

rapports
archéo
logiques

comme un aveu 2/24



Les poteaux bruns ou ornementés d'un tracé rouge en hélice, qui rappellent les enseignes de coiffeurs, ne sont pas des plots d'amarrage, ni des balises de références, de repérages. On dit qu'ils garantissent la vie, l'existence des habitants de la ville. Ils sont de différentes hauteurs, selon qu'il importe de les voir de loin, ou que les poteaux plus hauts devraient structurer l'espace, nuancer les endroits, signaler des points forts, ou simplement rassurer, conférer un sentiment de sécurité.



Il y avait ce bloc, sorte de météorite tombée tout près d'un piéton –le hasard, la chance–, et des garde-corps en–pire, qui devraient sécuriser les piétons, ceux qui s'aventurent à franchir la rue, ou qui doivent franchir la voie pour des raisons existentielles, notamment pour aller chez le boulanger, ou déposer leur sac poubelle. Pour les parents qui conduisent leurs enfants à l'école, ces balisages de rétentions, de canalisation stricte deviennent des objets de pédagogie. Mais tout cela n'est pas du *design*, semble improvisé, ne fait pas *stylé*, alors que les poteaux à boule ont de la gueule, animent, tout en encombrant l'espace, sont efficaces, s'imposent au citadin.



Lorsque, dans les années 1920, Le Corbusier est rentré des États-Unis d'Amérique, il posait la question de savoir comment on allait sortir l'automobile de la ville. Le même Le Corbusier, fou d'automobile comme tous les architectes à cette époque –la glorification du mouvement conférant à l'architecture sa vocation de stabilité et d'immuabilité–, était l'un des principaux concepteurs et propagateurs du fonctionnalisme en architecture et en urbanisme. Il a conçu *la cité linéaire industrielle*, a préconisé *les trois établissements humains* – le travail, le repos et la récréation, dont sont sortis *les grands ensembles* et, plus tard, le slogan *méto-boulot-dodo*. Dans l'ordre du fonctionnalisme, il a déclaré que *la maison est une machine à habiter*, et qu'un immeuble d'habitation est *un paquebot, une unité d'habitation* autonome qui intègre toutes les fonctions rattachées à l'habitat, notamment les services et les petits commerces de proximité. Durant le 20^{ème} siècle, la ville dessinée comme une machine pour des machines s'est enlisée dans la croyance au flux –la fluidité du trafic–, à la primauté de l'engin, au règne de l'automobile. Le sang s'est épaissi et les grandes villes sont proches du collapsus. Le sol de la ville porte des tracés prégnants, forts de directives, contraignants, impératifs. Le sens unique tenait du salut, devenait une extension de croyance. D'anciens chemins vicinaux sont transformés en voies que l'on souhaitait rapides, mais qui tiennent du goulot, là où ça bouchonne. Les tracés au sol des carrefours, des avenues à quatre voies, des fléchages, des tourne-à-gauche, une signalisation sur la voie complétée par la signalisation d'une forêt de poteaux, transforment la ville en aéroport, en machine.

La question de savoir comment sortir les voitures de la ville ne s'était jamais posée, bien au contraire, les critères étaient de savoir comment y accéder, et comment s'y garer. La densification du trafic et le besoin d'espaces de stationnement –une voiture à l'arrêt étant une aberration– devinrent tels qu'au début du 3^{ème} millénaire la ville est bloquée. Les solutions émergent. Il faut sauver la voiture. Qu'elle soit alors électrique. Il faut sortir la voiture de la ville, mais les transports en commun sont vieillots. Le vélo serait l'avenir, et son usage semble s'étendre. Hélas le vélo doit s'intégrer au trafic, et les tracés au sol se complexifient, le danger est omniprésent. La tentative de mixité, d'une ville abâtardie, d'automobiles et de vélos, de quelques piétons, la brutalité et le vrombissement des autobus si peu discrets, provoquant des déplacements d'air importants : tout cela serait alors la ville.

Les poteaux à boule sont l'aveu que la ville est dessinée pour l'automobile, autant de rappels, à chaque passage piéton, à chaque carrefour, et toujours le même, celui de l'autorité, de la primauté automobile, entendu que l'automobiliste devient accessoirement et nécessairement piéton, pour assurer des transitions, des jonctions, pour compenser les finesses que l'automobile ne parvient à exécuter dans les communications. Sorte d'art du piéton de se faufiler depuis le véhicule garé en créneau. L'art du créneau, un autre art urbain.

Que de plaisirs perdus dans la mécanisation de la ville. On a troqué ce qui fait la vie de la cité contre ce qui procure un semblant de confort. On va courir dans ce qui reste de forêts, le long des voies rapides, et on tente d'acquérir le dernier Goncourt dans *une grande surface*, celle qui a déjà avalé les petits commerces.

On aime la ville de l'Inspecteur Barnaby car il n'y a pas de signalisations, pas de règles visibles et contraignantes. On traverse la rue sans avoir à slalomer entre les artifices de la régulation du trafic. De cette ville idéale des séries télévisuelles, où les maisons sont petites et mystérieuses, les portes basses, où chaque fenêtre est un évènement pour la perception de la lumière, nous n'avons que le crime et la déraison. On voudrait revenir à un monde d'harmonie, de sensibilité, d'attention pour autrui, un monde où l'utopie serait près d'être atteinte, à une ville construite autour d'une librairie.

Les villes comme les rêves sont faites de désirs et de peurs, même si le fil de leur discours est secret, leurs règles absurdes, leurs perspectives trompeuses ; et toute chose en cache une autre.

Mais je n'ai ni désirs ni peurs, dit-il, et mes rêves sont composés soit par mon esprit soit par le hasard.

Les villes aussi se croient l'œuvre de l'esprit ou du hasard, mais ni l'un ni l'autre ne suffisent pour faire tenir debout leurs murs. Tu ne jouis pas d'une ville à cause de ses sept ou soixante-dix-sept merveilles, mais de la réponse qu'elle apporte à l'une de tes questions.

Italo Calvino, dans *Les villes invisibles*, nous offre *un dernier poème d'amour aux villes* et une subtile réflexion sur le langage, l'utopie et notre monde moderne.

JMH Forbach, le 8 février 2024

