

Au-delà du transport, la rue comme lieu du compromis urbain

La multiplication des crises (covid, canicule, inondation,...) fait apparaître l'importance de la gestion de l'espace public et plus singulièrement de la rue dans les politiques publiques, et la nécessaire prise en compte de la mobilité dans les sujets de recherche urbaine. Les travaux pilotés par F. Ascher en 2007¹ avaient déjà révélé la complexité des dimensions en jeu dans le partage de la rue au-delà de sa fonction circulatoire, et les bouleversements récents rendent impérative une actualisation de ces enjeux. **Comment la rue peut-elle constituer un outil de gestion et un facteur de robustesse en dehors des crises et face à celles-ci ?**

Les fortes contraintes qui ont pesé sur le quotidien des individus dans les premières semaines de la crise sanitaire ont été vécues très différemment selon le cadre de vie² et ont révélé à quel point les habitants des grandes villes habitent moins leur logement que la ville entière, et combien leur restreindre l'accès à l'espace public dégrade notablement leur qualité d'habiter - et par là, leur qualité de vie. Une cuisine microscopique est acceptable lorsqu'il est possible et facile de trouver un restaurant à n'importe quel moment du jour ou de la nuit mais en contenant les déplacements dans un rayon de 1km, la qualité du logement et sa capacité à être un espace *où l'on reste* (son adaptabilité, sa taille, son confort) ainsi que la « ville au pied de chez soi » prennent une importance vitale. **Dès lors, quel serait le « service minimum (énergie, alimentation, eau, espace vert...)» qu'un territoire a le devoir de rendre à ses citoyens pour garantir à tous un niveau d'habitabilité acceptable, et dans quel périmètre ?**

L'injonction est paradoxale : on blâme la rue dont l'étroitesse des trottoirs nous met en danger, tout en attendant d'elle une adaptabilité maximale pour non seulement assurer la sécurité sanitaire des individus, mais également endosser simultanément une variété de rôles - salle d'attente des commerces, espace extérieur de ceux qui n'en ont pas, salle de sport, zone logistique, centre de soins, artère de circulation et lieu de vie des plus vulnérables. **Par quelles modalités s'étendent et se reconfigurent les fonctions de la rue ? Jusqu'où va la rue (RDC, cours intérieures...) et qu'est-ce qui « fait rue » dans le rural ? Dans le périurbain ? Dans la ville intermédiaire ?**

La crise sanitaire a accéléré, amplifié et modifié certaines pratiques de mobilité (vélo, livraisons, marche) qui, ajoutées aux nouvelles règles de distanciation, confirment la nécessité d'un nouveau partage de la rue. Ces initiatives rapidement mise en œuvre au profit des mobilités actives invitent à de nouvelles réflexions : **quelles modalités de cohabitation des différentes vitesses ? Comment déterminer le juste équilibre entre les espaces du mouvement et ceux du stationnement ? Comment signifier l'allocation des espaces ?** Les aménagements et objets de balisage portent un message politique au-delà de leur fonction : le mobilier issu du BTP ne développe pas le même récit urbain qu'un aménagement empreint de technologie. Le sol de la rue devient lui-même un véritable média, entre communication politique, marketing territorial, et espace d'expression. **Comment s'assurer que ces dispositifs soient efficaces en cas de crise et qu'ils n'accroissent pas la pression normative qui pèse sur l'individu ? Jusqu'où sera tolérée cette appropriation du sol, et comment éviter le risque de trop-plein ?**

Les composants physiques de la rue sont aussi bouleversés : le plateau de voies se complexifie, la bordure de trottoir est de plus en plus sollicitée, les conflits d'usage se multiplient sur les trottoirs, l'accès aux bâtis fait l'objet de nouveaux codes et les seuils se dilatent par l'effacement de la frontière intérieur-extérieur, privé-public. **Quel regard porter sur les modalités de gestion imaginées pour réguler les usages et optimiser l'espace ? Quels peuvent être les critères de construction de l'agenda de la rue et son système de communication pour en organiser les temporalités ?**

En tant qu'espace d'accueil universel, la rue est l'endroit où se réinventent de nouvelles sociabilités et de nouvelles civilités urbaines, tout à la fois portées par la digitalisation des rapports et le renouvellement des relais de solidarité (réseaux de quartier et communauté de voisinage facilités par les réseaux sociaux). En accès libre permanent, la rue est un espace convoité dont l'usage peut être mis à profit : certains modes de financement préexistent (stationnement payant, péage urbain) mais l'arrivée de nouveaux acteurs

¹ Programme international de recherche « La rue est à nous... tous ! » piloté par F. Ascher et M. Apel-Muller (Institut pour la Ville en Mouvement) ayant fait l'objet d'une exposition itinérante, de colloques et d'un ouvrage (éd. Au Diable Vauvert, 2007)

² Obsoco pour le Forum Vies Mobiles, *Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français*, avril 2020

réinterrogent le modèle d'affaire de la rue. En conséquence : **qui paye, combien, à qui, selon quels critères ? Les nouveaux acteurs de l'innovation et du digital qui s'approprient l'espace de la rue et y collectent de manière exponentielle des données peuvent-ils constituer une source de financement possible ?**

Le temps traditionnel de mise en œuvre des projets urbains est bouleversé par les initiatives qui prennent forme parfois aussi vite qu'elles disparaissent et l'on met à l'honneur des méthodes de *faire* jusque-là marginales. L'urbanisme tactique, transitoire ou encore temporel fait l'objet d'un engouement de certains politiques et concepteurs qui y voient une solution low-tech, rapide et peu coûteuse. Il s'agit désormais d'interroger les acteurs de l'action publiques sur la nature et l'origine de ces initiatives, les modalités de mise en œuvre, les innovations qu'elles représentent (design, collaboration, usages) et les difficultés qu'elles ont pu poser. **En pratique, comment construire des outils démocratiques pour conduire une évaluation de ces initiatives, pour ensuite être capable d'accompagner les pouvoirs publics dans l'élaboration de politiques alternatives aux dispositifs traditionnels d'encadrement (enquête d'utilité publique...)?**

En pensant l'action publique comme l'action du compromis urbain, la rue peut constituer un déterminant dans la conception de systèmes urbains efficaces. La crise du Covid-19 invite à décloisonner les domaines de la recherche pour reconnaître que la rue est un espace et un système complexe en évolution constante, qui doit être analysé au travers de la diversité des dimensions qu'il recoupe : sociologie, sciences politiques, économie territoriale, urbanisme, architecture, design, ergonomie, ingénierie, sciences de l'information et de la communication.

Jeanne de La Blanchardière, Institut pour la Ville en Mouvement - VEDECOM