

Café géographique à Toulouse le 28 Mai 2003

LA RUE

forme et usages

*La rue : quelle rue ? Quels rapports entre forme et usages ?
Qu'est devenue la rue ? Une ville sans rue ?*



Illustration de LE CORBUSIER

Débat introduit et animé par

Anne-Marie ARNAUNE (Université de Toulouse II)
et **Louis CANIZARES** (Architecte-Urbaniste)

Un point de vue de géographe :

La rue est l'essence même de la ville. Il n'y a ni rue sans ville, ni ville sans rue.

La rue est la structure fondamentale de la ville, elle est la forme la plus visible, la plus lisible, des espaces urbains, même si les séquences temporelles successives de sa mise en place donnent aujourd'hui des paysages complexes et parfois juxtaposés. L'unité de la rue naît de sa longue histoire, des rythmes de vie et des pratiques si dissemblables dont elle a été le champ .

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, "le temps qu'il fait".

Les deux façades, des bâtiments immobiles, sont visibles de l'extérieur. Ils offrent au regard du passant leurs murs les plus nobles, les plus décorés, qui permettent de deviner des fonctions cachées ou bien de voir des activités clairement affichées et attirantes. Aujourd'hui les acteurs politiques ont le souci d'offrir de belles façades nettoyées, faisant ressortir des matériaux vernaculaires, car ce sont des images fortes et identitaires de la ville. Ce décor apprécié tant des habitants permanents que des touristes passagers fait l'objet de "belles affiches".

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 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. Même 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 .

Anne-Marie ARNAUNE

Un point de vue d'architecte-urbaniste :

Parler de la Rue, c'est parler de la Ville.

La rue est probablement l'élément le plus structurant de la morphologie de la ville.

Elle en assure le maillage. Elle est un morceau de ville.

Elle contient les fondements de la vie sociale ; elle en porte les germes au travers des activités humaines qui s'y déroulent et qui transitent par les réseaux qu'elle tisse à même le territoire.

La rue, de tout temps, a assuré la fonction la plus élémentaire de brassage de la vie publique. Elle est par excellence le lieu où s'écoulent les flux de la ville, et c'est peut-être pour cette raison que l'on a tendance, trop souvent, à parler de rue pour dénommer une voie, quelle qu'elle soit.

Il est vrai que sa forme a été fortement remise en cause au cours du XX^e siècle.

Le mouvement moderne dans sa « généreuse » façon de penser une ville libérée de ses « contraintes » ancestrales est allé jusqu'à bannir la « rue-corridor » (voir l'illustration de Le Corbusier ...). Mais l'échec des grands ensembles est là pour nous rappeler que l'on n'efface pas impunément les traces d'une organisation de l'espace répondant à des besoins collectifs d'organisation de la vie sociale.

La prolifération de l'automobile dans la ville est l'autre grande cause de la désagrégation de l'espace public, par la simple utilisation de l'espace par l'automobile aux dépens de toutes les autres formes d'expression de la vie collective.

L'on oublie trop souvent que la rue, comme espace public, est un espace construit, c'est un espace dont la vocation est d'être « habité » par la communauté des hommes. Et c'est probablement par cette utilisation excessive de l'espace public par la voiture que l'on a dénaturé sa vocation première. Ceci explique également le décalage entre la représentation sociale de la rue et ce qu'elle est réellement devenue, que ce soit dans la ville constituée, comme dans la périphérie.

Alors quelle rue, quel espace public, face au tout voiture ? Quels nouveaux équilibres doivent-ils être envisagés de façon durable pour permettre à la rue de recouvrer ses usages ?

Louis CANIZARES

INTRODUCTION (à deux voix)

Anne-Marie ARNAUNE

Dans le titre de ce café géographique, le mot *forme* est au singulier car il s'agit de parler de la rue telle que nous la voyons dans notre espace vécu quotidien. La mot rue renvoie à une seule forme dans l'espace urbain. Par contre, on ne peut aborder les *usages* de la rue qu'en les considérant dans leur multiplicité et dans leur diversité.

La rue est l'essence de la ville. A une époque, certains architectes ont pensé la ville sans rue. M. Canizares reviendra plus en détail sur l'architecture moderne, mais force est de constater que les villes ou les parties de villes qui sont issues de ce courant architectural connaissent aujourd'hui de nombreux problèmes.

Toute ville est fondée à partir d'une ou de plusieurs rues. Il peut s'agir comme dans l'antiquité grecque d'un ensemble de rues organisées selon un plan très formel. Parfois, au contraire, cette rue première prend simplement le forme d'un sillon tracé dans la terre.

Une rue allie deux principes, *le fixe et le mobile* organisés à partir de trois éléments majeurs : deux façades, un espace horizontal et un ouverture vers le ciel. Ce dernier caractère a une importance capitale dans l'existence et dans le fonctionnement de la rue : celle-ci a parfois, par exemple, un côté à l'ombre et l'autre au soleil, ce qui n'est pas sans influence sur ses usages, en particulier dans des villes méridionales comme Toulouse. Cette ouverture ne se retrouve pas dans les rues corridors ni dans les galeries marchandes qui sont parfois abusivement présentées comme des rues alors qu'elles sont couvertes.

Les espaces bâtis qui bordent la rue ont été construits au cours du temps. Ils permettent de connaître les principales étapes de l'histoire urbaine. Le XIX^e siècle a été marquée dans de nombreuses villes par une homogénéisation du cadre bâti dans les centres-villes. Les travaux d'Hausmann à Paris ont influencé l'aménagement de nombreuses rues. Avant cette période, les constructions étaient plus hétérogènes, le souci d'unité dans les formes construites était beaucoup moins important.

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*.

Louis CANIZARES

Pourquoi parler de la rue aujourd'hui ? A cause du *décalage* entre les représentations sociales de la rue et ce qu'est effectivement la rue. De ce décalage naît un malaise.

Si l'on se reporte à des définitions de la rue, que ce soit dans un dictionnaire d'urbanisme ou plus simplement dans *Le Robert*, on y retrouve la même idée : *la rue est une voie bordée de maisons dans une agglomération*. On le voit, autant que la circulation, c'est l'espace construit des façades qui permet de définir la rue : or aujourd'hui on ne construit plus des rues mais des voies, c'est-à-dire des espaces certes linéaires mais le long desquels les espaces construits n'ont plus la même disposition.

Faisons un bref retour en arrière et observons *l'histoire de la rue*. Elle prend vraiment sa forme au Moyen-Age, à l'époque antique il s'agissait plutôt de voies de que rues. On peut observer aujourd'hui encore dans les centre villes des vestiges de ces rues médiévales. A cette époque, la rue est constituée à partir d'une agglomération de constructions. Elle est un lieu de vie. Des activités telles que l'artisanat et les commerces y occupent une grande place et participent à son animation. La vie se déroule dans la rue et aussi, plus spécifiquement pour les villes occidentales, sur les places. C'est à partir du XIV^e siècle que la rue connaît ses premiers changements notables, lorsqu'apparaît puis se généralise depuis l'Italie la prise en compte de la perspective. Le Quattrocento transforme la rue en la rendant plus programmée. Une nouvelle phase de l'histoire de la rue a lieu avec l'entrée dans l'ère industrielle. Vers 1850, des travaux importants sont entrepris pour remodeler la ville. A Paris cette recomposition se fait sous la direction du baron Haussmann et s'attache particulièrement aux espaces publics. A Barcelone, elle est l'œuvre de Ildefonso Cerda et s'articule à partir du plan en damier qu'il a mis au point. C'est vers les années 1920, 1930 que la rue est ensuite l'objet de nouvelles réflexions urbanistiques, très influencées par l'œuvre de Le Corbusier dont les principes sont contenus dans la *Charte d'Athènes* : il faut libérer la ville de ses contraintes, la rue est bannie, elle est l'ennemi (voir illustration). Les conséquences de cette conception de l'urbanisme sont graves en Europe et particulièrement en France. En quelques années on a

gommé des décennies de fonctionnement social, on en voit le résultat. Même si dans les années 1960, un certain retour vers une forme traditionnelle de rue s'observe, l'explosion des mobilités et l'étalement urbain qui en découle provoquent une dilution de l'espace public. Dans la ville étalée telle qu'on la connaît aujourd'hui, on est loin des définitions de la rue rappelées plus haut.

En terme *d'usages*, le principal problème, particulièrement en France, tient aujourd'hui dans le développement des mobilités et dans la place que l'on accorde à la voiture. Mais aussi, la rue, ce lieu extraordinaire de la vie sociale, souffre en France de la place occupée par la grande distribution dans les activités commerciales. La situation en périphérie des grandes surfaces aggrave la circulation automobile en ville. Les relations entre les commerces de proximité et l'espace public, bases de l'importante vie sociale qui anime la rue, se détériorent. La trop grande place occupée par les grandes surfaces ne permet pas que des expériences comme celles issues du New Urbanisme aux Etats-Unis, qui redonnent toute leur place aux usages piétons de la rue, fonctionnent en France. L'Espagne, pays qui jusqu'à récemment avait gardé des commerces de proximité très nombreux, subit à son tour le développement des grandes surfaces et les usages piétonniers des rues risquent d'y perdre beaucoup.

Anne-Marie ARNAUNE

L'échelle de la vie quotidienne dont il était question précédemment décrit les mêmes réalités que celles que vous abordez à propos du commerce de proximité qui est une des activités, entre autres, permettant une animation importante de la rue.

A propos de l'urbanisme qui refuse la rue, il convient d'insister sur ce que cela représente par rapport à la difficulté d'avoir une adresse repérable dans les grands ensembles.

Louis CANIZARES

En effet, ce n'est pas pour rien si, dans les *représentations collectives de la ville*, les expressions comportant le mot rue sont nombreuses : «avoir pignon sur rue», «être à la rue», «l'homme de la rue», etc. Dans *La Dépêche du Midi* de ce matin, on peut lire ce titre d'article : «La rue maintient la pression». Tout ceci témoigne du fait que l'on reste attaché à cet espace traditionnel et à son sens collectif, et c'est précisément ce que fait disparaître l'urbanisme moderne. Les voies situées dans les lotissements n'ont de rue que le nom, elles n'en ont pas la forme et ne donnent pas lieu aux mêmes usages ni aux mêmes représentations. Ce n'est pas une vision passéiste que de faire ce constat qui permet en fait de poser la question : *quelle rue pour la ville de demain?*

DEBAT

Bruno (doctorant à l'Université de Toulouse-Le Mirail) : *Je souhaiterais savoir ce que vous pensez d'une forme particulière de rue qui est le "mail" et qui est à l'origine de ce que les étasuniens appellent les "malls", autrement dit les centres commerciaux que Mme Arnauné ne semble pas considérer comme des espaces constitués de rues ?*

Louis Canizares: Le mail est en réalité une allée plantée d'arbres. En ce qui concerne les espaces fermés dans les centres commerciaux, parfois considérés aujourd'hui comme des espaces publics, c'est une question très importante. Il existe en Amérique du Nord des rues intérieures privées, les galeries commerciales que nous connaissons en France sont la même chose. Ce qui importe ici c'est la question du statut de l'espace. Ces espaces commerciaux couverts sont de statut privé, ils sont fermés en dehors des horaires d'ouverture du magasin et de plus ils ne font pas partie, comme n'importe quelle rue, d'un réseau, d'un système de rues.

La définition de l'espace public doit s'organiser à partir du principe que chacun peut aller et venir sans enfreindre la propriété de l'autre, elle ne peut pas s'appliquer aux galeries marchandes dont je viens de souligner le caractère privé et fermé. Certes, une certaine forme de sociabilité s'y exprime, mais penser que ces espaces sont les nouveaux espaces publics n'est qu'un leurre.

Anne-Marie Arnauné: Le mail en effet est une espace planté. Par sa forme il se différencie de la rue comme espace circonscrit par des constructions.

Pascal (agronome): *La définition que vous donnez de la rue est étroite : elle ne correspond qu'aux rues du centre-ville, qu'aux rues commerçantes. Après cette précision, et compte-tenu du fait que vous avez employé à plusieurs reprises le terme d'espace public, je souhaiterais savoir si vous pensez qu'un espace public doit être ouvert à tous? C'est la construction de nombreuses résidences fermées ces dernières années qui m'amène à poser cette question.*

L. C. : Vous avez raison de tempérer mon propos, la rue n'est pas liée qu'au commerce : si j'ai insisté sur cette dimension, c'est que je voulais mettre l'accent sur le problème du développement massif en France de la grande distribution dont les conséquences sur la rue sont importantes. Par ailleurs, les résidences sécurisées posent de graves questions : ce phénomène en France est parti de Toulouse et en tant qu'urbaniste non seulement je ne peux que le déplorer mais j'en ai même un peu honte. Du fait de l'importance de cette question, déjà abordée aux *Cafés Géographiques* en Février 2000, je ne peux pas y répondre de manière satisfaisante maintenant. Elle me préoccupe beaucoup néanmoins et c'est pour cela que la prochaine semaine de l'architecture y fera une grande place sous le titre de «Peur sur la ville».

A.-M. A. : Votre remarque permet d'insister sur le fait que la rue est certes un espace du quotidien mais qu'il ne peut considéré indépendamment de l'habitat.

X...: *Pour prolonger la question sur les rues privées, je voudrais savoir comment vous considérez les rues situées dans les zones industrielles comme Basso Cambo à Toulouse. Ces zones comportent des édifices publics et des bâtiments privés, mais aussi des rues avec des commerces et une réelle animation sociale. Mais il ne semble pas, par exemple, que quiconque imagine manifester dans ces rues !*

A.-M. A. : J'avoue ne pas avoir bien saisi le sens de votre question : ces espaces animés ne sont pas pour autant des rues, c'est une autre question que celle abordée aujourd'hui.

L. C. : A la question posée sur les rues dans les quartiers industriels, je réponds qu'il ne s'agit pas de rues mais de voies. Du fait de l'application de la logique fonctionnaliste, et donc de la séparation des fonctions de la ville, il ne se passe pas grand-chose dans ces quartiers. Même si les activités qui présentent des nuisances doivent être regroupées et autant que faire se peut éloignées, la systématisation du fonctionnalisme est aujourd'hui souvent extrême. Nous avons parlé jusqu'ici des rues déjà constituées, mais j'attire l'attention sur l'urgence qu'il y a à prendre en compte aussi celles qui se construisent aujourd'hui, alors qu'on continue à produire de l'étalement urbain et à appliquer le fonctionnalisme. Lors du colloque sur l'étalement urbain début 2002 (intitulé *La ville étalée en perspective*), le sociologue Jean Remy a affirmé que la rue était à l'échelle du piéton et que compte tenu des évolutions de la ville de nouveaux espaces publics étaient à inventer.

Jean-Michel LATTES (adjoint au maire de Toulouse chargé de la circulation, des transports et du stationnement) : *Je suis depuis deux ans maintenant l'adjoint chargé de la rue et en tant que tel je m'aperçois que je suis devenu l'élu du partage du territoire. Je me heurte fréquemment à des «intégristes» de la rue, qui automobilistes ou cyclistes par exemple, veulent s'approprier la rue. Or, la rue idéale est celle où tout le monde cohabite. La suppression des voitures ne peut pas se faire brutalement, il faut tenir compte des réalités*

locales, par exemple la largeur des rues à Toulouse, et plutôt retenir l'hypothèse d'une diminution graduelle.

Maxime (étudiant à l'École d'Architecture de Toulouse) : *Vous avez présenté la rue comme espace physique et comme espace de circulation, mais une rue est aussi un espace de vie sociale avec notamment une importante animation liée au commerce. Mais le commerce tel qu'il se développe aujourd'hui crée des espaces privés aux dépens de la rue et en centre-ville il contribue largement à faire fuir les habitants. De plus il convient de préciser qu'il y a beaucoup de différences entre les rues en fonction de leur localisation.*

L. C. : Dans la définition que j'ai rappelée, il n'était pas question seulement de circulation mais d'espaces construits qui circonscrivent la rue. Par ailleurs, j'ai bien dit que la rue était un lieu de vie pour les habitants. Concernant votre remarque sur le commerce, mon propos traitait du commerce de proximité, celui qui est très lié avec les déplacements des piétons. Les équilibres sont aujourd'hui difficiles à mettre en œuvre du fait de l'hégémonie de la voiture. Sur la côte ouest des Etats-Unis, dont on sait la place importante qu'y occupe la voiture, le tremblement de terre de Los Angeles a permis de développer des logiques de re-création d'espaces publics autour de nombreux commerces de proximité. A Los Angeles, la place de la voiture est très importante mais dans les quartiers il y a une vraie vie sociale basée largement sur l'usage des espaces publics induit par la présence de commerces de proximité. En France, cette vie de quartier est train de disparaître du fait de la trop grande place occupée par la voiture.

A.-M. A. : Si nous avons commencé par le cadre bâti, c'est que notre présentation était ainsi structurée (forme et usages), mais la rue est aussi un lieu de sociabilité au quotidien comme par exemple dans les moments plus festifs. Le rue Saint-Rome un samedi de solde est un espace public dans lequel la vie sociale est intense : il est vrai que cela s'arrête avec la fermeture des magasins, mais il n'empêche que c'est un véritable lieu de sociabilité. Il faut d'ailleurs insister sur la prise en compte de la temporalité des usages des espaces publics, c'est une dimension incontournable de leur fonctionnement.

Y... : *La rue Saint-Rome est peut-être agréable, mais le bain de foule peut s'avérer dangereux en particulier lorsqu'on arrive sur la place du Capitole qui est encombrée de voitures. Ma question est simple, elle s'adresse à M. Lattes, quand va-t-on supprimer la circulation des voitures sur la place du Capitole?*

J.-M. Lattes (adjoint au maire de Toulouse chargé de la circulation) : La place du Capitole est empruntée par des véhicules qui, pour 40% d'entre eux, y passent sans raison : ils sont orientés là par l'organisation des flux de circulation dans le centre. Nous avons fait le choix de développer les transports en commun pour supprimer les embouteillages des voitures mais aussi ceux des piétons tels qu'ils se produisent certains jours de grande affluence dans le centre. Cette solution ne peut être mise en œuvre que par touches successives avec un horizon fixé à 2007, c'est-à-dire à la mise en service de la seconde ligne de métro. Place du Capitole, les encombrements sont dus à cet effet de rond-point que je viens de décrire et qui se produisait aussi place Saint-Sernin jusqu'à une date récente où nous l'avons résolu en fermant une entrée, ce qui empêche de faire le tour de la place.

A.-M. A. : Les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent être mesurées. La rue de la République, si vivante dans un passé encore récent, est comme morte depuis que son sens a été changé.

Nassima DRIS (sociologue-urbaniste, CIEU : Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines, UTM) : *La question de la rue est importante par rapport à trois dimensions. D'abord, la rue par son architecture notamment, est un élément de mémoire, un marqueur de l'histoire.*

Ensuite, la rue est un espace public et ceci lui confère une dimension politique forte. Enfin, la rue est un lieu de sociabilité c'est-à-dire de rencontre. En fait la rue ce n'est pas seulement un regroupement de différentes fonctions, c'est l'espace social par excellence. Ce caractère total, implique entre autres choses, comme le montre Richard Sennett, que la rue est aussi un lieu de désordre et que ce désordre même est générateur de vie sociale.

A.-M. A. : Pierre Sansot a aussi écrit de forts belles pages sur ces questions.

Tony (doctorant à l'Université de Toulouse-Le Mirail) : *On sent dans vos propos la rue en danger et on n'a pas beaucoup parlé des usagers, notamment de leurs rapports aux dimensions paysagères de la rue qui peuvent être un moyen de retenir ces usagers dans les rues du centre-ville et d'éviter ainsi qu'ils fréquentent exclusivement les centres commerciaux. En effet, quels que soient leurs efforts, les centres commerciaux n'offriront jamais un paysage urbain de la qualité de celui des centres-villes.*

J.-M. Lattes (adjoint au maire de Toulouse) : Je ne suis pas pessimiste, je trouve que la situation des rues à Toulouse est meilleure qu'il y a quelques années et ceci se perçoit notamment au travers du fait qu'il n'y a jamais eu autant de demandes pour occuper des locaux commerciaux en centre-ville.

L. C. : Je vous rassure, il me semble qu'il y a effectivement une prise de conscience, mais la situation reste tout de même préoccupante. Cette prise de conscience doit servir à ce que l'on s'occupe des espaces publics de la ville en construction. Dans les nouveaux quartiers, notamment à cause d'une densité insuffisante et d'un étalement urbain important, il n'y a plus de véritables espaces publics : or l'espace public ne se décrète pas. Il en va de même avec la construction des résidences sécurisées, on détruit les espaces publics, on démonte la ville.

Danielle MONTET (professeur de philosophie à l'Université de Toulouse-Le Mirail, en retraite) : *Sur la question de la mémoire d'abord, on n'a pas assez souligné combien la rue ouvre sur la mémoire : ainsi, dans son ouvrage sur Berlin intitulé Berlin-Chantier, Régine Robin, anthropologue, montre comment le changement des noms de rue permet de retracer l'histoire de la ville. A propos de ce qu'a dit M. Lattes sur le partage équilibré de la rue, j'insiste sur la nécessité d'un tel partage : aucun usage ne doit être privilégié, même au nom d'un politiquement correct, et dans l'hypercentre toulousain où je réside, je suis particulièrement gêné par les cyclistes qui font peu de cas des règles de civilités inhérentes aux usages d'un espace public tel que la rue. Cette conduite est particulièrement gênante en particulier pour les personnes ayant, comme moi, une déficience visuelle.*

A.-M. A. : De tels propos montrent à quel point la rue est le lieu de la mixité des usages et de leur accommodement réciproque.

J.-M. Lattes (adjoint au maire) : La rue, c'est le conflit. Je reçois environ 6000 lettres par an (autant que le maire) à propos de conflits entre usagers. L'appropriation de la rue peut rendre les personnes violentes. Nous tentons de gérer ces conflits en cherchant l'équilibre entre les usages.

Denise (association des piétons du quartier Marengo) : *Les usages différents de la rue se trouvent dans une situation particulière lors des chantiers importants comme celui de la médiathèque de Marengo. Lors de ce chantier, la gestion des usages n'a été satisfaisante que pour les voitures.*

J.-M. Lattes (adjoint au maire) : Je reconnais que la gestion des piétons lors du chantier de la Médiathèque n'a pas été réussie. Notre objectif principal était de maintenir la liaison entre le centre-ville et ce quartier, ce qui a été fait il est vrai au détriment des piétons pendant les travaux.

Jean-Marc PINET (animateur des Cafés Géographiques) : *Les pouvoirs publics ont lié la limitation (nécessaire) de la circulation automobile au développement des transports en commun : or, à Toulouse comme à Paris, les deux roues en sont les principaux bénéficiaires. Vélos et motos empruntent les trottoirs en profitant des passages surbaissés réservés aux landaus ou aux fauteuils roulants des handicapés. Le problème est en fait de partager la rue, mais sans pour autant la séparer, car la rue est le lieu par excellence du vivre-ensemble : proposer, au-delà de la distinction trottoir-chaussée, un couloir de circulation pour chaque mode de déplacement est à la fois une aberration (en raison de leur multiplication) et une atteinte au lien social (cela oppose les usagers au lieu de développer le respect de l'autre).*

J-M. Lattes (adjoint au maire) : Toulouse est en ce moment dans une situation délicate, dans un entre deux : la limitation de la circulation automobile est commencée, mais les moyens de transport en commun ne sont pas encore en place (travaux du métro en cours, ce qui crée des encombrements, futures navettes en attente). Je rappelle que l'objectif est fixé à 2007.

Maxime (étudiant à l'École d'Architecture de Toulouse) : *Le quartier de Marengo se trouve coupé de Toulouse avec la Médiathèque en construction. Elle coupe la perspective qui depuis les hauteurs de Jolimont donnait un accès visuel au centre de Toulouse. C'est fort dommage car cela participe de la fragmentation de la ville.*

J-M. Lattes (adjoint au maire) : C'est une opinion. Ce quartier est en difficulté depuis deux siècles. La construction de la médiathèque est un choix que nous avons fait, mais pour mémoire je rappelle que la construction de l'école vétérinaire puis sa démolition avaient donné lieu à des débats du même type ; et je note qu'avant la construction de la Médiathèque il n'y avait qu'un terrain vague à cet emplacement.

L. C. : Je regrette moi-aussi la disparition de cette perspective due à l'urbaniste Jossely (début XIX^e s.). Une architecture sur-valorisée lui a été préférée, ce choix a aussi prévalu sur une attention portée aux espaces publics.

Philippe (étudiant en maîtrise de géographie) : *Le problème c'est la cohésion sociale. Avec le thème de l'insécurité, dont je regrette qu'il ait autant de succès, chacun reste dans son coin, il n'y a pas de partage de l'espace public. La question de la voiture renvoie quant à elle à celle plus générale du développement durable de la ville, et à des nuisances telles que la pollution ou le bruit.*

L. C. : La question du développement durable de la ville interroge sur la place à accorder à la voiture et plus généralement aux déplacements. En France, 25% des déplacements en voiture font moins d'un kilomètre. Favoriser la proximité, notamment à partir d'un équipement commercial adapté, induit des modes de circulation doux qui doivent être pris en compte dans l'aménagement des espaces publics. Mais le problème du stationnement, celui aussi de la pollution visuelle qu'il induit, sont des problèmes qui doivent aussi être étudiés et qui en l'état actuel des choses semblent difficilement solubles. Le stationnement ne doit en tout cas pas être favorisé au détriment des piétons.

J-M. PINET (animateur des Cafés Géographiques) : *Le problème du stationnement ne se pose pas que pour les voitures, mais plus largement pour l'ensemble des véhicules y compris les deux-roues. Ces derniers stationnent souvent sur les trottoirs, ce qui gêne les piétons, mais aucune aire de stationnement n'a été prévue pour eux. A Berlin ou à Amsterdam cette question est prise en compte...*

L. C. : Les espaces publics de la ville constituée qui reviennent toujours au centre de nos discussions ne sont pas les seuls, ceux de la ville étalée en construction doivent être aussi considérés : dans les lotissements, le domaine public n'est prévu que pour les voitures. Une des mesures à prendre, qui irait dans le sens du développement urbain durable, serait de

réserver de la place pour permettre des évolutions à ces espaces : cette place peut par exemple s'avérer très utile pour mieux gérer les stationnements dont vous parlez, mais aussi les déchets et les conteneurs qui encombrant les trottoirs.

Fabrice (doctorant à l'U.T.M.) : *Ma question va un peu détoner par rapport à ce qui précède, mais comme dans le titre de ce Café Géographique, il est fait allusion aux usages de la rue au pluriel, je me permets de parler d'un type d'usage auquel il n'a pas encore été fait allusion, à savoir les usages sportifs. Des pratiques comme le jogging, le roller méritent aussi leur place dans la rue, elles sont porteuses de sociabilité. Qu'en pensez-vous? Ne croyez-vous pas par ailleurs que les usages de loisir nombreux qui se produisent dans des espaces comme les bords du Canal du Midi à Toulouse, signifient une certaine obsolescence de la rue?*

L. C. : Les usages ne s'excluent pas les uns les autres. Les pratiques de la ville changent et les espaces qui les accueillent aussi. Il faut prendre en compte ces pratiques, ne pas les ignorer sous prétexte qu'elles sont nouvelles. Pour le roller et le skate se pose un problème particulier dans la mesure où il s'agit d'activités qui entraînent d'assez nombreuses dégradations. Pour pouvoir les prendre en compte correctement, il faut porter une grande attention aux matériaux utilisés dans l'aménagement des espaces publics.

A.-M. A. : L'exemple du Canal du Midi montre bien à quel point l'espace public de la ville évolue avec le temps : les usages ludiques sont les plus récents. Les espaces urbains ne sont pas figés, les rues évoluent et s'adaptent et c'est une des dimensions qui explique qu'elles durent. Ceci s'observe par exemple rue d'Alsace où l'activité commerciale est très implantée et qui est un lieu de sociabilité malgré la largeur de la chaussée et l'intensité de la circulation.

Éléments de conclusion (Jean-Marc PINET, animateur des cafés-géo) :

La rue n'est pas le domaine réservé du géographe : sont aussi intervenus aujourd'hui un urbaniste, une sociologue, une philosophe, un élu municipal, une association d'usagers, plusieurs étudiants, des personnes anonymes, etc.. Comme tous les sujets proposés par les cafés-géo, la rue concerne tous les citoyens, tous les citoyens.

Forme et usages sont distincts mais ne peuvent être séparés : c'est leur articulation qui définit la rue, dans une combinaison changeante et fragile, de plus en plus diversifiée et complexe. La rue n'a pas une destination unique, on peut même y flâner sans raison : toute simplification, toute spécialisation est néfaste à la rue, espace de la complexité. L'articulation entre le bâti et la circulation est sans cesse revenue dans le débat : comment trouver le point d'équilibre entre des usages multiples et contradictoires et une forme unique mais adaptable ?

Pour le géographe, l'interaction entre forme et usages de la rue définit un territoire, portion d'espace auquel la société urbaine donne sens, dans lequel chacun fait l'expérience conflictuelle de l'altérité et où se pose concrètement la question de l'être-ensemble. Ce territoire de la rue n'est qu'une fraction du territoire urbain, mais il en est la matrice : au-delà de leurs différences, les deux intervenants ont commencé par l'affirmer d'une même voix.

Compte-rendu de l'introduction et du débat
réalisé par **Fabrice ESCAFFRE**
(doctorant en géographie à l'U.T.M.)

*

Et si la ville était, sous les apparences de la simplicité, la construction la plus compliquée de la planète ? Une capacité commune de l'humanité ? Un talent, un désir, une volonté, quelque chose d'aussi complexe que le langage ? Si la lente construction de la forme urbaine à travers les siècles, ses innovations incessantes, son incorporation réussie de toutes les techniques rendaient une rupture aventureuse ? Sommes-nous si sûrs de pouvoir faire, sans

frais immenses, l'expérience d'arrêter le cours de cette évolution ininterrompue et, en cas d'échec, en renouer le fil ?

Si la forme même de la ville était fragilisée, ne faudrait-il pas alors, comme on conserve les gènes d'une espèce végétale menacée, identifier parmi ses éléments celui qui contiendrait en lui-même le secret de sa formation et de son fonctionnement ? Comme un dépôt et la clé d'un accomplissement de notre histoire humaine, si nous voulons la poursuivre.

*Et si "la rue" était "le propre" de la ville, sa forme élémentaire, la plus simple unité en laquelle la forme urbaine puisse se résumer tout en livrant les mécanismes de son fonctionnement, voire nous révélant sa réalité essentielle ? (...) Hypothèse : **la rue, paradigme de la forme urbaine ?***

Jean-Loup GOURDON, LA RUE,
Essai sur l'économie de la forme urbaine,
Editions de l'Aube, 2001 (page 14)

