

Jan Gehl

# Pour des villes à échelle humaine

Préface de Jean-Paul L'Allier



Extrait de la publication

*écosociété*



# Jan Gehl

## **Pour des villes à échelle humaine**

Préface de Jean-Paul L'Allier

*Traduit de l'anglais par Nicolas Calvé*

COORDINATION DU PROJET: Barbara Caretta-Debays

AIDE À L'ÉDITION: Julien Besse

COLLABORATION SPÉCIALE À LA RÉVISION: Paul Arsenault, urbaniste (OUQ)

TRADUCTION: Nicolas Calvé

GRAPHISME: Folio infographie

PHOTO DE LA COUVERTURE: Front de mer à Casablanca (Maroc), par Lars Gemzøe, 2009

Tous droits de reproduction et d'adaptation réservés. Toute reproduction d'un extrait quelconque de ce livre par quelque procédé que ce soit, et notamment par photocopie ou téléchargement, est strictement interdite sans l'autorisation écrite de l'éditeur.

© Les Éditions Écosociété, 2012, pour la traduction française

LES ÉDITIONS ÉCOSOCIÉTÉ

C.P. 32053, comptoir Saint-André

Montréal (Québec) H2L 4Y5

Dépôt légal: 4<sup>e</sup> trimestre 2012

ISBN 978-2-89719-009-5

Titre original: *Cities for people*

© 2010 Jan Gehl

Publié avec l'accord d'Island Press

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives nationales du Québec  
et Bibliothèque et Archives Canada

Gehl, Jan, 1936-

Des villes à échelle humaine

(Collection Guides pratiques)

Traduction de: *Cities for people*.

Comprend des réf. bibliogr. et un index.

ISBN 978-2-89719-009-5

1. Urbanisme - Aspect social. 2. Villes - Aspect social. 3. Architecture - Facteurs humains. 4. Espaces publics.  
5. Vie urbaine. I. Titre. II. Collection: Guides pratiques (Montréal, Québec).

HT166.G4314 2012

307.1'216

C2012-942077-8

Nous remercions le Conseil des arts du Canada de l'aide accordée à notre programme de publication. Nous remercions l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du programme d'aide au développement de l'industrie de l'édition (PADIÉ) pour nos activités d'édition. nous remercions le gouvernement du Québec de son soutien par l'entremise du programme de crédits d'impôt pour l'édition de livres (gestion SODEC), et la SODEC pour son soutien financier.



Conseil des Arts  
du Canada

Canada Council  
for the Arts



Patrimoine  
canadien

Canadian  
Heritage

Société  
de développement  
des entreprises  
culturelles  
Québec



« Avant tout, ne perdez pas le plaisir de marcher ; chaque jour, je marche pour atteindre un état de bien-être et me débarrasser de toute maladie ; c'est en marchant que j'ai eu mes pensées les plus fécondes, et je ne connais aucune pensée, aussi pesante soit-elle, que la marche ne puisse chasser [...] »

Søren KIERKEGAARD (1813-1855), philosophe danois

# Table des matières

## Préface

8

*Faire de la ville un lieu de convivialité et de tolérance,*

par Jean-Paul L'Allier

8

Avant-propos

10

## 1. La dimension humaine

13

1.1 La dimension humaine

14

1.2 Les villes nous façonnent autant que nous les façonnons

20

1.3 La ville comme lieu de rencontre

30

## 2. Questions de sens et d'échelle

43

2.1 Questions de sens et d'échelle

44

2.2 Questions de sens et de communication

58

2.3 La confusion des échelles

66

## 3. Une ville animée, sûre, durable et saine

73

3.1 Une ville animée

74

3.2 Une ville sûre

102

3.3 Une ville durable

116

3.4 Une ville saine

122

## 4. La ville à hauteur du regard

129

4.1 Agir à petite échelle

130

4.2 Des villes où il fait bon marcher

131

4.3 Une ville où l'on prend le temps de s'arrêter

146

4.4 Une ville propice aux rencontres

160

4.5 S'exprimer, jouer, faire de l'exercice

170

4.6 Des lieux à échelle humaine

174

4.7 Un climat agréable

180

4.8 Une ville à la fois belle, fonctionnelle et agréable

188

4.9 Une ville cyclable

194

<b>5. Vie, espace, immeubles... dans cet ordre</b>	<b>205</b>
5.1 Le syndrome de Brasilia	206
5.2 Vie, espace, immeubles... dans cet ordre	210
<b>6. L'urbanisation des pays en développement</b>	<b>225</b>
6.1 Des villes en expansion	226
6.2 La dimension humaine, un principe universel	240
<b>7. Boîte à outils</b>	<b>243</b>
<b>Postface</b>	<b>259</b>
<i>Une meilleure vie urbaine pour tous,</i> par Jayne Engle-Warnick	260
<b>Annexes</b>	<b>265</b>
Notes	266
Bibliographie	269
Illustrations et photos	271
Index	272

# Faire de la ville un lieu de convivialité et de tolérance

*Pour des villes à échelle humaine* est un livre pour vous, maires et mairesses, ainsi que pour ceux et celles qui vous conseillent et vous accompagnent. Pourquoi ? Parce que Jan Gehl y illustre avec éclat et minutie ce qui contribue à faire de votre ville un lieu de convivialité et de tolérance, soucieux des valeurs humaines et du développement durable, respectueux du passé tout en étant ouvert sur l'avenir. La ville telle que l'illustre ce penseur peut et devrait vous inspirer et vous guider dans vos choix.

Les défis auxquels font face toutes les villes de la Francophonie, à des degrés divers selon leur taille et leur contexte politico-économique, sont de même nature : investissement dans les infrastructures, emploi, logement, transport en commun, planification des espaces publics, accessibilité aux vecteurs de croissance économique (industrie, tourisme, affaires), tolérance intercommunautaire, salubrité, etc. Pour y parvenir, ces villes ont tout intérêt à consulter leurs citoyens et à s'inspirer de ce qui se fait ailleurs.

L'ouvrage de Jan Gehl traite de toutes ces questions avec beaucoup de pertinence. Il énonce les principes qui doivent guider la création de villes saines, animées, sûres et durables. On est frappé de voir à quel point les sujets abordés sont en eux-mêmes un programme d'action. Les nombreuses photographies illustrant le propos sont autant de témoignages que l'on doit recevoir en songeant à ce qu'ils représentent pour les professionnels dont le défi quotidien est de gérer le monde urbain.

Loin des clichés, ce livre défend une doctrine de gestion des villes vivantes, en constante évolution, qui ne perd jamais de vue son principal objectif : accorder la priorité aux citoyens.

## L'aventure de la mairie de Québec

En 1989, j'ai été élu maire de la ville de Québec sous la bannière d'un parti de centre-gauche qui était dans l'opposition depuis 20 ans. Celui-ci avait des valeurs sociales et communautaires bien affirmées : « Les gens d'abord », « La ville n'est pas à vendre », etc. Notre tout premier objectif fut de réhabiliter la démocratie municipale en associant la population à nos choix.

La restauration du quartier Saint-Roch, le vieux centre-ville déserté en raison de l'essor des centres commerciaux en banlieue, était à la fois prioritaire et symbolique. Nous nous y sommes attaqués en créant le plus beau jardin public de Québec, le Jardin Saint-Roch. Ce ne fut pas du goût des entrepreneurs locaux ; construire un jardin public là où ils voyaient une grande surface était à leurs yeux une aberration. Ils entendaient combattre le centre d'achats de banlieue par un centre



d'achats au cœur de la ville. Nous voulions renouer avec le centre-ville et son histoire, en y faisant éclore des activités que les centres commerciaux n'offraient pas : hautes technologies, université, École nationale d'administration publique, bons restaurants, activités culturelles et coopératives. Nous nous sentions bien seuls, on nous qualifiait de « pelleteux de nuages ».

Existe-t-il une recette magique ? Il existe une recette, certes, mais la magie consiste simplement à laisser travailler les urbanistes et les créateurs, à miser sur la culture et à se doter d'une réelle vision d'avenir. Un projet qui doit être mené en concertation avec les citoyens. C'est possible, nous l'avons fait et ça fonctionne.

## Les fêtes du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec

Québec est la plus vieille ville d'Amérique du Nord. En 2008, on a célébré le 400<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation par Samuel de Champlain. Les habitants sont fiers de leur ville, capitale du Québec. Cette fierté engendre le respect des lieux et des gens et elle facilite le dynamisme et le développement économique.

En tant que maire, j'ai toujours accordé la plus grande attention à ce que je trouvais intéressant ailleurs et, souvent, nous nous en sommes ouvertement inspirés. Jumelés à la ville de Bordeaux depuis plus de 50 ans, amis de Lyon, de Paris, de Grenoble, de Liège, de Namur, de Lausanne et de Luxembourg, nous avons échangé nos idées et nos expertises et avons partagé nos visions d'avenir respectives.

Sans le savoir, Jan Gehl nous a influencés et nous lui en sommes reconnaissants. J'aurais aimé le rencontrer et partager avec lui nos rêves et nos défis. En expliquant ici ses valeurs de manière concrète, Jan Gehl nous indique la direction à emprunter pour faire de l'évolution des villes une réussite durable. J'y retrouve la pensée des élus de mon parti, et ce que nous avons tenté de réaliser à Québec.

Un proverbe africain que m'a rappelé mon ami Simon Compaoré, maire de Ouagadougou, résume bien les choses : « Ce que tu veux faire pour moi, si tu le fais sans moi, tu risques de le faire contre moi. » Cette idée vaut pour les villes, et je l'ai toujours gardée en tête en prenant des décisions pour Québec et ses habitants.

Merci, Jan Gehl, de partager votre expérience. *Pour des villes à échelle humaine* est une ressource indispensable. Aux maires et mairesses, aux élus locaux et à ceux et celles qui les conseillent, bonne lecture !

Jean-Paul L'ALLIER,  
avocat et maire de la ville de Québec de 1989 à 2005

# Avant-propos

J'ai obtenu mon diplôme d'architecte en 1960, ce qui signifie que j'observe et j'analyse le développement des villes depuis plus de 50 ans déjà. Bien que l'exercice de ce métier a sans nul doute été un privilège, mon parcours n'a pas été sans embûche pour autant.

La façon de planifier et de développer les villes a changé radicalement au cours de ce demi-siècle. Jusqu'à 1960 environ, les villes du monde entier étaient développées sur la base de l'expérience accumulée au fil des siècles. La vie à l'intérieur de l'espace urbain constituait un élément fondamental de ce trésor d'expérience et il allait de soi que les villes étaient bâties pour les gens.

Mais du moment que les villes ont commencé à prendre de l'expansion, leur développement a été confié à des planificateurs de profession: les urbanistes. C'est ainsi que les théories et les idéologies ont pris le relais de la tradition comme fondement du développement urbain. Le modernisme, qui conçoit la ville comme une machine dont chaque partie se distingue des autres par sa fonction, a acquis une influence considérable. De plus, un nouveau groupe, celui des ingénieurs de la circulation routière, a peu à peu gagné en importance avec ses théories sur les façons d'assurer des conditions favorables...à la circulation automobile.

Pendant toutes ces années, ni les urbanistes ni les ingénieurs de la circulation routière n'ont accordé d'importance à l'espace urbain ou à la vie des citadins, et on ignorait pratiquement tout de l'influence des structures physiques sur le comportement humain. Ce n'est que beaucoup plus tard qu'on mesura toutes les conséquences que ce type de planification peut avoir sur la vie des gens et leur utilisation de l'espace urbain.

Dans l'ensemble, la planification urbaine telle que pratiquée depuis 50 ans s'avère problématique. On n'a pas encore pleinement reconnu le fait que la vie urbaine a cessé de s'inscrire dans une tradition pour devenir une fonction essentielle de la ville, exigeant considération et soin de la part des professionnels.

Au fil du temps, de vastes connaissances sur les liens entre structuration de l'espace et comportement humain ont été acquises. On en sait maintenant beaucoup plus sur ce qu'il serait possible et nécessaire de faire. En outre, les villes et leurs habitants revendiquent désormais haut et fort une planification urbaine centrée sur les gens. Depuis quelque temps, des administrations municipales du monde entier déploient de sérieux efforts pour concrétiser le rêve d'une ville meilleure, à échelle humaine. Aujourd'hui, après des années de négligence, nombre de projets stimulants et de stratégies urbaines visionnaires nous montrent le chemin à suivre.

De nos jours, il est généralement admis que la vie urbaine et un souci pour les personnes doivent être au cœur de la planification des villes et des autres zones à construire. Non seulement ces aspects ont-ils été négligés pendant des années, mais on comprend maintenant à quel point le bien-être des citoyens est un élément essentiel de toute action visant à rendre les villes plus animées, plus sûres, plus durables et plus saines, des objectifs d'une importance cruciale en ce XXI<sup>e</sup> siècle.

J'ose espérer que ce livre contribuera, ne serait-ce que modestement, à cet important virage. Sa publication aurait été impossible sans l'étroite collaboration d'une équipe tout aussi compétente que motivée, qui fut pour moi source de plaisir et d'inspiration. J'aimerais remercier chaleureusement Andrea Have et Isabel Duckett pour leur aide au traitement des images et à la mise en pages, Camilla Richter Friis van Deurs pour les graphiques et les illustrations et enfin, Birgitte Bundesen Svarre, qui a dirigé le projet, son auteur et son équipe avec rigueur et respect.

Je remercie également Gehl Architects de m'avoir fourni bureaux et assistance, en particulier sous forme de nombreuses illustrations. Merci à tous ces amis, collègues chercheurs et photographes de partout dans le monde qui m'ont généreusement permis d'utiliser leurs images.

Merci aussi à Solvejg Reigsted, à Jon Pape et à Klaus Bech Danielsen pour leurs critiques constructives du contenu et du travail d'édition, ainsi qu'à Tom Nielsen, de l'école d'architecture d'Aarhus, pour les conseils attentifs et judicieux qu'il m'a donnés à toutes les étapes du projet. Je remercie du fond du cœur la fondation Realdania, qui m'a donné l'inspiration et le soutien financiers nécessaires à la réalisation du projet.

Pour conclure, je réserve mes remerciements les plus sincères à ma femme, la psychologue Ingrid Gehl, qui, dès les années 1960, a attiré mon attention sur l'interaction entre forme et vie, condition essentielle à une architecture de qualité, et qui m'a délicatement permis de saisir l'importance d'étudier cette question en profondeur dans les années suivantes. Depuis ce temps, Ingrid m'a nourri sans relâche de sa compassion et de ses intuitions, et ce, tant pour la cause que pour moi. Merci du fond du cœur.

En cette époque où le processus de croissance et de modernisation des villes connaît une profonde mutation, j'ose espérer que l'approche humaniste de l'urbanisme que je propose dans ce livre inspirera les francophones. C'est avec une grande joie que j'accueille la parution de cette traduction française de *Pour des villes à échelle humaine*.

Jan GEHL  
Copenhague, septembre 2012



1

# La dimension humaine

# 1.1 La dimension humaine

LA DIMENSION HUMAINE : UNE QUESTION  
NÉGLIGÉE, IGNORÉE, OUBLIÉE

Pendant des dizaines d'années, l'urbanisme a négligé la dimension humaine de la ville, alors qu'il accordait une attention particulière à plusieurs autres de ses aspects, comme la hausse fulgurante de la circulation automobile. De plus, les courants idéologiques dominants en matière de planification urbaine (en particulier le modernisme) ont accordé peu d'importance à l'espace public, aux déplacements à pied et au rôle de la ville comme lieu de rencontre pour les citoyens. Enfin, les forces du marché et les tendances architecturales qui leur sont associées se sont peu à peu désintéressés des interactions humaines et des espaces communs pour se concentrer sur les bâtiments considérés isolément. Au cours de ce processus, ces derniers sont ainsi devenus de plus en plus coupés de leur environnement, tournés vers l'intérieur et de moins en moins invitants.

Dans presque toutes les villes, et ce, peu importe leur position géographique, la vigueur de leur économie ou leur niveau de développement, les gens qui utilisent l'espace urbain en grand nombre ont été de plus en plus négligés. Limitation de l'espace, obstacles, bruit, pollution, risques d'accident et conditions de vie généralement désagréables sont devenus le lot quotidien des citoyens de la plupart des villes du monde.

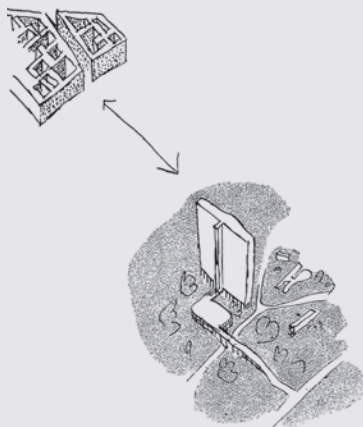
Cette tendance n'a pas seulement restreint les possibilités de recourir à la marche comme moyen de transport, elle a également placé les fonctions sociales et culturelles de l'espace urbain en état de siège. C'est ainsi qu'on a limité, menacé, voire abandonné la fonction traditionnelle de l'espace urbain comme lieu de rencontre et agora pour les citoyens.

UNE QUESTION DE VIE  
OU DE MORT DEPUIS 50 ANS

Il y a plus de 50 ans que l'écrivaine et journaliste américaine Jane Jacobs a publié *Déclin et survie des grandes villes américaines*<sup>1</sup>. Dans cet ouvrage précurseur, elle soulignait à quel point l'augmentation spectaculaire de la circulation automobile et l'idéologie moderniste de la planification urbaine, qui envisage les fonctions d'une ville séparément et privilégie la construction d'immeubles isolés de leur environnement, étaient en train de supprimer l'espace urbain, créant ainsi des villes mortes et désertées. Elle y décrivait aussi de manière convaincante la qualité de la vie dans une ville animée, telle qu'elle l'observait depuis son quartier new-yorkais de Greenwich Village.

Jane Jacobs a été une des premières à revendiquer haut et fort un changement décisif dans la manière de bâtir les villes. Pour la première fois depuis que les humains étaient devenus sédentaires, les villes n'étaient plus construites comme des agglomérations d'espace urbain et d'immeubles, mais comme un ensemble de bâtiments isolés les uns des autres. Au même moment, la prolifération de la circulation automobile resserrait l'étau autour de ce qui restait de vie urbaine.





Les modernistes ont rompu avec la ville et l'espace urbain en concentrant leur attention sur les immeubles considérés isolément. Leur idéologie est devenue dominante vers 1960, et ses principes continuent de guider la planification de bon nombre de nouvelles zones urbaines. Si une équipe d'urbanistes obtenait le mandat de limiter la présence de la vie entre des bâtiments, elle ne pourrait trouver meilleure méthode que la planification moderniste. (Schéma de Le Corbusier extrait de son traité intitulé *Propos d'urbanisme* [1946]<sup>2</sup>; photos de Täby, Suède, de Melbourne, Australie et de Nuuk, Groenland.)



#### DES PROGRÈS MALGRÉ LES DIFFICULTÉS

Au cours des 50 années qui se sont écoulées depuis 1961, de nombreux chercheurs et théoriciens de l'urbanisme ont contribué par leurs études et leurs arguments à alimenter le débat sur le déclin et la survie des villes. Quantité de nouvelles connaissances ont ainsi été acquises.

La planification urbaine a fait des progrès appréciables, tant en ce qui a trait à ses principes qu'à ce qui touche la circulation. En particulier au cours des dernières décennies, de nombreuses villes du monde ont fait des efforts considérables pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et la vie urbaine en cessant d'accorder la priorité à la circulation des voitures.

Pendant cette même période, nombre de ruptures intéressantes avec les idéaux de l'urbanisme moderniste ont eu lieu, en particulier dans l'édification de nouvelles villes ou de nouveaux quartiers résidentiels. Fort heureusement, la construction de zones urbaines dynamiques à usages multiples au lieu de quantité d'immeubles isolés de leur environnement suscite un intérêt croissant.





*Au tournant des années 1960, un flot de voitures a commencé à déferler sur toutes les villes du monde, enclenchant un processus d'érosion des conditions nécessaires à la participation des citoyens à la vie urbaine. La violation de l'espace urbain a été si massive et multiforme qu'il est pratiquement impossible de déterminer à quel point cette invasion a nui à la qualité de vie en ville (Italie, Irlande et Bangladesh).*



La planification de la circulation a également connu des progrès. On a adopté une hiérarchie des diverses infrastructures routières, mis en œuvre des principes d'apaisement de la circulation et franchi des pas importants en matière de sécurité routière.

Cependant, la circulation automobile a connu une croissance phénoménale; alors que des problèmes étaient corrigés dans certaines parties du monde, ils se multipliaient en d'autres endroits.

IL FAUDRA EN FAIRE BEAUCOUP PLUS

Malgré la tendance négative que constitue l'augmentation de la circulation automobile, des changements positifs ont eu lieu en réaction à l'indifférence à l'égard de la vie urbaine qui sévit depuis le tournant des années 1960.

Chose peu surprenante, ce sont les parties du monde les plus avancées sur le plan économique qui ont connu ces améliorations. Cependant, dans bon nombre d'enclaves prospères, l'idéologie moderniste a continué d'inspirer la conception de nouveaux quartiers et la construction de gratte-ciel tournés vers l'intérieur. Hier comme

LA DIMENSION HUMAINE :  
UNE DIMENSION NOUVELLE  
ET NÉCESSAIRE DE LA PLANIFICATION

aujourd'hui, ces « meilleures des villes » n'ont pas vraiment tenu compte de la dimension humaine.

Dans les pays en développement, la situation est autrement plus grave et complexe. La plupart des citoyens n'ont pas d'autre choix que d'utiliser l'espace urbain pour leurs activités quotidiennes. Traditionnellement, celui-ci répondait adéquatement à de tels usages, mais avec la croissance exponentielle du nombre de voitures, la concurrence pour l'utilisation de l'espace s'est intensifiée. Année après année, les conditions relatives à la vie urbaine et aux piétons se détériorent.

Au début des années 2000, pour la première fois de l'histoire, la majorité de la population de la planète vivait dans des villes plutôt qu'en milieu rural. La croissance des villes a été rapide et continuera de s'accélérer dans les années à venir. C'est pourquoi les villes, nouvelles ou pas, devront modifier en profondeur les principes qui gouvernent leur planification et l'établissement des priorités. Accorder plus d'importance aux besoins des gens qui fréquentent les villes constitue un objectif essentiel pour l'avenir.

Voilà le contexte dans lequel s'inscrit l'importance accordée, dans ce livre, à la dimension humaine de l'urbanisme. Les administrations municipales doivent presser les urbanistes et les architectes de favoriser les déplacements à pied dans le cadre d'une politique intégrée visant à développer des villes animées, sûres, durables et saines. Il est tout aussi urgent de renforcer la fonction sociale de l'espace urbain comme lieu de rencontre contribuant à l'émergence d'une société durable, ouverte et démocratique.

RECHERCHÉES : VILLES ANIMÉES,  
SÛRES, DURABLES ET SAINES

Ce début de XXI<sup>e</sup> siècle laisse entrevoir de nouveaux enjeux planétaires qui mettent en évidence la nécessité de prendre en compte la dimension humaine. Le désir de donner corps à l'idéal d'une ville animée, sûre, durable et saine est de plus en plus répandu et pressant. Les villes pourraient contribuer activement à la réalisation de ces quatre objectifs (animation, sécurité, durabilité et santé) si elles s'occupaient davantage des piétons, des cyclistes et de la vie urbaine en général. Une intervention politique cohérente, à l'échelle de la ville, visant à ce que les citoyens aient le goût de se déplacer à pied ou en vélo le plus fréquemment possible pour leurs activités quotidiennes constituerait un important pas en avant.

UNE VILLE ANIMÉE

Plus les gens sont incités à se déplacer à pied ou en vélo et à occuper l'espace urbain, plus le potentiel d'animation d'une ville s'accroît. Nous aborderons plus loin dans ce livre de l'importance d'un espace public vivant, en nous intéressant en particulier aux possibilités d'activités culturelles et sociales, de même qu'aux attraits propres à une ville animée.

UNE VILLE SÛRE

Plus les gens occupent l'espace urbain et s'y déplacent, plus le potentiel de sécurité d'une ville s'accroît. Pour qu'on ait le goût d'y marcher, une ville doit nécessairement avoir une structure assez cohérente, où les

distances de marche sont courtes, l'espace public attrayant et les fonctions urbaines diversifiées. Ces caractéristiques augmentent le taux d'activité et le sentiment de sécurité dans l'espace urbain et ses environs. Grâce à elles, la rue compte plus d'« yeux en action » : on est davantage porté à suivre ce qui se passe dans la ville à partir des logements et des immeubles environnants.

#### UNE VILLE DURABLE

Plus la part des déplacements revenant aux moyens de transport écologiques que sont la marche, le vélo et les transports en commun est élevée, plus une ville est durable. Ceux-ci sont largement bénéfiques pour l'économie et l'environnement, et permettent de réduire la consommation de ressources naturelles, les émissions de polluants et l'intensité du bruit.

De plus, un système de transport en commun est plus attrayant si ses usagers savent qu'ils peuvent atteindre à pied ou en vélo, et en toute sécurité, leur arrêt d'autobus, leur station de métro ou leur gare. Un espace public bien pensé va de pair avec un bon système de transport en commun.

#### UNE VILLE SAINES

Plus la marche ou le vélo s'inscrivent naturellement dans les activités quotidiennes des citoyens, plus une ville est saine. En bien des endroits du monde, les problèmes de santé publique connaissent une nette aggravation, car une bonne partie de la population est sédentaire et utilise l'automobile comme moyen de transport de porte à porte. Un appel sans réserve à se déplacer quotidiennement à pied ou en vélo devrait être un élément non négociable de toute politique de santé cohérente.

#### QUATRE OBJECTIFS, UNE POLITIQUE

En résumé, l'intérêt croissant pour la dimension humaine de l'urbanisme traduit une demande pressante pour des villes de qualité. L'amélioration des conditions de vie dans l'espace urbain est intimement liée au développement de villes animées, sûres, durables et saines.

En comparaison à d'autres investissements publics (en particulier les soins de santé et les infrastructures routières), les coûts associés à l'intégration de la dimension humaine dans l'aménagement urbain sont si faibles que toutes les villes du monde pourraient les assumer, et ce, quels que soient leur niveau de développement et leurs capacités financières. De toute façon, le fait de s'y intéresser et d'y réfléchir constitue en soi un investissement dont les bénéfices sont énormes.

*L'objectif prioritaire du Plan NYC, adopté en 2007, est de faire de New York une ville animée, sûre, durable et saine<sup>3</sup>. Nouvelle piste cyclable et trottoirs élargis en 2008 sur Broadway, à Manhattan<sup>4</sup>.*



## 1.2 Les villes nous façonnent autant que nous les façonnons

L'URBANISME PEUT FAVORISER  
DIFFÉRENTS USAGES DE L'ESPACE URBAIN

En se penchant sur l'histoire des villes, on constate que la planification et la structuration de l'espace urbain influencent les comportements humains et la façon dont les activités s'y déroulent. L'Empire romain avait ses villes coloniales, avec leur trame stricte et fixe de rues principales bordées de forums, d'édifices publics et de casernes, une formule qui venait renforcer leur rôle militaire. La trame compacte des villes médiévales, où les distances de marche étaient courtes et où abondaient places et marchés publics, contribuait à renforcer leur fonction de centres de commerce et d'artisanat. La rénovation urbaine stratégique de Paris entreprise en 1852 par le baron Haussmann, en particulier avec ses grands boulevards, a facilité le contrôle militaire de la population tout en créant un cadre propice à la naissance d'une « culture des boulevards » : les cafés se sont multipliés le long de ces vastes avenues où il faisait bon se promener.

EN MULTIPLIANT LES ROUTES,  
ON MULTIPLIE LA CIRCULATION

L'influence des mesures incitatives sur les comportements humains a atteint son paroxysme dans les villes au xx<sup>e</sup> siècle. Pour adapter la ville au déferlement de la circulation automobile, on a carrément rempli l'ensemble de l'espace urbain disponible de voitures en mouvement ou stationnées. Chaque ville s'est ainsi retrouvée avec un volume de circulation correspondant à l'espace qu'elle pouvait lui attribuer. Partout où l'on a tenté d'amoindrir la pression du trafic automobile en bâtissant de nouvelles voies et de nouveaux parcs de stationnement, on a engendré une augmentation de la circulation et de la congestion routières. En général, le volume de la circulation automobile est plus ou moins arbitraire et dépend de la disponibilité des infrastructures routières. Comme il existe toujours de bonnes raisons d'utiliser davantage son automobile, construire des voies supplémentaires revient à inciter les gens à acheter et à conduire plus de voitures.

EN RÉDUISANT LE NOMBRE DE ROUTES,  
RÉDUIT-ON LA CIRCULATION ?

Si la multiplication des routes entraîne celle de la circulation, qu'advient-il si l'on réduit l'espace alloué aux voitures ? En 1989, le tremblement de terre qui a frappé San Francisco a causé tant de dommages à l'une des principales artères de la ville, la très congestionnée autoroute de l'Embarcadero, qu'il a fallu la fermer. En quelques instants, une importante voie menant au centre-ville a donc disparu, mais, avant même que les plans de reconstruction soient terminés, il est devenu manifeste que la ville se portait très bien sans elle. Ses usagers se sont vite adaptés à la situation en changeant d'itinéraires et aujourd'hui, au lieu d'une autoroute à voies superposées, on y trouve un boulevard urbain parcouru par des trolleybus, bordé d'arbres et de larges trottoirs. Dans les années qui ont suivi, San Francisco a converti d'autres autoroutes en rues paisibles. Les villes de Portland (États-Unis), de



**Jan Gehl** est architecte, professeur émérite de design urbain de l'Académie royale des beaux-arts du Danemark et membre honoraire de plusieurs instituts nationaux d'architecture, dont ceux du Canada (IRAC), des États-Unis (AIA) et de Grande-Bretagne (RIBA). Fondateur et associé de Gehl Architects, son nom est lié au réaménagement de villes comme Copenhague, Londres, Amman, Melbourne, New York, Seattle et San Francisco. *Pour des villes à échelle humaine* est le premier de ses livres traduit en français.

Collection Guides pratiques

**A**ller au travail à pied ou en vélo sans risquer de se faire écraser par un véhicule, marcher le long d'une rue bordée d'arbres et de façades attrayantes, s'arrêter sur une place publique pour lire et y croiser des amis par hasard, voilà à quoi pourrait ressembler une ville à échelle humaine.

Malheureusement, l'architecture et l'urbanisme, dominés par l'idéologie moderniste depuis les années 1960, accordent encore trop souvent la priorité à la circulation automobile et à la construction de gratte-ciel isolés de leur environnement. Ils négligent par le fait même la fonction de l'espace urbain comme lieu de rencontre et, *a fortiori*, espace de conversation démocratique.

Pour faire face aux défis démographiques et écologiques du XXI<sup>e</sup> siècle, Jan Gehl propose de renverser cette perspective et de remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme. Dans ce livre visionnaire, jalonné de nombreuses illustrations et photos du monde entier, il présente des pistes d'action concrètes pour développer des villes animées, sûres, durables et saines. Son travail d'aménagement mise sur les déplacements à pied et en vélo ainsi que le renforcement de la vie urbaine.

Cette entreprise fait non seulement appel aux décideurs, elle exige aussi la participation active de la société civile et ne nécessite pas d'investissements majeurs. C'est un projet à la portée de toutes les villes, celles du Nord comme du Sud, visant simplement à créer du bien-être collectif. Comme l'écrit Jayne Engle-Warnick, du Centre d'écologie urbaine de Montréal, « des espaces urbains de qualité contribuent à l'avènement d'une société durable, ouverte et démocratique ».

*Pour des villes à échelle humaine* est le fruit de 50 années d'expérience en planification urbaine réalisée aux quatre coins du monde par cet important penseur et praticien de l'urbanisme. Un livre révolutionnaire appelé à devenir un outil indispensable pour construire les « écocités » de demain.

