



# La rue, mode de vie



Le contre-exemple allemand, à Fribourg et à Brême (ci-dessus), où la population est invitée à investir le domaine public. PHOTOS NICOLAS SOULIER

# Avenues vides, trottoirs déserts, façades inanimées... Les zones résidentielles créées en France depuis les années 50 souffrent d'une réglementation mortifère : tel est le constat de l'architecte Nicolas Soulier au terme de son enquête menée en Europe.

Par SIBYLLE VINCENDON

**D**es rues mortes. Où l'on ne croise pas un chat, où de longues files de voitures en stationnement bordent des grilles, des digicodes et des façades nues comme des vers, où l'on va de giratoire en rond-point. Et où marcher – si tant est qu'on ait eu l'idée saugrenue de marcher – donne le bourdon. Des rues comme ça, on en voit partout, dans les grands ensembles, lotissements, zones résidentielles sorties de terre après la Seconde Guerre mondiale. Une spécialité française.

Depuis bien longtemps, cet état de fait intrigue Nicolas Soulier, architecte, urbaniste et professeur d'architecture. Il le résume dans une question : «*Comment se fait-il qu'on en soit venu à se dire qu'une rue, pour être vivante, doit être longée par des commerces et des cafés ?*» Dans la plupart des cas, poursuit-il, «*il n'y en a pas. Mais il se passe quelque chose d'étrange : des habitants sont là, mais rien ne transpire de leur présence*». Nicolas Soulier a pratiqué son art partout en France, beaucoup voyagé et arpenté à l'étranger des quantités de rues où la promenade était agréable. Il a fait de son expérience une méthode, détaillée dans un ouvrage intitulé *Reconquérir les rues* (1). Mais, comme on va le voir, la reconquête, en France, s'annonce ardue.

## «Le petit barda que les gens mettent dehors»

Le manuel de Nicolas Soulier démarre par un florilège de règlements produits par notre beau pays. Les obligations des villes, des copropriétés ou des lotissements interdisent d'accrocher aux façades ou de poser sur des murs des objets qui «*puissent nuire aux passants*» (en clair, des pots de fleurs susceptibles de leur tomber sur la tête). Défendu de changer la boîte à lettres, de faire un

barbecue dans le jardin, de laisser dépasser une branche d'arbre sur la voie publique, d'éclairer son balcon, de choisir un mobilier d'extérieur ou un paillason non agréé par le syndic, de poser des canisses le long des garde-corps de terrasse, de transformer une plate-bande en potager et, par-dessus tout, il est absolument proscrit de faire sécher du linge dehors.

Pourtant, qu'est-ce qui rend la flânerie charmante ? Les plantes qui dépassent des clôtures, les arbres, des fleurs au balcon, un vélo devant la maison, une grille ouvragée, un perron, une marquise, une variété de façades, une glycine, un objet posé sur un bord de fenêtre et que l'on aperçoit, «*tout un petit barda que les gens mettent dehors*», dit Nicolas Soulier.

Ce fut longtemps la rue classique en France : les pavillons de banlieue avaient ce genre de décor informel sur le pas de la porte. On voyait un peu de bazar, et même une lessive qui sèche au soleil n'était pas considérée comme une calamité. Au cours de ses pérégrinations, l'urbaniste a vu «*cette vie sociale informelle*» encore présente par exemple dans les rues de Brême, en Allemagne, «*des petites choses*» qui font que «*quand on passe dans la rue, ce n'est pas devant des éléments inertes et hermétiques*». Mais en France, non. L'essentiel de ce qui a été aménagé depuis trente ans est vitrifié. A coup de règlements, de priorité à la voiture, d'obsession sécuritaire, on a créé des voiries «*stérilisées*», dit Nicolas Soulier.

## «Pas de voitures, c'est souvent pas bien»

Pour comprendre ce qui nous est arrivé, l'urbaniste propose d'observer deux opérations qu'il a menées et qui furent des échecs. Nîmes, 1990. La commune veut remanier sa rocade. Une voie rapide entourée d'un grand ensemble, d'un hypermarché, de parkings : de l'urbanisme commercial d'entrée de ville, l'ordinaire en somme. Quand Nicolas Soulier arrive sur le projet, la Direction départementale de l'équipement (DDE) a déjà son plan tout prêt : douze «*giratoires*». Voilà tout le monde en réunion et le nouveau venu qui se lance : «*Pourquoi des giratoires, pourquoi pas des carrefours à feux ? Pourquoi des parkings, pourquoi pas du stationnement de bord de voie, sur des contre-allées ou des rues latérales ?*» Il souligne que «*sur ce boulevard, tel qu'il est prévu, on ne peut pas s'arrêter, on ne peut pas accéder à un riverain directement, il faut toujours se rendre dans un parking en prenant une desserte routière et une voie de décélération. On ne peut pas en sortir directement, on ne peut pas traverser. Pas de terrasse ni de vie d'avenue, juste une circulation régulée. Pourquoi ne serait-ce pas un boulevard de ville, un boulevard moderne, comme par exemple la Diagonale à Barcelone ?*» Son voisin lui chuchote : «*Taisez-vous...*» La logique routière ne saurait être contredite. Nicolas Soulier peut plaider pour des aménagements «*plus urbains*», tout joue contre lui : la DDE veut des systèmes routiers qu'elle estime meilleurs pour la sécurité routière et l'argent public est disponible pour ce projet-là. Si on change tout, hop, disparition des crédits.

Néanmoins, on expertise à nouveau le projet en confrontant le «*tout-routier*» de la DDE et le

«tout-urbain» de l'enquiquineur. Et là, surprise : la solution urbaine – faire un boulevard à feux, sans glissière de sécurité, sans terre-plein central – se révèle aussi la plus sûre. Logique : moins les automobilistes se sentent sur une piste réservée, moins ils foncent. Nicolas Soulier croit alors que sa solution l'a emporté, mais il sous-estime qu'en France le corps des Ponts et Chaussées se partage entre les «routiers» et les «urbains». Et que les premiers dominent. A Nîmes, ils déshabillent le projet par petites touches, et vingt ans plus tard, le boulevard urbain un temps rêvé est aujourd'hui encore une voie rapide.

Les voitures sont-elles les ennemies des rues agréables ? Même pas. «*Je ne suis pas antivoyeur*», dit Nicolas Soulier. Il a, à leur sujet, une philosophie en trois points : «*Des voitures, c'est très bien. Pas de voitures, c'est souvent pas bien. Trop de voitures, c'est pas bien du tout.*» Pour lui, une rue sympathique supporte l'automobile si elle ne roule pas trop vite et si on ne la gare pas n'importe comment. Il prend l'exemple des «*jardins de devant*» dans les voies anglaises. En principe, ce sont des délices jardinés. Mais de plus en plus, les propriétaires les suppriment : un coup de ciment, un auvent et voilà une place de parking. «*A force d'être passionné par la rue*, note Nicolas Soulier, *on se passionne pour toutes les expé-*

### **Pourtant, qu'est-ce qui rend la flânerie charmante ? Les plantes qui dépassent des clôtures, les arbres, des fleurs au balcon, un vélo devant la maison, une grille ouvragée, un perron, une marquise...**

*riences des villes du monde pour maîtriser la voiture.*» Et l'on doit constater qu'elles sont souvent malheureuses.

Deuxième échec. Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), 1995. Un grand ensemble, 23000 habitants et des bâtiments séparés par des parkings ou des espaces verts. De rue, point. Dans cet endroit, Nicolas Soulier imagine de commencer par donner à ces immeubles ce qu'il appelle des «*frontages*», des «*cours d'entrée*» avec quatre ou cinq places de stationnement, des plates-bandes plantées, un abri pour les vélos, pour les poussettes, un ou deux arbres et un édicule pour les poubelles. Le tout faisant une sorte de chez-soi avant chez soi.

### **Une population dont on se méfie trop**

Tout le monde semble d'accord, mais au bout d'un an et demi, l'organisme HLM qui possède les immeubles décide que les voitures ne doivent pas être dans la petite cour. Il estime que les habitants s'approprieraient mieux les lieux si on leur met à la place des jeux d'enfants et des bancs. Donc, écrit Nicolas Soulier, «*les habitants ne peuvent plus s'occuper de leur voiture dans leur cour : les usages et les échanges qui peuvent se jouer autour de la voiture dans une cour de devant disparaissent*». Dans un quartier d'habitat social, la voiture est pourtant souvent la seule propriété d'importance. Naturellement, les intéressés n'ont pas voix au chapitre : «*Depuis le début du*

*projet*, poursuit Nicolas Soulier, *nous n'avons pas le droit de rencontrer les habitants ni les associations.*» Cela «*risquerait de les inquiéter inutilement*». Quatre ans plus tard, rien n'est fait. Et quand le bailleur passera enfin à l'acte, le résultat sera accablant : barrière, énorme boîte à poubelles, végétation chétive.

A Aulnay-sous-Bois, les habitants étaient infantilisés. Ailleurs, ils sont suspectés, et les deux peuvent aller ensemble. A grands traits, les pouvoirs publics pensent que si on laisse la population intervenir sur la rue, les gens vont faire n'importe quoi, dégrader, nuire à l'harmonie des lieux. Il faut donc s'en méfier ; réaliser les aménagements de la voie publique pour eux parce que, précisément, elle est publique et qu'ils n'y connaissent rien ; enfin, les protéger de tous les dangers car s'il arrive quelque chose, on va avoir un procès. «*En France, ce qui domine, c'est une pensée normative, technicienne, apeurée*», soupire Nicolas Soulier.

Il ne jette pour autant la pierre à personne : «*Dans mon métier, on est confronté à des professionnels qui, avec peut-être de très bonnes raisons, disent "c'est la seule manière de faire."* A savoir, interdire, et non seulement interdire, mais empêcher avec des grilles, des bornes, des espaces tampons.»

C'est moins cher que de payer policiers ou gardiens. «*Barrière et bornage sont des fausses solutions collectives à long terme*», dit encore l'urbaniste. Mais ça rassure la population.

On peut faire autrement. L'écoquartier Vauban, dans la ville allemande de Fribourg-en-Brigau, en est la preuve. Les pouvoirs publics locaux ont accepté que les gens posent une chaise sur le trottoir, laissent traîner un tricycle ou dépasser les branches d'un buisson pas taillé. «*On vous demande d'entretenir une plante, de ne pas faucher le vélo de la voisine... L'état d'esprit qui règne, c'est un grand sentiment de confiance*», raconte Nicolas Soulier. Quand on lui objecte que Vauban est peuplé de bobos, l'urbaniste répond que dans cette ville de Fribourg, un autre quartier, authentique grand ensemble d'habitat social, a été pensé avec les habitants, pas moins impliqués. Mais il faut dire que la première construction fut une cabane de chantier où on les a reçus et écoutés pendant des mois. Ce fut l'embryon de la maison de quartier. Quand ils vont à Fribourg, les élus français reviennent en répétant en boucle : «*C'est formidable, mais ça ne serait pas possible chez nous...*» «*Tous les Français avec qui je suis allé à Brème ou à Fribourg ont pu constater que ce qu'on y voit est normal. Que ça n'implique pas de processus particulier*», dit Nicolas Soulier. Sauf d'accompagner les gens : pour les aider dans leurs aménagements, pour résoudre les conflits de voisinage. «*Les espaces ne fonctionnent pas tous seuls*, poursuit-il. *Si on cherche des systèmes automatiques, eh bien, on va transformer les carrefours à feux en giratoires, mettre des grilles, des digicodes et stériliser tous les sols, c'est-à-dire empêcher que quelque chose puisse s'y passer.*» De fait, dans les rues de la France d'aujourd'hui, il ne se passe rien. ◀

(1) Editions **Ulmer** 2012, 256 pages, 26 euros.