingénieries, de machinerie et de main-d'œuvre. Il peut également s'agir de capitaux. Actuellement, les agences de promotions immobilières et les institutions de financement résidentiel détiennent, en grand nombre, ces moyens de production de l'espace et peuvent, par conséquent, faire plier la commande en matière d'urbanisme. Évidemment, ce privilège, en matière de rapports de production capitalistes, n'est pas démocratisé. La participation citoyenne aux processus urbains prend plutôt la forme de consultations, et celles-ci n'ont rien d'un décret. L'accès à la propriété immobilière est aussi en recul et, de toute manière, la marge de manœuvre qu'elle offre à l'habiter est limitée. Lefebvre fait donc une analogie entre l'idée de propriété privée des moyens de production et l'urbanisme. La production n'est pas sous le contrôle des ouvrières, corollairement, la production de l'espace n'est pas sous le contrôle des citoyens. C'est en cela que la critique marxiste approfondit l'habiter. Il ne suffit pas de construire suivant des critères qui rendent possible l'habiter, c'est dans le processus même de construction que recèle la possibilité d'habiter.

Il envisage la socialisation de cette production entre tous les usagers. C'est autour de l'idée du *droit à la ville* qu'il propose que s'articulent les luttes urbaines. Paradoxalement, on a reproché à Lefebvre précisément ce qu'il reprochait à Heidegger : d'être demeuré trop abstrait quant à son *droit à la ville*, d'avoir « laissé le concept d'utopie à l'état de pur signifiant, dépourvu de tout référent matériel dans le monde réel »²⁹⁴. Cette critique est recevable, on trouve peu d'exemples d'application du concept à des cas concrets. Ajoutons qu'il existe une composante radicalement politique au *droit à la ville* qui est abordée sans être appuyée ou discutée. Le concept, lui-même, est défini brièvement à une ou deux reprises et n'est le sujet de recherche principale que dans un seul chapitre de l'ouvrage éponyme. *A fortiori*, David Harvey n'a pas tout à fait tort de contester « l'idée que la ville pourrait fonctionner comme un corps politique collectif »²⁹⁵. Il a d'ailleurs réservé tout un pan de sa contribution à préciser concrètement ce à quoi ressemblerait un *droit à la ville* réalisé. La définition qu'il en donne est éclairante, utile et conforme à l'idée générale qu'on

²⁹⁴ Jean-Pierre Garnier. « Le droit à la ville de Henri Lefebvre à David Harvey ». *Loc. cit.*, p. 65.

²⁹⁵ *Ibid*, p. 64.

retrouve chez Lefebvre : il s'agit d'un droit collectif qui passe par l'exercice du pouvoir de transformation des processus urbains²⁹⁶.

Le droit à la ville

De prime abord un projet politique, le *droit à la ville* est en fait un cri de ralliement des différentes luttes urbaines. Il est envisagé comme un droit abstrait qui se décompose en une multitude de droits concrets. De la même manière, l'esprit général des droits de l'Homme se réalise à travers des droits et des proscriptions bien réels : le droit à la vie, le droit au travail, l'interdiction de la torture et ainsi de suite. Le *droit à la ville* passe, entre autres, par le droit au logement, la lutte contre l'itinérance, la mise en œuvre d'institutions de participation démocratique, en somme, tous ces droits et arrangements institutionnels qui socialisent la production de l'espace²⁹⁷. Les partis politiques « de gauche » ont donc un rôle à jouer en ce qui a trait à la défense de ces droits concrets à travers ce qu'il nomme un « programme politique de réforme urbaine »²⁹⁸.

La mobilisation en faveur d'un « revenu suffisant garanti » illustre bien le rôle des partis politiques dans la conquête d'un véritable *droit à la ville*. Le « revenu suffisant garanti », qu'on peut définir comme une « allocation de citoyenneté », représente une somme d'argent versée en complément d'un salaire et dont l'objectif est de pallier l'insuffisance des revenus face à l'inflation, mais également de permettre aux prestataires de travailler moins. La maîtrise du temps qui en résulte offre aux individus la possibilité de concilier leurs « activités rémunérées et non rémunérées »²⁹⁹. Parmi les activités non rémunérées, notons la participation politique des membres d'une communauté. Ce projet, bien concret, permet d'établir les conditions de possibilité d'un *droit à la ville*. Le philosophe Jonathan Durand Folco écrit à ce sujet : « une politique de la ville, tournée

²⁹⁶ David Harvey. « The Right to the City ». In *New Left Review*. Vol. 53, sept-oct 2008, p. 23.

²⁹⁷ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 119-120.

²⁹⁸ *Ibid*, p. 116.

²⁹⁹ Jonathan Durand Folco. « L'écologie politique de la ville : vers un revenu suffisant garanti ». In *Nouvelles pratiques sociales*. Vol. 26, no. 1 (2013), p. 221-222.

vers l'aménagement d'espaces d'autonomie, nécessite une politique du temps ayant pour cœur l'implantation d'un revenu suffisant garanti »³⁰⁰.

La constitution d'un *droit à la ville* peut être également entre les mains des architectes et des urbanistes. Ceux-ci ont le mandat de concevoir des « projets urbanistiques très poussés » qui supprimeraient les limites induites par l'espace formé par le capitalisme³⁰¹. Lefebvre est catégorique à ce sujet, chaque formation sociale, qu'elle soit féodale, capitaliste ou bien socialiste, produit un espace, le sien. Les vecteurs de transformation de l'espace incluent les rapports de propriété, qui structurent l'accès à la terre, aux matières premières et donc aux moyens de produire l'espace. L'espace socialement produit sert, en retour, la reproduction des conditions de possibilité d'une formation sociale. Par conséquent, Lefebvre envisage tout à fait la possibilité de militer contre le capitalisme en produisant un espace dit « différentiel ». L'imagination du concepteur doit s'atteler à la tâche de produire des rapports sociaux et de propriétés nouveaux, non-marchands, qui privilégient l'usage au détriment de l'échange et qui s'expriment dans l'espace. En écho au *droit à la ville*, cette abstraite commande s'incarne à travers une multitude de projets d'aménagement bien concrets.

À Montréal, un récent projet a effectué un détournement en bonne et due forme d'un ancien atelier ferroviaire. L'immeuble, surnommé « Bâtiment 7 » (B7), qui avait initialement été acheté par un promoteur immobilier dans le but de le convertir en casino, a été réapproprié par les résidents du quartier de Pointe-Saint-Charles. La mobilisation, menée conjointement par Action-Gardien et le Collectif 7 à nous, a opposé les citoyen.nes de l'arrondissement au promoteur immobilier et a même été le théâtre d'affrontements avec les policier.ères. Le 22 octobre 2012, l'administration municipale a finalement tranché en faveur des militant.es et le bâtiment leur a été concédé gratuitement³⁰². Depuis, un pôle coopératif et culturel de service y voit progressivement le jour. La particularité du projet est d'offrir la chance à quiconque résidant dans le quartier de participer à son fonctionnement, de prendre part aux décisions et de bénéficier des installations et des services

³⁰⁰ *Ibid*, p. 217.

³⁰¹ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*. *Op. cit.*, p. 120.

³⁰² La Pointe Libertaire avec Judith Cayer. *Bâtiment 7, victoire populaire à Pointe-Saint-Charles*. Montréal : Écosociété, 2013, p. 106.

offerts. B7 symbolise un modèle de développement urbain différent qui ne serait pas dicté par des normes de construction et de consommation capitalistes³⁰³. Il ne privilégie pas la valeur d'échange, mais la valeur d'usage. C'est un projet animé par le vécu des résident.es, qui se transforme et se conçoit en s'en inspirant plutôt qu'en s'en détournant. Les intentions des organisateur.trices de la mobilisation sont évidemment variées, galvanisées derrière l'idée d'obtenir gratuitement un bâtiment communautaire. Cependant, on observe une composante résolument anticapitaliste parmi certains groupes³⁰⁴. En somme, ce projet représente une avenue différente pour l'urbanisme.

Toutefois, Lefebvre signale certaines limites au détournement. Il écrit : « [l]e détournement et la réappropriation d'espaces ont un grand sens et peuvent servir d'enseignement pour la production d'espaces nouveaux ». Cependant, « il est vain d'opposer le détournement à la production »³⁰⁵. Par production, il entend la création d'un espace entièrement nouveau, guidé par l'usage et non l'échange. Par opposition, le détournement a lieu dans des « espaces morphologiquement antérieurs », c'est-à-dire dans des espaces formés par les rapports sociaux que le détournement cherche à abolir. B7 est un exemple paradigmatique. Son intention a tout d'un projet radical, mais ce dernier a lieu dans un contexte de farouche concurrence sur le marché de l'immobilier, qui se traduit par l'embourgeoisement de l'arrondissement. De l'aveu des organisateur.trices, « cette longue bataille autour des ateliers ferroviaires n'a pas permis d'entamer significativement la domination du développement urbain de type capitaliste »³⁰⁶. Ce faisant, aussi révolutionnaire soit-il, le Bâtiment 7 ne peut logiquement se perpétuer sans adapter son modèle d'affaires, ou dépendre systématiquement de subventions gouvernementales.

Cette seconde facette du *droit à la ville*, qui relève de l'innovation architecturale et urbanistique, s'inspire du concept d'habiter tel que le conçoit Heidegger, mais est réapproprié par Lefebvre à travers une lentille marxiste. Il est question de bâtir en s'appuyant sur des critères de construction qui favorisent l'autonomie des usager.ères et par conséquent, le développement d'une culture et d'un mode de vie propre à ce milieu. Cette vision quelque peu romantique de la lutte se heurte

³⁰³ *Ibid*, p. 53.

³⁰⁴ *Ibid*, p. 15.

³⁰⁵ Henri Lefebvre. *La production de l'espace*. *Op. cit.*, p. 194-195.

³⁰⁶ La Pointe Libertaire avec Judith Cayer. *Op. cit.*, p. 72.

néanmoins à des limites. Les rapports sociaux de production capitalistes forment un espace et encadrent son processus de transformation. L'espace est actuellement produit à des fins de stabilisation de l'accumulation des capitaux, voire pour l'accumulation tout simplement, comme nous l'avons détaillé au chapitre précédent. Cet impératif englobe l'entièreté des projets d'urbanisme. Face à cet obstacle au *droit à la ville*, Henri Lefebvre propose d'étendre la portée du concept d'habiter en se concentrant, non pas sur les choses telles qu'elles surgissent, mais en critiquant le processus de surgissement en soi. D'après Lefebvre, un espace ne permet l'habiter que si le processus par lequel il est produit comprend la libre participation des concerné.es et est tributaire de leur vécu.

Pour résumer, il est indéniable que l'habiter, tel que le définit Heidegger, a inspiré Lefebvre. Seulement, Lefebvre a récupéré le concept, en a formulé une critique et se l'est réapproprié. Il est donc crucial de distinguer l'habiter heideggérien de l'habiter lefebvrien. Dans le premier cas, le concept réfère à une manière d'occuper l'espace qui est caractérisée par l'enracinement d'un groupe dans un milieu naturel. L'influence du milieu naturel s'imprime dans le bâti et permet le développement d'une culture qui est attachée à l'environnement. Il s'agit également d'une conception qui, contrairement à celle véhiculée par Lefebvre, exalte le passé et cherche à se connecter à la tradition. L'habiter heideggérien est un concept fidèle à l'esprit de la « révolution conservatrice », un mouvement d'intellectuels allemands en réaction aux valeurs et aux idées des Lumières. On retrouve chez ces intellectuels des idées antidémocratiques et anti-occidentales qui en font généralement des critiques radicaux de la modernité au sens philosophique³⁰⁷. Nous avons distingué, en introduction, la modernité du modernisme. Lefebvre et Jacobs, par exemple, sont tous deux critiques du modernisme, mais demeurent modernes, au sens philosophique, dans leurs idées. En revanche, Heidegger est antimoderne. Pour lui, l'idée d'inclure la participation du peuple aux transformations spatiales, dans la lignée des idées démocratiques des Lumières, n'a rien d'un idéal. C'est ce qui permet de distinguer sa définition de l'habiter lefebvrien. Ce dernier met plutôt l'accent sur la production en tant que facteur d'enracinement. C'est en vertu de leur capacité à transformer leur milieu selon leurs besoins et leurs désirs, que les usager.ères *habitent*. L'habiter est, pour Lefebvre, lié à la plasticité de l'espace et à son caractère démocratique. Il y a donc deux visions

³⁰⁷ Christian Sommer. « Quelques publications récentes sur Heidegger et le national-socialisme ». In *Les Études philosophiques*. Vol. 2, no. 93 (2010), p. 280.

bien distinctes de l'habiter. Dans ce qui suit, nous allons analyser comment l'habiter se manifeste dans les écrits de Jacobs et s'il s'apparente davantage à la conception heideggérienne ou bien à la conception lefebvrienne.

3.1.3 L'habiter chez Jacobs.

Jane Jacobs n'a jamais fait mention du concept d'habiter, encore moins dialogué avec son instigateur. Pourtant, l'esprit du concept est présent dans son œuvre. L'habiter contient l'essence de différentes critiques du modernisme, à savoir son indifférence du vécu. Nul besoin de rappeler l'entièreté de la critique qu'en formule Jacobs, mentionnons simplement que le « retour à la rue » recentre les priorités des urbanistes autour du vécu des résident.es. Elle signale à l'urbanisme l'importance de reconnaître les « structures sociales » qui se font jour dans les quartiers et pourquoi il est crucial de ne pas leur faire obstacle. Elle introduit de nouveaux critères sur la manière de construire et nous verrons en quoi ceux-ci favorisent l'habiter. De manière analogue à Lefebvre, elle argue en faveur d'une participation accrue des résident.es aux processus d'urbanismes qui les concernent.

Débutons avec le logement. Le logement joue, pour Jacobs, plus d'un rôle et ne peut donc pas être réduit à la simple fonction d'abriter. En plus de fournir un toit, un logement bien conçu favorise la sécurité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle elle fait la promotion d'habitations orientées en direction de la rue. Grâce à une fenestration adéquate, les résident.es voient et entendent ce qui se déroule devant. Ce faisant, ils et elles deviennent témoins et peuvent soit intervenir soit avertir les autorités compétentes. Les fenêtres agissent donc comme outils de surveillance et dissuadent les malveillant.es de commettre des gestes répréhensibles. Le nombre de témoins potentiels est donc corrélé à la sécurité d'un lieu³⁰⁸. Ce propos fait écho à la critique de ce que nous avons appelé le *fétichisme du verdissement*, c'est-à-dire la tendance erronée de corrélérer espace vert et qualité de vie. Dans sa critique, Jacobs soulignait l'importance de penser le verdissement en tandem avec la visibilité des lieux. La sécurité d'un parc, par exemple, dépend de la circulation, plus il y en a, plus y aura de témoins. De la même manière, sur une rue bordée d'habitations, la fenestration agit à titre

³⁰⁸ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 47.

de témoin, et ce, même lorsque la circulation s'amointrit tout au long de la nuit³⁰⁹. Logement et circulation, habitations et rues, forment une unité fonctionnelle chez Jacobs, par opposition à la séparation fonctionnelle des modernistes. Le logement doit donc faire face à la rue et non s'en détourner.

À cela s'ajoute le fait qu'un logement est, de façon routinière, la ligne de départ et d'arrivée quotidienne. Le va-et-vient des travailleur.euses se fait du lieu de résidence au lieu de travail et vice versa. Les quartiers à forte densité résidentielle bourdonnent généralement le matin et puis le soir, tandis que les quartiers commerciaux, les centres-ville et les zones industrielles voient leur période d'activité s'échelonner au courant de la journée. Une stricte séparation fonctionnelle scinde ces moments dans l'espace et oblige un quartier à être désert à certains moments de la journée. En se fiant aux remèdes de la *Charte d'Athènes*, en distinguant une zone résidentielle d'une zone commerciale ou industrielle, on nuit à la circulation et par extension à la sécurité. Pour cette raison, Jacobs prône la diversité. Un quartier devrait être à la fois résidentiel et commercial, l'objectif est de faire en sorte que les différentes activités se complètent et maintiennent un niveau d'achalandage constant.

La jonction de plus d'une fonction dans un seul et même quartier permet également le développement de ce que Jacobs nomme la « structure sociale de la rue », c'est-à-dire les contacts entre les différents occupant.es et la variété de raisons qui les mènent à entrer en contact les un.es avec les autres³¹⁰. Au centre de cette structure, on retrouve le « personnage public ». Ce dernier porte plusieurs masques, il peut s'agir du boutiquier, du bistrotier, du boulanger, il est généralement associé à un petit commerce de proximité. À ce sujet, Jacobs écrit : « [u]n personnage public de ce genre, c'est quelqu'un qui entretient des rapports fréquents avec quantité de personnes et qui est suffisamment intéressé par ce qui se passe dans la rue pour jouer ce rôle »³¹¹. Il œuvre à titre de relais entre les occupant.es qui n'entrent pas forcément en contact ensemble. Il partage de l'information sur les événements locaux, est familier avec le quartier et ses habitant.es et personnifie donc la rue. Une objection peut toutefois être soulevée. Le petit commerçant produit-il

³⁰⁹ *Ibid*, p. 59.

³¹⁰ *Ibid*, p. 69.

³¹¹ *Ibid*.

véritablement du social ? Son interaction avec les gens du quartier n'est-elle pas seulement marchande et, par conséquent, représente un rapport humain superficiel ?

La contre-objection de Jacobs est la suivante : il faut distinguer le rapport commerçant-client en fonction de son emplacement. Dans un centre commercial ou une grande surface, ce rapport est effectivement impersonnel et strictement marchand. En revanche, le rapport se complexifie en contexte de proximité³¹². Le petit commerce, situé au cœur d'un quartier résidentiel, fait partie de la vie quotidienne des consommateurs qui s'y fidélisent. Les commerçants ont également plus de chance d'être résidents. Ce double statut approfondit la nature du rapport commerçant-client puisqu'il peut s'agir de résidents, voire de voisins. C'est en vertu de ce rapport que se développe une structure sociale dans la rue, qui est source de vitalité et de sécurité.

Les conditions de possibilité de la vitalité et de la sécurité d'un milieu se trouvent donc du côté de la diversité fonctionnelle. *A contrario*, Jacobs affirme qu'en prônant la séparation, on condamne un quartier à la stérilité³¹³. Elle détaille ensuite les facteurs qui permettent d'en stimuler la diversité. La première mesure concerne l'abordabilité. Une municipalité doit maintenir une variété de choix dans son parc immobilier. En offrant des emplacements commerciaux et des logements à des loyers variés, elle permet à une multitude d'entreprises et de personnes d'élire domicile. Jacobs se porte à la défense des immeubles anciens, dont les loyers, tendanciellement plus bas, garantissent l'inclusivité de leur milieu³¹⁴. Elle s'oppose également à la discrimination sur la base du revenu. Comment est-il possible de réconcilier l'idéal d'égalité avec la ségrégation spatiale, comment les résidents des quartiers déshérités peuvent se concevoir comme l'égal de leur voisin ? Il s'agit d'un enjeu de justice sociale³¹⁵. Pour cette raison, elle est en faveur de l'aide au logement comme levier favorisant la diversité démographique dans un quartier.

Si *Habiter Bâtir Penser* est adressé aux architectes, *Déclin et survie des grandes villes américaines* s'adresse plus spécifiquement aux urbanistes. Le point de départ dans chacune de ces contributions

³¹² *Ibid*, p. 72.

³¹³ *Ibid*, p. 201.

³¹⁴ *Ibid*, p. 171-172.

³¹⁵ *Ibid*, p. 287.

est la critique du modernisme. L'objectif commun est d'apporter de nouveaux critères à partir desquels construire des habitations et des milieux de vie qui correspondent davantage à la manière dont les individus habitent leur espace. Heidegger et Jacobs partagent une vision plus vivante de l'espace bâti, au sein duquel une vie sociale et une culture peuvent émerger³¹⁶. L'urbaniste Ken Greenberg a su résumer efficacement la vision mise de l'avant par Jacobs lors d'un séminaire donné par celle-ci, auquel il participait :

« The point of departure was the conviction that the design of buildings as places for people to inhabit was not just a matter of manipulating form or aesthetics but a potent way to make things more possible or less possible for the people who lived or worked in them - or who encountered them from the outside. We were strongly encouraged to dismiss our preconceptions about how a building would be shaped or would look and to become more aware of the actual ways in which people inhabit spaces »³¹⁷.

La proximité avec Heidegger est explicitée par l'usage du terme « *inhabit* ». À la lecture de *Déclin*, force est de constater que le bâti, à lui seul, ne peut garantir qu'une *habitation* ait lieu. À défaut d'introduire de nouveaux critères au cœur des processus d'urbanisme, l'environnement qui en résulte ne pourra qu'être stérile. Jane Jacobs offre une contribution qui se démarque par son caractère appliqué, mais qui se rapproche de l'esprit du concept d'habiter. Elle se détache toutefois du philosophe par l'ajout d'une composante participative. C'est ici qu'elle vient rejoindre la critique de Lefebvre. L'habiter, chez Lefebvre et Jacobs, s'exprime différemment de ce que conçoit Heidegger. La participation des concerné.es aux processus d'urbanisme n'est pas accessoire, elle est essentielle. Il s'agit du moyen par lequel le vécu véritable s'exprime et reprend sa place dans le processus de production de l'espace. Seulement, la participation peut prendre plusieurs formes. Elle se manifeste autant dans les consultations citoyennes que les épisodes de détournement, à des degrés évidemment relatifs.

³¹⁶ L'usage du qualificatif « vivant » sert surtout à distinguer les solutions d'urbanismes mises de l'avant par Jacobs et Heidegger de celles que propose le modernisme. Seulement, le vitalisme urbanistique heideggérien n'est pas identique à celui que prône Jacobs. Le vitalisme heideggérien est davantage caractérisé par l'harmonie entre le bâti et la nature, en témoigne son admiration pour les habitations paysannes de la forêt noire. Jacobs, quant à elle, entretient une vision bien plus urbaine de la vitalité d'un milieu. Celle-ci dépend plutôt de la sociabilité et non de la naturalité du lieu. Sur ce point, l'habiter jacobson se rapproche davantage de la définition à caractère social qu'en offre Lefebvre.

³¹⁷ Ken Greenberg. *Op. cit.*, p. 49-50.

3.2 Décentraliser et participer

L'analyse de la participation nous renvoie au volet politique des deux auteur.trices. Jacobs et Lefebvre sont d'avis que la voix et le vécu des usager.ères doivent être entendus et idéalement doivent influencer les processus de transformation de leurs milieux de vie. Peu importe la motivation des concepteur.trices, un espace ne peut être habité, c'est-à-dire être occupé et transformé par ceux et celle qui y vivent et cherchent à s'y épanouir, sans que le vécu en détermine le conçu. À petite échelle, la participation des citoyen.nes aux processus d'urbanisme permet d'ériger des milieux qui conviennent à leur besoin et dans lesquels ils et elles mettent une partie d'eux-mêmes afin de s'y reconnaître. À plus grande échelle, on peut imaginer la réalisation d'un espace différent de ceux mis en place par les rapports de production capitalistes. Lefebvre lie la participation citoyenne à la production d'un espace « différentiel » en raison du changement de commande en matière d'urbanisme. La démocratisation des espaces ouvre la voie à d'autres préoccupations que celle de la rentabilité et de la croissance. Jacobs perçoit, dans une plus grande participation citoyenne, la diversification des activités qui ont lieu dans une ville. Elle souligne que cette diversité est directement corrélée à la transformation physique d'un milieu ainsi qu'une réorientation du type de production privilégié. Lefebvre et Jacobs reconnaissent qu'une transformation spatiale produit une transformation sociale, le degré de chacune étant directement proportionnel. Nous allons, dans ce qui suit, contextualiser le débat entourant la participation citoyenne en mettant l'accent sur ses rapports avec la décentralisation. Par la suite, nous détaillerons les raisons qui expliquent pourquoi Lefebvre et Jacobs sont en faveur de la décentralisation. Nous terminerons en précisant les modalités de la participation politique et comment celles-ci se distinguent entre les deux auteur.trices.

La participation politique des citoyen.nes implique une refonte des institutions démocratiques qui composent l'appareil complexe qu'on nomme l'État. Cette complexité, qui se traduit finalement en lourdeur administrative, conséquence de son rayon d'action, est l'objet de critique. L'État étend son influence à travers de multiples sphères de la vie sociale, mais également sur d'immenses superficies de territoires qui contiennent une diversité de personnes, de cultures et de ressources. Plus encore, l'État est le produit d'un processus historique de centralisation qui débute au Moyen Âge. Les causes exactes sont trop nombreuses et sujettes à un débat dans lequel nous n'entrerons pas ici. Nous mentionnerons toutefois que ce processus de centralisation, caractérisé par

l'uniformisation des lois et de la monnaie, s'est produit au détriment des souverainetés locales, des cités-États et des communes³¹⁸. La centralisation étatique a permis d'uniformiser les institutions à l'échelle de la nation, la rendant du même coup concurrentielle face aux nations voisines. D'ailleurs, le financement des guerres, au fil des siècles, a favorisé la centralisation de certaines compétences régaliennes et a ultimement encouragé l'essor des États-nations modernes³¹⁹.

La centralisation étatique est un processus de longue durée, marqué par un va-et-vient et non un mouvement linéaire. La concentration de certaines compétences a été contestée par les souverainetés locales qui s'en voyaient privées. Ce ralentissement de la consolidation étatique serait le fruit de l'autorité de villes et de principautés influentes. Ce phénomène de contestation est observable particulièrement en Italie et en Allemagne. Les obstacles à la consolidation seraient surtout dus à l'importance des villes et des principautés³²⁰. Ce processus est qualifié d'« hésitation historique », en référence à l'aspect contingent de l'étatisation. Une autre voie que celle de l'État était donc possible, en témoigne, au XVI^e siècle, la guerre des paysans en Allemagne et la révolte des *comuneros* contre l'absolutisme espagnol³²¹. Selon Janet Biehl, l'État serait le résultat de la contingence et non un processus inéluctable. Pour cette raison, de nombreuses voix s'expriment en faveur d'une décentralisation qui ranimerait cette hésitation et qui ouvrirait la voie à une forme d'organisation politique différente, pas nécessairement nouvelle.

La décentralisation contient donc une critique de l'État. On l'accuse de concentrer un trop grand nombre de compétences qui pourraient être exécutées avec plus de justesse par un échelon local. Il existe un principe, la subsidiarité, qui stipule qu'un échelon supérieur n'a comme prérogatives que ce qui ne peut être réalisé à un échelon inférieur. L'avantage que confère la subsidiarité a trait à ce qu'on nomme la « distorsion territoriale », qu'on peut définir comme l'inadéquation des mesures qui sont adoptées à distance du lieu où elles sont mises en pratique. Solidarité Rurale du Québec (SRQ), un organisme chargé de représenter les régions du Québec souligne que les régions rurales sont tendanciellement les grandes perdantes de la centralisation. Les politiques ne sont pas toujours

³¹⁸ Janet Biehl. *Le municipalisme libertaire : La politique de l'écologie sociale*. Montréal : Écosociété, 2013, p. 67.

³¹⁹ *Ibid*, p. 66.

³²⁰ *Ibid*, p. 68.

³²¹ Jonathan Durand Folco. *À nous la ville! : Traité de municipalisme*. Montréal : Écosociété, 2017, p. 101.

adaptées au contexte rural et, couplées à la concentration économique des grandes villes, ont historiquement conduit au dépeuplement de ces régions et à leur subséquent appauvrissement³²². La centralisation étatique a aussi pour conséquence d'éloigner les lieux du pouvoir des citoyen.nes. Les mesures sont donc inadaptées et les recours possibles sont en trop petit nombre. La décentralisation est donc un palliatif à cette distorsion et cet éloignement du pouvoir. Au Québec, le *Livre blanc sur la décentralisation* de 1977 est explicite à ce sujet. Son objectif est double, « fournir un cadre approprié au dynamisme local et régional » et « redonner la responsabilité aux citoyens pour une plus grande participation »³²³.

La décentralisation favoriserait donc la participation politique des citoyen.nes. Pour cette raison, suivant la prémisse que Jacobs et Lefebvre prônent une plus grande participation citoyenne vis-à-vis des décisions les concernant, on peut affirmer qu'il et elle sont partisans de la décentralisation. Pour Jacobs, l'État est effectivement trop vaste et est chargé d'un trop grand nombre de compétences. Sa critique orbite autour de la notion de « distorsion territoriale ». Elle affirme que les décisions qui s'effectuent à l'échelle nationale viennent lisser les aspérités et les inégalités entre les régions à la faveur d'une mesure uniforme. Il n'y a pas que les régions rurales qui en sont touchées, certaines villes se trouvent aussi dans l'ombre de leurs métropoles. Elle plaide en faveur d'une décentralisation à l'échelle nationale, mais plus encore, à l'échelle municipale, pour une plus grande autonomie des quartiers. Pour sa part, Lefebvre critique l'État dans ses rapports avec le capitalisme. La décentralisation ne sert pas uniquement la participation politique des citoyens, elle doit viser l'autogestion jusque dans les milieux de travail. La distinction entre leur conception de la participation démocratique résulte, selon nous, d'une différence fondamentale liée à la place qu'occupe la critique des rapports de production capitalistes dans leurs contributions respectives. Nous préciserons la différence en définissant ce qu'est l'*advocacy planning* et ses critiques.

3.2.1 Considérations sur la pensée politique de Jane Jacobs

Jane Jacobs est de toute évidence en faveur de la participation des citoyen.nes aux décisions qui les concernent, tout particulièrement en matière de planification urbaine. De fait, elle s'oppose à la

³²² Solidarité Rurale du Québec. *Pour une décentralisation démocratique*. Québec : Presses de l'Université Laval, 2006, p. 1.

³²³ *Ibid*, p. 13.

centralisation étatique et est, malgré la critique qu'elle a adressée à cette tendance, une décentraliste en bonne et due forme. On se rappelle qu'elle reproche à Howard d'être idéaliste dans la manière dont il conçoit la décentralisation. La décomposition des grands centres urbains en une multitude de petites cités-jardins fait abstraction de l'attractivité des grandes villes. Une métropole décentralisée serait, pour Jacobs, un modèle à embrasser plutôt qu'à rejeter si l'on souhaite améliorer la qualité de vie en ville. De la même manière, si la métropole centralisatrice nuit à la vitalité des quartiers, un État centralisateur nuit également à la vitalité de ses régions et de ses grands centres. Pour Jacobs, la problématique centrale de l'État se résumerait à sa taille, qui recèlerait une trop grande diversité qu'une uniformisation viendrait détruire, et qui occuperait une place trop importante dans les analyses. Sur ce dernier point, Jacobs cible les sciences économiques. Reconstituons rapidement son argument. L'État en serait venu à constituer, avec Adam Smith, l'unité d'analyse élémentaire et cet *a priori* aurait des conséquences sur la discipline. Selon elle, une analyse stato-centrée ne pourrait rendre compte de la provenance de la richesse des nations. Celles-ci, à en croire Smith, proviendraient des nations elles-mêmes, du commerce entre elles. Cette explication est, pour Jacobs, tautologique. Les nations seraient riches parce qu'elles commercent entre nations riches ? La question à poser serait plutôt : comment ces mêmes nations en sont-elles venues à s'enrichir ?

L'erreur des économistes classiques, nous dit Jacobs, est de concevoir l'« économie nationale » comme un tout uniforme alors qu'en vérité, l'activité économique d'une nation est un « pot-pourri »³²⁴. Le type d'activité économique varie d'une ville à l'autre et leur vitalité est plus souvent l'effet d'échange entre elles, qu'avec les nations voisines. Certaines métropoles se démarquent en devenant des plaques tournantes du commerce international, mais entretiennent néanmoins des relations avec leurs villes voisines. Elle poursuit en rappelant que le procédé de « substitutions aux importations », qui est un processus clé pour comprendre comment les nations s'enrichissent en maintenant une balance commerciale positive, ne se produit pas seulement à l'échelle des États. En posant un regard attentif sur le développement des villes, on constate qu'elles opèrent sur un modèle analogue de remplacement d'importation. L'importation de certaines denrées, produits ou services en provenance de villes voisines leur permet de s'enrichir respectivement. La

³²⁴ *Ibid*, p. 35.

complémentarité des secteurs de l'activité économique permet aux municipalités de privilégier des secteurs précis sans laisser tomber une offre diversifiée. D'autant plus, une ville peut se trouver à remplacer un produit importé par un autre, produit localement, une substitution aux importations en bonne et due forme³²⁵. On pourrait croire, suivant ce schéma, que la substitution aux importations entre villes en favorise une au détriment de l'autre, la ville anciennement exportatrice perdrait un débouché à son activité productrice. À cela, Jacobs répond : « *[w]hen cities replace wide ranges of their imports with local production, they do not import less than they otherwise would or could; rather, they shift to other imports in place of those now locally produced* »³²⁶. Le gain financier fait par une ville qui substitue un produit d'importation sera tout simplement réinvesti ailleurs et d'autres marchandises seront importées.

La ville est donc, selon l'analyse qu'en fait Jacobs, une unité élémentaire économique plus probante de la vitalité d'une nation que la nation elle-même. Cependant, la ville n'est pas centrale dans les travaux des économistes classiques. Jacobs va jusqu'à dire que cet *a priori* étatique domine encore les sciences économiques de son temps et cela a des conséquences. Si la nation est l'unité élémentaire de l'analyse économique, les indicateurs et les mesures seront logiquement à l'échelle. La monnaie, par exemple, qui est un levier économique d'importance, est nationale. Chaque État frappe sa propre devise et celle-ci est acceptée partout sur son territoire. Il peut également, en imprimant ou en acquérant des devises étrangères, faire fluctuer la valeur de sa monnaie à la hausse comme à la baisse. Ce processus de fluctuation monétaire permet à un État d'équilibrer sa balance commerciale. À titre d'exemple, un État peut choisir de dévaluer sa monnaie dans le but d'augmenter ses exportations. La dévaluation d'une monnaie est toujours proportionnelle à des devises étrangères. Par conséquent, un État voisin, dont la monnaie a désormais proportionnellement plus de valeur, trouvera un avantage à acheter des biens chez son voisin. L'État qui a dévalué sa monnaie verra ses exportations augmenter, ce qui équilibrera sa balance commerciale³²⁷.

³²⁵ *Ibid*, p. 39-43.

³²⁶ *Ibid*, p. 143-144.

³²⁷ *Ibid*, p. 158.

Cette mesure, à l'échelle de l'État, malgré son efficacité, a des conséquences sérieuses sur la vitalité du commerce entre les villes au sein même d'une nation. Jacobs illustre de quelle manière le levier monétaire peut avoir des effets délétères. Les mesures d'intervention économique nationale s'appuient généralement sur les données provenant des villes qui commercent le plus à l'étranger et qui ont un poids plus important dans les décisions économiques. Les données nationales sont évidemment influencées par les grands centres d'activités et les mesures de redressement correspondront aux besoins économiques de ces grands centres. Leur poids dans l'économie nationale masque les besoins de plus petites villes, dont l'intérêt n'est pas nécessairement en adéquation avec celui de leur métropole. Si nous reprenons l'exemple de la dévaluation d'une monnaie nationale, dont l'impact n'est pas localisé, mais à l'ensemble d'un pays, il se peut que la dévaluation favorise un grand centre au détriment d'autres villes de moindre envergure. Cette inadéquation s'applique entre les villes tout comme elle s'applique entre différents secteurs de l'économie³²⁸. De l'avis de Jacobs, la monnaie nationale n'est pas une mesure adaptée aux interactions complexes entre les villes, une réalité économique ignorée et qui, en conséquence, n'est représentée par aucun indicateur et ne possède donc pas de rétroaction éclairante³²⁹. Son argument se résume ainsi : « *national or imperial currencies give faulty and destructive feedback to city economies and that in turn leads to profound structural economic flaws* »³³⁰.

Elle reprend cet argument dans *The Question of Separatism*. Elle y décortique les raisons qui permettent d'expliquer l'échec du référendum de 1980 sur la Souveraineté-Association du Québec. Selon elle, les « connecteurs » qui composent cette Association sont compatibles avec l'idée d'un Québec souverain, à l'exception d'un seul. Le libre-échange entre les deux souverainetés, la libre circulation de leur citoyens, la constitution d'une communauté maritime et l'alliance militaire entre les deux permettraient effectivement au Québec d'interagir avec le Canada à titre d'État indépendant. Cependant, le *Livre blanc sur la souveraineté-association* ferait fausse route en suggérant l'importance de la conservation d'une monnaie commune entre un Québec nouvellement indépendant et le reste du Canada. Nous avons détaillé plus haut l'importance de la dévaluation monétaire sur la vitalité économique d'un État. La monnaie a un impact sur l'inflation, la déflation,

³²⁸ *Ibid*, p. 162.

³²⁹ *Ibid*, p. 176.

³³⁰ *Ibid*, p. 158.

la balance commerciale, mais également le pouvoir d'achat des ménages. C'est un levier à la fois économique et politique, dont l'influence se fait sentir quotidiennement. Le blocage tient du fait qu'un État ne peut prétendre à l'indépendance que s'il contrôle les leviers monétaires, « *independance and shared currency with the rest of Canada are simply irreconcilable* »³³¹. De plus, Jacobs ne parvient pas à imaginer un scénario dans lequel le Canada partagerait efficacement ses prérogatives monétaires avec le Québec sans que cela cause des frictions. En d'autres termes, le Québec se retrouverait dans la même situation de négociation entre son palier et le palier fédéral³³².

La philosophie monétaire de Jacobs permet d'éclairer sa critique de l'État et sa conception de la décentralisation. L'État est une forme politique dont le plus grand défaut est sa taille. Elle est telle que différentes régions d'un même État peuvent être diamétralement opposées sur un même enjeu. Une politique monétaire du gouvernement fédéral canadien peut bénéficier à l'Ontario et simultanément nuire à la Colombie-Britannique et la Saskatchewan³³³. Si de telles oppositions sont possibles, pourquoi ne pas revoir notre mode d'organisation ? La monnaie, par exemple, n'a pas à être l'unique prérogative des États. Historiquement, l'uniformisation de la monnaie a facilité le commerce et les échanges. Cependant, les avancées techniques, tout particulièrement en informatique, permettent désormais de faire correspondre différentes devises entre elles et simplifient l'échange, indépendamment du nombre de devises. En vertu de ces avancées, il est tout à fait possible d'imaginer une multiplication des monnaies locales. D'ailleurs, certaines monnaies locales, notamment le *Bristol Pound*, ont fait leur apparition dans les dernières décennies. Il s'agit de devises acceptées partout sur le territoire d'une municipalité et qui ont pour but de stimuler la consommation locale. Évidemment ces initiatives sont embryonnaires et ne représentent pas, pour l'instant, de levier économique de l'envergure des monnaies nationales - notamment parce que la valeur des monnaies locales est indexée à celle de leur monnaie nationale. Les monnaies nationales représentent finalement un obstacle à la réalisation de monnaies locales effectives et malléables. Pour cette raison, Jane Jacobs, qui argue en faveur de la multiplication des monnaies, plaide

³³¹ Jane Jacobs. *The Question of Separatism. Op. cit.*, p. 102.

³³² *Ibid*, p. 101.

³³³ *Ibid*, p. 106.

également pour une décentralisation politique comprenant un transfert des compétences, particulièrement les politiques monétaires.

Concernant les failles liées à la trop grande taille de l'État, Jacobs affirme que l'uniformisation des lois, des langues et des monnaies ne peut avantager toutes ses parties en même temps. L'État n'est pas une échelle de gestion propice à l'autonomie et la vitalité économique des municipalités. De plus, dans certains cas, les transactions qui servent à maintenir la grandeur d'un État ou un empire sont précisément ce qui précipite leur chute. Elle cite en exemple le militarisme, dont l'investissement permet à une économie de croître d'un coup, mais qui a pour conséquence de produire une dépendance à l'intervention militaire puisque celle-ci stimule l'activité économique. Or, le complexe militaro-industriel a tout d'une production de masse qui, bien qu'à l'origine de plusieurs innovations qui cheminent vers la vie civile, n'accroît pas le commerce entre les villes puisque l'usage des produits militaires se fait, la plupart du temps, à l'étranger³³⁴. Le militarisme est un exemple, parmi d'autres³³⁵, de transactions faites dans des contextes de grande échelle, du type État ou empire. Jacobs défend donc une décentralisation, à la fois économique et politique. Elle argue en faveur de la multiplication des monnaies à l'échelle locale et l'extension de l'autonomie décisionnelle des municipalités. L'autonomie municipale, ou son absence est, selon Jacobs, tributaire du partage des compétences. Plus il y a de paliers juridictionnels, plus les compétences seront partagées en un grand nombre d'acteurs. L'autonomie de ces acteurs est donc favorisée en contexte décentralisé. Étudions maintenant la forme que peut prendre cette autonomie nouvellement gagnée.

3.2.2 Participer

Le propos de Jacobs, concernant la participation, prend principalement en compte l'implication citoyenne en lien avec les processus d'urbanisme, mais déborde évidemment ce cadre. La décentralisation est au cœur de sa vision. Décentraliser rapproche la décision de celles et ceux

³³⁴ Jane Jacobs. *Cities and the Wealth of Nations*. *Op. cit.*, p. 186.

³³⁵ Dans le chapitre portant sur ce que Jacobs nomme les « transactions de déclin », elle cite également en exemple les prestations de l'État-providence. Elle laisse entendre que la taille de ses programmes joue ultimement en leur défaveur et qu'une approche mieux adaptée, décentralisée, servirait mieux les prestataires et préviendrait la contraction d'une dette publique trop handicapante.

qu'elle concerne et leur permet de s'exprimer sans que cette parole ne se dilue. En réduisant la taille des assemblées, on facilite, non sans obstacle, l'expression des citoyen.nes. Consciente de la taille des métropoles modernes, Jacobs prolonge sa réflexion en suggérant qu'en plus de décentraliser l'État, en favorisant l'autonomie municipale, il est crucial de partager les compétences d'une seule municipalité entre ses différents quartiers. Bien que certains services gagnent à être uniformisés, un grand nombre d'enjeux doivent être pris en compte par les arrondissements, les quartiers ou les districts (ce terme varie d'une ville à l'autre)³³⁶. La vision jacobsonienne de la décentralisation doit être nuancée. S'il est crucial de déléguer des compétences aux districts municipaux, il faut être conscient qu'il s'agit d'une division administrative arbitraire à laquelle les résident.es ne s'identifient pas forcément. Elle indique « qu'à moins de vivre au milieu de cartes et de plans, très peu de personnes peuvent s'identifier avec une abstraction appelée district, ou même s'y intéresser »³³⁷. Le concepteur doit considérer que le sentiment d'identification provient des lieux, des usages et des attraits qui se démarquent et qui composent la trame quotidienne des habitant.es. Le découpage de la métropole doit se faire suivant ces trajets. Un découpage abstrait scinderait des espaces unis par le va-et-vient des passant.es. De plus, pour qu'il y ait participation, il doit y avoir un minimum d'identification. L'indifférence au lieu ne favorise pas l'implication des citoyen.nes.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas abordé les obstacles à la décentralisation, et il en existe. La décentralisation est un processus hautement complexe qui soulève un grand nombre de problèmes. Quelles sont les raisons qui font qu'une population locale puisse se prononcer et décider de la résolution d'un enjeu ? Comment retrancher la souveraineté sans reproduire des inégalités territoriales entre les espaces nouvellement souverains ? De quelle manière médier les enjeux déterritorialisés, dont les changements climatiques sont le parfait exemple ? Sans répondre en détail à chacune de ces questions, nous allons tout de même aborder quelques limites et obstacles à la décentralisation en analysant ceux soulevés par Lefebvre et Jacobs.

³³⁶ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 120.

³³⁷ *Ibid.*

Le premier obstacle que soulève Jacobs est de nature économique. Elle met notamment en garde contre ce qu'elle nomme le « pouvoir de l'argent » :

« [n]ous sommes par ailleurs ici confrontés à une vieille et triste histoire, celle du gouvernement dans une démocratie où l'art d'annuler le pouvoir des électeurs par celui de l'argent peut être pratiqué aussi bien par d'honnêtes administrateurs publics que par de malhonnêtes représentants d'intérêts strictement privés »³³⁸.

Ce clivage, qui est présent à toutes les échelles de gouvernement, est particulièrement contraignant à l'échelle municipale. Considérant que les sources de revenus des villes sont en petit nombre (on compte généralement sur la taxe foncière, la taxe scolaire et autres transferts en provenance d'échelons supérieurs de gouvernement) en comparaison des autres paliers, l'administration municipale peut être facilement convaincue de contourner le bien commun en faveur d'afflux de capitaux. Bien que cette opposition présente toutes les caractéristiques d'une lutte des classes, il faut se réserver d'interpréter ce passage de Jacobs comme s'apparentant à une critique marxiste du mode de production capitaliste. Premièrement, Jacobs conçoit cette opposition comme inhérente à la sphère politique, la « triste histoire » du gouvernement en démocratie. Le problème n'est pas structurellement capitaliste, il résulte plutôt de l'action d'individus qui tirent parti de cette dynamique. Elle cite en exemple Robert Moses, le concepteur du *Lomex*, qui serait un acteur particulièrement talentueux à tirer profit de cette situation, en s'immisçant entre les élus et les électeurs, dont les intérêts « souvent divergents » favorisent la subordination du suffrage à l'argent. Nous reviendrons sur l'importance de ces intérêts divergents sur sa conception de la participation³³⁹. Deuxièmement, Jacobs est explicite quant au rôle que peut et doit jouer le capitalisme dans la prospérité des villes. Si la crise urbaine s'amplifie, la faute n'est pas imputable à la dynamique de croissance, mais à celle de la concentration des capitaux.

La croissance capitaliste, critiquée par Lefebvre, ne pose pas de problème en soi à Jacobs. La concentration et la consolidation du capital portent bien davantage préjudice à une ville que son accumulation, tant que ces mêmes capitaux sont redistribués en grand nombre. En revenant à la comparaison entre Manchester et Birmingham, on constate que le problème s'explique par la

³³⁸ *Ibid*, p. 122.

³³⁹ *Ibid*.

consolidation des capitaux et de la main-d'œuvre entre les industriels d'un secteur dominant, celui du textile, qui fragilise l'économie locale. À l'inverse, Birmingham est demeurée prospère en raison de la diversité de son activité économique qui a su braver les aléas du marché. Seule une mauvaise gestion des capitaux peut entraîner le déclin de ce qui était autrefois une grande ville. Manchester, écrit Jacobs, n'a jamais réinvesti dans le développement de nouvelles industries. Si elle a épaté des gens comme Disraeli, c'est grâce au réinvestissement des capitaux dans d' « *unusual civic adornment* », de la parure architecturale célébrant de son efficience³⁴⁰. Plutôt, c'est en diversifiant son portefeuille d'investissement qu'une ville tire son épingle du jeu. Pour cette raison, Jacobs appuie la multiplication des fonds d'investissement en capital de risque. À la différence du capital d'investissement, qui contribue financièrement à une entreprise déjà cotée en bourse, le capital de risque investi dans des individus ou des entreprises en démarrage. La vertu d'un tel fond est d'offrir la chance à des innovateurs, qui ne parviennent pas à trouver du financement, de pouvoir se lancer en affaires. De plus, en investissant dans une entreprise émergente, plutôt qu'une entreprise établie, on favorise la diversification des activités économiques et par extension, le développement d'une production différenciée (*differentiated production*)³⁴¹.

En somme, le capitalisme représente, pour Jacobs, un levier d'opportunité entre les mains des gouvernements, à qui revient la responsabilité de l'orienter au bénéfice du plus grand nombre. Là où les marxistes, incluant Lefebvre, voient dans la concentration des capitaux une faille inhérente au mode de production capitaliste, Jacobs y perçoit une mauvaise gestion gouvernementale des flux d'investissement. Pour Lefebvre, cette concentration, qui sépare les moyens de production - y compris ceux de l'espace - entre un nombre de mains en constante réduction, produit des espaces qui ne sont pas soumis à la commande des usagers, mais des détenteurs de ces moyens. L'espace abstrait est l'espace du capitalisme et procède par la séparation des usagers d'avec leur milieu à l'exception de ceux qui détiennent des moyens de produire l'espace. L'aspect politique et l'aspect économique sont inextricables chez lui. Économie et politique se déterminent pourtant réciproquement chez Jacobs. Seulement, l'espace créé ne résulte pas uniquement des rapports sociaux de production, mais peut très bien être transformé par l'intervention d'une philosophie de l'architecture et de l'urbanisme. Il s'agirait, chez Jacobs, d'une détermination souple et aux

³⁴⁰ Jane Jacobs. *The Economy of cities*. *Op. cit.*, p. 230.

³⁴¹ Jane Jacobs. *Cities and the Wealth of Nations*. *Op. cit.*, p. 228-230.

multiples origines, qui s'apparente finalement plus à une influence qu'à une stricte détermination. Cette souplesse conceptuelle, qui s'explique notamment par son empirisme, entendre l'absence de système conceptuel rigide, lui a permis d'explorer d'autres dynamiques relatives aux difficultés d'application de la démocratie urbaine. Si la participation n'est pas freinée par une dynamique propre au capitalisme, comme nous le verrons avec Lefebvre, les obstacles sont peut-être de nature politique, notamment les interactions entre participant.es.

Nous avons mentionné plus haut que les intérêts des citoyen.nes, en démocratie, peuvent diverger et c'est dans ce clivage que s'immiscent les intérêts privés. Cette divergence possède évidemment plusieurs causes. Elle a notamment trait aux différends idéologiques et personnels entre les participant.es. Jacobs appelle cela « l'impasse du tout collectif ». Elle observe que dans la plupart des groupes, des chefs naturels émergent. Cette dynamique n'est pas néfaste en-soi, même que parfois elle peut être bénéfique au groupe en accélérant les procédures de délibération. Cependant, Jacobs, qui s'appuie sur son expérience, signale que ces chefs ont tendance à s'associer ensemble et imposer leur vision au détriment du groupe atomisé. Inversement, un schisme entre ces chefs peut se produire et fractionner le groupe³⁴². La nature du désaccord peut aller au-delà des différends interpersonnels et idéologiques et provenir de ce que les urbanistes nomment le « syndrome NIMBY »³⁴³.

De l'anglais *not in my backyard*, le syndrome NIMBY réfère à une attitude qui consiste à accepter ou refuser un projet d'urbanisme en fonction de son emplacement. La localisation d'un ensemble de logements communautaires fournit un exemple probant de ce phénomène. En général, on reconnaît la vertu du logement locatif subventionné. En revanche, une trop grande proximité avec les prestataires d'aide au logement semble déranger. La cohabitation avec des personnes issues de milieux et de classes différents est un obstacle pour certain.es³⁴⁴. Le syndrome NIMBY représente donc l'une des causes de cette divergence.

³⁴² Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 69.

³⁴³ Caroline Patsias. *Une chronique de la démocratie ordinaire : Les comités de citoyens au Québec et en France*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2004, p. 85.

³⁴⁴ *Ibid.*

En outre, ce clivage se heurte à une complexité administrative qui, de l'avis de Jacobs, nuit plus qu'elle n'apporte de solution. L'appareil administratif des grandes villes ne diffère de celui de plus petites villes que par la taille de son effectif. Or, « les grandes villes posent des problèmes opérationnels qui, par essence, diffèrent complètement de ceux posés par des villes plus petites »³⁴⁵. Les villes de petite taille peuvent adopter des organisations verticales qui uniformisent l'offre de services ainsi que leur statut sur l'ensemble de leur territoire. Ce genre d'uniformité ne peut s'appliquer à une grande ville, trop vaste et diverse. Seulement, Jacobs explique que les administrations municipales se sont développées de manière « arithmétique » et non « géométrique », la croissance démographique n'entraîne pas un changement qualitatif des institutions, seulement quantitatif³⁴⁶. On se retrouve alors avec un enchevêtrement d'organismes à l'imputabilité incertaine et aux mandats imprécis, ce qui rend la reddition de compte difficile à obtenir, pour les électeur.trices. Ces derniers, dont la voix est entendue en séance publique ou en conseil de ville, font face à des problèmes complexes et des institutions qui le sont tout autant, pour solutionner ces mêmes problèmes. Ce phénomène, couplé à la difficulté de concilier le travail, la famille et la participation politique, engendre une déperdition des électeurs de ces assemblées publique, pourtant si importante aux yeux de Jacobs³⁴⁷. Nous l'avons affirmé plus haut, une véritable politique de participation politique en ville est tributaire d'une politique du temps.

Alors, quelle solution peut-on apporter pour permettre la coexistence pacifique des divergences d'opinions et pallier à la complexité des administrations ? Selon elle, ce changement commence avec la décentralisation des administrations municipales. Elle préconise, par ailleurs, un partage horizontal des compétences qui favorise l'autonomie des districts, une refonte « géométrique » du développement, jusqu'à présent « arithmétique », de l'organisation municipale. Dorénavant, les districts ne seront plus seulement les exécutants des directives centrales, mais seront autonomes et pourront prendre des décisions sur des enjeux les concernant, suivant un partage des compétences à l'échelle de la métropole. À cela s'ajoute l'importance, pour les citoyen.nes, d'être bien guidé à travers ce dédale administratif qui, malgré sa refonte, demeurera un dispositif de grande envergure.

³⁴⁵ Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 357.

³⁴⁶ *Ibid*, p. 359.

³⁴⁷ *Ibid*, p. 354.

Ce rôle incombe aux « administrateurs de districts » et autres acteurs qualifiés et informés³⁴⁸. Ils serviront à éclairer les débats denses et guider les citoyen.nes vers les organismes responsables.

La démarche empiriste de Jacobs se traduit par un grand nombre d'exemples pratiques de mise en œuvre de la décentralisation horizontale, y compris certaines considérations sur le partage des compétences et l'application de ce principe à l'échelle d'une communauté métropolitaine. Elle est tout à fait consciente de l'attractivité des grandes villes, au détriment d'autres villes de plus petite taille et surtout les régions rurales. Jacobs appuie la constitution « d'administrations métropolitaines régionales »³⁴⁹. Ces régions font effectivement contrepoids à la centralisation étatique, qui est source de grands maux, selon l'autrice. Un État trop centralisé serait une forme politique trop grande pour sa perpétuation. Son caractère uniformisant nuit à la prospérité de certaines localités. Sa complexité bureaucratique représente un frein à la participation des citoyen.nes et sa distance décourage l'engagement citoyen. Toutefois, Jacobs demeure lucide quant aux difficultés relatives à la décentralisation. Ce projet doit également voir le jour au niveau de la métropole. Celle-ci demeure trop vaste pour être réduite à une seule entité administrative. Sa bureaucratie est trop complexe et représente un obstacle à la participation des citoyen.nes, qui ont déjà de la difficulté à concilier leur activité politique et leur vie professionnelle et familiale. La métropole doit donc être découpée en districts administratifs et il revient à ces derniers d'aiguiller et de conseiller correctement les participant.es.

3.2.3 Considérations sur la pensée politique lefebvrienne

De manière analogue à sa contemporaine, Henri Lefebvre est un partisan de la décentralisation et un farouche critique de l'État. Il est d'avis que la décentralisation favorise l'autonomie locale, condition d'une véritable démocratie urbaine. Cette décentralisation se heurte toutefois à la tendance centralisatrice de l'État. Tandis que Jacobs perçoit l'État et l'empire comme des formes politiques dont la taille, trop taxante pour être maintenue, cause leur déclin, Lefebvre, quant à lui, conçoit l'État comme une forme politique qui reproduit les conditions de son existence. Sa théorie sur le « mode de production étatique », qui animera son activité théorique durant la décennie qui

³⁴⁸ *Ibid*, p. 364.

³⁴⁹ *Ibid*, p. 369-370.

succède à *La production de l'espace* (1974), le situe dans le débat autour du dépérissement de l'État, qui a lieu, à la même époque, au sein des cercles marxistes. Ce débat, qui ranime l'enjeu de la *praxis* révolutionnaire, oppose deux visions de la lutte : une vision *étatiste* et une vision que nous qualifions d'*autogestionnaire*. Le débat s'articule autour de la place de l'État au sein de la lutte, entre un obstacle ou un vecteur de la révolution. Nous verrons de quelle manière s'exprime la critique de l'État à travers les conceptions distinctes de la démocratie participative qu'ont les deux auteurs. D'un côté une conception institutionnelle de l'exercice démocratique, qu'on retrouve dans les écrits de Jacobs, et de l'autre, l'idée d'une démocratie radicale qui se réalise dans des pratiques extérieures à l'appareil d'État, à savoir la conception lefebvrienne.

L'analyse de la philosophie politique lefebvrienne débutera par un survol de sa critique de l'*advocacy planning*, une pratique militante dans laquelle un ou une expert.e structure les demandes d'un mouvement social et les oriente de manière à faire le pont entre les citoyen.nes et l'État. Cette critique suggère qu'il existe des limites à la participation citoyenne lorsqu'elle s'organise au sein de l'appareil étatique. Nous allons donc définir et problématiser le concept d'*advocacy planning* en nous appuyant sur les travaux de son concepteur, l'architecte Robert Goodman. Ce dernier soulève deux obstacles majeurs qui concernent, d'une part, la place des expert.es et la reconnaissance de leur compétence, et d'autre part, les limites institutionnelles à la réalisation de projet d'initiatives citoyennes. Ses observations nous permettront d'aborder le débat entourant le rôle des experts dans un contexte de participation citoyenne démocratique. Elles nous permettront également de souligner des limites institutionnelles à la participation citoyenne dans un contexte où prime l'efficacité résultant d'impératifs capitalistes. En nous appuyant sur les travaux du politologue Thad Williamson et du philosophe Jonathan Durand-Folco, nous tenterons d'éclairer l'influence des rapports de production capitalistes sur les mécanismes de participation citoyenne et ainsi nous permettre de contraster deux conceptions de la démocratie, l'une se déroulant au sein de ces rapports et l'autre cherchant à les réformer, voire les abolir.

La critique de l'advocacy planning

D'emblée, une ambiguïté plane quant à la critique de Lefebvre de l'*advocacy planning* : l'adresse-t-il à Jacobs ? En retournant à l'interpellation qui a déclenché toute cette analyse, à savoir que les deux auteurs s'entendent sur presque tout à l'exception de leur critique des rapports de production

capitaliste, notons que le passage qui lui succède directement, dans l'ouvrage, introduit cette critique :

« [l]a complexité et l'opacité (apparente ou réelle, peu importe ici) des situations urbaines inspira aux États-Unis une initiative pratique et théorique : confier à un expert le soin de débrouiller l'écheveau des problèmes, de les exprimer avant même de découvrir une éventuelle solution »³⁵⁰.

La formulation ne vise pas directement Jacobs, mais laisse sous-entendre qu'à la même époque, au même endroit, à savoir les États-Unis, ces pratiques s'effectuaient. Notons que ce passage correspond assez fidèlement au travail militant de Jacobs, qui s'est impliquée en tant qu'organisatrice de l'opposition citoyenne au *Lomex*³⁵¹ et au *Stop Spadina campaign* à Toronto, dans les années 1960-70³⁵². Elle a également écrit pour le magazine *Architectural Forum* qui, à l'époque, dénonçait le mégaprojet entrepris par Robert Moses. Cela a promu Jacobs comme tête d'affiche du mouvement citoyen opposé au *Lomex*. Sa présence dans les manifestations lui a même valu d'être arrêté. En 1956, Jacobs est envoyé par l'*Architectural Forum* pour donner une conférence à Harvard. Cette conférence lui a permis de se démarquer en tant que traductrice et vulgarisatrice des enjeux urbains complexes. Lewis Mumford, qui assistait à la conférence, écrira par la suite : « Dans l'atmosphère brumeuse du jargon professionnel qui enveloppe d'ordinaire de tels entretiens, elle souffla comme une fraîche brise marine »³⁵³. Jacobs a donc tout d'une experte engagée. Seulement, avant d'en conclure au fait que Lefebvre lui adresse bel et bien sa critique, il est crucial de préciser ce qu'est l'*advocacy planning*, quels sont ses enjeux, quelle vision de la participation politique cela met-il de l'avant et ensuite s'interroger si la critique s'adresse bel et bien à Jacobs.

Le concept d'*advocacy planning* a été attentivement analysé dans les travaux de l'architecte américain Robert Goodman. Ce dernier, qui a œuvré auprès de groupes d'opposition citoyenne, tout comme Jacobs, constate qu'en face des experts et spécialistes des questions urbaines, les

³⁵⁰ *Ibid.*

³⁵¹ Ken Greenberg. *Op. cit.*, p. 42.

³⁵² Robin Philpot. *Op. cit.*, p. XIII.

³⁵³ Lewis Mumford. *Le déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme*. Paris : France-Empire, 1970, p. 249.

citoyen.nes sont souvent démunis. Les discours techniques seraient incompatibles avec le discours de contestation. L'un des deux doit donc être traduit. Considérant l'ampleur d'une refonte des institutions, c'est au discours de contestation de s'adapter. L'*advocacy planning* consiste donc à structurer le discours de contestation par l'entremise de « *counter-professionals* ». Leur mandat est de traduire les revendications spontanées des citoyen.nes afin qu'elles soient conformes aux attentes techniques des administrations³⁵⁴. Pour l'époque, ce modèle d'organisation promettait ni plus ni moins que l'établissement d'une démocratie urbaine fonctionnelle. Dans le jargon lefebvrien, c'était un pas dans la direction de l'effectuation d'un véritable droit à la ville. Seulement, la pratique a révélé quelques aspérités.

Goodman a principalement cerné deux obstacles : la reconnaissance de l'expertise et la réalisation des projets. Il explique que les autorités sont généralement frileuses à ce genre de pratique et ferment régulièrement la porte, sous prétexte d'un manque d'expertise réelle de la part des regroupements citoyens³⁵⁵. Goodman lui-même a été qualifié d'« *academic amateur* » et d'agitateur externe en raison de son affiliation avec des groupes de citoyen.nes. Son expertise, malgré les accréditations nécessaires, a été remise en question par des membres de sa propre communauté scientifique. De plus, considérant que les propositions de réforme proviennent des usager.ères, indépendamment de leur formulation ultérieure par un professionnel, celles-ci risquent d'être rejetées par les urbanistes officiels, jugées irrecevables ou trop militantes³⁵⁶. Le second obstacle survient suite à l'approbation d'un projet. Malgré une ouverture de la ville, aucune garantie n'est offerte que le projet approuvé sera dûment réalisé. La volonté politique de mener à bien un projet participatif ne se transmettra pas à une future administration et peut s'évaporer durant un mandat³⁵⁷. Les consultations publiques, comités et autres mécanismes participatifs ne sont pas, à l'heure actuelle, des assemblées souveraines, leur mandat n'est donc pas contraignant. La Communauté Métropolitaine de Montréal, par exemple, qui est un organisme de planification, de coordination et de financement, qui regroupe 82 municipalités, tient ce genre de consultation

³⁵⁴ Robert Goodman. *After the Planners*. Harmondsworth : Penguins Book, 1972, p. 60.

³⁵⁵ *Ibid*, p. 62.

³⁵⁶ *Ibid*.

³⁵⁷ *Ibid*, p. 63.

publique. Lors de ces assemblées, des propositions et des amendements peuvent être suggérés, mais leur objectif sert plutôt l'obtention d'une acceptabilité sociale que l'*empowerment* des citoyen.nes.

Lefebvre abonde dans le même sens que Goodman et s'interroge sur la compatibilité des deux discours. Il écrit : « [q]uand les intéressés, les gens concernés, les usagers ne prennent pas la parole, qui peut parler en leurs lieu et place » ? Le langage utilisé structurerait le débat et encadrerait ce qui est possible en limitant les demandes. Par exemple, en mettant l'accent sur l'aspect comptable d'un projet, on l'engage obligatoirement dans une voie marchande qui fait de sa rentabilité sa condition de possibilité. À cela s'ajoute la barrière du langage technocratique. Plus une discipline se spécialise et plus elle s'hermétise. Le nœud du problème, pour Lefebvre, tient de cette médiation entre les institutions et les citoyen.nes. La délibération politique prend la forme d'une négociation qui favorise les détenteurs des moyens de produire l'espace. La présence d'un expert ne change rien à ce problème. Lefebvre répond de manière catégorique à sa propre question ci-haut : « [a]ucun expert, aucun spécialiste de l'espace ou de la parole, aucune compétence ne le peut, aucune n'y a droit »³⁵⁸. Qu'il soit imposé par une administration ou par une expertise alliée, l'espace demeure imposé, non pas autonome, le processus d'obtention est aussi important que le résultat³⁵⁹.

Est-ce à dire que les experts doivent s'extraire du débat ? Ce serait plutôt leur omniprésence qui pose davantage problème. Lefebvre reconnaît qu'un niveau technique élevé pollue le débat. Cela ne se solutionne pas en rejetant les concepts et les outils scientifiques, mais en les rendant accessibles. Pour y arriver, Thad Williamson suggère de revoir la place que nous donnons aux experts dans les débats et les délibérations publics. S'il est d'avis que l'expertise prend une place trop importante et qu'elle nuit au caractère public du débat, il reconnaît que dans certains domaines, notamment l'économie et les changements climatiques, la présence d'experts qui éclairent le débat doit demeurer, voire s'étendre. De fait, en s'appuyant sur le discours des scientifiques du climat, force est de constater que la quasi-totalité de nos politiques environnementales ratent la cible³⁶⁰. Si

³⁵⁸ Henri Lefebvre. *La production de l'espace. Op. cit.*, p. 420-421.

³⁵⁹ Henri Lefebvre. *State Space World, Selected essays*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2009, p. 193.

³⁶⁰ Thad Williamson. « Putting Experts in their place : the Challenge of Expanding Participation while Solving Problems ». In *International Journal of Organization Theory and Behavior*. Vol. 14, no. 4 (2011), p. 509.

la place des experts doit être revue, elle ne doit pas être écartée. Pour Williamson, l'expertise scientifique doit être subordonnée au débat et ne pas en être la condition d'admission³⁶¹.

Or, l'expertise n'est pas le seul frein à la participation politique des citoyen.nes, sans quoi l'*advocacy planning* remplirait son mandat d'ériger une démocratie urbaine fonctionnelle. L'efficacité des procédures, plus qu'un niveau élevé d'expertise, érige des barrières à la participation. Le processus de délibération est généralement lent et requiert la prise de parole du plus grand nombre de personnes. Seulement, les mécanismes participatifs auxquels nous référons s'inscrivent dans une mouvance de réforme des institutions qu'on peut subsumer sous le concept de *nouveau management public*. Il s'agit d'un concept largement étudié dont il existe une pléthore de définitions. Nous avons retenu la définition du politologue Christopher Hood, le nouveau management public se définit comme « l'ensemble des doctrines administratives sensiblement similaires qui a dominé le programme de réforme bureaucratique dans beaucoup de pays depuis la fin des années 70 »³⁶². Cette définition, somme toute assez vague, nous intéresse principalement par sa datation. Lefebvre et Goodman n'intègrent pas l'*advocacy planning* au sein du nouveau management public pour une raison simple, le concept est postérieur à leurs analyses. Cependant, il réfère à des réformes contemporaines à ceux-ci. De plus, la définition et la critique qu'ils en donnent sont analogues à ce que vont écrire Williamson et Durand-Folco cinquante ans plus tard.

Williamson, par exemple, précise que le nouveau management public se caractérise par une doctrine d'efficacité qui vise l'amincissement de l'administration publique par l'implication d'acteur.trices externes³⁶³. Ce qui sous-entend la participation d'acteur.trices de la société civile, les citoyen.nes par exemple, mais également les entreprises privées. De fait, le nouveau management public fonctionne suivant une logique marchande. Si l'État se départit de certaines responsabilités, ce n'est pas dans un esprit de décentralisation ou d'autonomie locale, mais de réingénierie. L'avènement du nouveau management public est également corrélé au recul et dans

³⁶¹ *Ibid*, p. 504.

³⁶² Morten Balle Hansen, Trui Steen et Marsha De Jon. « Le nouveau management public, les marchés bureaucratiques et les problèmes de coordination interdépartementale : analyse comparative de la haute fonction publique dans l'administration de l'État ». In *Revue Internationale des sciences administratives*. Vol. 79, no. 1 (2013), p. 33.

³⁶³ Thad Williamson. *Op. cit.*, p. 506.

certain cas à l'effondrement de l'État-providence et du « régime fordiste »³⁶⁴. Ce recul a lieu à l'époque où Goodman et Lefebvre publient. Plus encore, la présence des entreprises privées dans ces consultations, et plus généralement la logique marchande qui y règne, a pour conséquence de trivialisier les enjeux de participation. Les décisions qui se prennent ne concernent pas des enjeux de fond, le contrôle des finances par exemple, mais sondent plutôt la population sur des directions générales que prendra l'administration ou des projets d'aménagement qui pourraient les intéresser. La participation n'a donc pas de réels impacts et produit en fait une démobilisation des citoyens³⁶⁵.

En fin de compte, que l'on réfère à l'*advocacy planning* ou au nouveau management public, on réfère finalement à des réformes de l'administration qui visent à alléger le fardeau de l'État en incorporant de nouveaux acteurs et de nouvelles actrices. Or, ce processus, malgré son potentiel, n'est pas parvenu à régler la crise urbaine. Bien qu'il existe un écart d'une cinquantaine d'années entre les écrits de Goodman et ceux de Williamson et de Durand-Folco, tous trois dénotent les mêmes problèmes. Concrètement, la critique de Goodman signale l'incapacité des réformes à prendre en compte des enjeux de fond. Selon lui, les réformateurs.trices de son époque, qu'ils et elles soient de sensibilité libérale (*liberal*) ou conservatrice, affirment que les problèmes observables, en l'occurrence la crise urbaine des années 60, s'expliquent, non pas par une déficience du marché et de l'économie, mais par l'incompatibilité de certains individus à s'intégrer au marché, au système. Dans les mots de ces réformateurs, « *the economic is right* », le problème ne serait pas systémique³⁶⁶. Corollairement, Williamson affirme que le système capitaliste représente en fait une barrière à l'exercice d'une démocratie participative. Son argument suggère qu'une démocratie participative, qui repose sur une décentralisation de l'appareil étatique, est incompatible avec la centralisation institutionnelle que requiert une économie capitaliste. Il cite en exemple les banques centrales et autres institutions monétaires, dont le mandat est de réguler et d'uniformiser les politiques monétaires afin de faciliter le commerce. Pour Williamson, la question de la participation démocratique sous-entend la question de l'organisation de l'économie. Il va

³⁶⁴ Jonathan Durand Folco. « Y a-t-il une démocratie participative à Montréal ? Entre gouvernance métropolitaine, gestion de proximité et démocratie radicale ». In *Les ateliers de l'éthique*. Vol. 11, no. 1 (2016), p. 84-85.

³⁶⁵ *Ibid*, p. 89.

³⁶⁶ Robert Goodman. *Op. cit.*, p. 71.

même jusqu'à suggérer la démocratisation de l'économie politique³⁶⁷. En terminant, Durand-Folco est, lui aussi, conscient des limites de ce type de gouvernance. Qu'au nom de l'efficacité, on bloque la tenue de débat et qu'on favorise le marchandage au détriment de la délibération³⁶⁸. Il milite d'ailleurs en faveur de la « municipalisation de l'économie », qu'il considère comme la condition de possibilité d'une véritable décentralisation politique.

3.2.4 L'État et le capitalisme chez Lefebvre

Ce détour nous a permis d'éclairer la critique de l'*advocacy planning* et les liens entretenus avec l'économie capitaliste. Lefebvre, dans *La production de l'espace*, n'entre pas dans le détail de cette critique, mais cite les travaux de Goodman. Nous avons cru bon d'en fournir une explication qui élabore sur les limites de la participation politique dans un système capitaliste. Notons au passage que les analyses de Goodman, Williamson et Durand-Folco partagent une caractéristique commune : une dénonciation des rapports sociaux de production capitaliste. Ce mode de production, qui repose conjointement sur la centralisation et l'efficacité, cette dernière répondant à l'impératif de circulation des capitaux, est incompatible, ne serait-ce que temporellement, avec la lenteur des processus de participation démocratiques.

Est-ce que la critique de l'*advocacy planning* s'adresse à Jacobs ? À notre avis, c'est le cas. D'emblée, Jacobs, elle-même, a participé à des comités de citoyen.nes en tant que « *counter-professional* », en témoigne ses implications à New York et à Toronto. De plus, bien qu'elle milite en faveur de l'extension de la participation citoyenne, il n'est pas certain qu'elle soit en faveur d'une démocratie directe. Elle soulève un certain nombre d'objections pertinentes qui signalent une affinité avec une pratique de médiation démocratique tel l'« *advocacy planning* ». Elle est notamment d'avis que le train quotidien s'harmonise peu ou prou avec la participation des citoyen.nes à des séances publiques³⁶⁹. Elle dénonce tout particulièrement la lourdeur administrative qui, en plus de faire obstacle à la participation politique des concerné.es, devant

³⁶⁷ Thad Williamson. *Op. cit.*, p. 85.

³⁶⁸ Jonathan Durand-Folco. « Y a-t-il une démocratie participative à Montréal ? Entre gouvernance métropolitaine, gestion de proximité et démocratie radicale ». *Loc. cit.*, p. 85.

³⁶⁹ Elle formule ses observations faites lors des séances publiques ainsi : « [d]ans de nombreux cas (pas dans tous heureusement), les centaines de gens qui ont perdu une journée de salaire, ou se sont organisés pour faire garder leurs enfants ou les ont emmenés avec eux [...] se font berner, car, en fait, tout a été décidé avant qu'ils ne soient entendus ». Jane Jacobs. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. *Op. cit.*, p. 354.

décortiquer par eux et elles-mêmes l'origine et la nature du problème qui s'abat sur leur communauté, est responsable d'avoir créé un environnement dans lequel règnent des problèmes impersonnels³⁷⁰. À cela s'ajoute le fait qu'on ne retrouve pas, dans ces écrits, un appui explicite à la démocratie radicale, de l'ordre de l'*autogestion*, comme on la retrouve chez Lefebvre. En terminant, sa critique des rapports de production, qui lie l'urbanisme et le capitalisme, n'analyse pas les rapports entre la production et la participation. L'obstacle économique au bien commun, c'est-à-dire, le clivage entre le pouvoir de l'argent et le pouvoir du suffrage, n'est pas considéré, par Jacobs, comme un enjeu proprement capitaliste. Il s'agit plutôt d'un enjeu qui relève de la longue histoire de la démocratie, et qui précède donc l'avènement du capitalisme. Pour ces raisons, il est légitime d'affirmer que la critique que formule Lefebvre est bel et bien adressée à Jacobs. L'« *advocacy planning* » représente assez fidèlement la conception de la participation citoyenne telle qu'elle est développée par Jacobs.

Jusqu'à présent, nous avons fait ressortir la proximité de leurs analyses. Tous deux sont en faveur d'une philosophie de l'aménagement qui produit de l'habiter, pas seulement un habitat ou une machine à domicilier. Ils sont également d'avis que cet habiter ne peut voir le jour spontanément, surgir, il doit être canalisé via la participation des citoyen.nes. Pour ce faire, les réformes se doivent d'aller en direction de la décentralisation. Cela dit, en quoi ces auteur.trices se distinguent-ils concrètement ? La question qu'il faut désormais poser, celle à laquelle nous tenterons de répondre dans cette ultime section, est la suivante : de quelle manière l'opposition ou non au capitalisme influence-t-elle leurs conceptions de la démocratie et de la participation politique des citoyen.nes ? Pour répondre à cela, empruntons le même chemin, cette fois avec les travaux de Lefebvre, et analysons sa critique de l'État, en lien avec le capitalisme, et considérons de plus près sa conception de l'*autogestion*.

Débutons avec une première précision. Chez Lefebvre, l'État et le capitalisme sont co-constitutifs, ils assurent respectivement leurs conditions de possibilité. Quoique Jacobs observe une relation de détermination réciproque entre le politique et l'économique, notamment en matière d'enjeu monétaire, selon elle, la survie de l'État ne dépend pas de la survie du capitalisme (entre autres parce que Jacobs n'envisage pas sa fin) et vice versa. En reprenant sa critique du projet québécois

³⁷⁰ *Ibid.*

de souveraineté-association, notons que les obstacles à la décentralisation, dans le cas de l'indépendance du Québec, sont bel et bien économiques, à savoir la monnaie commune, mais le problème n'est pas inhérent au capitalisme. Il résulte plutôt de la conception même du projet de souveraineté-association. Si Lefebvre ne s'est pas prononcé sur la question de la monnaie, du moins, pas dans la documentation étudiée, tout porte à croire qu'il soulèverait, comme le fait Williamson, des obstacles intrinsèquement capitalistes à la décentralisation.

Tout d'abord, précisons que la centralisation étatique sert directement la spatialisation capitaliste. À cet effet, Brenner et Elden, respectivement sociologue et géographe, ont résumé avec clarté ce lien :

« In Lefebvre's framework, state institutions are understood to play an essential role in the production, regulation, and reproduction of a vast range of capitalist spaces - from factories, industrial farms, housing estates, commercial zones, suburban enclaves, and large-scale urban ensembles to roads, canals, tunnels, port facilities, bridges, railway network, highway grids, airports and air transport corridors, public utilities systems, and diverse techno-institutional infrastructures for communication and surveillance »³⁷¹.

Pour Lefebvre, l'État détient des capacités inégalées lui permettant d'ériger des infrastructures, qui représentent un investissement majeur, afin de faciliter, voire permettre la circulation des marchandises et, par conséquent, des capitaux. La production d'un espace capitaliste, un « espace abstrait » nécessite l'intervention de l'État. En reculant jusqu'à Haussmann, on peut observer cette relation entre l'État, son intervention dans le financement et la coordination des processus urbains, et la survie du capitalisme. Les transformations qui ont eu lieu à Paris ont permis la résorption du taux de chômage ainsi que l'innovation en matière de contraction de la dette publique. Or, cette relation, qui a été détaillée au chapitre précédent, n'est possible qu'en vertu d'un certain degré de centralisation. La centralisation permet l'unification et la consolidation d'un territoire et sa subséquente transformation en espace favorable au capitalisme. À cet effet, Lefebvre souligne que l'État en général, qu'il soit bourgeois ou socialiste, est par essence centralisateur. De fait, il

³⁷¹ Neil Brenner et Stuart Elden. « Introduction, State, Space, World, Lefebvre and the Survival of Capitalism ». In *State Space World, Selected essays*, Henri Lefebvre, p. 1-48. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2009, p. 20.

s'oppose à toute forme de décentralisation. Pour Lefebvre, l'État et la décentralisation sont incompatibles³⁷².

Historiquement, cette tendance a opposé l'État-nation naissant à des réseaux de villes puissants. En survolant rapidement la naissance du capitalisme, Lefebvre souligne qu'une autre voie se dessinait. Une société urbaine aurait pu voir le jour, composée d'une confédération de cités. Or, « ce système urbain n'arriva pas à s'instaurer »³⁷³. C'est plutôt l'État qui ressort vainqueur de ce long processus de consolidation historique. Plusieurs facteurs permettent d'expliquer ce résultat. Premièrement, nous l'avons indiqué, l'État facilite la circulation. Son imposante taille lui permet de lever un budget d'une telle ampleur qu'il peut entreprendre d'immenses chantiers. Son uniformité facilite également le commerce en harmonisant les monnaies. Son monopole de la violence légitime assure la sécurité et stabilise ainsi les échanges. Attardons-nous sur la portée de ce dernier point.

L'État est une superpuissance sociale. Les outils à sa portée lui permettent d'écraser toute tendance qui vise à le renverser, y compris des initiatives venant de sa propre base. En effet, il est commun d'imaginer les pouvoirs régaliens comme le rempart contre un envahisseur. Or, pour paraphraser Michel Foucault, qui lui-même reprend et renverse une thèse de Clausewitz, la politique, c'est la guerre continuée par d'autres moyens³⁷⁴. L'État peut faire usage de tout son arsenal sur sa propre population s'il s'en sent menacé ou si l'ordre qu'il tente de maintenir est rompu. L'État serait donc une machine à pacifier et c'est précisément ce que critique Lefebvre. Brenner et Elden font

³⁷² Henri Lefebvre. *State Space World, Selected essays. Op. cit.*, p. 147-148. Une nuance importante concerne le modèle de la fédération. De prime abord dans un État, la fédération repose sur un partage de compétence entre l'État fédéral et les États fédérés, comme c'est le cas au Canada et aux États-Unis. Or, la critique lefebvrienne de l'État est certainement influencée par le contexte dans laquelle elle est formulée, c'est-à-dire la France, qui est un État particulièrement centralisé. Seulement, à cette nuance, il faut ajouter que le fédéralisme n'est pas pour autant la solution aux problèmes évoqués par Jacobs et Lefebvre. Les conflits entre les différents paliers au sujet du partage des compétences ne sont pas rares et, de fait, mettent en scène précisément le clivage entre la centralisation et la décentralisation.

³⁷³ Henri Lefebvre. *Le droit à la ville suivi de Espace et politique. Op. cit.*, p. 13.

³⁷⁴ La thèse originale de Clausewitz énonce que la guerre est le prolongement de la politique menée par d'autres moyens.

remarquer que Mai 68 marque un nouveau départ pour Lefebvre, qu'il qualifie lui-même d'« éruption » dans sa théorie et qui l'amène à repenser sa philosophie politique³⁷⁵.

Rappelons qu'à l'époque, un débat au sein des milieux intellectuels marxistes oppose une vision étatiste de la lutte, une position à laquelle adhère le PCF, à une philosophie que nous qualifions d'autogestionnaire, à laquelle Lefebvre s'identifiera progressivement. L'étatisme suppose la capture de l'État et sa toute-puissance dans le but d'ériger de nouveaux rapports sociaux de production. Il réfère entre autres à la thèse de la « dictature du prolétariat », évoquée dans *Le manifeste du parti communiste*. Cependant, pour certain.es, l'expérience soviétique et le stalinisme illustrent l'angle mort principal de cette vision : le dépérissement de l'État³⁷⁶. Une fois l'État entre les mains du prolétariat, comment organiser sa décomposition et ainsi éviter d'en reproduire la domination ? Cette domination repose à la fois sur sa capacité de coercition, mais également sur l'information qu'il détient. Déjà, en 1977, Lefebvre redoutait que la collecte étatique d'information, rendue plus que jamais possible grâce à l'avènement du numérique et de la technologie satellite, rendrait la société transparente. Il craignait que ces nouvelles technologies, qui facilitent certes la formulation de meilleures politiques, braqueraient les projecteurs sur les « contre-pouvoirs » qui s'organisent en silence, leur faisant du même coup obstacle³⁷⁷.

Par contre-pouvoir, Lefebvre entend les bouillonnements de la société, qui s'organisent à la base dans le but de réformer voire de renverser ce qui se trouve en haut. Il reprend, à sa manière, la dichotomie entre l'État et le non-État, et représente ce rapport à l'image d'un édifice posé sur un sol instable. Parfois fixe, parfois mouvant, ce sol consiste en des forces sociales qui s'organisent autour de différents enjeux et qui provoquent des secousses qui, dépendamment de leur ampleur, peuvent produire des craques, qui deviendront des crevasses et ainsi faire se mouvoir toute la structure. À ce moment, l'État s'organise pour réintroduire l'ordre et la stabilité en écrasant les forces sociales. Or, la partie n'est pourtant pas jouée. Si l'effervescence des forces sociales représente la condition de possibilité des transformations sociales radicales, elle se heurte à l'État

³⁷⁵ Neil Brenner et Stuart Elden. *Op. cit.*, p. 2.

³⁷⁶ *Ibid*, p. 11-12.

³⁷⁷ Henri Lefebvre. *State Space World, Selected essays. Op. cit.*, p. 132.

dans toute sa puissance régalienn³⁷⁸. C'est ici que Lefebvre réintroduit les experts, à tout le moins un type bien précis d'expert étatique.

Il existe, théoriquement, deux classes de politicien.nes, les « hommes de l'État » et les « hommes d'État ». Dans les deux cas, il s'agit d'acteurs qui œuvrent au sein de l'appareil d'État. Toutefois, là où les hommes de l'État acceptent l'appareil comme un donné immuable qui structure toute l'action politique, les hommes d'État font leur devoir de le critiquer dans le but de le changer. Il ne s'agit cependant pas uniquement de réformateur.trices. Lefebvre cite en exemple Lénine, qui est, selon lui, un modèle d'homme d'État. Son but, en luttant au sein de l'appareil étatique, a toujours été de le voir dépérir en faveur d'une réorganisation politique et sociale par le bas : « tout le pouvoir aux soviets »³⁷⁹. Il est donc envisageable de bâtir le communisme au sein de l'appareil d'État, à condition de demeurer connecté avec la base, puisque c'est d'elle qu'émerge la vie démocratique. Pour Henri Lefebvre, il y a confusion entre État démocratique et démocratie. La démocratie n'est pas un ensemble d'institutions. Il s'agit plutôt d'un processus qui peut s'incarner dans diverses pratiques citoyennes et qui peut entrer en opposition avec l'État, que ce dernier se dise démocratique ou non³⁸⁰. La cause de cette opposition réside dans le clivage centralisation-décentralisation. L'État se définit par la centralisation des compétences sur un territoire. À l'inverse, les forces sociales cherchent à accaparer des compétences favorisant leur autonomie. Qu'il soit question d'oppositions locales ou de mouvements sociaux de grande envergure, leur objectif consiste à déplacer le lieu où s'exerce un pouvoir, à le décentraliser. Ce processus de décentralisation, qui recoupe à la fois les luttes urbaines et les luttes de classes, Lefebvre l'intitule *autogestion*. Pour reprendre le découpage proposé par Garnier, le concept d'autogestion est central à sa période dite citoyenniste puisqu'il marque une rupture avec la conception ouvrière de lutte - qui situe l'activité révolutionnaire uniquement dans les lieux de production - à laquelle Lefebvre adhérait durant ses années au PCF.

L'autogestion, comparativement à la participation politique des citoyen.nes au sein d'assemblées publiques, a une portée plus radicale. Tout d'abord, parce que l'autogestion décompose les rapports

³⁷⁸ *Ibid*, p. 60-61.

³⁷⁹ *Ibid*, p. 54-55.

³⁸⁰ *Ibid*, p. 61.

de propriété capitaliste³⁸¹. Une entreprise ne peut se trouver en situation d'autogestion si, en parallèle, elle se trouve à être la propriété privée d'une seule personne ou d'un groupe de personnes (actionnaires) qui en récolte ensuite les profits, que ces profits soient redistribués ou non. Si la décision ne résulte pas d'une délibération entre les concerné.es, mais relève de la volonté d'un seul, on ne peut logiquement pas associer cela à de l'autogestion. Pour cela, il faut qu'une pratique, comme le travail, ou un lieu, comme la ville, soit sous le contrôle de ceux qui l'exercent ou en usent. Lefebvre imaginait cet idéal démocratique comme le moteur d'un nombre croissant de pratiques sociales. Il mentionne notamment la commune comme la forme d'une ville autogérée. Il continue en affirmant que pour permettre effectivement le dépérissement de l'État, l'autogestion doit fonctionner à des niveaux d'importance graduellement plus élevée et remplacer éventuellement le mode de fonctionnement étatique. Ce dernier se caractérisant par l'imposition, par en haut, de normes, de pratiques, d'aménagements et ainsi de suite³⁸².

En guise de conclusion à ce chapitre, revenons sur le chemin que nous y avons parcouru. Nous avons débuté en abordant la notion d'habiter. Théorisé à l'origine par Heidegger, ce concept, tel qu'il est réapproprié par Lefebvre, et dont on retrouve l'esprit chez Jacobs, réfère à une modalité de l'occupation de l'espace qui laisse à ses occupant.es la liberté de s'exprimer dans une culture et de s'y épanouir. Tous trois s'opposent à une conception fonctionnaliste de l'occupation de l'espace. Presque d'une même voix, ils et elle critiquent une vision de l'habitation dominée par le modernisme architectural et urbanistique en faveur d'une conception multifonctionnelle de l'habitation, qui serait, ou bien enracinée dans la nature et influencée par elle, ou bien ancrée dans le vécu des occupant.es. Cependant, le processus en vertu duquel une *habitation* a lieu varie selon les auteur.trices. L'habiter tel qu'il se décline chez Lefebvre et Jacobs, se distingue de la conception heideggérienne, qui est centrée sur l'enracinement et la tradition, en mettant l'accent sur la participation des citoyen.nes à la production de leur espace. C'est en vertu de cette condition qu'une

³⁸¹ *Ibid*, p. 148.

³⁸² *Ibid*, p. 146-147.

habitation peut avoir lieu puisque la participation, qui représente le vécu, en informe le conçu, et pas l'inverse, comme c'est le cas dans le fonctionnement moderniste du réaménagement urbain.

Par ailleurs, la participation citoyenne à la transformation des espaces peut avoir des impacts considérables sur la société. C'est en fait l'enseignement des théoricien.nes du virage spatial, les transformations spatiales déterminent en partie les transformations sociales. Pour qu'un nouveau monde voie le jour, il doit se matérialiser dans l'espace. Pour Jacobs et Lefebvre, la participation citoyenne aux processus d'urbanisme, en fonction du degré de transformation de l'espace, peut devenir une participation politique plus générale. Remettre entre les mains des citoyen.nes la gouverne des politiques en matière d'occupation du territoire, par exemple, produirait un effet fondamental sur l'organisation des rapports sociaux, le mode d'occupation (banlieusardisation *versus* urbanisation), l'alimentation (protection des terres cultivables), abordabilité du logement (revitalisation urbaine par le condominium *versus* la coopérative d'habitation), etc. Seulement, la participation politique des citoyen.nes se heurte à un obstacle de taille : l'État.

Seule la décentralisation des compétences rend effective la participation. De l'avis de Jane Jacobs, l'État est de trop grande taille. Cela a pour effet d'uniformiser des mesures qui gagneraient à être différenciées. Certaines de ces mesures, en plus d'être inadaptées, nuisent directement à l'autonomie de régions et des localités en quête d'indépendance. La monnaie, par exemple, est un levier économique d'importance qui doit être décentralisé via l'introduction de monnaies locales indépendantes. La décentralisation doit inclure également les administrations municipales. Les métropoles seraient également de trop grande taille pour assurer une représentation adéquate de chaque quartier. De plus, il importe de rapprocher les enjeux des usager.ères dans le but de stimuler leur participation. Finalement, afin d'éviter que les différends personnels, idéologiques et autres conséquences de la participation politique - notamment la conciliation entre le travail et la famille ainsi que le dialogue, parfois complexe, avec les institutions - ne nuisent à l'implication des citoyen.nes, il serait préférable de faire appel à des spécialistes et des expert.es afin de synthétiser les demandes citoyennes et faciliter le dialogue avec les institutions, comme en témoigne l'expérience militante de Jacobs.

C'est sur cette dernière facette, la participation politique, que se distinguent les deux auteur.trices. Dans la pensée de Jacobs, on retrouve un appui modéré à la participation citoyenne, pour laquelle

elle relève quelques limites concernant le temps et la complexité de certaines procédures. Elle se porte en faveur d'un État politiquement décentralisé, préférablement de petite taille, qui permettrait d'accroître l'accès, pour les citoyens, aux institutions politiques. Du côté de la pensée politique de Lefebvre, il n'y a pas d'avenir démocratique, ni au sein de l'État, ni au sein des rapports de production capitaliste. Sa critique de l'« *advocacy planning* » nous a permis de démontrer que le capitalisme représente un obstacle fondamental à la libre participation des citoyen.nes. Il produit un espace qui est le sien, suivant un processus de production qui exclut plusieurs revendications à un espace différent et s'appuie sur l'avis croissant de spécialistes, ce qui a pour effet de filtrer l'accès au débat public en fonction du niveau d'expertise. Lefebvre est catégorique, un accroissement de la participation directe des concerné.es, pour s'effectuer, s'opposera aux rapports sociaux capitalistes. Il propose le concept d'autogestion pour qualifier cette vague de démocratisation. Suivant le concept, la démocratie ne peut se réduire à des institutions se disant démocratiques, la démocratie serait plutôt le processus en vertu duquel une pratique lutte en conformité à des principes démocratiques. L'idéal n'est pas à atteindre, mais à exercer. Le concept d'autogestion doit s'appliquer à la sphère politique, mais également dans la sphère économique. L'autogestion concerne autant la démocratie participative que la réappropriation des moyens de production par les producteurs, sur le lieu de travail. À quoi bon des mécanismes de participation, dirait Lefebvre, si le travail demeure un asservissement ou, pour reprendre une maxime de Jean Jaurès : « [I]a révolution a fait les Français rois dans la cité, mais les a laissé serfs dans l'entreprise »³⁸³.

À la fin de sa vie, Lefebvre a proposé la rédaction d'un nouveau contrat de citoyenneté, une remise à neuf du contrat social. Dans ce contrat, il aurait enchâssé un ensemble de droits, au nombre desquels on peut compter sur le droit à la ville et le droit à l'autogestion. Or, aucun de ces droits ne pourrait être garanti au sein d'une démocratie libérale, fait remarquer Mark Purcell, un commentateur de Lefebvre³⁸⁴. Ce contrat se veut anticapitaliste et antiétatiste, deux postures que Lefebvre croit conditionnelles à la participation des usager.ères à la production de leur espace, et plus généralement, à la production de leurs conditions d'existence. C'est en cela que les contributions de Jacobs et Lefebvre sont asymptotiques. Aussi critique que Jacobs soit à l'endroit

³⁸³ Jonathan Durand Folco. *À nous la ville : traité de municipalisme*. Op. cit. p. 58.

³⁸⁴ Mark Purcell. *The Down-Deep Delight of Democracy*. Oxford : Wiley-Blackwell, 2013, p. 36.

du capitalisme, elle a toujours imaginé des solutions au sein de ce système. S'il y a crise, c'est qu'il y a dysfonction, le problème n'est pas le produit de sa logique interne. Lefebvre, lui, n'envisage tout simplement pas un avenir au sein du capitalisme, qui serait déjà sur du temps emprunté à force de faire et refaire l'espace pour stabiliser ces ponctuelles crises de surproduction. On se retrouve donc avec deux visions du virage spatial, l'une se déroulant au sein du capitalisme, l'autre, qui tente désespérément d'en sortir.

CONCLUSION

Henri Lefebvre et Jane Jacobs conçoivent la ville et l'espace en tant qu'éléments déterminants des transformations sociales, économiques et politiques. La proximité entre leurs idées et la complémentarité de leur approche respective ont été soulignées par le géographe américain Edward W. Soja. À son avis, leurs travaux s'inscrivent dans un renouveau en sciences sociales qui se caractérise par une reconnaissance de l'effet déterminant de l'espace sur les changements sociaux. Il intitule ce nouveau paradigme *virage spatial* (*spatial turn*). Cependant, aussi juste soit son observation, elle demeure trop générale. À notre avis, l'association de Jacobs et Lefebvre à un même courant fait abstraction des différences fondamentales qui existent entre leurs pensées respectives. De plus, en élargissant les critères d'inclusion au virage spatial, on en fait une catégorie fourre-tout. Pour cette raison, nous croyons plus judicieux de l'aborder comme un phénomène multiple, dont on retrouve deux visions distinctes chez Jacobs et Lefebvre. Afin d'étayer cette hypothèse, nous avons procédé à une analyse comparative de leurs contributions, ce qui nous a permis de dégager les limites d'un rapprochement.

Cette analyse a débuté par une mise en contexte de l'évolution des processus de revitalisation urbaine et du lien qu'ils entretiennent avec le capitalisme. En nous appuyant sur le récit de ces transformations, nous avons fait ressortir le rôle stabilisateur que joue l'urbanisme lors des crises de surproduction. Les grands chantiers permettent de résorber le taux de chômage, offrent des débouchés aux capitaux en dévaluation et permettent l'assainissement de quartiers et secteurs vétustes. C'est dans ce contexte que s'est développé le modernisme architectural et urbanistique. Ce dernier est généralement caractérisé par une stricte séparation des fonctions urbaines, couplée à une mise en œuvre verticale et autoritaire, qui fait abstraction du vécu des usagers. Le modernisme a été sévèrement critiqué, tout particulièrement par Jacobs et Lefebvre. Leurs critiques correspondent au point de départ de notre analyse comparative.

D'une même voix, il et elle dénoncent l'abstraction du vécu qu'opère le modernisme, ce qui ne peut que mener à la production d'un espace détaché des préoccupations des principaux intéressés. Or, si Jacobs et Lefebvre formulent une critique comparable du modernisme en lui-même, il et elle ne relèvent pas les mêmes causes entraînant son développement. Pour Jacobs, il s'agit d'une

philosophie de l'architecture et de l'urbanisme défailante. Les crises urbaines s'expliquent principalement par l'incapacité des concepteur.trices à bien saisir la complexité du système urbain et à introduire cette complexité dans leur planification. Pour sa part, Lefebvre conçoit le modernisme comme étant déterminé par les rapports de production capitalistes. Il s'agirait en fait de l'urbanisme du capitalisme d'État. Son rôle est de produire un espace permettant la reproduction des conditions de possibilité du mode de production. Bien que Lefebvre soit critique du rôle joué par les urbanistes et les architectes, tout particulièrement Haussmann et Le Corbusier, il ne leur impute pas la crise urbaine. Les considérations économiques feraient obstacle aux considérations esthétiques et seraient donc un frein à la planification et la production d'un espace conforme au vécu des usager.ères. En somme, le modernisme représente pour Jacobs une mauvaise tentative de planifier l'espace, alors qu'il est, pour Lefebvre, une conséquence directe des rapports de production. Nous touchons ici à une différence fondamentale relative au caractère déterminant des transformations spatiales sur les changements sociaux. Cette détermination n'a pas la même importance chez Jacobs, pour qui les urbanistes et les architectes ont un rôle déterminant à jouer, et chez Lefebvre, qui reconnaît des obstacles structureaux à la pratique d'aménagement spatial qui limitent le degré de détermination de la variable espace.

Ce dernier point est directement lié à l'autre différence majeure : la place du mode de production capitaliste dans la conception d'un urbanisme différent du modernisme. Selon Jacobs, les crises urbaines s'expliquent principalement par les défaillances du modernisme, mais également par l'ordre de la production, à savoir une production de masse ou une production différenciée. Le problème surviendrait lorsque les rapports de production capitaliste favorisent une production de masse. À l'inverse, une production différenciée assurerait non seulement une santé économique à long terme, mais favoriserait un aménagement urbain plus diversifié. Afin de favoriser une production différenciée, elle plaide en faveur de la multiplication des firmes de capital de risque de sorte qu'une multitude de nouvelles activités économiques voient le jour. Il reviendrait également aux urbanistes de concevoir des espaces qui stimulent cette diversité. Jacobs envisage donc qu'on puisse concevoir un espace différent, qui apporterait des solutions au modernisme, au sein du capitalisme, sans que celui-ci ne soit un frein à la créativité spatiale. Pour Lefebvre, le mode de production capitaliste dépend de plus en plus de la production d'un espace adapté qui garantit sa survie. Pour transformer cet espace en faveur d'un urbanisme du vécu, un « espace différencié »,

dirait-il, il faut faire échec à la reproduction même du capitalisme. Il n'envisage pas qu'on puisse concevoir un espace différent, qui solutionnerait les crises urbaines, au sein des mêmes rapports sociaux qui ont produit ces crises. Il faut donc distinguer ces deux visions en fonction de la place du capitalisme dans l'élaboration d'un urbanisme différent ainsi que l'influence déterminante des urbanistes et des architectes sur les transformations sociales.

Le point litigieux entre eux concerne le lien entre la croissance économique capitaliste et la consolidation des capitaux. Pour Lefebvre, qui s'inspire directement des travaux de Marx, la croissance est critiquable dans la mesure où elle mène invariablement à la concentration et à la consolidation des capitaux. Il s'ensuit une hausse de l'exploitation de la main-d'œuvre et un appauvrissement généralisé de la société. C'est dans ce contexte que s'intensifie la lutte des classes et l'éventuelle transformation radicale du mode de production. Afin de renverser cette tendance, des stratégies de classe furent mises en place pour prolonger la durée de vie des rapports de production capitalistes. Lefebvre réfère, entre autres, à la réfection haussmannienne de Paris, dont l'objectif explicite était d'écraser la révolte, comme illustration de cette stratégie de classe.

Selon Jacobs, le lien entre la croissance et la consolidation des capitaux n'a rien d'inévitable. Elle affirme que la prédiction de Marx ne s'est pas réalisée et que des forces ont fait obstacle à la consolidation. Le problème survient lorsque la croissance est orientée de manière à ce que l'optimisation de la productivité se subordonne les autres aspects de la production, tout particulièrement la recherche et le développement. Elle nomme cela « *mass production* ». En revanche, la production peut être ordonnée de sorte qu'elle privilégie le développement de nouveaux types de travail, phénomène qu'elle nomme « *differentiated production* ». Dans ce second cas, on assure la prospérité économique ainsi que la vitalité du milieu dans lequel ce processus de production se déroule. Jacobs croit possible un urbanisme qui permettrait une véritable habitation de la ville et qui se réaliserait au sein des rapports de production capitaliste. On ne peut en dire autant d'Henri Lefebvre.

La nature de leur critique du capitalisme a donc une incidence sur leur conception d'un urbanisme différent. Tous deux s'entendent évidemment pour subordonner l'espace conçu au vécu de celles et ceux qui y résident dans le but de produire des milieux habités. Leur conception doit être distinguée du sens qu'en donne Heidegger. Il et elle se distinguent du philosophe allemand en

mettant l'accent sur la participation des citoyen.nes et l'inclusion de leur vécu aux processus de production d'espaces. Pour ce faire, l'État, qui a le dernier mot en matière d'urbanisme, doit être décentralisé de sorte qu'un plus grand nombre de citoyen.nes aient accès aux lieux où s'exerce le pouvoir et puissent participer. Jacobs est d'avis qu'une décentralisation effective doit permettre aux citoyen.nes ordinaires d'avoir une incidence sur leur milieu de vie en évitant que leur voix ne soit rendue inaudible par le pouvoir de l'argent. Selon Jacobs, il existe un clivage en démocratie qui oppose le pouvoir de l'argent au pouvoir du suffrage. Les personnes en situation de pouvoir, y compris les urbanistes influents, doivent être conscientes de ce clivage et lutter afin que le peuple soit entendu. À l'inverse, Lefebvre ne conçoit pas ce clivage comme inhérent à la démocratie, mais plutôt au capitalisme. La séparation de l'ouvrier des moyens de production est analogue à la séparation de l'utilisateur avec les moyens de produire son espace. Ces moyens, au sein des rapports sociaux de production capitaliste, dépendent principalement des capitaux à disposition. De plus, la valorisation du capital investi est une condition de possibilité d'un projet d'urbanisme. Cette condition est évidemment un frein à la mise en œuvre de projets différents, d'urbanisme non capitaliste. La production d'un espace différent nécessite la critique et, ultimement, la transformation radicale des rapports sociaux de production. On se trouve donc en face de deux visions divergentes d'un même projet de spatialisation des rapports sociaux : l'un se déroulant au sein des rapports sociaux capitalistes et l'autre qui tente désespérément d'en sortir. À la lumière de ces développements, nous croyons judicieux de concevoir le virage spatial comme un phénomène aux multiples expressions. Ces différences justifient une critique du concept de virage spatial, que nous jugeons trop général. Il faudrait plutôt concevoir les pensées de Jacobs et de Lefebvre en tant qu'expressions distinctes. Il y aurait donc un virage spatial jacobin et un virage lefebvrien.

Il a été mentionné en introduction que le risque que comportait l'association de deux auteur.trices bien distincts à un courant unique était de dénaturer leur pensée respective. Dans le cas de Jacobs, une association à Lefebvre pourrait marxiser son œuvre et dans le cas contraire, libéraliser Lefebvre. Nous avons pu constater ce phénomène chez certains interprètes des deux pensées. Nous allons donc en analyser quelques-uns afin d'illustrer ce risque et témoigner de la pertinence de notre hypothèse.

Dans un article intitulé « *The 'kind of problem cities pose'* », le professeur Benjamin R. Fraser explore huit postulats sur l'analyse des problématiques urbaines développés par Jane Jacobs et qui

détaillent des modalités pour une analyse probante des villes³⁸⁵. Il s'agit donc d'un article centré sur les travaux de Jacobs qui mobilise Lefebvre pour en illustrer certains aspects. L'auteur débute par un rapprochement entre les deux, soulignant leur lutte commune contre le modernisme et la manière dont il et elle conçoivent la vie en ville sous l'angle de la simultanéité. Contrairement aux disciples de Le Corbusier, Jacobs et Lefebvre n'imaginent pas la ville comme une entité statique, mais comme un processus dynamique au cœur duquel se produit, simultanément, une pléthore d'activités transformatrices. Plus encore, un seul et même espace peut, à différents moments de la journée, emprunter une fonction différente et signifier, d'une personne à l'autre, des émotions et des usages bien distincts. Fraser poursuit en indiquant que Lefebvre a reconnu l'apport de Jacobs, elle qui a su souligner le dynamisme des rues et de la vie qui en émerge spontanément lorsqu'elle ne répond pas uniquement à l'impératif de circulation automobile³⁸⁶.

Toutefois, cette observation en exclut une autre, tout aussi factuelle. Lorsque Lefebvre interpelle Jacobs, sa visée est d'illustrer la complexité de la crise urbaine en démontrant qu'il existe, certes, un argument en faveur de la rue animée, mais aussi des arguments critiques à l'égard de cette vie de quartier. Fraser n'a pas tort lorsqu'il écrit que Lefebvre encense la vision qu'a Jacobs de la rue, mais il ne s'agit pas du portrait complet. Le philosophe français poursuit en interrogeant la nature des relations qui se développent dans la rue. Si le petit commerce est au cœur de cette structure sociale, comment ces relations pourraient être autre chose que marchande. En outre, qu'est-ce qui nous confirme que ces relations, généralement de courte durée, ne sont pas superficielles ? De l'avis de Lefebvre, un problème plus fondamental est responsable de la crise urbaine³⁸⁷.

On retrouve un autre exemple de dénaturation chez le géographe Mark Purcell. Dans un récent ouvrage, qui recense différentes théories de la démocratie radicale, il se penche sur la notion d'*autogestion* chez Lefebvre. Il s'agit donc d'un passage centré sur Lefebvre qui cite Jacobs. Selon lui, le concept se développe en opposition à l'idéal libéral démocratique de participation politique. Les partisans de ce dernier, qu'il qualifie de « *raisonnable democrats* », affirment que les

³⁸⁵ Benjamin R. Fraser. « The 'kind of problem cities pose': Jane Jacobs at the intersection of philosophy, pedagogy and urban theory ». In *Teaching in Higher Education*. Vol. 14, no. 3 (2009), p. 266.

³⁸⁶ *Ibid*, p. 267-268.

³⁸⁷ Henri Lefebvre. *The Urban revolution*. *Op. cit.*, p. 18-19.

citoyen.nes ordinaires sont tout à fait aptes à prendre part à l'exercice démocratique et que ce serait plutôt ce dernier qui est mal adapté. Non seulement les citoyen.nes auraient-ils mieux à faire que de perdre leur temps à délibérer sur des questions politiques, mais le temps même leur manque pour prendre part efficacement aux délibérations. Si la démocratie radicale, directe, est souhaitable, elle n'est pas possible. L'objectif est, dès lors, de faire du mieux possible pour permettre la participation politique. Le moyen pour y arriver sera donc de créer des institutions propices à la conciliation et, lorsque la participation est impossible, de s'appuyer sur le travail d'experts et autres spécialistes³⁸⁸. Cette conception, par ailleurs, ressemble assez fidèlement à la définition de la participation politique à laquelle adhère Jacobs.

Lefebvre est d'avis que concevoir la démocratie comme un idéal impossible à atteindre fait fausse route. La démocratie n'est pas une destination, mais un processus. Il s'oppose à l'idéal d'un « être » démocratique en faveur d'un « devenir » démocratique. Pour éclairer la notion d'autogestion, Purcell réfère à l'interpellation qu'on retrouve dans *La révolution urbaine*. La structure sociale qui voit le jour dans la rue témoigne de la capacité des usager.ères à faire *usage* de leur espace, au détriment de l'échange, et à développer des pratiques démocratiques³⁸⁹. À nouveau, cette référence élude la suite du propos de Lefebvre. Si les pratiques démocratiques des habitant.es d'un quartier témoignent d'une réhabilitation de l'usage, celle-ci se heurterait, selon lui, à la valeur d'échange inhérente aux relations marchandes entre commerçant.es et client.es

Les auteurs qui ont mobilisé Jacobs et Lefebvre ont confondu l'interpellation de Lefebvre avec une preuve de leur inévitable rencontre théorique. Fraser et Purcell les ont mobilisés sans prendre en considération les différences fondamentales que nous avons fait surgir dans notre analyse. Lorsque Lefebvre interpelle Jacobs dans *La production de l'espace*, il ne fait pas que reconnaître la proximité qui existe entre elle et lui, il formule une critique de sa contemporaine. En référant à Lefebvre pour appuyer une analyse sur Jacobs, sans faire les distinctions appropriées au sujet tel qu'il est traité par ces auteur.trices, on atténue la portée critique du premier. Lefebvre développe plus qu'une conception dynamique de l'espace, il développe une théorie critique de celui-ci. À

³⁸⁸ Mark Purcell. *Op. cit.*, p. 146.

³⁸⁹ *Ibid*, p. 147.

l'inverse, en présentant la structure sociale de la rue comme un exemple d'autogestion, on radicalise le propos de Jacobs, qui a plus à voir avec l'idéal libéral démocratique.

Fraser et Purcell n'ont pas tort de faire le rapprochement entre Jacobs et Lefebvre. Toutefois, ce rapprochement doit prendre en considération les différences qui existent entre eux relatives à la critique qu'il et elle formulent des rapports de production capitaliste et, par conséquent, à leur conception de la démocratie participative. Bien que Lefebvre et Jacobs fassent partie d'une même mouvance théorique, il n'en représentent pas moins deux expressions distinctes qu'il faut éviter de dénaturer. Contrairement à Fraser et Purcell, David Harvey semble avoir observé cette distinction. Dans *The Condition of Postmodernity*, il n'hésite pas à rapprocher les deux auteur.trices autour de sujet sur lesquels il et elle partagent des points de vue. Il reconnaît notamment leur rôle dans l'articulation d'une pensée antimoderniste, et l'apport tout particulier de Jacobs pour toute une génération de « *radical planners* »³⁹⁰. Il souligne également la particularité avec laquelle il et elle spatialisent leur théorie, en lien avec ce qu'Harvey nomme la « compression spatio-temporelle »³⁹¹. Cette observation est également un argument en faveur de la thèse du virage spatial. Harvey se démarque toutefois en opposant les deux auteur.trices. Il conçoit une limite à leur rapprochement théorique et celle-ci concerne, entre autres, l'aspect politique de leurs travaux. Harvey ne se risque pas à mettre Jacobs et Lefebvre dans la même famille démocratique et fait ressortir le caractère libéral démocrate de la philosophie politique de la penseuse américaine³⁹². En somme, Harvey parvient à les mobiliser tous deux sans les dénaturer en ciblant les éléments qui permettent de les unir, mais demeure conscient du fait que celui-ci est marxiste, que celle-ci est libérale et que cela entraîne évidemment des différences qui témoignent de l'existence d'une diversité d'expression du virage spatial.

³⁹⁰ David Harvey. *The Condition of Postmodernity*. *Op. cit.*, p. 40.

³⁹¹ La compression spatio-temporelle réfère à la transformation des perceptions du temps et de l'espace résultant de progrès technique, notamment en matière de transport et de communication. Harvey défend la thèse que ce progrès a mené à une meilleure compréhension de la simultanéité des événements, comme en témoigne le développement de la couverture journalistique internationale. Cette transformation est ressentie en littérature comme en urbanisme et en architecture. Il mentionne tout particulièrement le fractionnement de l'atelier en chaîne de montage, sous l'impulsion du fordisme, qui a eu un impact considérable sur le processus de production : « *He [Ford] fragmented tasks and distributed them in space so as to maximize efficiency and minimize the friction of flow in production. In effect, he used a certain form of spatial organization to accelerate de turnover time of capital in production* ». *Ibid*, p. 266.

BIBLIOGRAPHIE

Monographie et ouvrage

- Antliff, Mark. *Avant-Garde Fascism : The Mobilization of Myth, Art, and Culture in France, 1909 1939*. New York : Duke University Press, 2007, 376 p.
- Biehl, Janet. *Le municipalisme libertaire : La politique de l'écologie sociale*. Montréal : Écosociété, 2013, 206 p.
- Bonicco Donato, Céline. *Heidegger et la question de l'habiter : une philosophie de l'architecture*. Coll. « Eupalinos ». Paris : Éditions Parenthèses, 2019, 205 p.
- Brooks Pfeiffer, Bruce. *Frank Lloyd Wright Drawings*. New York : Harry N. Abrams, 1990, 303 p.
- Dickens, Charles. *Hard Times*. Coll. « Oxford World's Classics ». Oxford : Oxford University Press, 2008, 299 p.
- Durand Folco, Jonathan. *À nous la ville! : Traité de municipalisme*. Montréal : Écosociété, 2017, 197 p.
- Durand-Folco, Jonathan, Catherine Fournier et al. *11 brefs essais pour des villes résilientes et durables : réflexions de la relève municipale*. Montréal : Éditions Somme Toute, 2021, 189 p.
- Foucault, Michel. *Sécurité, Territoire, Population : Cours au Collège de France 1977-1978*. Coll. « Hautes Études ». Paris : Seuil/Gallimard, 2004, 435 p.
- Fraser, Benjamin R. *Toward an Urban Cultural Studies, Henri Lefebvre and the Humanities*. New York : Palgrave Macmillan, 2015, 277 p.
- Gaudreau, Louis. *Le promoteur, la banque et le rentier : fondement et évolution du logement Capitaliste*. Montréal : Éditions Lux, 2020, 441 p.
- Goodman, Robert. *After the Planners*. Harmondsworth : Penguins Book, 1972, 270 p.
- Greenberg, Ken. *Walking Home, The Life and Lessons of a City Builder*. Toronto : Random House Canada, 2011, 384 p.
- Harvey, David. *The Condition of Postmodernity*. Cambridge : Blackwell Publishing, 1990, 378 p.
- Harvey, David. *The Limits to Capital*. London : Verso, 2018 [1982], 478 p.

- Harvey, David. *Villes rebelles : du droit à la ville à la révolution urbaine*. Paris : Buchet Chastel, 2015, 296 p.
- Jacobs, Jane. *Cities and the Wealth of Nations*. New-York : Random House, 1984, 257 p.
- Jacobs, Jane. *Dark Age ahead*. Toronto : Vintage Canada, 2005, 241 p.
- Jacobs, Jane. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Coll. « Eupalinos ». Paris : Éditions Parenthèses, 2012 [1961], 411 p.
- Jacobs, Jane. *The Economy of Cities*. New York : Random House, 1969, 268 p.
- Jacobs, Jane. *The Question of Separatism*. Montréal : Baraka Books, 2011, 154 p.
- La Pointe Libertaire avec Judith Cayer. *Bâtiment 7, victoire populaire à Pointe-Saint-Charles*. Montréal : Écosociété, 2013, 106 p.
- Le Corbusier et al. *La charte d'Athènes*. Paris : Éditions anthropos, 1957, 190 p.
- Lefebvre, Henri. *La pensée marxiste et la ville*. Paris : Casterman, 1972, 169 p.
- Lefebvre, Henri. *La production de l'espace*. Paris : Éditions Anthropos, 1974, 485 p.
- Lefebvre, Henri. *Le droit à la ville* suivi de Espace et politique. Paris : Éditions Anthropos, 1968 et 1972, 281 p.
- Lefebvre, Henri. *State Space World, Selected essays*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2009, 330 p.
- Lefebvre, Henri. *The Urban revolution*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2003 [1970], 196 p.
- Marsan, Jean-Claude. *Montréal en évolution*. Coll. « Patrimoine urbain ». Montréal : Presses de l'Université du Québec, 2016, 730 p.
- Marx, Karl. *Le Capital, Livre I*. Coll. « Folio essais ». Paris : Gallimard, 1963, 1053 p.
- Mitchell, Don. *The Right to the City : Social Justice and the Fight for Public Space*. New-York : The Guilford Press, 2003, 270 p.
- Mumford, Lewis. *Le déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme*. Paris : France Empire, 1970, 336 p.
- Mumford, Lewis. *The City in History*. New-York : Harcourt, 1961, 657 p.
- Park, Robert. *On Social Control and Collective Behavior*. Chicago : Chicago University Press, 1967, 274 p.

- Patsias, Caroline. *Une chronique de la démocratie ordinaire : Les comités de citoyens au Québec et en France*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2004, 261 p.
- Purcell, Mark. *The Down-Deep Delight of Democracy*. Oxford : Wiley-Blackwell, 2013, 174 p.
- Rodgers, Daniel T. *Atlantic Crossing : Social Politics in a Progressive Age*. Cambridge : The Belknap Press of Harvard University Press, 1998, 634 p.
- Smith, Neil. *Uneven Development : Nature, Capital, and the Production of Space*. Athens : Georgia University Press, 1984, 323 p.
- Soja, Edward W. *Postmodern Geographies : The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Londres : Verso Books, 1989, 266 p.
- Solidarité Rurale du Québec. *Pour une décentralisation démocratique*. Québec : Presses de l'Université Laval, 2006, 213 p.

Chapitre d'un auteur.trice dans son œuvre ou dans un ouvrage collectif

- Brenner, Neil et Stuart Elden. « Introduction, State, Space, World, Lefebvre and the Survival of Capitalism ». Chap. In *State Space World, Selected essays*, Henri Lefebvre, p. 1-48. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2009.
- Campeau, Paule. « La place des facteurs structurels dans la production de l'itinérance ». Chap. In *L'errance urbaine*, sous la dir. de Danielle Laberge, p. 49-69, Montréal : Éditions Multimondes, 2000.
- Heidegger, Martin. « Bâtir Habiter Penser ». Chap. in *Essais et conférences*, p. 170-193. Paris : Éditions Gallimard, 1958.
- Paquot, Thierry. « Postface : Une militante de la cause urbaine ». Chap. In *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Jane Jacobs, p. 393-401, 2012.
- Philpot, Robin. « Preface to the 2011 edition ». Chap. In *The Question of Separatism, Quebec and the Stuggle over Sovereignty*, Jane Jacobs, p. ix-xx. Montréal : Baraka Books, 2011.
- Smith, Neil. « Foreword ». Chap. In *The urban revolution*, Henri Lefebvre, p. vii-xxii. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2003 [1970].

Article de périodique

- Balle Hansen, Morten, Trui Steen et Marsha De Jon. « Le nouveau management public, les marchés bureaucratiques et les problèmes de coordination interdépartementale : analyse comparative de la haute fonction publique dans l'administration de l'État ». In *Revue Internationale des sciences administratives*, Vol. 79, no. 1 (2013), p. 31-51.
- Benoit, Carmelle. « Vivre en milieu périurbain : rapport au lieu et lien social. Le cas des Grandbasillois ». In *Recherches sociographiques*, Vol. 60, No. 3 (2019), p. 633-664.
- Charmes, Éric. « Le retour à la rue comme support de la gentrification ». In *Espace et sociétés*, Vol. 3, no. 122 (2005), p. 115-135.
- Dos Santos, Agathe. « Le plan voisin, entre ruines et onirisme ». In *Revue de recherche sur Le Corbusier*, No. 1 (2020), p. 86-90.
- Durand Folco, Jonathan. « L'écologie politique de la ville : vers un revenu suffisant garanti ». In *Nouvelles pratiques sociales*, Vol. 26, no. 1 (2013), p. 215-229.
- Durand Folco, Jonathan. « Y a-t-il une démocratie participative à Montréal ? Entre gouvernance métropolitaine, gestion de proximité et démocratie radicale ». In *Les ateliers de l'éthique*. Vol. 11, no. 1 (2016), p. 80-100.
- Elden, Stuart. « Between Marx and Heidegger : Politics, Philosophy and Lefebvre's *The production of space* ». In *Antipodes*, 2004, p. 86-105.
- Frank, Michael C. « Imaginative Geography as a Travelling Concept : Foucault, Said and the Spatial Turn ». In *European Journal of English Studies*, Vol. 13, no. 1 (2009), p. 61-77.
- Fraser, Benjamin R. « Narrating the Organic City : A Lefebvrian Approach to City Planning ». In *Journal of Narrative Theory*, Vol. 39, no. 3 (2009), p. 369-390.
- Fraser, Benjamin R. « The 'kind of problem cities pose': Jane Jacobs at the intersection of philosophy, pedagogy and urban theory ». In *Teaching in Higher Education*, Vol. 14, no. 3 (2009), p. 265-276.
- Garnier, Jean-Pierre. « Le droit à la ville de Henri Lefebvre à David Harvey ». In *L'Homme & la Société*, Vol. 1, no. 191 (2014), p. 59-70.
- Gold, John R. « Creating the Charter of Athens : CIAM and the Functional City ». In *The Town Planning Review*, vol. 69, no. 3 (1998), p. 225-247.
- Harris, Douglas C. « Condominium and the City : The Rise of Property in Vancouver ». In *Law & Social inquiry*, Vol. 36, no. 3 (2011), p. 694-726.
- Harvey, David. « The Right to the City ». In *New Left Review*, Vol. 53, sept-oct 2008, p. 23-40.

- Ikeda, Sanford. « Urbanizing Economics ». In *Review of Austrian Economics*, Vol. 20 (2007), p. 213-220.
- Ladrière, Jean. « Misère de l'historicisme. Traduit de l'anglais par Hervé Rousseau ». In *Revue philosophique de Louvain*, Vol. 58, no. 60 (1960), p. 632-636.
- Mills, Catherine. « La baisse tendancielle du taux de profit, les contre-tendances, la suraccumulation du capital ». In *Formation à l'économie politique de Marx*, mars-avril (2009), p. 43-47.
- Rosa, Hartmut. « Social Acceleration : Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society ». In *Constellations*, Vol. 10, no. 1 (2003), p. 4-33.
- Sennett, Richard. « American cities : the grid plan and the Protestant Ethic ». In *International Social Science Journal*, Vol. 125, août 1990, p. 269-285.
- Simpson, Michael. « The annihilation of time by space : Pluri-temporal strategies of capitalist circulation ». In *Nature & Space*, Vol. 2, no. 1 (2019), p. 110-128.
- Soja, Edward W. « Writing the City Spatially ». In *City*, Vol. 7, no. 3 (2003), p. 269-280.
- Sommer, Christian. « Quelques publications récentes sur Heidegger et le national-socialisme ». In *Les Études philosophiques*, Vol. 2, no. 93 (2010), p. 277-284.
- Ward, Colin. « Jane Jacobs and the Clay Dogs ». In *Built Environment*, vol. 8, no. 4 (1982), p. 229-231.
- Williamson, Thad. « Putting Experts in their place : the Challenge of Expanding Participation while Solving Problems ». In *International Journal of Organization Theory and Behavior*, Vol. 14, no. 4 (2011), p. 500-513.
- Winter, Tim. « Beyond Eurocentrism ? Heritage and conservation and the politics of difference ». In. *International Journal of Heritage Studies*. Vol. 20, No. 2 (2014), p. 123-137.

Article de journal

- Bellerose, Patrick. « QS présente son alternative au 3e lien: le parti promet pour 5,3 G\$ de projets en transport dans la région de Québec ». *Le Journal de Québec*, 31 août 2022.

Document officiel

Chambers, Matthew, Carlos Garriga et Don E. Schlegenhauf. *The New Deal, the GI Bill, and the Post-War Housing*. Saint-Louis : Federal Reserve Bank of Saint-Louis, 2012, p. 1-32.

Organisation des Nations Unies. *Objectifs de développement durable : Objectif 11, Villes et communautés durables*. En ligne. < <http://www.un.org> >. Consulté le 29 novembre 2021.

Ville de Montréal. *Profil sociodémographique : Recensement 2016 arrondissement du Plateau Mont-Royal*. Montréal : Service du développement économique, 2018, 42 p.

