



**HAL**  
open science

## La rue entre réseaux et territoires : avant-propos

Eric Charmes, Agnès Sander

► **To cite this version:**

Eric Charmes, Agnès Sander. La rue entre réseaux et territoires : avant-propos. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2007, 66/67, pp.4-7. halshs-00143096

**HAL Id: halshs-00143096**

**<https://shs.hal.science/halshs-00143096>**

Submitted on 24 Apr 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Avant-propos

Éric Charmes  
Agnès Sander

Après sa mise au ban par l'urbanisme moderne et après les célèbres diatribes du Corbusier contre la « rue-corridor », la rue fait figure, depuis quelques décennies, d'objet emblématique des politiques urbaines. Elle symbolise en effet à la fois la rupture avec l'urbanisme moderne et la redécouverte de la valeur des centres anciens denses (1). Au travers des idées de Jane Jacobs et de Richard Florida (2), ce que les sociologues nomment le « retour au centre » rejoint ce que les urbanistes appellent le « retour à la rue » (3).

Le rapprochement de ces deux « retours » n'est guère surprenant : images de la ville et images de la rue se recouvrent et s'entremêlent depuis longtemps (voir notamment l'article de Jérôme Monnet sur Los Angeles et Mexico). Ces synecdoques et ces métonymies ne facilitent évidemment pas la tâche de la définition de la rue. Prenant acte de cette difficulté, nous avons choisi dans ce dossier de contourner cet obstacle et de centrer nos interrogations sur les enjeux de la relation entre réseaux et territoires que la rue cristallise,

Importante pour qui s'intéresse à la ville, la rue est en effet exemplaire pour une revue qui s'intéresse aux réseaux et aux relations qu'ils entretiennent avec les territoires. Avec la rue, se noue une rencontre particulière entre flux et stase ; entre trajets et activités ; entre espace public et résidence. Contrairement à ce que beaucoup d'urbanistes et d'ingénieurs ont affirmé à l'époque du Modernisme, les frottements entre les flux circulatoires et les bords des voies qui les canalisent ne constituent pas

une déperdition d'énergie, mais une source d'échanges, de richesses et de vitalité. Comme le montre l'article d'Antoine Brès, plus ce frottement s'intensifie et plus la route devient rue. Autrement dit, plus les flux sont détournés et captés par les activités riveraines, plus la vie urbaine s'affirme, sans pour autant que les flux cessent d'exister.

Affirmer que la rue est située à la rencontre entre réseau et territoire permet de la saisir dans toute la multiplicité et la richesse de ses usages, sans chercher à préciser plus avant la distinction entre la « rue » et les autres canaux des flux circulatoires. Les articles de ce numéro montrent d'ailleurs que beaucoup de voies qui semblent n'avoir qu'une fonction circulatoire ont en réalité des usagers non prévus et sont le théâtre de multiples frottements. Mieux, comme le lecteur pourra le constater dans le texte de Géraldine Pflieger (sous la rubrique « sens de l'événement ») et dans l'entretien avec Oliver Frérot mené par Tristan Guilloux, certaines autoroutes changent de statut pour se rapprocher de celui des voies urbaines, soit lorsque leurs abords s'urbanisent (comme c'est le cas pour la liaison entre Lyon et Saint-Étienne), soit sous l'effet de la montée de nouvelles doctrines urbanistiques et environnementales (comme l'illustre la démarche des « autoroutes apaisées »).

Cette manière de poser le problème oblige surtout à la convocation simultanée de multiples disciplines. En effet, les approches disciplinaires permettent difficilement de saisir la rue dans sa capacité à articuler entre eux différents systèmes et

usages. Les sociologues par exemple considèrent avant tout la rue comme un espace public, les autres usages n'étant souvent pris en considération que comme des données contextuelles. De la même manière, les ingénieurs trafic tendent parfois à raisonner dans le seul cadre du système circulatoire. C'est la raison pour laquelle les interactions entre usages ont été mises au cœur de l'appel à articles auquel ont répondu les auteurs de ce numéro.

Ildefonso Cerdá, urbaniste particulièrement attentif aux relations entre mouvement et habitabilité, avait en son temps estimé que la rue accueillait près de quatre-vingt-dix usages différents (4). Il nous a paru pertinent, pour mieux comprendre les différents frottements qui caractérisent la rue, de tenter de regrouper ces multiples usages en six ensembles principaux, en allant des plus privés aux plus publics. La rue est ainsi à la fois :

— un outil de division et de valorisation foncière (dans les opérations de lotissement notamment). Cet usage très ancien est à l'origine de nombreux ensembles urbains, y compris dans les centres 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.

— une 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. Comme le soulignent plusieurs articles de ce numéro de *Flux*, la confrontation entre passage de véhicules et de piétons et usage résidentiel peut entraîner, dans certains cas, la fermeture de la rue.

— un espace commercial, que ce soit directement (desserte 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, comme dans le cas précédent.

— un espace public au sens sociologique du terme. Dans ce cas, la rue est définie par son ouverture à un large public. Les frottements entre passants qui en résultent créent une expérience particulière, fondatrice de l'urbanité. Comme l'explique Jean-Paul Thibaud dans sa note de recherche, la rue est « le domaine du contact avec autrui, du corps à corps négocié et de l'autorégulation tacite ».

— un outil de composition urbaine. La rue est en effet l'espace de l'appréhension sensible de la ville par le public (voir à ce sujet la note de recherche de Thierry Paquot). 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'opérations de requalification de l'espace de la voirie.

— un élément de réseau permettant l'écoulement des divers flux qui irriguent les villes (ce qui inclut non seulement la circulation motorisée, mais aussi les divers réseaux techniques enfouis dans le sous-sol). L'article de Stephen Marshall permet de prendre toute la mesure de la complexité des questions soulevées par l'intégration des rues dans un réseau. Il montre notamment comment l'organisation du réseau viaire structure les diverses formes de mobilité urbaine.

Chacun de ces ensembles est lui-même multiforme et varie suivant le statut juridique de la rue considérée: une rue privée n'est pas utilisée de la même manière qu'une rue publique, et ceci sans que l'on puisse établir de relation simple entre statut et usage, ainsi que le montre l'article de Claire Bénit, Samuel Obwuor et Seyi Fabiyi (dans plusieurs grandes villes africaines, des rues appartenant au domaine public sont fermées à la circulation par leurs habitants). Les usages varient également suivant les cultures: la question du commerce ne se pose pas à Paris comme elle se pose à Lagos, ainsi que l'article de Laurent Fourchard le démontre.

L'examen par les auteurs de ce numéro de *Flux* des relations entre les différents usages de la rue entraîne beaucoup d'entre eux sur le terrain de la gouvernance. Un exemple éloquent des problèmes politiques posés par la concurrence à laquelle se livrent les usagers de la rue est donné par l'aménagement des couloirs de bus de Buenos Aires, présenté dans la rubrique « point de vue d'acteur » par Andres Borthagaray.

L'importance prise par la gouvernance est liée à l'évolution du statut de la rue. Quand la rue était considérée presque exclusivement comme un élément de réseau, ses usages étaient inféodés à la question de la circulation automobile. Aujourd'hui, les autres flux circulatoires et les usages riverains sont

beaucoup plus considérés. Les expériences « un dimanche sans voiture », pour lesquelles Catherine Semidor propose une méthode d'évaluation stimulante dans sa note de recherche, en témoignent. Ceci pose des problèmes nouveaux aux urbanistes et aux élus, principalement examinés dans ce numéro par l'entrée des rapports entre flux circulatoires et « riveraineté » (5).

Deux aspects de ces riverainetés sont privilégiés dans les articles : celles liées à la présence d'habitations sur les rives des rues et celles liées à la présence d'activités commerciales. Les rapports entre trafic et habitat sont étudiés dans trois articles, celui de Claire Bénit, Seyi Fabiyi et Samuel Obwuor, celui de Pierre-Jacques Olganier et celui de Marc Dumont et Dominique Van der Mühl. Par-delà la diversité de leurs objets et de leurs problématiques, ces textes rejoignent les observations d'Edward Blakely et Mary-Gail Snyder dans leur ouvrage de référence sur les lotissements clos et sécurisés (6). Ils suggèrent en effet qu'il existe une continuité entre l'exclusion du trafic de transit par le recours à l'impasse ou à la voie en boucle et les *gated communities*. En même temps, leurs analyses, plus proches du point de vue des habitants que celles d'Edward Blakely et Mary-Gail Snyder, dépouillent cette observation d'une partie de sa charge critique : les *home zones*, les enclosures ou les rues « résidentialisées » sont aussi l'expression de besoins et d'usages difficilement contestables. Le problème posé est avant tout celui de l'articulation entre ces usages locaux et les flux et, derrière cela, de l'organisation du réseau viaire.

Plus largement, ces articles soulignent l'importance d'un projet qui structure tout l'urbanisme du vingtième siècle : la séparation de l'habitat et du trafic (7). Voulu pour rendre les espaces résidentiels plus agréables et pour fluidifier le trafic sur les voies les plus passantes (et renforcée en France par des structures institutionnelles fonctionnant sur des principes sectoriels (8)), cette séparation a conduit à une transformation massive de l'espace urbain. Elle est entre autres à l'origine de la généralisation du lotissement pavillonnaire et du grand ensemble isolés du trafic, concrétisations de ce que Colin Buchanan avait au début des années 1960 appelé « aires environnementales » (9). Comme l'a montré David Mangin dans *La Ville franchisée* (10), l'exclusion des activités riveraines le long des voies passantes favorise notamment l'apparition d'enclaves spécialisées et monofonctionnelles séparées les unes des autres par un maillage de voies rapides.

La question des relations entre activités commerciales et cir-

culution est pour sa part traitée dans quatre articles. Laurent Fourchard étudie à partir du cas de Lagos le conflit entre la volonté des pouvoirs publics d'assurer la plus grande fluidité possible à la circulation et la tendance des activités commerciales à s'implanter près des grandes voies de circulations pour capter les flux qui les traversent. À Lagos, la prolifération des activités « informelles » sur les trottoirs des rues induit un important cabotage et des débordements sur la chaussée qui ralentissent voire bloquent la circulation. Il en résulte un jeu complexe où la capacité régulatrice des pouvoirs publics est mise à l'épreuve. Le jeu est d'autant plus complexe que, comme le montre Jean-Fabien Steck, dans les villes africaines, la rue devient elle-même, à travers le commerce, l'objet d'un marché foncier.

La première partie de l'article de Marc Dumont et Dominique Van der Mühl montre quant à elle comment l'urbanisation rattrape les voies périurbaines dédiées au trafic. Les auteurs approfondissent en cela une question déjà abordée dans *Flux* par Manuel Herce Vallejo avec un article sur les transformations des déviations d'agglomération (11). L'article d'Antoine Brès traite de questions similaires. Prolongeant une réflexion amorcée dans *Flux* en 1998 (12), l'auteur propose un modèle d'analyse des interactions entre les différents usages de la rue : à partir des notions d'« adhérence » et de « riveraineté », il étudie les relations entre les flux et les usages riverains des voies urbaines. Avec cet article, Antoine Brès ouvre des pistes que l'on peut espérer fécondes pour de futures recherches, notamment pour l'analyse de l'évolution des voies périurbaines, engagées peut-être dans un processus similaire à celui qui a transformé les routes tracées entre villes au XVIII<sup>e</sup> siècle en rues d'aujourd'hui.

Le dossier est complété par trois notes de recherche, un entretien, un « sens de l'événement » et un point de vue d'acteur, ainsi que par un portrait d'entreprises et plusieurs notes de lecture, rubriques habituelles de la revue *Flux* dont les thèmes sont en résonance avec celui de ce numéro.

Éric Charmes, directeur adjoint de l'Institut français d'urbanisme, Université Paris 8, membre de l'UMR CNRS Architecture Urbanisme Société, laboratoire Théorie des mutations urbaines, [eric.charmes@univ-paris8.fr](mailto:eric.charmes@univ-paris8.fr)

Agnès Sander, responsable de la formation des Architectes et Urbanistes de l'État à l'ENPC et maître de conférences associée à l'Université de Cergy-Pontoise, département de géographie et d'histoire [agnes.sander@enpc.fr](mailto:agnes.sander@enpc.fr)

## NOTES

(1) Un essai de Jean-Loup Gourdon propose à ce titre une définition stimulante de la rue, notamment dans l'opposition qu'il propose avec le système de desserte des grands ensembles et des espaces périurbains, à propos desquels il parle d'« espace e-s-p-a-c-é » (*La Rue. Essai sur l'économie de la forme urbaine*, L'Aube, La Tour d'Aigues, 2001, p. 211sq.). Voir une note de lecture sur cet ouvrage publiée dans *Flux* n°54, octobre-décembre 2004, pp. 89-90.

(2) J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Penguin Books, 1961 ; R. Florida, *The Rise of the Creative Class: and how it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books, 2002.

(3) Pour une évaluation des suites du « retour à la rue » dans les quartiers anciens, voir É. Charmes, *La rue, village ou décors ? Parcours dans deux rues de Belleville*, Grâne, Créaphis, 2006.

(4) Magrinya Francesc, Serratosa Albert, *Cerdà, de l'origine au futur de l'urbanisme*, catalogue de l'exposition, Unesco, décembre 1994.

(5) Pour reprendre le terme proposé par Antoine Brès dans son article.

(6) *Fortress America. Gated Communities in the United States*, Brooking Institution Press, Lincoln Institute of Land Policy, 1997

(7) Voir É. Charmes, « Entre la rue résidentielle et le boulevard. Le cas des soi de Bangkok », *Flux*, n°34, octobre-décembre 1998, pp. 21-32.

(8) C. Devillers, in « Christian Devillers, Pierre Riboulet », *Mini PA n°02*, Editions du Pavillon de l'Arsenal, 1994.

(9) C. Buchanan (dir.), *Traffic in Towns. A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, London, Report of the Sterring Group and Working Group appointed by the Minister of Transport, Her Majesty's Stationery Office, 1963.

(10) *La Ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Editions de la Villette, 2004. Voir aussi l'entretien publié dans *Flux* n°63/64, janvier-juin 2006, p. 89-99.

(11) « Déviations d'agglomérations et morphologie urbaine », *Flux*, n° 26, octobre - décembre 1996, pp. 31-44.

(12) « Le système des voies urbaines: entre réseau et espace », *Flux*, n°34, octobre - décembre 1998, pp. 4-20.

Ce dossier paraît dans le cadre du programme des manifestations autour de l'exposition « La rue est à nous...tous! » conçue et réalisée par l'Institut pour la ville en mouvement (IVM). Pour plus d'information sur cette exposition et les événements qui l'accompagnent voir [www.larueestatous.com](http://www.larueestatous.com). Les lecteurs de *Flux* peuvent aussi se référer au catalogue qui accompagne l'exposition: F. Ascher (dir.), *La rue est à nous... tous*, Éditions Au Diable Vauvert, 2007, 280p. *Flux* remercie l'IVM du soutien qu'il a accordé à la publication de ce dossier.

**La rue est à nous... tous !**