

Thèmes : Densité, espaces publics,
Question : La rue, espace de vie, espace de ville?
Problématique :

Les impacts de la densité sur la rue peuvent-ils en modifier ses usages et sa morphologie ?

La rue est la structure fondamentale de la ville, la forme la plus lisible et visible des espaces urbains. Elle est le lieu de fondement de la vie sociale et le lieu où s'écoulent les flux de la ville. La rue est une articulation entre des éléments bâtis, au nombre de trois, et d'un «non bâti» ouvert sur le ciel, l'air, la lumière, le soleil ayant une importance capitale dans l'existence et dans le fonctionnement de la rue. *Les deux façades*, des bâtiments immobiles, sont visibles de l'extérieur et sont des images fortes et identitaires de la ville. La dernière dimension du cadre bâti est *le sol* : les trottoirs sont les lieux de passage des piétons, de la promenade, de la flânerie, du lèche vitrine, des arrêts, des rencontres et des bavardages aux terrasses des cafés ; ensuite la chaussée est réservée à la circulation des véhicules anonymes, indispensables, critiqués et parfois refusés. Une partie de la circulation des réseaux disparaît "sous la rue" et échappe à la vue. La rue est bâtie, organisée à l'échelle du piéton ; lorsqu'elle devient trop large, trop imposante, alors elle s'appelle avenue, boulevard, elle perd son nom et son âme, son identité première d'espace à dimension humaine. La rue est un lieu nommé, identifié et ce caractère s'avère d'une importance capitale dans la mesure où il permet d'avoir une adresse. L'adresse de son domicile et celle de son lieu de travail servent de points forts, d'ancrages dans la vie quotidienne. La dénomination des rues est aussi ce qui permet l'identification des quartiers qui sont en fait des espaces d'appropriation dans la ville. Fondamentalement la rue est un espace du quotidien, un espace à l'échelle du piéton. La rue est un espace de rencontres, d'échanges et de sociabilité des groupes et des personnes. Cette évidence cache des réalités dures car souvent l'échange se réduit au regard de l'autre, à sa seule présence tout aussi anonyme que la nôtre ; la rue est un lieu où nous passons vite, où nous croisons surtout des inconnus. Mais la perception collective de la sociabilité de la rue est toujours un élément fort dans le discours qui cherche à la valoriser. Mêmes fortuites et lâches, les relations sont sociabilisées par des codes de comportements qui révèlent des lieux et des modes et qui en font un vrai espace public. Les temps forts de cette sociabilité sont rythmés par les grandes manifestations de type défilés, expressions contestataires, spectacles de rues, liesses collectives, carnivals, fêtes, courses, qui font sortir les populations dans la rue. A ces moments là, le quotidien est rompu, le territoire de la rue est envahi et piétiné par la foule. Dans l'histoire de la ville, la rue que l'on nommée plutôt voie dans l'antiquité est l'essence même de celle-ci lui donnant sa forme. Au Moyen-Age, la rue est constitué d'une agglomération de constructions, elle est le lieu de vie et d'activités. C'est à partir du XIVème siècle que la rue connaît ses premiers changements fondamentaux avec la prise en compte de la perspective, la Renaissance transforme la rue la rendant plus programmée. Une nouvelle phase de l'histoire de la rue a lieu avec l'entrée dans l'ère industrielle où vers 1850 des travaux importants ont lieu pour remodeler la ville avec le baron Haussmann à Paris ou Cerda à Barcelone. C'est vers les années 1920 que la rue fait l'objet de nouvelles réflexions urbanistiques avec l'oeuvre du Corbusier et les principes contenus dans la Charte d'Athènes. Il faut libérer la ville de ses contraintes, la rue est bannie pour le principe de voie classé en 7 catégories, les 7V, dissocié du bâti et seulement perçu dans sa forme la plus technique et fonctionnelle. Ce principe se retrouvera dans les grands ensembles jusqu'à nos jours. Dans les années 60, un certain retour vers une forme traditionnelle de la rue est observé mais l'explosion des mobilités et l'étalement urbain en découlant provoque une dilution de l'espace public. En terme d'usage, le problème tient aujourd'hui dans le développement des mobilités et la place que l'on accorde à l'automobile avec les nuisances en résultant et la question de l'occupation des rez-de-chaussée par des logements et des relations à la rue. La rue souffre également de la situation en périphérie des grandes surfaces avec la détérioration des relations intimes entre commerces de proximité et espace public, bases importantes de la vie sociale animant les rues.

Il existe aujourd'hui un réel décalage entre la représentation sociale de la rue et ce qu'est effectivement la rue. Aujourd'hui on ne construit plus des rues mais des voies. Mais pourtant la rue n'a jamais été autant le support d'usages différents pour lesquels elle n'a pas été conçue rendant cet espace comme le prolongement de l'espace privé, de l'espace de vie, de l'espace intime.

La rue aujourd'hui rassemble une multitude d'usages:

- Les rues, outils de division et de valorisation foncière

Notamment dans les lotissements, cet usage ancien est à l'origine de nombreux ensembles urbains, y compris dans des centres anciens aujourd'hui constitués; la forte permanence des rues et des limites parcellaires donne d'ailleurs à cette activité un rôle essentiel dans la construction des paysages urbains.

- Les rues, éléments de réseaux

Permettant l'écoulement des divers flux qui irriguent la ville incluant la circulation motorisée mais aussi les réseaux techniques souterrains. L'organisation des réseaux viaires structure les diverses formes de mobilité urbaine.

- Les rues, outils de composition urbaine

La rue est en effet l'espace de l'appréhension sensible de la ville par le public. C'est donc par la rue que la ville et ceux qui la tiennent se mettent en scène. Les grands tracés de la Renaissance et du Baroque sont la référence en la matière. On peut d'ailleurs poser l'hypothèse qu'aujourd'hui, dans les centres anciens où le réseau des rues est déjà constitué et où les percées nouvelles sont rares, le pouvoir continue à tenter de s'afficher par le biais d'opération de requalification de l'espace de la voirie.

- Les rues, espaces publics

Au sens sociologique du terme, la rue est définie par son ouverture à un large public. Les frottements entre passants en résultant créent une expérience particulière, fondatrice de l'urbanité. « La rue est le domaine du contact avec autrui, du corps à corps négocié et de l'autorégulation tacite. » selon J.P.Thibault.

- Les rues, extension de l'espace résidentiel

Pour les jeux d'enfants, la sociabilité de quartier ou le stationnement, cet usage est une forme de territorialisation locale qui tend à s'opposer au passage des flux. La confrontation entre le passage de véhicules et de piétons et usage résidentiel peut entraîner la fermeture de la rue dans certains cas.

- Les rues, espace commercial et support de publicité

Que ce soit directement (dessertes des magasins, implantation de terrasses ou d'étals sur les trottoirs, livraisons, stationnement des clients) ou indirectement (effet vitrine). La confrontation de cet usage commercial avec les flux de déplacement est souvent difficile.

- Les rues, outils de travail

Il y a ceux qui fabriquent, entretiennent et gèrent les rues. Il y a ceux qui y travaillent et ceux, toujours plus nombreux dans une société d'échange et de flux, qui l'utilisent dans le cadre de leur activité. Si certains avaient pu penser que les technologies de l'information et de la communication allaient réduire la mobilité des personnes et des biens, force est de constater qu'ils se sont trompés. Au contraire, celles-ci suscitent et génèrent plus de déplacements qu'elles n'en remplacent.

- Les rues, support d'architecture

« Le mobilier urbain est souvent plus utile à ceux qui le dessinent, qu'à ceux qui l'utilisent » Philippe Starck.

L'aménagement d'une rue tient à de nombreux détails parmi lesquels la mise en oeuvre du revêtement, le choix des bordures ou encore l'accroche du mobilier urbain. Généralement, ce sont davantage les façades bordant la rue qui suscitent l'attention que le sol en lui-même. A moins de l'observer d'en haut, et d'une certaine hauteur, on ne voit guère dans celui-ci qu'une matière homogène offrant peu de prise aux tentatives de composition ou de design. On sait pourtant que le revêtement des sols des villes participe à leur identité. A Paris, les trottoirs sont sombres et goudronnés

quand à Berlin ils sont en béton clair, parfois peints à Tokyo, ou même couverts de mosaïques à Rio. Soigner les détails de la rue, c'est en réalité la domestiquer et, d'une certaine manière, considérer qu'on peut être dans la rue comme chez soi.

Mais la densité qu'offre les villes aujourd'hui a des effets sur les usages des rues, des effets positifs mais aussi négatifs pour l'usage par tous de l'espace public. Le partage de la rue par les véhicules motorisés et les piétons pose aujourd'hui de nombreuses questions sur l'utilisation de la voirie. L'automobile par son omniprésence aussi bien roulant qu'en stationnement occupe une majeure partie de l'espace vide des villes au défaut des citoyens.

Aujourd'hui la rue intéresse de plus en plus de personnes. Des architectes, des urbanistes, des paysagistes, des sociologues, des géographes, des ingénieurs, des promoteurs conçoivent et pensent la rue même si elle n'est pas toujours pensée en relation avec la ville et ses habitants. Les ingénieurs et promoteurs ont trop souvent la vision de la rue comme simple voie de circulation des flux cela étant dû à la culture constructive des ingénieurs et à la fonction des promoteurs-lotisseurs qui est de bâtir le plus pour le moins cher.

Ma méthodologie sera d'étudier différentes rues à Sète avec différentes densités et situations (le quai du port, sur le mont St Clair, dans un lotissement, une ZAC et dans une ZUP à Nîmes...) pour calculer la place associée aux différents usages surtout automobile et piéton et démontrer que selon la densité la rue n'est pas utilisée par les mêmes personnes et pour les mêmes usages. Etudes sur carte, coupes et observation seront je pense la base de mon étude.

Bibliographie :

La rue est à nous... tous! - François ASCHER/Mireille APEL-MULLER - Ed. Au Diable Vauvert
02/2007 - 308 pages - ISBN : 2846261296

La rue : Village ou décor? - Eric CHARMES - Ed. Creaphis - 05/2006 - 128 pages
ISBN : 2913610668

La rue : formes et usages - Debat introduit par Anne-Marie ARNAUNE et Louis CANIZARES
Site internet : www.cafe-geo.net

Métropolis - Avant-propos de Eric CHARMES et Agnès SANDER
Revue Flux n°66/67 - 10/2006 - 03/2007