

Pour une ville plus douce

De passage à Bulle et Fribourg, l'Écossais **David Sim**, longtemps partenaire du célèbre bureau danois Gehl Architects, évoque l'importance de remettre l'humain au centre des villes. Car plus que des lieux où se déplacer, les rues sont d'abord des espaces publics où se rencontrer.

JEAN GODEL

Invité le 1^{er} octobre dernier à donner une conférence à Fribourg dans le cadre des 40 ans de l'association Rue de l'Avenir (*La Gruyère* du 28 septembre), l'architecte David Sim, longtemps *partner & creative director* chez Gehl Architects, à Copenhague, était de passage, la veille, à Bulle pour un tour de ville organisé par Rue de l'Avenir sur le thème de la mue des axes principaux en localité.

L'Écossais a travaillé près de vingt ans pour le bureau danois de renommée mondiale. C'est ainsi, entre autres projets phares, que Gehl Architects s'est vu confier par la ville de New York la «réinvention» de l'expérience piétonne dans Manhattan. David Sim a notamment établi le plan de reconstruction de la ville néo-zélandaise de Christchurch après le séisme de 2011. Il est l'auteur du récent *Soft city*, mode d'emploi pour une ville dense et humaine (Editions Island-Press).

Qu'avez-vous vu à Bulle?

David Sim. Une petite ville de province en train de s'urbaniser. Or c'est une mue difficile. Historiquement, on a construit les petites villes comme de vrais centres urbains, aux bâtiments serrés qui créent ainsi des rues. Même si, sur la place du Marché par exemple, des espaces s'ouvrent entre certains immeubles et donnent à voir la campagne.

Ce caractère urbain des petites villes a disparu après la Seconde Guerre mondiale au profit des villas individuelles. Des bâtiments solitaires dotés de voirie, mais sans vraies rues. Ces petites communautés doivent réapprendre à créer des rues, des places, des «espaces à construire ensemble».

Il n'y a donc plus de vie dans les petites villes modernes?

Non, parce qu'elles n'ont plus de vraies rues, mais des

bâtiments solitaires qui ne dialoguent pas entre eux, ni même avec la rue. A La Tour-de-Trême (n.d.l.r.: rue de l'Ancien-Comté), j'ai vu un immeuble neuf avec un supermarché et des appartements en dessus, ce qui est très bien. Mais la façade du rez, à hauteur d'yeux, est borgne, sans rien à regarder!

Normalement les grandes surfaces savent qu'il faut ouvrir sur le trottoir les stands de glaces, la boulangerie ou le take-away, ces petites boutiques qui précèdent le supermarché. Les petites villes n'ont pas l'habitude de penser en termes véritablement urbains. Elles suivent le modèle moderne, où l'on fait ses courses

en voiture, sans penser à l'«expérience piétonne».

Vous soulignez le rôle du relationnel dans la rue...

La vie est constituée de relations. Entre nous, la nature, le temps qui passe. Et en ville, entre la rue, la place, le bâti et, surtout, les différentes populations, les différentes mobilités. Il s'agit d'offrir des rues où l'on peut être piéton – sans nécessairement multiplier les zones piétonnes – et se déplacer lentement, confortablement, avec de la vie autour.

Il faut se demander quels espaces fonctionnent dans un tel contexte. C'est – par exemple à Berne – le grand jeu d'échecs en pleine rue ou les boutiques sous les arcades, efficaces par tous les temps. Mais aussi les transports publics, où la vieille dame assise à côté d'une poussette parlera peut-être pour la première fois avec une maman issue de l'immigration...

Tout ce que l'on ne peut pas faire dans sa voiture...

Absolument! Les trams, les bus, les trains et leurs arrêts sont aussi des espaces publics. Des espaces rassurants, à la lumière du jour, à hauteur d'yeux, où l'on engagera facilement la conversation.

La voiture a-t-elle cassé ce côté relationnel des villes?

L'essentiel tient au rythme et à la proximité physique, mais aussi à un espace sonore et olfactif commun. Toutes choses qui fonctionnent parfaitement à pied ou à vélo. La voiture, elle, nous coupe des sons et des odeurs de la rue: on ne s'arrêtera jamais spontanément dans une boulangerie, attiré par les odeurs de croissants. A pied ou à vélo, oui: on est hyper flexible, on peut tout faire!

Y compris ses courses?

Des études ont montré que les piétons et les cyclistes dé-

chiffre est important, mais au moins, il y a un chiffre. Or peut-être y a-t-il en même temps 50 000 ou 100 000 piétons et cyclistes.

Des gens qui mettent deux secondes à entrer dans un magasin et... sont aussi des électeurs. Or, la nouvelle génération de projets urbanistiques, éphémères, légers, rapides à mettre en œuvre offre plus de coupers de ruban! Le réaménagement de Times Square, à New York? Le maire de l'époque, Michael Bloomberg, nous a donné deux ans pour le faire. Car il voulait couper le ruban lui-même. A Londres en revanche, les vélos en libre-service sont appelés «Boris bikes» alors que c'est le prédécesseur de Boris Johnson à la mairie de Londres, Ken Livingstone, qui s'est battu pour ce projet...

Selon vous, la rue doit être «démocratique». Qu'est-ce à dire?

Une rue pour tout le monde, qui accueille toutes les populations. Et un lieu pas seulement pensé pour se déplacer, mais pour rester. Pour exister. C'est la différence entre une rue et un espace public.

A Copenhague, la ville a remplacé 60 places de stationnement le long d'un canal pour y mettre des bancs. Les patrons des restaurants ont protesté. Et puis ils ont vu que l'espace d'une voiture réaménagé en terrasse leur amenait douze clients de plus.

Ils ont aussi constaté que leurs clients, souvent des touristes, préféraient regarder les Danois assis sur les bancs à boire leur bière achetée dans le petit magasin du coin plutôt que des carrosseries. Autant de relations qui ont lieu sur l'espace public, mais qui attirent dans les restaurants privés des touristes qui y boiront sans doute le verre de vin le plus cher de leur vie! C'est la diversité qui fait qu'un écosystème fonctionne.

Quel rôle doit jouer l'urbaniste?

Il doit écouter les gens de la rue. Partout où je vais, j'observe comment ils se comportent et comment fonctionnent les rues. Par exemple, dans cet immeuble des années 1980 (n.d.l.r.: on est à Fribourg, au quartier d'Alt), les appartements du rez n'ont aucune relation avec les jardins aménagés le long du trottoir. Personne n'en profite. C'est juste un immense WC pour chiens.

En Scandinavie, on donne souvent ces petits jardins aux locataires des rez-de-chaussée, généralement moins cotés. S'il y a un petit jardin, des fleurs, un banc et une table, des enfants qui jouent, un bébé qui dort dans sa poussette, c'est aussi mieux pour les promeneurs. Et ça rend ces appartements plus attrayants.

Qu'est-ce qu'une *Soft city*, le titre de votre dernier livre?

Une ville humaine. Avec de la présence humaine. Même quand ses habitants ne sont pas là, on sent leur présence, avec du linge au balcon, des objets à donner sur le trottoir, des vélos appuyés au mur et des chaussures de sport qui puent devant la porte. ■



David Sim évoque des études selon lesquelles le chiffre d'affaires des piétons et des cyclistes dans les commerces des villes était supérieur à celui des automobilistes. CHLOÉ LAMBERT

«Enfermé dans sa voiture, on ne s'arrêtera jamais spontanément dans une boulangerie, attiré par les bonnes odeurs de croissants. A pied ou à vélo, oui.» **DAVID SIM**