

L'urbanisme et l'hospitalité ontologique

Ted Rutland

Number 322, Winter 2018

Partager le monde

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/89575ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (print)

1923-0915 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Rutland, T. (2018). L'urbanisme et l'hospitalité ontologique. *Liberté*, (322), 32–33.

L'urbanisme et l'hospitalité ontologique

Comment nos villes ont créé les conditions de l'exclusion

TED RUTLAND

Les villes, selon le cliché, sont des espaces primordiaux d'échange et de rencontre, où des inconnus entrent en contact et parfois en relation; où des gens tantôt familiers peuvent tantôt se perdre et disparaître dans la foule. «La fonction de la ville, écrit le célèbre urbaniste américain Lewis Mumford, est de permettre, d'encourager et d'inciter le plus grand nombre de rencontres, de réunions et de défis entre toutes les personnes, classes et groupes.» Tout ce mouvement, cette connexion et cette déconnexion placent la question de l'hospitalité au cœur de la vie urbaine. Comment les gens sont-ils accueillis dans la ville? Quelle place est faite à l'autre? Et qui, ou quoi, définit les termes et les espaces de cette rencontre?

Dans les villes modernes, l'urbanisme est l'une des activités qui façonnent la scène de cette rencontre. Par urbanisme, je n'entends pas simplement le travail des fonctionnaires d'une ville, mais aussi la production et la gestion collective de l'espace urbain. Aucune formation professionnelle n'est requise pour participer à l'activité de l'urbanisme, même si la formation ou le métier de l'individu a souvent une grande influence sur la forme que prendra sa participation.

En effet, les agents les plus influents sur l'urbanisme des premières villes nord-américaines étaient souvent des ingénieurs militaires. Leur objectif, sans surprise, était de concevoir des colonies susceptibles d'être défendues – contre d'autres puissances européennes et contre les nations autochtones dont elles avaient volé les terres. Les premières villes nord-américaines, Québec et Saint-Jean de Terre-Neuve par exemple, prenaient donc la forme de garnisons militaires, avec des murs imposants entourant une grande partie du paysage. En pratique, ces défenses étaient rarement suffisantes. Le travail des ingénieurs militaires était donc régulièrement associé à celui des soldats et des commandants militaires, qui menaient des attaques contre les peuples autochtones en dehors de la ville.

Pour qui la ville était-elle, et n'était-elle pas, hospitalière? Les murs de la ville n'ont pas été construits pour accueillir des étrangers – surtout pas les Autochtones. Bien sûr, certaines villes commerciales, comme Montréal et Albany, ont invité des commerçants de fourrures autochtones dans la ville à des fins économiques. Toutefois, elles ont également tenu les peuples autochtones en captivité comme esclaves domestiques, une condition qu'ils partageaient avec une population plus

importante de Noirs, à Montréal et dans d'autres villes du continent. Mais ces exceptions, ces populations assujetties introduites dans la ville, ne font que clarifier la situation. Ce qui était exclu, au fond, n'était pas leurs vies mais leur autodétermination. La reconnaissance de la souveraineté des peuples autochtones, en particulier, était antithétique aux villes que les ingénieurs militaires avaient pour mission de créer, des villes inscrivant la souveraineté des colons sur les terres autochtones volées.

Au fil du temps, l'urbanisme a développé d'autres fonctions. Au XIX^e siècle, on s'intéresse de plus en plus à la condition ou à la qualité de la vie en société. On se préoccupe, donc, de la santé physique des citoyens et de leur «santé morale» – pensons ici à la construction de réseaux d'approvisionnement en eau, aux égouts et aux projets de logements sociaux expérimentaux. À la fin du XIX^e siècle, on s'intéresse à ce qu'on appelle la «commodité», ou le «contentement», améliorée par le pavage des rues et des trottoirs, l'installation d'éclairage public et l'aménagement de parcs publics et de boulevards pittoresques. C'est autour de la même époque que l'on développe le concept d'«efficacité» en urbanisme (en particulier l'utilisation efficace des terrains urbains), poursuivi grâce à des mesures telles que le zonage des terrains, les taxes spéciales et l'expropriation des terres jugées inefficaces. Ces trois objectifs et formes d'interventions sont devenus la base d'une nouvelle forme d'urbanisme dit «moderne».

Ces préoccupations concernant la condition de la vie humaine impliquaient des barrières sociales tout aussi redoutables, mais plus subtiles, que les murs construits autour des premières villes coloniales. Il est rarement noté que l'urbanisme moderne a été établi à l'apogée du «racisme scientifique» en Amérique du Nord, qui considérait les personnes racisées comme non seulement biologiquement et socialement inférieures, mais également comme une présence polluante au sein du corps social au sens large, une présence qui affaiblissait et entravait le progrès de la population en général. Dans ce contexte, que signifie, en termes d'urbanisme, une amélioration de la condition de la vie humaine? À quelles conditions l'hospitalité est-elle ici offerte?

À Vancouver et à Victoria, cela a mené à l'élimination des dernières communautés autochtones urbaines (celles des Musqueam, Squamish et Lekwungen) dans le but d'améliorer

la « moralité » et la santé publique des citoyens. Dans le nord-est des États-Unis, les premières lois de zonage ont été élaborées non pas dans le but de séparer les usages des terrains, mais bien les groupes raciaux. Selon les urbanistes de Baltimore, les populations résidentielles noires et blanches devaient être distinctes et divisées afin de favoriser la paix sociale et d'assurer la promotion du bien-être des deux groupes. Au Canada, le zonage résidentiel basé sur la race n'a jamais été initié ou instauré par les urbanistes; toutefois, les pratiques de ségrégation raciale étaient portées par les autorités du milieu éducatif et les responsables des services sociaux, ainsi que par les propriétaires d'entreprises et de logements. Ces pratiques ont été cautionnées par les tribunaux jusqu'à la moitié du XX^e siècle, et ce, dans plusieurs provinces, incluant le Québec.

À Halifax, les délimitations raciales sont très visibles dans la ville, surtout pour la communauté noire d'Africville. Les infrastructures mises en place pour faire la promotion de la santé publique et du bien-être (par exemple, les égouts, l'eau, l'éclairage des rues, les rues et le pavage des trottoirs) n'ont jamais été étendues à Africville. La seule source d'eau pour l'ensemble de cette communauté, au fil de son existence, était un puits collectif. Aussi, une série d'installations jugées néfastes pour la santé publique avaient été retirées des quartiers blancs et ensuite transférées à Africville, notamment un hôpital luttant contre les maladies infectieuses et plusieurs industries polluantes. Les efforts des urbanistes pour prévoir une gestion efficace du territoire ont pris une tout autre forme à Africville que dans le reste de la ville. Les résidents de ce quartier ont commencé à perdre l'accès aux permis de construction ainsi qu'aux outils nécessaires à l'usage efficace du territoire. En 1915, les urbanistes ont proposé l'expropriation et le réaménagement de la totalité du territoire d'Africville afin, bien sûr, d'optimiser l'usage du territoire d'Halifax. Cette proposition, bien que non implantée immédiatement, a influencé la manière dont les urbanistes ont agi à Africville entre 1915 et les années 1960, moment où ils ont finalement pu exproprier et mettre à plat la communauté.

Ce qui était commun à l'urbanisme en Amérique du Nord, quel que soit le contexte, était sa conception remarquablement limitée de l'épanouissement humain. Un groupe de personnes – toujours blanches et généralement de classe moyenne ou supérieure – était considéré comme constituant la forme de vie idéale et jouissait, alors, des innombrables bénéfices de l'hospitalité de la ville. Les autres groupes – principalement constitués de personnes racisées, et toujours de personnes pauvres ou de classe ouvrière – étaient expulsés de la conception de l'épanouissement humain. Ces populations se sont vu refuser les bénéfices de l'urbanisme et ont subi les coups (et les coûts) découlant des efforts déployés pour améliorer la vie en général (c'est-à-dire la vie d'autres personnes). Cette configuration de l'urbanisme, établie à la fin du XIX^e siècle, a été maintenue jusqu'à la fin des années soixante et, sous une forme modérément différente, jusqu'à présent. Aujourd'hui, l'urbanisme se consacre à la protection et à l'amélioration

de la vie, mais impose systématiquement une image homogène de l'être humain (souvent qualifié de « citoyen » ou de « famille ») au lieu de s'ouvrir à la population diversifiée qui habite réellement la ville.

La question de l'hospitalité reste la même aujourd'hui qu'au début de la ville moderne en Amérique du Nord. Une partie du problème repose toujours sur le fait que certains groupes de personnes, majoritairement racisées, se voient refuser l'entrée des villes ou en sont expulsés – comme la récente vague de déportations de migrants haïtiens et guinéens de Montréal l'a montré. Mais le problème est aussi que certains groupes, sans être pour autant expulsés, échappent aux préoccupations humanistes de l'urbanisme. Ces groupes existent dans la ville. Ils la façonnent d'innombrables façons. Mais ils ne sont pas autorisés à participer de manière significative aux processus d'urbanisme officiels, ni reconnus comme porteurs de vies valables par les acteurs qui y participent. L'urbanisme, pourtant dévolu à la protection et à l'amélioration de la qualité de vie, leur est inhospitalier.

L'hospitalité dans la ville d'aujourd'hui exige donc plus qu'une ouverture personnelle à l'autre. Elle nécessite une ouverture ontologique au sein même de la planification urbaine et des autres activités collectives qui façonnent continuellement l'espace et, donc, les termes de la rencontre entre soi et autrui. Car si l'urbanisme a toujours répondu à une conception particulière de la vie humaine – une conception *particulière* se faisant passer pour universelle –, cette conception doit être déconstruite, décentrée et décolonisée. Pour créer une vie meilleure et une ville meilleure, on doit commencer par accorder la priorité aux vies que l'urbanisme a historiquement et continuellement ignorées, des vies de gens qui n'ont jamais possédé, même potentiellement, les valeurs et caractéristiques que l'urbanisme a cherché à promouvoir et à imposer comme un modèle de vie universel. On doit voir l'amélioration de ces vies comme une voie menant à une vie meilleure et à une ville meilleure pour tous.

Pour y parvenir, les personnes reconnues en tant que porteurs de vies légitimes par l'urbanisme (par leurs privilèges de race, de classe et autres catégories sociales) sont appelées à refuser les bénéfices qui leur – qui *nous* – sont offerts, pour offrir leur soutien aux intérêts et aux visions de ceux dont les vies ne sont pas prises en compte. La tâche, pour revenir aux mots de Lewis Mumford, n'est peut-être pas tant de maximiser les contacts humains au cœur de la ville, mais de redéfinir ce que signifie être humain – voire de le faire sous la direction de ceux dont la vie n'a pas été considérée jusqu'à maintenant. Une autre forme de vie, dans une ville plus hospitalière, émergera comme ça ou pas du tout. (L)

♦ Professeur associé à l'Université Concordia, **Ted Rutland** est géographe et s'intéresse au développement des villes modernes sous l'angle des rapports sociaux, culturels et politiques. Il est l'auteur du livre *Displacing Blackness: Planning, Power, and Race in Twentieth-Century Halifax*, paru cette année.