

# et la rue elle est à qui ?!!!



S'il existe un lieu exceptionnel, car autant banal qu'incontournable, c'est bien la rue. Parler de la rue, c'est à la fois parler d'espace public et de mobilités bien entendu, mais aussi de symbolique, de représentations et d'imaginaires liés à l'histoire de nos villes ; c'est aussi parler des pratiques contemporaines individuelles ou plus collectives qui s'y déroulent, la rue étant le théâtre de rapports sociaux, plus ou moins conflictuels. La rue, territoire de liberté autant que de contraintes, vectrice de liens tout autant que de coupures, à vocation de déplacement tout en invitant à la pause, espace de pouvoirs mais aussi de contre-pouvoirs, incarne à elle seule les ambivalences de nos espaces et de nos sociétés. Il est alors tentant de décrire et de mettre en tension ce que la rue a été, d'après les historiens, et ce qu'elle est ou devrait être aujourd'hui d'après les fabricants de la rue.

Mais il faut d'abord parler de la permanence de la forme des rues. Nous sous-estimons souvent la persistance dans le temps des lieux que nous habitons. La majorité des discours actuels se penchent plutôt sur les changements à venir, positifs parfois quand nous attribuons à l'innovation technologique et à la recherche scientifique le potentiel d'améliorer notre vie future, ou pessimistes si l'on se penche sur les inquiétudes générées par le réchauffement global ou la surpopulation. Si le « nouveau » ou le « futur » semblent occuper la majorité de nos réflexions, c'est peut-être en partie parce que nous tendons à donner comme acquis, voire à ignorer, le fait que, pour des milliards de personnes, il est normal d'habiter des villes anciennes qui datent de plusieurs siècles sinon de millénaires.

Les villes européennes mais aussi africaines, asiatiques et celles du Moyen-Orient évoluent lentement, de manière presque « bradyséismique » aux changements, en offrant un palimpseste spatial suffisamment robuste pour résister à l'usure du temps tout

en étant capable d'adaptation. Ce modèle diffère de celui des villes d'Amérique, en particulier aux États-Unis ou au Canada, où les innovations, surtout dans les modalités de transport, ont plus fréquemment déterminé des actions de démolition des bâtiments et de leur substitution par des infrastructures de déplacement à l'occasion de phases d'expansion territoriale. Aldo Rossi ou Carlo Aymonino identifient le tissu résidentiel, les monuments et les rues comme les ingrédients principaux de la ville pré-industrielle, issue de la lente stratification dans le temps. Les lectures des cartographies historiques des villes européennes révèlent les origines phéniciennes, grecques ou romaines de certains tracés. Les bâtiments qui les encadrent, les vitesses que l'on pratique, les usages qui se déroulent... tout a changé mais les tracés et leurs rues demeurent. Et cette complexité se déploie avec très peu d'éléments : une croûte horizontale de quelques centimètres d'épaisseur, des éléments ponctuels qui semblent introduire un rythme – candélabres, bancs, arbres – et une sorte de long tunnel virtuel, un vide encadré par les façades des bâtiments de part et d'autre.

Une nouvelle conscience, issue du croisement de l'expérience collective de la pandémie ainsi que des urgences imposées par la crise écologique (et notamment les enjeux de rafraîchissement de l'espace

public par temps de canicule), amène la rue à devenir, à nouveau, un espace de tension politique. Si durant une longue phase historique les rues étaient le site de l'expression du politique – depuis la Révolution française jusqu'au Printemps arabe –, aujourd'hui, elles restent des objets de débat tiraillés entre des positions non consensuelles : on assiste à des mobilisations pour qu'elles deviennent piétonnes ou pour qu'elles ne le deviennent pas – récemment les citoyens de Barcelone se sont par exemple opposés à des aménagements interprétés comme porteurs de gentrification.

Au même moment, les contraintes d'aménagement s'opposent : gérer la fluidité de tous les modes, assurer les accès des camions poubelles, des pompiers, répondre aux risques inondation. Et si ce désir de figer la rue dans des aménagements stables nous renvoyait à une idée d'une rue et d'une société décentes et sous contrôle, loin de l'intention de faire des rues des lieux vivants, surprenants, décalés ? Au nom de la sécurité, elles peuvent être truffées de dispositifs de surveillance électronique ou carrément cédées au privé, qui essaiera d'en tirer des avantages économiques. Les conflits d'usages entre modes de circulation parfois incompatibles se multiplient : piétons, vélos, trottinettes et scooters électriques, voitures, transport public. Les temporalités

Lormont, rue du Kiosque. © Sophie Haddak-Bayce.





Sente des Mariniers dans le quartier des Bassins à flot à Bordeaux.

de la ville font également l'objet d'âpres négociations : le nettoyage la nuit, les livraisons par camions ou fourgons jusqu'à 10 heures, le marché seulement les jeudis matin.

La rue, c'est à la fois un des éléments les plus anciens de la fabrique urbaine et l'un des éléments les plus vivants car soumis à des modifications de son rôle et de sa perception collective. Regarder la rue, c'est lire les transformations de nos sociétés et la manière dont nous nous imaginons vivre demain ; pas étonnant alors que les articles des seize contributeurs conviés à participer à ce dossier permettent d'analyser la rue sous toutes ses coutures et d'interroger son futur.

Ainsi l'historienne Danielle Tartakowsky nous rappelle la dualité permanente entre la rue, espace de liberté, et le pouvoir politique qui n'a cessé de réguler cette liberté. À travers les époques, la rue a été traversée par des problèmes d'hygiène, de sécurité, de circulation mais aussi de remise en cause des pouvoirs publics. Ces derniers ont apporté des réponses techniques : systèmes d'assainissement, création des trottoirs, séparation des flux automobiles avec les flux piétons. Mais le mouvement des Gilets jaunes avec la transformation des giratoires en espaces de

manifestation a montré la capacité sans limite des citoyens à prendre la rue, quelle que soit sa forme.

Même la dénomination des rues n'échappe pas au rapport de force comme le montre le linguiste Jean-Claude Bouvier qui décrit trois périodes différentes. La première, médiévale, renvoie à une description géographique des lieux par leurs habitants ; la seconde, la plus longue, évoque la reprise en main par les pouvoirs successifs avec des noms commémoratifs, figures du pouvoir : tout changement politique tente de marquer les rues. Si depuis les années 1960 les noms des rues sont plus consensuels, il existe des mobilisations citoyennes pour changer certains noms de rues.

Les urbanistes Sylvain Schoonbaert et Jean-Christophe Chadanson nous invitent, quant à eux, à nous méfier des apparences en regardant la rue bordelaise qui impressionne par la quantité hors norme de rues patrimoniales mais qui est surtout marquée de 1950 jusqu'à maintenant par de nombreuses politiques publiques. Elles vont se succéder d'abord afin de remettre en cause les rues au profit d'autoroutes urbaines, puis vingt ans plus tard, à l'inverse, en vue de réduire la place de l'automobile avec, dès 1996,



Angoulême, rue Saint-Roch. © Sophie Haddak-Bayce.

la mise en place d'un urbanisme de tramway. La diversification récente des rues (sente, venelle, etc.) témoigne enfin d'un urbanisme des rues, point de départ d'un nouveau mode de renouvellement de la ville sur elle-même.

Sonia Lavadinho, anthropologue et géographe urbaine, nous propose d'aller plus loin : cesser de planifier l'aménagement des rues en priorisant des fonctions dominantes de circulation. Elle prône ainsi le retour à une rue à vivre, à flâner, à se rencontrer, à passer du temps et porte un plaidoyer en faveur d'une ville et de rues dont la qualité devrait d'être systématiquement relationnelle pour plus de liens entre les différentes parties d'une ville mais aussi entre les êtres.

Le retour d'une rue à vivre ne peut s'opérer sans redonner une place et une autonomie aux enfants. Traverser, se promener, jouer seul dans la rue, cela devrait être possible. Pour les architectes-urbanistes Sophie Haddak-Bayce et Madeleine Masse, la présence des enfants dans la rue pourrait être un nouvel indicateur de mesure du bien-être en ville.

Réinvesties par les plus jeunes, les nouvelles formes de rues plus ludiques, telles que les rues aux enfants ou *play streets*, semblent montrer le chemin à suivre.

Racontées par Guillaume Le Goff acteur de la *street culture* et enseignant, les photographies de Fred Mortagne donnent à voir qu'il y a quelques années, le retour à la rue ou plus exactement à la *street* s'était traduit par une démultiplication de nouvelles pratiques culturelles et formes d'expression, du hip-hop au graffiti, du hot-dog au skate. Quel pouvoir a la rue sur la mode, la danse, la musique, le sport, la nourriture, l'art ? Et comment cette créativité marque-t-elle une prise de pouvoir de l'individu, seul ou en groupe, dans l'espace public ?

Jérôme Barth et Jérôme Glad, *urban designers*, décrivent l'évolution de la rue dans la ville nord-américaine marquée par la remise en cause de la place de l'automobile, d'abord par des militants partageant un idéal de « propriété communautaire » de la rue, avec l'organisation d'événements festifs sous forme d'invasions de rues. Face à la difficulté de pérenniser financièrement leurs actions coups-de-poing d'urbanisme

tactique, d'autres types d'acteurs ont pris la main, témoignant d'une forme de professionnalisation (firmes de design) et d'institutionnalisation (organismes à but non lucratif opérant des missions de service public) de ces démarches.

Bien loin de New York et de Montréal, la situation de métropoles d'Afrique de l'Est et de leurs rues marchandes dites « informelles » interpelle. Une partie de la vie économique du pays se fait dans la rue avec ses vendeurs de rue. Toutefois, c'est une gouvernance ambiguë et conflictuelle qu'observe Sylvain Racaud, maître de conférences à l'Université Bordeaux Montaigne, et qui révèle le fossé entre la

réalité et le poids économique et social de ces métiers de rue et les aspirations des pouvoirs publics vers un développement urbain aux normes plus globalisées.

Un autre exemple, celui de certaines métropoles indiennes, montre comment les régulations sociales par quartier s'opèrent avec efficacité. C'est ce que met en avant l'architecte Soraya Boudjenane. Ces régulations s'accompagnent d'un investissement des rez-de-ville : il y a ce qui se passe dans la rue mais aussi à côté. Quand la rue s'épaissit, aux limites entre domaine public et privé, entre l'intérieur et l'extérieur, entre l'ouvert et le fermé, elle se fait poreuse, plus ou moins animée et offre de nouvelles possibilités en faveur d'usages parfois insoupçonnés...

Décloisonner, dépasser les limites. Entre ville et nature également ! Pour Franck Boutté, ingénieur-urbaniste, et Alix Derouin, les crises sanitaires et écologiques nous ont appris à la fois l'inadaptation de la ville à la chaleur et aux risques, et le besoin des rues pour refaire du commun. Dès lors, « la désirabilité des villes est un enjeu crucial », « penser la rue est un impératif écologique ». La rue, dans ses atouts premiers que sont le commun et le vide, devient le support essentiel à partir duquel retrouver le sol, agir sur l'air, la végétalisation, la biodiversité et ramener le Vivant dans les villes.

Et si une des solutions résidait dans le fait de donner une personnalité morale à la rue ? Le philosophe Christian Ruby choisit, lui, de faire parler la rue. En personnifiant cet espace public du quotidien, il nous rappelle toutes ses potentialités, ses pouvoirs, ses défis, ses désirs de transformation, ses aspirations pour l'avenir et sa créativité pour rester cet espace collectif de liberté. —

Rue Kléber à Bordeaux.

