

LA RUE V/S LA ROUTE : QUEL POTENTIEL D'URBANITÉ ?

Joël Vetter, ingénieur urbaniste au Conseil régional du district de Nyon

Avant de pouvoir répondre à la question posée en titre, nous devons définir ce que nous entendons par route, rue et urbanité. Nous expliquerons ensuite le concept de potentiel d'urbanité. Nous verrons quelle réponse peut être apportée pour dépasser les notions de route et de rue dans le contexte de développement urbain des dernières décennies. Nous terminerons en proposant une ouverture sur l'expression du potentiel d'urbanité.

La route, un objet monofonctionnel

Une route est «une voie de communication terrestre aménagée, plus importante que le chemin, située hors d'une agglomération¹ ou reliant une agglomération à une autre» [1]. Le terme est issu du latin *via rupta*, littéralement «voie frayée». L'existence d'une route répond donc à un besoin monofonctionnel de circulation par l'ouverture d'un passage à travers des obstacles. Le but d'une route est de permettre la vitesse de déplacement la plus élevée possible avec, comme corollaire, une sécurité acceptable – il faut que la probabilité d'avoir un accident ou d'être attaqué par des bandits soit suffisamment faible pour que le risque induit par le déplacement vaille la peine d'être couru. La construction d'une route répond à une logique économique qui offre de la vitesse à une demande de déplacement.

La rue, un objet multifonctionnel

Une rue est «une situation géographique à dominante linéaire permettant à la fois la circulation et l'accès à des bâtiments qui la limitent des deux côtés» [1]. A la différence de la route, la rue est une conséquence du vide laissé entre des fronts bâtis, une ride creusée sur le tissu de la ville. Cela rejoint le mot latin *ruga*, la ride, origine étymologique de la rue. En plus du besoin de circulation, l'existence d'une rue répond à un besoin d'espace public entre les bâtiments. Cet espace public urbain offre des opportunités de rencontre entre citoyens. En effet, l'organisation en collectivité nécessite de réduire les distances entre les individus pour maximiser les interactions potentielles. La ville répond à ce besoin et la rue en est un moyen. Ainsi la notion de rue est inhérente à celle de ville. Contrairement à la route, la définition de la rue intègre une logique sociale qui offre de la proximité à une demande d'interaction.

L'urbanité ou le savoir vivre ensemble

Nous pouvons définir l'urbanité de deux manières différentes. Soit comme «caractère de ce qui a rapport à la ville», soit comme «politesse où entre beaucoup d'affabilité naturelle et d'usage du monde» [2]. Par croisement des définitions,

l'urbanité est donc le savoir vivre ensemble dans la ville, dans l'espace public urbain dont la rue fait partie. Comme «toute société s'organise dans l'articulation de dimensions, à savoir : les dimensions économique, individuelle, politique, sociale, spatiale, temporelle» et que «chaque phénomène de société associe, de façon systémique, des faits qui participent de toutes les dimensions» [1], l'intensité de l'urbanité est dépendante de l'articulation des dimensions sociétales de l'espace public urbain, comme le montre la figure 1.

L'urbanité est croissante à mesure que s'associent les dimensions. Toutefois, l'urbanité totale produite est plus que la somme de l'urbanité de chaque dimension car ce sont les relations entre elles qui apportent une plus-value. L'espace public urbain manifeste donc l'organisation de la collectivité et participe à la production d'urbanité en fonction de l'intensité de vivre ensemble rendue possible par son agencement.

Potentiel d'urbanité

Imaginons maintenant que chaque configuration territoriale est porteuse d'un potentiel d'urbanité, c'est-à-dire d'une urbanité latente qui peut se révéler en fonction du contexte. Cette révélation peut être durable, dans le cas de la création d'une zone piétonne, ou éphémère, dans le cas d'un festival par exemple. Partant du principe que l'urbanité est produite par l'expression des dimensions sociétales de l'espace public urbain, nous proposons un cadre d'analyse pour évaluer un potentiel d'urbanité. La figure 2 met en relation l'espace public, l'individu et la collectivité, combinaison qui définit un potentiel d'urbanité pour un espace par l'intermédiaire de relations que nous allons expliquer en prenant le contexte de la rue comme exemple.

L'individu est confronté à la collectivité (aux autres) par les interactions sensorielles. Un individu se déplaçant en voiture est relativement plus isolé de son environnement qu'un cycliste ou un piéton. La carrosserie délimite une bulle d'espace privé dans l'espace public. Même si chaque individu est une bulle d'espace privé en soi, on comprend aisément qu'une rue piétonne offre un potentiel d'interaction plus élevé qu'une rue à circulation majoritairement automobile. L'organisation collective est dépendante des possibilités d'articulation des dimensions sociétales de l'espace public urbain. Une rue exclusivement commerçante n'offre par exemple pas une diversité susceptible d'augmenter le potentiel d'urbanité.

¹ Le mot agglomération est pris ici dans le sens de «concentration d'habitations» [1]

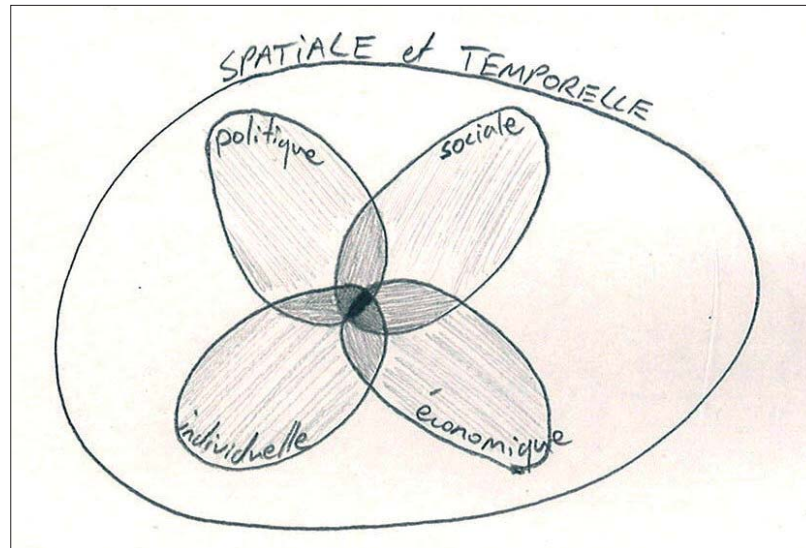


Fig. 1 : Articulation des dimensions sociétales de l'espace public urbain et intensité de l'urbanité (niveaux de gris)

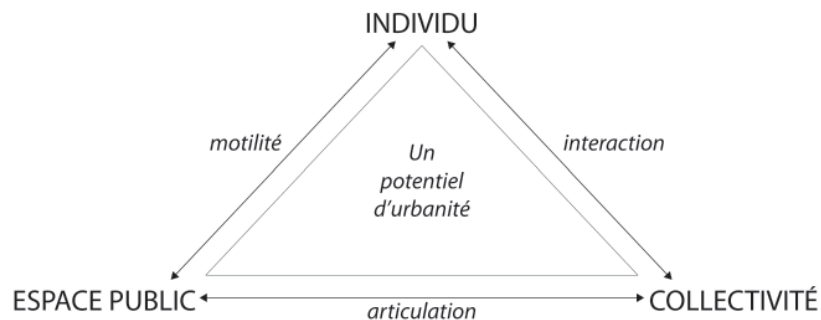


Fig. 2 : Potentiel d'urbanité

L'individu s'approprie d'autre part la rue en fonction de sa « motilité » [3], c'est-à-dire de l'utilisation qu'il fait de l'accessibilité à disposition et de ses compétences. Personne n'est égal de ce point de vue. Un enfant n'a par exemple pas la même perception de la rue qu'un adulte, en particulier par rapport au danger que représente la circulation. De plus, l'agencement de la rue détermine son accessibilité face à laquelle un adolescent, une personne âgée ou une personne à mobilité réduite ne sont pas sur un pied d'égalité. Ainsi, la combinaison du comportement individuel, de l'agencement de la rue et de l'organisation collective détermine selon nous le potentiel d'urbanité d'une rue.

L'avenue, une réponse à la diffusion de l'urbain

Voyons à présent comment le développement urbain des dernières décennies nous impose une

nouvelle donne. Par le processus d'étalement urbain, les limites de la ville sont petit à petit devenues floues. Comme le montre la figure 3, nous pouvons imaginer le cas d'une route qui peu à peu se transforme en raison de la poussée de l'urbanisation. Les notions de route et de rue deviennent moins représentatives dans cet environnement urbain diffus. Une pénétrante urbaine bordée de villas individuelles est-elle encore une route ou déjà une rue ?

Selon les définitions, une pénétrante urbaine bordée de quartiers de villas individuelles ne peut être qualifiée ni de rue en raison d'un manque de densité, ni de route car la voie de circulation permet aussi l'accès aux bâtiments. A défaut de meilleur terme, nous proposons celui d'avenue en raison de son étymologie. Issue de « l'ancien verbe avenir » [2] signifiant arriver, l'avenue désignerait bien une voie de

Contexte	Urbain	Suburbain	Périurbain
Objet dominant	Rue	Avenue	Route
Potentiel d'urbanité	Fort	Moyen	Faible

Fig. 3: Les limites floues de la ville

circulation arrivant en ville mais n'étant plus une route et pas (encore) une rue. Pour exprimer son nouveau potentiel d'urbanité, cette voie suburbaine transformée par la poussée de l'urbanisation doit faire l'objet d'un traitement ayant pour but d'adapter son agencement à de nouveaux usages. Il peut s'agir d'améliorer les accès à des commerces riverains, d'aménager une promenade séparée du trafic automobile ou encore de diminuer l'effet de coupure territoriale de la voie de circulation. Nous constatons ainsi qu'un potentiel d'urbanité n'est jamais figé et que son évolution nécessite des adaptations sur le terrain.

Exprimer le potentiel d'urbanité

Imaginons pour finir l'espace public comme un réservoir d'urbanité. Sa capacité nous donne une idée du nombre de personnes qu'il peut servir mais il est dépendant de sa connexion au réseau de distribution. Le contexte dans lequel se trouve le réservoir joue donc un rôle structurant. Le tableau ci-dessus (fig. 3) émet l'hypothèse d'un potentiel d'urbanité évoluant en intensité en fonction du contexte. Ce tableau ne tient compte que de l'urbanité durable mais pas de l'urbanité produite temporairement par une route fermée à la circulation lors d'un festival par exemple.

Nous constatons qu'un changement du contexte modifie le potentiel d'urbanité. Cela ne signifie pas qu'une route produit nécessairement moins d'urbanité qu'une rue car nous ne parlons ici que de potentiel. De même, il ne suffit pas de déterminer le potentiel d'urbanité, il s'agit de l'exprimer. Le rôle central de l'individu est à mettre en évidence. En effet, quel que soit le potentiel d'urbanité d'une rue - ou d'un espace public de manière générale - son expression est dépendante des décisions prises par les individus, que cela soit par les professionnels de l'aménagement du territoire, les décideurs politiques ou les citoyens. A chacun de prendre ses responsabilités pour que le potentiel de vivre ensemble puisse s'exprimer.

Références

- [1] Lévy, J., Lussault, M., (sous la dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003
 - [2] *Le nouveau Petit Robert de la langue française*, 2008
 - [3] Kaufmann, V., *Les paradoxes de la mobilité*, Collection Le savoir suisse, PPUF, 2004
- Les réflexions de cet article sont inspirées de Vetter, J., *De la route à la rue, le réaménagement de la Route Suisse*, projet de master EPFL, 2010

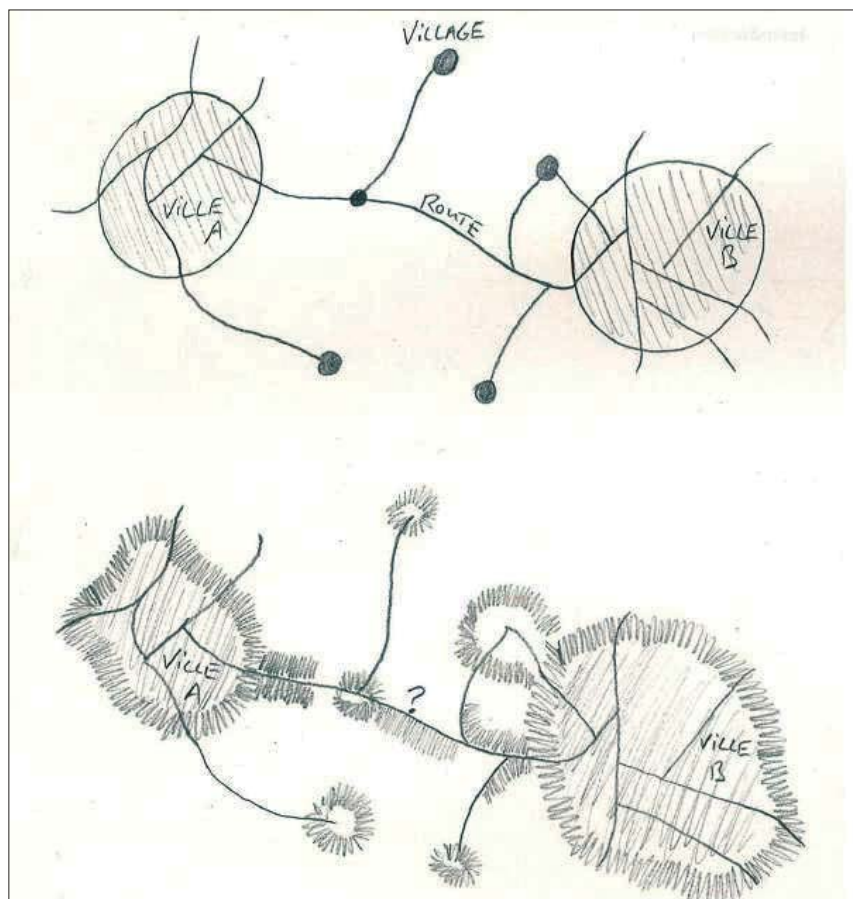


Fig. 4: Contextes et potentiels d'urbanité