

Fonctionnelle ou relationnelle ?

Vers un arbitrage renouvelé des fonctions de la rue

SONIA LAVADINHO

« Toujours plus vite, toujours plus loin », tel est le paradigme qui a dicté ses lois au développement urbain. La ville fonctionnelle héritée de notre passé reste notre lot du quotidien. La ville relationnelle dont nous rêvons pour notre futur continue, elle, de nous échapper, bien qu'elle fasse l'unanimité de tous les désirs, des citoyens aussi bien que des élus, des concepteurs aussi bien que des financeurs. La faute à la rue !

Plus précisément, la faute à notre façon très monotone de fabriquer la rue, comme si elle ne devait servir qu'à une seule chose : se déplacer, de préférence plus vite, pour nous emmener ailleurs, de préférence le plus loin possible. Planifier nos rues en priorisant leur dimension fonctionnelle, c'est méconnaître tout leur potentiel relationnel : la rue, c'est le couteau suisse de la ville. Il nous faut simplement apprendre à mieux nous en servir. La rue devient alors le support privilégié pour accomplir des tas d'autres choses que simplement nous déplacer. Rencontrer ses voisins pour un brin de causette, prendre le soleil sur un banc en compagnie d'un bon bouquin, boire un café sur une terrasse en attendant son prochain rendez-vous, emplir son panier de couleurs et de saveurs au marché, jouer à cache-cache avec ses enfants en les emmenant à l'école...

Nous pouvons tous citer quelques noms de rues dans notre ville qui remplissent toutes ces fonctions, et bien d'autres. Nous les connaissons par cœur, ces rues bigarrées et métissées qui assument pleinement leur statut relationnel. Ces rues-là possèdent un vrai caractère. Bizarrement, il n'y en a qu'une toute petite poignée, et le plus souvent, elles ont déjà quelques bons siècles de vie derrière elles. Qu'importe, nous compensons leur rareté par le fait de les fréquenter plus souvent. Et lorsque ces rues à l'ambiance si particulière ne se trouvent pas dans notre quartier, nous faisons parfois des kilomètres pour nous y rendre. Car ce sont nos rues préférées. Quand on nous demande de dire pourquoi, nous n'arrivons pas bien à l'expliquer : nous finissons par hausser les épaules

et souligner le fait qu'elles sont animées, qu'il y a de la vie. Ou bien il n'y a presque personne, mais il y a des arbres : ces rues ombragées sont si calmes que l'on peut y entendre les oiseaux chanter. La vérité est que ces deux types d'espaces où je prends un bain de foule ou bien je prends un bain de nature ne sont pas que de simples rues. Qu'il s'agisse de rues-places ou bien de rues-parcs, elles en assument le caractère relationnel qui permet de mieux nous relier à la fois aux autres et au Vivant qui nous entoure.

Les rues-rues, quant à elles, ne sont presque jamais citées. Et pour cause. Elles n'ont pas de caractère très affirmé car elles s'en tiennent à leur seule dimension fonctionnelle : un simple tube qui permet à des flux de véhicules, de vélos et de piétons de s'écouler. Rien de bien folichon, et certainement pas de quoi justifier le fait de faire un détour pour y passer ou d'y retourner plus souvent que de raison.

Les rues historiques ne sont pas les seules à être relationnelles. De temps à autre, une rue contemporaine parvient à se hisser tout en haut de la mêlée fonctionnelle, le plus souvent suite à un remodelage complet de son caractère routier qui parvient à la transformer en une rue relationnelle : Mariahilfer Strasse à Vienne, la rue de Rivoli à Paris ou Exhibition Road à Londres sont de celles-là. À l'échelle des quartiers, quelques grands projets de régénération urbaine parviennent eux aussi à sortir du lot. Ils reçoivent des prix internationaux et deviennent les dignes ambassadeurs d'un design novateur capable de mieux accueillir le Vivant et les humains en son sein. Hammarby Sjöstad



La rue de Rivoli à Paris. © Sonia Lavadinho.

à Stockholm, Abandoibarra à Bilbao, HafenCity à Hambourg et Sørnga à Oslo sont de ceux-là. Au cœur de tous ces projets, une réinvention complète de la place de la voiture et du rôle de la vitesse dans nos vies. Ailleurs, ce sont des grandes artères qui cessent de l'être pour devenir des vraies places sous tous les projecteurs : Times Square à New York, le Parterre du Quartier des Spectacles à Montréal ou le Piétonnier de Bruxelles font partie de cette grande famille. Les voies vertes urbaines ont aussi le vent en poupe : qu'il s'agisse d'icônes classiques comme Superkilen ou Den Grønne Sti à Copenhague, ou bien des toutes dernières-nées du genre, comme la Voie verte d'agglomération à Genève ou la Underline à Miami, petite sœur inspirée de la Highline de New York, elles ne cessent de prouver qu'il est possible de relier la ville de fond en comble en faisant feu de tout bois : anciennes voies ferrées, sites logistiques, zones industrielles, tunnels et autres viaducs. Plus extrême encore est la transformation d'anciennes autoroutes et grands axes pénétrants en parcs linéaires urbains, à l'instar du boulevard Bonaventure à Montréal, le Sønder Boulevard à Copenhague ou, plus près de nous en France, la reconversion des trémies de la rue Garibaldi à Lyon. Il convient aussi de saluer les rocades d'un autre genre qui commencent à entourer les agglomérations sur des très grandes distances, telle la Promenade verte qui forme une boucle de 60 km autour de la Région de Bruxelles-Capitale, ou la Rotary Mattamy Greenway qui relie les 55 municipalités qui composent le Grand Calgary sur 140 km et connecte ainsi plus de 1 000 km de sentiers locaux, ou encore le sentier du Grand Paris, qui demande plus d'un mois pour faire le tour complet de ses 615 km à pied. Et que dire de toutes ces petites rues qui ne disent pas leur nom mais se transforment tout de même par centaines, à l'instar des ruelles vertes de Montréal ?

Tous ces projets qui modifient profondément la nature de la rue et réinventent tout son potentiel vont dans le bon sens, et nous pouvons bien sûr nous en féliciter !

Mais que la vue de ces arbres relationnels ne cache pas la forêt fonctionnelle : la rue commune, celle que nous n'arrêtons pas de croiser au quotidien, reste d'une affligeante banalité. Si un budget (au demeurant non négligeable) lui est constamment alloué pour sa maintenance, cela ne lui permet pas pour autant de se réinventer ! Ce n'est pas un manque d'argent, en vérité, mais un manque d'imagination qui nous empêche de dessiner de nouvelles manières de vivre ensemble à même la rue chaque fois qu'il nous faut repasser une couche de goudron. Alors nous nous contentons d'asphalter, sans nous poser la question s'il ne vaudrait pas mieux faire autre chose pour que la rue assume mieux son destin relationnel. Plutôt que de répondre présents face à l'exigence renouvelée d'assurer au mieux la fonction civique de la rue pour garantir le mieux-être pour tous, nous capitulons face à la fonction circulatoire, et finissons par lui céder l'immense majorité des mètres carrés au détriment de notre santé physique et mentale, notre lien social et notre capacité à assurer l'avenir de nos enfants. Tout jeune parent qui tient par la main son enfant de quatre ans sans pouvoir la lâcher un seul instant le sent dans ses tripes : la rue tue ! Et ce n'est pas qu'une intuition sans fondement. Les accidents de la route sont de facto l'une des causes principales de mortalité des enfants en France. La question qu'historiens et anthropologues se poseront dans le futur est : à quel moment précis dans le cours de notre histoire urbaine avons-nous décidé qu'arriver une ou deux minutes plus vite au boulot était plus urgent, plus nécessaire, plus important que de garantir que nos enfants puissent traverser la rue et rester toujours en vie ?

Nous avons perdu le sens de nos priorités face à la rue. Individuellement, face à chaque rue que nous renonçons à transformer en lieu de vie, mais aussi collectivement, face au réseau viaire dans son ensemble que nous renonçons à interroger dans sa nature comme dans sa vocation. Nous ne savons plus comment relier nos rues entre elles pour faire écosystème. Nous avons perdu le sens de la ponctuation urbaine : contrairement

à nos ancêtres qui n'hésitaient pas à multiplier ces lieux de reliance entre les rues qui créaient autant de nouvelles destinations, nous hésitons désormais à créer de nouvelles places, de nouveaux parcs. Nous ne faisons le plus souvent que répliquer des morceaux de ville standard où se succèdent immeubles de bureaux et immeubles de logement, et nous nous contentons de produire toujours plus de rues et toujours plus de routes pour pouvoir aligner tous ces immeubles les uns derrière les autres. C'est oublier de quoi est fait réellement un tissu urbain : une résille très poreuse aux maillages extra-fins (à peine 50 mètres entre les intersections pour les rues historiques) dont la géométrie singulière résulte de la combinatoire unique qui relie ses rues en superposant les motifs texturés que sont les places et les parcs, les squares et les allées, les parvis et les carrefours. La rue à elle seule ne suffit pas à créer de l'urbanité. C'est la rue dans tous ses états, la rue qui mue sans cesse tant dans sa nature que dans sa vocation qui peut le faire.

L'autre grande leçon de l'histoire qu'il nous faut réapprendre, c'est qu'il ne suffit pas d'agir de façon incrémentale, rue par rue, pour faire éclore la ville relationnelle. Pendant les Trente Glorieuses, les investissements humains et financiers ont été gigantesques pour adapter la ville à la voiture. Fabriquer la ville fonctionnelle nous a coûté des milliards d'euros et des milliards d'hommes/jour. L'ordre de grandeur de ces investissements est sans commune mesure avec ce que nous pratiquons aujourd'hui pour adapter la ville à nouveau aux humains. C'est ainsi que malgré

tous les efforts humains et financiers injectés dans la redirection urbaine depuis plus de deux décennies, l'étalement urbain est à peine contenu, voire encore en pleine expansion. En chemin, nous avons largement perdu la maîtrise foncière de notre sol et notre capacité à investir sans nous endetter, et notre aptitude à concevoir de nouveaux espaces publics de qualité sans passer par plus de densification urbaine s'en trouve grandement affectée. La politique des petits pas que nous continuons de pratiquer ne peut donner que de maigres résultats, car elle ne permet pas de faire effet de levier sur les comportements. Il nous faut apprendre à faire des sauts véritablement quantiques en design urbain pour pouvoir changer la nature de toutes nos rues à la fois, de manière à la fois massive et simultanée. Cela implique d'aller au-delà du saupoudrage lié à la réalisation de tel ou tel projet urbain individuel, aussi emblématique soit-il, pour définir plutôt une vision claire de ce que toute la ville veut devenir de manière holistique pour passer le cap du XIX^e siècle. Ce cap sera relationnel ou ne sera pas. Sachant cela, quel est le nouveau visage que nous voulons donner aux trois, quatre ou cinq mille rues qui constituent en moyenne nos villes européennes ?

Des villes pionnières ont appris à se transformer de manière holistique en réinterrogeant systématiquement la nature de leurs rues. Elles nous montrent aujourd'hui le chemin à suivre. Qu'elles se trouvent au nord de l'Europe comme Oslo, Göteborg, Copenhague ou Groningen, au sud de l'Europe comme Barcelone, Bilbao, Vitoria-Gasteiz ou Valencia, au cœur de l'Europe

HafenCity à Hambourg. © Sonia Lavadinho.



comme Bruxelles, Paris, Hambourg ou Bâle, ou encore à l'est de l'Europe, comme Graz, Vienne, Salzburg ou Ljubljana, ce qui différencie ces villes des autres est le fait qu'elles ont su opter pour un processus continu de transformation massive et systématique de leurs rues. Les recettes pour changer la nature fonctionnelle de nos villes sont archiconnues, éprouvées qu'elles ont pu être dans ces villes-là depuis des années, voire depuis plusieurs décennies. Plus important : si tant de villes aux contextes et cultures si différentes l'ont fait, alors on pourrait le faire partout. Fabriquer la ville relationnelle pourrait même devenir un projet de société à large échelle, car toutes les évaluations le montrent : la ville relationnelle est porteuse de plus de bien-être, de résilience et de justice sociale que la ville fonctionnelle.

Ces villes pionnières sont aujourd'hui émulées par d'autres villes qui veulent embrasser à leur tour la dimension relationnelle : les expérimentations fleurissent un peu partout et les prototypes qui changent la nature des rues fonctionnent plutôt bien. Les archétypes, en revanche, ont la peau dure. Ils ont certes emprunté de nouveaux noms, mais qui ressemblent à s'y méprendre aux anciens : infrastructures vertes pour lutter contre les ICU (îlots de chaleur urbains), technosols pour recréer de toutes pièces des sols vivants, réseaux express vélo qui créent chez les cyclistes les mêmes reflexes « toujours plus vite, toujours plus loin » que ceux qui dominent chez les automobilistes... Tout a-t-il donc changé ? Non, rien n'a fondamentalement changé. C'est toujours une pensée

guidée par les infrastructures, une pensée régie par la vitesse (de réalisation autant que d'utilisation) qui domine la conception de nos espaces de vie. C'est ainsi que le plus souvent, après quelques premiers succès, les freins et obstacles s'accumulent : des villes pourtant bien lancées sur une trajectoire relationnelle ralentissent leur élan, voire abandonnent leurs efforts jusqu'à parfois cesser de se transformer. Le projet de société tant rêvé tarde alors à se réaliser. Pourquoi ce paradoxe ?

Ces villes n'atteignent pas le point de bascule requis par le principe de Pareto. En ne mettant en œuvre séquentiellement que quelques projets, aussi emblématiques soient-ils, ces villes ne réussissent à transformer tout au plus que 10 à 15 % de leurs espaces publics. La quasi-totalité de leurs mètres carrés urbains reste ainsi contrainte par leur nature fonctionnelle. Il leur faudrait inverser ce qui relève de la règle et ce qui relève de l'exception. Devenir une ville relationnelle exige de transformer quasi toutes les rues en rues relationnelles. Une rue, dix rues, cent rues ne suffisent pas à passer ce point de bascule. Il nous faut déployer la transformation de nos rues avec un degré d'engagement radicalement supérieur à celui visé jusqu'ici, dans un temps bien plus court. Il n'est plus nécessaire d'expérimenter une énième fois ce qui de toute évidence marche déjà. Il nous faut plutôt assumer le courage de déployer ces solutions éprouvées avec toute la conviction et la force de frappe d'une politique urbaine qui a atteint aujourd'hui sa pleine maturité. —

NedreFoss Park à Oslo. © Sonia Lavadinho.

