

Architecture transformatrice ou de soutien

Les arguments en faveur de l'économie en architecture
Lewis Canning | Université Dalhousie | 2022.01.11

Dans un domaine où les optimistes et les rêveurs sont nombreux, chaque étudiant, stagiaire et architecte veut croire que ses designs auront des incidences positives dans son milieu. Il ne fait aucun doute que les plus petites interventions architecturales touchent la vie quotidienne d'au moins une personne, pour le meilleur ou pour le pire. Cependant, l'une des plus grandes erreurs que j'ai observées, tant sur le plan universitaire que professionnel, est cette croyance largement répandue et alimentée par l'ego que l'architecture seule peut transformer les communautés pour le mieux. Cette croyance n'a mené qu'à des échecs, comme les cités-jardins d'Ebenezer Howard et les projets de renouvellement urbain préjudiciables pour la culture en Amérique du Nord. Le présent essai devait tenter de répondre à la question suivante : « Comment l'architecture peut-elle être transformatrice? » La réponse à cette question est évidente dans les quartiers détruits et déconnectés des populations minoritaires à travers le Canada, comme Hogan's Alley à Vancouver ou Africville en Nouvelle-Écosse. Je ne peux m'empêcher de penser à ce que serait la réaction de Jane Jacob face aux tentatives incessantes des architectes et des urbanistes de concevoir des solutions rapides, transformatrices et sans consultation. Je crois que la question la plus appropriée est la suivante : Comment l'architecture peut-elle apporter son soutien?

« Le fait est que le capitalisme financier détermine la forme de notre environnement bâti bien plus que n'importe quel architecte dynamique ne voudrait l'admettre »

Dans une critique du nouvel ouvrage de Mathew Soules, *Icebergs, Zombies, and the Ultra-Thin*, Adele Weder écrit dans le *Canadian Architect* : « Le fait est que le capitalisme financier détermine la forme de notre environnement bâti bien plus que n'importe quel architecte dynamique ne voudrait l'admettre ». Bien que les architectes considèrent généralement les facteurs économiques comme étant des obstacles insurmontables, il est grand temps de comprendre l'économie et de la considérer comme une occasion à saisir ou un autre outil dans le coffre de l'architecte, au même titre que le crayon, le té ou le dernier plugin de Revit. À l'université, je trouve que l'on parle rarement d'économie et lorsqu'on le fait, c'est seulement après coup, en se demandant « qui va payer pour ce projet? », plutôt que « comment le concept peut-il tirer parti de l'économie locale au bénéfice des utilisateurs du projet? » Les projets universitaires, tout comme les projets construits, s'appuient plutôt sur la vieille hypothèse « construisez-le et ils viendront ».

Pendant mes études de cycle supérieur à l'Université Dalhousie, j'ai travaillé sur un projet intitulé « Saltwater City », un nom utilisé par les premiers immigrants chinois pour désigner la ville de Vancouver. Le projet remettait en question les bonnes intentions d'un plan de lotissement pour la face nord de False Creek, au centre-ville de Vancouver. Le site a longtemps été reconnaissable par les deux viaducs construits en 1972 qui traversent deux des quartiers prospères de la ville où vivent des personnes noires, autochtones et de couleur : Hogan's Alley et le quartier chinois. Le projet de développement des infrastructures entraînait la perte du quartier Hogan's Alley, la seule communauté noire de Vancouver et la séparation du quartier chinois du front de mer de Vancouver.

Le plan d'aménagement est bien documenté et il prévoit la démolition des viaducs. Cela m'a donné de l'espoir quant à l'orientation que prennent l'architecture et l'urbanisme pour assumer leur rôle pour pallier les inégalités urbaines. Le plan énonce de nombreuses politiques fantastiques, dont certaines sont manifestement prises en compte par l'architecture, tandis que d'autres semblent être ignorées. L'une de ces politiques consistait à « établir des passerelles solides sur les liaisons Carrall et Québec comme des 'doigts culturels' qui reconnectent le quartier chinois avec le front de mer, et qui soutiennent le développement économique du quartier chinois en tirant parti de l'activité et de l'énergie du quartier des événements et du divertissement et du front de mer ».

Sur le plan architectural, cette politique n'a été abordée qu'avec des passages et une passerelle pour piétons, des manifestations architecturales de la vieille hypothèse « construisez-le et ils viendront ». L'idée que l'accès physique seul soutiendrait le développement économique (pour qui d'ailleurs) du quartier chinois est d'une grande naïveté. L'autre politique qui mérite d'être mentionnée est celle qui consiste à « encourager l'alimentation en tant qu'élément clé de la vie publique par le biais de biens alimentaires culturellement pertinents tels que les entreprises alimentaires, les cuisines communautaires et les marchés publics ». Cette politique, cependant, semble ne pas avoir été abordée du tout, malgré la fermeture d'un marché du quartier chinois en 2018 pour protester contre la mauvaise gestion par la ville de ce quartier historique en constant embourgeoisement. Si l'architecture doit connecter ou reconnecter différents groupes, zones, ou personnes, elle doit le faire sur les plans culturel et économique. Qu'est-ce qui inciterait les résidents du front de mer à faire un détour vers le quartier chinois pour faire leurs achats?

Ma solution, Saltwater City, consistait à remplacer la partie jardin public du parc proposé, par un marché à l'intersection de divers quartiers de Vancouver. L'installation collecterait les déchets alimentaires de toute la ville, offrirait des possibilités pour la culture d'aliments locaux et fournirait des kiosques de marché réservés aux marchands du quartier chinois incapables de faire face à la hausse des loyers. Elle comprendrait également des kiosques réservés à d'autres marchands des communautés noire, autochtone et de couleur dans l'objectif de rétablir certains liens culturels et économiques perdus lors de la destruction de Hogan's Alley et de la séparation de Strathcona et du quartier est du centre-ville. Saltwater City serait

transformatrice, ou plutôt servirait de mécanisme de soutien, non pas par sa réalisation architecturale, mais par ses relations économiques urbaines. Un programme comme un marché qui relie économiquement les résidents du quartier chinois au reste de la ville servirait mieux la politique de la ville visant à « soutenir le développement économique du quartier chinois en tirant parti de l'activité et de l'énergie du [...] front de mer ». C'est un exemple de la façon dont les solutions architecturales du type « construisez-le et ils viendront » sont insuffisantes pour traiter des problèmes qui nécessitent des encouragements culturels et économiques. Tout comme l'économie ne se résume pas à l'étude de l'argent, mais porte plutôt sur la façon dont les gens l'utilisent, l'architecture ne peut pas se limiter à la conception des bâtiments. Elle doit aussi chercher à tenir compte de la façon dont les gens utilisent ces bâtiments.

Bien que cela puisse sembler une question de sémantique, il est temps que les architectes cessent de chercher à être transformateurs, tant dans le milieu universitaire que dans la pratique. Ils devraient plutôt se demander comment leurs conceptions peuvent soutenir culturellement et économiquement leurs communautés dans le présent et pour les générations futures. La réponse à cette question ne réside pas dans l'utilisation créative de matériaux ou dans la mise en œuvre de nouvelles technologies, mais dans le développement de projets qui utilisent l'économie pour préserver et favoriser la résilience culturelle.

Fig. 1 Des New-Yorkais qui protestent contre les accusations portées contre Jane Jacobs et le projet d'autoroute du Lower Manhattan, en 1968.

Fig. 2 North False Creek, Vancouver, le site des viaducs qui seront bientôt démolis et l'aménagement proposé.

Fig. 3 (à droite) Vue en plan de l'aménagement proposé par la ville de Vancouver, qui comprend un vaste parc et un pont piétonnier traversant le Sky Train jusqu'au quartier chinois.

Fig. 4 (ci-dessous) Modèle 3D du quartier du front de mer, du parc et du pont piétonnier proposés dans le plan d'aménagement de la ville de Vancouver.

Quartier chinois
Viaducs

Fig. 4 Dessin axonométrique de ma proposition, Saltwater City, qui sert de marché pour les marchands du quartier chinois et de centre de recyclage des déchets alimentaires, qui redistribue les déchets alimentaires pour la vente ou le compostage et de ferme urbaine qui fournit des produits locaux et durables.

Bibliographie

01 La ville de Vancouver. 2018. Northeast False Creek Plan. Vancouver, BC: City of Vancouver.

02 Weder, Adele. 2021. *Icebergs, Zombies, And the Ultra-Thin: Architecture and Capitalism in the Twenty-First Century Review*. Canadian Architect.