

La rue américaine

JÉRÔME BARTH | JÉRÔME GLAD

La rue a mauvaise presse dans l'imaginaire américain, ici au sens d'Amérique du Nord. La faute à l'explosion des *suburbs*, quartiers uniformisés à bas coûts, aux maisons unifamiliales et aux grands centres commerciaux, dans lesquels les populations – généralement blanches et de classe moyenne – viennent habiter dans les années 1950 et 1960. Suite à une désindustrialisation massive des grandes métropoles et au succès de la maison abordable des *suburbs*, les villes américaines vivent une longue période de crise, d'appauvrissement et de perte de population dans les années 1970 et 1980. On s'en rend compte dans des films comme *Taxi Driver* (1979) ou l'absurde mais fascinant *New York 1997* (1981).

La lente reconquête de la rue

Puis, contre toutes attentes, les choses changent. Dès la fin des années 1980, les villes commencent un redressement lent mais régulier. À New York, ville emblématique, les commerces de rue vont progressivement se rétablir et les piétons reviennent dans les rues, même s'ils se trouvent souvent à l'étroit sur des trottoirs exigus ou forcés de faire face à des blocs de bureaux totalement introvertis, dénués d'interface avec la rue.

Petit à petit, les urbanistes, les commerçants, quelques esprits politiques avisés et certains citoyens éclairés vont reconquérir la rue. Au Québec, des initiatives, telle la « Fondation Rues Principales », mettent tout en avant les valeurs traditionnelles de la rue. Aux États-Unis, un vaste mouvement de salubrité, d'entretien et de sécurité de la rue voit le jour, intitulé « *Broken Windows* » de James Wilson, la théorie des « vitres cassées » (l'idée étant de ne pas laisser les vitres cassées établir un climat de délinquance dans un quartier). L'essor de nouvelles industries, le retour des professionnels en ville et une prospérité retrouvée – marquée par une hausse des revenus moyens et une réduction réelle de la pauvreté

urbaine – vont également permettre la réinvention des villes.

La rue devient alors un enjeu : après son abandon à l'automobile, il ne reste plus assez d'espace pour tout le monde. Piétons, cyclistes, chantres d'une cité plus agréable et plus ouverte, poussent à une ré-imagination de la rue. Dès les années 1990, la place de l'automobile diminue progressivement grâce à des initiatives visant à la mise en sécurité des piétons et au prêche contre la création de places de stationnement obligatoires dédiées dans les nouvelles constructions. Ces initiatives jugées farfelues de prime abord vont gagner du terrain avant de triompher dans les esprits, trouver leur place dans les politiques publiques, et finalement transformer les cités américaines.

Les années 2000 sont celles de la piétonnisation, avec par exemple le programme des *DOT Plazas* (du département des Transports) dirigé par la Commissaire des Transports Janette Sadik-Khan à New York. Dans d'autres métropoles, comme celles de Montréal ou de San Francisco, des espaces temporaires et des rues partagées apparaissent et se multiplient avec une méthode particulière, celle de « l'urbanisme tactique ». Partout, avec un peu de peinture, des bacs à fleurs et de la bonne volonté, une partie de la voirie dédiée aux automobiles est libérée en faveur d'espaces piétons destinés aux citoyens et à leur vie quotidienne. Les pistes cyclables vont également acquérir une présence réelle. Les pouvoirs publics vont alors songer au vélo comme un mode de transport qui mérite un réseau aménagé avec ses liaisons en direction des centres d'activités de la ville. Les places publiques sont elles aussi à l'honneur : Bryant Park à New York, Fountain Square à Cincinnati, Campus Martius à Detroit, Dilworth Plaza à Philadelphie et de nombreuses autres vont être réhabilitées par des programmes d'investissement et des programmes de gestion en partenariat publics-privés des villes devenues conscientes de



5^e Avenue, Brooklyn, des terrasses occupent la chaussée grâce au nouveau programme *Open Streets* de la ville de New York. © Jérôme Glad.

l'atout que ces espaces peuvent représenter pour les centres-villes et les quartiers.

L'espace public, sa forme et ses fonctions, qui sont un enjeu évident en France, entrent désormais dans l'imaginaire public et politique américain. Le débat sur son usage va opposer d'un côté, les ingénieurs de la circulation, les commerçants, les propriétaires immobiliers frileux et les résidents et, d'un autre côté, toute une nouvelle génération d'urbanistes, d'activistes du cyclisme et de visionnaires de secteurs variés qui comprennent le lien entre la qualité de l'espace public et la capacité de la ville à attirer et à conserver ses habitants.

Un modèle de réinvention de la rue propre à l'Amérique du Nord

Des centaines d'organisations de gestion de la rue, ancrées dans le modèle américain, vont être l'un des outils principaux de cette transformation, avec le soutien du secteur public. Les premières, *Bloor West* à Toronto et *Union Square* à New York, se créent en 1970 et 1981. Ces organismes à but non lucratif réalisent des missions de service public mais avec des méthodes de services privés. Leurs financements sont un mélange de fonds publics et surtout privés. Ce sont les *Business Improvement Districts* (BIDs) et les Conservancies aux États-Unis, les *Business Improvement Associations* (BIAs) et les *Sociétés de Développement Commercial* (SDC) au Canada. Elles se caractérisent par des interventions sur des territoires bien définis et des missions circonscrites comme la sécurité, la propreté, l'organisation d'événements dans les rues. Elles disposent de budgets pluriannuels et d'un mode d'action pragmatique.

Parallèlement à ces organisations de gestion de rue, le succès des militants de l'urbanisme tactique et de leurs projets, associant directement les usagers et les habitants, contribue à leur donner un statut d'outil indispensable des politiques publiques en milieu urbain. L'urbanisme tactique devient alors une pratique populaire sur tout le continent au début des années 2010. À titre d'exemple c'est en 2013 que le programme de vélo partage « *Citibike* » commence à opérer à New York. Assez rapidement, les idées soutenues par les militants vont être portées par les municipalités elles-mêmes et prendre de l'ampleur. Dès lors, le mouvement associatif et militant va peu à peu disparaître au profit d'entreprises de conseils spécialisées, de firmes de design ou même de services dédiés dans les cabinets d'ingénieurs et d'architectes concevant et réalisant ces aménagements tactiques pour les villes.

Cependant, le succès et la pérennité de ces interventions tactiques reposent grandement sur la présence d'un opérateur local assurant sur la durée leur gestion, leur entretien et leur programmation. Ainsi, pour le programme de *DOT plazas* de New York où la présence d'un gestionnaire est systématique, aucune des 79 places n'a été démantelée, à la différence de ce que connaîtra San Francisco qui ne disposait pas d'un réseau d'opérateurs locaux en charge de la gestion de ce type de projets d'aménagement. Toutes les places éphémères de la ville de Québec seront également démantelées les unes après les autres pour les mêmes raisons.

Le Covid va bousculer les villes, les habitudes, et les rues

L'arrivée du Covid a été l'occasion d'une redécouverte encore plus profonde de la rue et de son importance pour les populations urbaines, particulièrement dans les quartiers fortement peuplés. La crise sanitaire a poussé les populations à demander plus de liberté dans l'utilisation de la rue ; elle a aussi permis aux pouvoirs publics de faire fi des réglementations traditionnelles (limites de superficie des terrasses, fermeture de rues, partage de l'espace sur les trottoirs, organisations de fêtes, vente d'alcool) d'une part, et d'autre part de rendre obsolètes les clivages politiques. Ainsi, les deux années du Covid ont été l'occasion d'une expérimentation sans précédent dans des centaines de villes grandes, petites et moyennes et, aujourd'hui, les différents usages de la rue continuent d'influencer la réflexion des services publics.

À New York, le programme occasionnel des *Open Streets* prend de l'essor, avec des autorisations de fermer des rues sur 100, 400, parfois 1 000 mètres, ce qui permet aux commerces et aux institutions civiques locales d'utiliser la rue comme bon leur semble. À Montréal, c'est l'apparition du programme « Rues piétonnes », qui ferme la circulation chaque année dans 10 grandes artères commerciales, dont l'emblématique avenue du Mont-Royal, transformée en promenade urbaine de 2,3 km. Dans les deux cas, ces réappropriations de la rue par le piéton ont une semi-permanence dans la belle saison mais sous certaines contraintes.

Le facteur limitatif est l'absence de financement durable. À Montréal, New York ou Cincinnati, ce sont une fois encore les espaces gérés en partie par des partenaires publics-privés (BIDs aux ÉU ou SDC au Canada) qui vont perdurer et se développer.

En revanche, le nouveau partage de l'espace entre l'automobile et les piétons s'est inscrit de façon plus permanente ; ainsi la terrasse est entrée dans la vie quotidienne de la rue nord-américaine. Dans certains cas, comme à Georgetown (Washington DC) ou à Cincinnati, les organismes de gestion deviennent le moyen par lequel ces terrasses temporaires sont conçues, produites, puis louées ou vendues à des bars et des restaurants. Une uniformisation de concept facilite d'ailleurs les autorisations données par la ville.

Le Covid aura également représenté une période pendant laquelle les *Center Business Districts*, ce que nous appelons le centre-ville, se sont vidés de leurs travailleurs. On a assisté à un changement drastique du niveau de diversité des usagers, avec une augmentation de la présence des sans-abris dans le centre des grandes villes américaines, ayant fait l'objet de nombreux articles « myopes » sur l'insécurité, l'insalubrité et « l'ensauvagement » de la rue. Cette situation se résorbe au fur et à mesure que la vie se normalise.

Et maintenant ? Le plus marquant, à notre sens, est la compréhension de l'importance de la rue comme un lieu de possibilités et de vie pour ses usagers. De ce côté de l'Atlantique, les rues qui ont su se réinventer avec le plus de succès et de pérennité sont celles disposant d'un organisme gestionnaire de rue. Ainsi, l'urbanisme tactique avec ce qu'il représente en termes de militantisme en faveur des rues a conduit à la création de ces organismes novateurs. Ces nouveaux opérateurs servent d'aiguillon en poussant les pouvoirs publics à faire preuve de plus d'ambition et en mobilisant même les commerçants les plus récalcitrants aux changements. Pour redécouvrir la beauté des rues des villes ! _

Avenue Bernard à Montréal. Des aménagements saisonniers et des terrasses sur rues animent chaque été les rues piétonnes depuis la pandémie.
© La Pépinière Espaces Collectifs.

