

Villes pour les gens

by jan ghel · Language: FR

Summary by booksummaryai.com — <https://booksummaryai.com/country/fr/villes-pour-les-gens>

Summary

En 60 secondes

Jan Gehl retourne l'urbanisme comme un gant : commencez par les gens qui marchent, s'asseyent et discutent, puis dessinez les espaces, et seulement ensuite les bâtiments. Copenhague prouve que ça marche — piétonnisez une rue, regardez le trafic piéton bondir de 35 %, puis quadrupler en quelques décennies. Les règles sont simples : des rez-de-chaussée animés, des sièges au soleil, des bordures plutôt que des centres ouverts, des distances calibrées pour l'œil humain. Melbourne et Times Square ont copié la recette, et leurs rues se sont remplies elles aussi.

Pourquoi le lire

Si vous vivez dans une ville, ce livre change la façon dont vous regardez chaque trottoir, chaque banc et chaque mur aveugle sur votre trajet quotidien. Gehl offre aux urbanistes, aux maires et aux citoyens une boîte à outils pratique — non pas une théorie utopique — appuyée par des décennies de comptage de gens réels sur des places réelles. Lisez-le si vous vous souciez de savoir pourquoi certaines rues semblent vivantes et d'autres mortes, et si vous voulez savoir exactement ce qui fait la différence.

Les idées clés

D'abord la vie, ensuite les espaces, ensuite les bâtiments — jamais l'inverse

Gehl emprunte une phrase à l'architecte danois Steen Eiler Rasmussen : « La ville est un lieu où les gens se rencontrent pour échanger des idées, des biens et des services. » Cette fonction de rencontre, argue Gehl, a été ensevelie sous l'urbanisme centré sur la voiture. Procéder dans l'autre sens, et vous obtenez des villes qui photographient bien et fonctionnent mal.

L'ordre dans lequel vous planifiez détermine si les gens viennent. La plupart des villes du vingtième siècle ont été construites à l'envers — les bâtiments et la circulation d'abord, la vie humaine reléguée au rang d'après-pensée, entassée dans l'espace restant. La séquence de Gehl paraît évidente une fois énoncée, mais elle inverse la façon dont les écoles d'architecture et les mairies travaillent depuis un siècle. Le plus surprenant, c'est la rareté avec laquelle les activités réelles de gens réels apparaissent dans un plan.

À essayer: La prochaine fois que vous passez devant un nouveau quartier en construction dans votre ville, demandez-vous ce qui est venu en premier : la vie, l'espace ou le bâtiment. Puis

observez si les gens s'y attardent vraiment.

Une rue, une expérience, quatre fois plus de vie

En 1962, Copenhague ferme sa principale rue commerçante, Strøget, aux voitures — et seulement à titre d'essai. Dans l'année qui suit la transformation, le trafic piéton augmente de 35 %. La ville étend le réseau sans voitures pas à pas au cours des décennies suivantes, rue par rue, place par place. Au bout du compte, le nombre total de personnes qui marchent et restent dans le centre-ville a quadruplé. Ce qui avait commencé comme une expérience prudente est devenu le modèle d'une ville reconstruite autour de ses habitants.

Le cadrage expérimental a été le coup de maître. Une décision permanente invite à la guerre ; une décision temporaire invite à la curiosité. Et les chiffres ont démantelé l'objection habituelle selon laquelle retirer les voitures tue le commerce — plus de piétons signifiait plus de vie, pas moins. L'extension progressive de Copenhague signifiait aussi que chaque nouvel espace sans voitures arrivait avec ses preuves déjà jointes, rendant l'étape suivante politiquement facile.

À essayer: Proposez un essai d'un week-end : fermez une rue commerçante secondaire aux voitures avec des jardinières et des chaises, et comptez qui se présente.

Les activités qui se multiplient quand une rue devient bonne

Gehl classe les activités de plein air en trois catégories. Les activités nécessaires — aller au travail, faire les courses — ont lieu quel que soit le temps ou le cadre ; vous n'avez pas le choix. Les activités facultatives — se promener, s'asseoir au soleil — n'ont lieu que lorsque les conditions y invitent. Les activités sociales — enfants qui jouent, conversations — se greffent sur les deux autres. Le schéma qui s'est dégagé : quand la qualité extérieure s'améliore, les activités nécessaires se produisent à peu près à la même fréquence, mais les activités facultatives augmentent fortement en nombre et en durée.

C'est le moteur silencieux de tout le reste du livre. Une ville peut être parfaitement fonctionnelle — tout le monde arrive là où il doit aller — et rester morte, car la fonction ne couvre que la première catégorie. La différence entre une rue que l'on traverse et une rue que l'on utilise se mesure entièrement dans les catégories facultative et sociale. La qualité n'est pas de la décoration ; c'est la variable qui décide si la vie publique existe ou non.

À essayer: Tenez-vous dix minutes au coin d'une rue et comptez : qui passe pour une course, et qui est simplement là ? Ce rapport est le bulletin de notes de la rue.

Vos sens sont conçus pour 5 km/h

Nos sens se sont développés pour la vitesse de la marche, mais la ville moderne est largement conçue pour la vitesse de la voiture. La ville de la voiture n'est pas une ville humaine à laquelle on aurait ajouté des voitures ; c'est un lieu d'un autre genre, calibré pour un système perceptif que nous n'avons pas.

La vitesse n'est pas seulement une variable de transport ; c'est une variable sensorielle. Tout ce qui rend une ville digne d'y être — les visages, le détail, l'odeur, le son — n'existe qu'en dessous d'une certaine vitesse. Concevoir pour 60 km/h ne rend pas la ville plus rapide à vivre ; elle la rend invisible.

À essayer: Parcourez à pied, d'un pas nonchalant, un trajet que vous faites habituellement en voiture, et notez tout ce que vous percevez et que vous n'avez jamais remarqué depuis la voiture.

Le rez-de-chaussée, c'est toute la ville

Gehl est sans détour sur la hiérarchie : le rez-de-chaussée est la partie la plus importante d'une ville. Marchez devant des façades offrant de nombreuses portes et fenêtres à hauteur d'œil — actives, transparentes, variées — et la marche devient intéressante ; vous vous arrêtez, vous restez, vous échangez. Marchez devant des murs aveugles, des vitrines sombres et des fronts fermés, et la rue meurt. Si le rez-de-chaussée est actif, la rue semble sûre et vivante ; s'il est aveugle, la rue semble morte, quels que soient les étages supérieurs.

Nous jugeons les bâtiments à leurs silhouettes et à leurs skylines, mais les piétons ne rencontrent jamais que les trois mètres inférieurs. C'est là que se rédige le contrat social de la ville — dans les portes, les fenêtres, et dans la question de savoir si quelqu'un à l'intérieur peut voir la rue et si la rue peut voir à l'intérieur.

À essayer: Parcourez votre artère commerçante et comptez les mètres consécutifs de mur aveugle ou de vitrage sombre. Ce tronçon, c'est là que votre rue perd sa vie.

Tout le monde colle au bord

Les gens se tiennent le long des murs et des façades, s'assoient en périphérie de la place, le dos protégé, les yeux sur l'espace ouvert et son activité.

L'effet de bord révèle ce que la présence publique nous coûte réellement : la vulnérabilité. Le dos couvert, vous pouvez observer le monde sans être observé de derrière — une participation avec issue de secours. Un espace ouvert et indéfini n'offre aucun tel arrangement, aussi reste-t-il vide quelle que soit sa grandeur.

À essayer: Sur une place près de chez vous, notez où les gens se tiennent et s'assoient réellement. Vérifiez ensuite si les sièges se trouvent là où sont les gens.

L'œil est un instrument de mesure

À 100 mètres — le champ de vision social — nous voyons encore les gens se déplacer comme des êtres humains. En vous rapprochant, à 20–25 mètres, les visages se précisent : les expressions et les émotions deviennent lisibles, et c'est la limite d'une expérience véritablement sociale. La communication intime se produit à 1–3 mètres.

L'échelle n'est pas une affaire de goût ni de grandeur ; elle est mesurable. Un espace qui dépasse la portée de l'œil ne semble pas un peu moins accueillant — il cesse carrément d'accomplir sa

fonction sociale, car on ne peut plus dire qui s'y trouve ni ce qu'il ressent.

À essayer: Faites 25 mètres à pas comptés sur une place voisine. Demandez-vous si vous pourriez lire le visage d'un inconnu à cette distance — et si quelqu'un s'y attarde réellement.

Les sièges qui restent vides

Les sièges tournés à l'écart de l'animation, ou offrant une vue sur un mur aveugle, seront presque toujours vides — la vue est l'essentiel, un regard dégagé sur les gens et les activités avec une protection dans le dos. Les bancs seuls ne suffisent pas non plus : les sièges primaires avec dossier et accoudoirs doivent être complétés par des sièges secondaires — marches, murets, socles, rebords, monuments — pour que chaque âge et chaque capacité physique trouve une place, et pour que l'on puisse s'appuyer plutôt que rester debout sans appui. Il y a ensuite le soleil : à Copenhague, un banc à l'ombre et exposé au vent reste vide tandis qu'un banc ensoleillé et abrité à quelques mètres est plein. Les endroits ensoleillés sont utilisés environ trois fois plus que les endroits ombragés.

Un banc n'est pas un banc : son orientation, son dossier, son exposition au soleil décident de son sort davantage que son emplacement sur un plan. Le multiplicateur de trois pour le soleil est ce qui frappe le plus — quelques mètres de différence d'implantation triplent l'usage, sans aucun coût supplémentaire.

À essayer: Trouvez le banc public le plus vide près de chez vous et posez-lui un diagnostic : mauvaise vue, pas de dossier, ou coincé dans le vent et l'ombre ?

500 mètres — et comment les étirer

La qualité de l'environnement piéton compte plus que la quantité d'espace piéton.

Cela recadre discrètement la marchabilité : il ne s'agit pas de trottoirs larges, mais de ce qu'il y a à voir. L'ennui, et non la distance, est ce qui maintient les gens dans leur voiture.

À essayer: Cronométrez votre marche habituelle, puis prenez une rue parallèle aux devantures plus animées. Remarquez à quel point la bonne semble plus courte.

D'abord pas cher, le granit ensuite

Gehl appelle cela « ouvrir la voie » : chaque aménagement était un test à faible enjeu, où l'échec coûtait peu et où le succès valait les bons matériaux.

Le budget n'est pas le risque ; c'est l'ordre qui l'est.

À essayer: Proposez des versions pilotes d'améliorations locales — peinture, bacs à plantes, chaises mobiles — avec la promesse de ne valoriser que ce qui est utilisé.

Une place de parking par an

Pendant plusieurs décennies, la politique de la ville a consisté à retirer progressivement des places de stationnement du centre — environ une par an. Combinée à une amélioration constante de la qualité des espaces publics, cette lente étreinte a fait évoluer la culture d'un centre dominé par la voiture vers un centre accueillant pour les gens, sans conflit majeur.

Le génie est dans la dose. Une seule place de parking par an ne génère aucun camp de mécontents, mais cumulée sur des décennies, elle transforme entièrement un centre-ville.

À essayer: Demandez à votre ville combien de places de stationnement du centre ont été supprimées l'an dernier. La réponse vous dit dans quelle direction elle se dirige.

Les 12 critères d'une place qui fonctionne

La liste va de la protection — contre le trafic et les accidents, contre la criminalité et les expériences sensorielles désagréables — aux possibilités de marcher, de se tenir debout et de rester, de s'asseoir, de voir, de parler et d'écouter, puis aux possibilités de jeu et d'exercice, le tout à échelle humaine.

Elle convertit des plaintes vagues — « cet endroit est hostile » — en déficits précis et corrigeables : pas de protection contre le vent, rien sur quoi s'appuyer, aucune vue sur l'animation.

À essayer: Notez votre espace public préféré et votre moins préféré selon les douze critères, et comparez où ils diffèrent.

Brasília : belle depuis un hélicoptère, hostile au niveau du sol

Gehl nomme le syndrome de Brasília : une ville qui paraît belle sur un plan ou depuis un hélicoptère peut être hostile aux gens qui y vivent réellement.

La composition aérienne et l'expérience au niveau du sol ne sont pas seulement différentes — elles peuvent être opposées, car les qualités qui se lisent comme de l'ordre vu d'en haut (grandeur, séparation, symétrie) sont exactement ce qui châtie le piéton.

À essayer: Affichez une photo aérienne de votre centre-ville, puis parcourez la même zone à pied. Notez tout ce que la vue aérienne cache.

Le retour de Melbourne, chiffré

Le trafic piéton a augmenté de 40 % les jours de semaine et de 100 % le week-end. Le nombre de personnes assises dans les espaces publics a augmenté de 300 %.

Melbourne compte parce qu'elle montre que Copenhague n'est pas une anomalie scandinave. Une ville étalée, façonnée pour la voiture, peut être réoutillée, et les chiffres avant-après rendent la démonstration irréfutable : trois fois plus de gens assis, deux fois plus de marcheurs le week-end.

À essayer: Estimez le rapport entre l'espace alloué aux voitures et celui alloué aux piétons sur votre rue principale. Si l'on approche de 5:1, vous avez trouvé le prochain projet de votre ville.

Times Square retrouve son salon

Les résultats, mesurés : les volumes piétons ont augmenté, les blessures de conducteurs et de passagers ont chuté de 63 %, les blessures de piétons ont reculé de 35 %, et les blessures de la circulation au total ont diminué de 40 %.

Times Square prouve que la méthode voyage et s'adapte à l'échelle — et que l'obstacle n'a jamais été le coût.

À essayer: Apportez une chaise pliante sur un espace de bord de route peint ou sous-utilisé, et voyez combien de temps il faut pour que l'endroit ressemble à une pièce.

Quarante ans de comptage, et une formule qui prédit

Pour chaque 14 mètres carrés de nouvel espace public créé, une nouvelle personne utiliserait régulièrement l'espace.

La force de la formule réside dans ce qu'elle implique : la vie publique n'est pas mystérieuse, c'est une fonction de l'offre. Construisez l'espace, et l'usage suit à un rythme connu.

À essayer: Comptez les personnes assises dans un espace public près de chez vous, estimez ses mètres carrés, et voyez à quel point le résultat se rapproche d'une personne pour 14.

Les meilleures citations

- "D'abord la vie, ensuite les espaces, ensuite les bâtiments – l'inverse ne fonctionne jamais." - Jan Gehl

- "La ville est un lieu où les gens se rencontrent pour échanger des idées, des biens et des services." - Steen Eiler Rasmussen, cité par Jan Gehl

- "Une ville qui est belle sur le plan ou vue d'un hélicoptère peut être hostile aux gens au niveau du sol." - Jan Gehl

Limites

Gehl écrit depuis un point de vue scandinave, et ses exemples — Copenhague avant tout — proviennent de villes riches, tempérées et à faible croissance ; les lecteurs des villes en urbanisation rapide ou des climats chauds obtiennent des principes, mais peu de modèles directement transposables. Le livre s'appuie sur des études observationnelles des comportements sans vraiment aborder les questions de coûts, de pression immobilière ou de savoir qui est déplacé quand une rue devient agréable. Son enthousiasme pour un changement graduel fondé sur le consensus peut aussi minimiser à quel point les intérêts de l'automobile, bien enracinés, résistent même à une seule place de parking par an. Et la confiance formulaïque — une personne par 14 mètres carrés — risque de simplifier à l'excès des contextes que les données n'ont jamais couverts.

En une phrase

Concevez la ville pour la vie d'abord, les espaces ensuite, les bâtiments en dernier — et les gens viendront, resteront et se multiplieront.

Pour qui

Tous ceux qui ont déjà traversé un parking en pensant : « ça aurait pu être une rue ». Les maires, les urbanistes et les architectes y verront leur fiche de poste réécrite ; tous les autres découvriront pourquoi leur ville semble morte et ce qu'un banc, une porte ou une bande de soleil peuvent y changer.