

## Sommaire

1. Éditorial
- 2 et 3. Considérer les usages des voies urbaines africaines
3. Voies et morphologie urbaine
- 4 et 5. Trame viaire et espace public, Ho Chi Minh Ville sous tension
5. Quand la chaussée arrive dans les quartiers
6. Une trame urbaine par et pour les services essentiels
7. Commerce de rue : la rue comme ressource
8. Repères : la voirie
8. A lire



© Criqui, 2013

Consolidation progressive de la voirie en périphérie de Delhi

## VOIRIE ET USAGES DIVERS

Édito

### Les rues : un objet spatial, social et politique

Les rues couvrent en moyenne 25% de la surface urbanisée dans le monde et constituent, selon ONU-Habitat, des vecteurs de prospérité urbaine, économique, sociale et environnementale. Mais dans des villes à croissance rapide et informelle, elles sont souvent des espaces considérés en creux, où empiète la construction de logements, marchés ou autres équipements publics. Sans intervention des pouvoirs publics, la trame viaire perd sa fonction d'intérêt général et urbanistique, au profit de l'utilisation de l'espace par les populations et les activités économiques.

Pourtant, la voirie, comme dans l'urbanisme d'Hausmann à Paris, les trames d'accueil de quartiers populaires à Ouagadougou ou encore les expansions urbaines organisées en Équateur, est un élément structurant du fonctionnement, de la morphologie, de la durabilité et du bien vivre en ville. Sa richesse se trouve à la fois dans son ancrage matériel et dans la multiplicité des usages et donc des usagers qui y agissent, voire y entrent en conflit...

L'expression « voirie et réseaux divers » ne représente qu'une partie des fonctions que remplissent les rues. Ce sont des voies de communication et de flux de personnes, de biens, de services, voire d'espaces en propre en tant qu'espaces publics ou lieux de commerce. Si l'on pense spontanément aux enjeux de circulation, autrement dit de transports et de mobilités, les rues représentent bien plus dans le fonctionnement des villes.

Ce n° de *Villes en développement* porte sur la place de la voirie dans le développement urbain, les usages divers qui y ont lieu, les synergies et les conflits qui s'y déploient, et cherche à identifier le potentiel d'utilisation des voies pour contribuer à la croissance et au développement urbains durables, tout en intégrant les enjeux de gouvernance et les jeux d'acteurs sous-jacents.

La notion de voirie permet de combiner de manière transversale des thématiques urbaines d'actualité, autour d'un seul et même objet spatial. On peut distinguer plusieurs types d'usages – et donc d'usagers – qui font des rues des éléments urbains, physiques, sociaux et politiques par excellence.

Or, relevant de l'espace public, la voirie se distingue de la propriété privée des cadres bâtis. Qu'il s'agisse de préempter pour mettre en œuvre un plan viaire ou remembrer des espaces lotis sans planification, de gérer et coordonner l'exécution de travaux publics pour déployer les réseaux ou de contrôler et organiser les activités sociales et économiques qui s'y déroulent, la responsabilité revient aux autorités locales. Sur ces enjeux, c'est la coordination publique pour une cohabitation des usages, physiques et sociaux, qui peut être déterminante. Une forme de génie urbain, qu'il reste à inventer, actualiser et promouvoir comme mode d'action publique pour une urbanisation durable.

Laure Criqui

# Considérer les usages des voies urbaines africaines

*Urbaniste, de formation en géographie et sociologie, Marie Dols intervient depuis 20 ans au côté de collectivités locales en France et en Afrique sur les questions de planification urbaine et des déplacements.*

La population des villes africaines explose et l'augmentation du stock de véhicules sur la voirie est bien plus rapide encore. Conflits d'usages, accidents, congestion et pollution viennent dégrader le quotidien des habitants. Les besoins de nouvelles voies vont être colossaux dans les décennies à venir. L'ampleur de l'enjeu requiert des démarches d'anticipation dans un souci d'efficacité et d'équité, de sécurité et de confort pour les habitants.

En Afrique, spontanéité, débrouillardise et informalité prennent le relais quand le service public de transport est défaillant. La rue africaine est aussi un lieu de vie et le souci des plus vulnérables (enfants, personnes âgées, handicapées) doit être premier. Les rues de demain doivent pouvoir accueillir convenablement le commerce de rue et les personnes non-motorisées qui sont la majorité.

Prendre en compte le vécu, l'ordinaire, la proximité, la quotidienneté permet de concevoir des aménagements adaptés et souvent moins coûteux. Alors que des projets de voies rapides surdimensionnées se multiplient, le marquage au sol, le positionnement de briquettes ou de caniveaux, le phasage de feux tricolores représentent autant de solutions à bas coût souvent plus respectueuses de l'environnement.

Trois démarches ouest-africaines – à la fois modestes en termes de moyens et ambitieuses pour l'évolution des pratiques – abordent ces questions.

## Former les jeunes professionnels africains

L'École africaine des métiers de l'architecture et de l'urbanisme (Eamau) à Lomé (Togo) accueille un master 2 « Transport et mobilité durable dans les villes africaines » avec l'Université Senghor, la Codatu (Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains) et le Cnam. Ce master doit permettre aux autorités africaines en charge du transport urbain de s'appuyer sur des professionnels formés aux défis et besoins urbains locaux.

Chaque année, un exercice simple d'observation des usages sur un carrefour de la ville de Lomé est demandé aux étudiants<sup>1</sup>. Quels sont les flux ? Quels sont les types de véhi-



*Circulation à un carrefour de Ouagadougou*

cule ? Comment se positionnent-ils au sein du carrefour ? Quels sont les usages sur les abords ? Où se situent les points de conflits, d'inconfort, de risque d'accident ?

Les questions visent à sensibiliser ces futurs décideurs à la richesse des usages de la rue. Acquérir un regard, une sensibilité à ces réalités permet de mieux les prendre en compte dans les politiques et aménagements futurs.

## Le référentiel de voirie de Ouagadougou

À Ouagadougou, chaque jour, 1 million de personnes et 600 000 engins entrent et sortent du centre-ville. En 2014, c'est 10% de plus qu'en 2011. Le réseau viaire est sur-sollicité. L'État burkinabé s'est lancé dans un ambitieux programme de modernisation des voies nationales traversant la ville. Mais des projets de type autoroutiers ont trop souvent été réalisés jusqu'au cœur du centre, dégradant le paysage urbain et le fonctionnement des quartiers limitrophes. Une vision communale de la mobilité s'était pourtant structurée autour d'objectifs simples : hié-

rarchiser le réseau, dévier les flux de transit, apaiser le trafic et gagner en qualité de vie au centre-ville.

La réalité des flux est aussi mal prise en compte dans le profil de ces voies. Alors que les deux-roues constituent 82% du trafic, le partage des voies réserve près des 2/3 de la chaussée aux quatre-roues. Les piétons sont les grands oubliés (absence de trottoirs et de traversées sécurisées). La présence d'équipements marchands (gares ou marchés) sont trop peu pris en compte. Usagers, marchands et autres transporteurs artisanaux envahissent alors les nouvelles chaussées au détriment de la fluidité de circulation initialement recherchée.

Dans le cadre de la coopération décentralisée Lyon-Ouagadougou et avec l'aide de l'AFD, une réflexion est menée pour mieux prendre en compte la réalité des usages. Un référentiel propose une carte de hiérarchisation de la voirie, associée à des fiches pratiques : l'objectif est d'apporter des outils pour identifier des gabarits-types de voies

# Voies et morphologie urbaine

*Serge Salat est architecte, urbaniste, artiste et historien des civilisations. Il dirige l'Institut de morphologie urbaine et des systèmes complexes.*

plus adaptés<sup>2</sup>. Ce document, à l'échelle large du territoire communal (500 ha) se veut évolutif, support à débat, outil municipal pour négocier chaque projet avec les acteurs (ministère, bureaux d'études, bailleurs).

## Partager les bonnes pratiques

L'université Senghor, la Métropole de Lyon et l'UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine) organisent des modules d'échanges entre cadres municipaux sur la gestion urbaine. En septembre 2017, a eu lieu une session sur les enjeux quotidiens et concrets de voirie et de circulation : éclairage public, entretien du patrimoine viaire, assainissement, drainage, embellissement et plantations ... Les échanges ont porté sur les expériences de la gestion de l'occupation du domaine public (Abidjan), la régulation des feux tricolores (Dakar), la mise en place de l'observatoire des déplacements urbains (Ouagadougou).

L'objectif est de poursuivre l'expérience en accompagnant la structuration de ce réseau de professionnels naissant autour des questions au cœur de leur mission : comment orienter les choix d'investissement à la fois sur le choix des sections (où ?) et les profils retenus (comment ?). Faut-il séparer les modes ou non ? Si oui, comment ? Comment élaborer une politique de la mobilité qui articule vision stratégique, outils de gestion, actions concrètes (phasage de feux, marquage au sol, jalonnement, conception de profils ...)?

Ces différentes expériences traduisent une volonté de participer à une évolution des pratiques. En termes d'investissement « faire mieux avec moins », en termes de renforcement des compétences favoriser le dialogue Sud - Sud. Moins que des solutions ou des méthodes « clés en main », c'est bien un meilleur équilibre entre territoire et infrastructures, entre cadre de vie et gestion des flux qui doit être recherché, à la fois systématiquement et spécifiquement pour chaque projet.

[dols.urba@gmail.com](mailto:dols.urba@gmail.com)

1 - Master 2 Transport et mobilité durable dans les villes africaines (2017) « Pourquoi observer les rues africaines ? Le cas de Lomé ». Travail de terrain des étudiants.

2 - Commune de Ouagadougou & agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise (2017) Référentiel : Hiérarchie des voiries ouagalaises (version provisoire).

En 1924, la ville moderniste de Le Corbusier, avec son super-bloc de 500 m de côté, ses voies de 100 m de large et ses « tours-dans-un-parc » crée une rupture dans la morphologie urbaine classique. Celle-là a conduit à des formes d'urbanisation inefficaces et fragmentées que l'on retrouve dans les villes stalinienne ou chinoises.

Dix principes, issus de l'observation quantifiée de centaines de villes historiques<sup>1</sup>, permettent de définir une approche plus durable<sup>2</sup> des voies et de la morphologie spatiale des villes.

- Denses et à maille fine : au moins 18 km de rues par km<sup>2</sup>.
- Connectées : au moins 80 à 100 intersections par km<sup>2</sup>.
- Continues : connectivité des petites rues aux boulevards, sans contrôles ni obstacles.
- Diverses : avec une hiérarchie de largeurs et de types de voies où les plus étroites prédominent.
- Découpant des îlots urbains aux fonctions diversifiées, de longueur maximale de 120 m, alignés sur la rue avec bords actifs (façades commerciales) constituant la trame du découpage en parcelles de tailles variées et aux usages multiples.
- Convergentes et complexes, reliant des places où se concentrent les fonctions civiques et commerciales et le mouvement urbain.

• Connectées en grilles régulières (New York ou Kyoto) ou alignées sur la topographie (La Havane).

• Dessinées à échelle humaine, pour faciliter le déplacement piéton et en transports collectifs et non la circulation automobile.

• Créant une identité et un paysage urbain cohérent et lisible ; séquencé de vues et repères verticaux, sans briser la clôture visuelle des places et la géométrie des parcs.

• Adaptées au climat, orientées et respectant des rapports hauteur / largeur en fonction des vents et protégeant rues et façades du soleil direct tout en rythmant la luminosité au cours de la journée.

Ces dix principes permettent de concevoir un type de structure urbaine répondant aux impératifs de compacité, d'intégration et de connectivité. Associés à des principes complémentaires de densité, de planification du transport public, à des usages fonciers, à des effets d'agglomération et d'inclusion spatiale, ils permettent d'assurer à la fois efficacité économique et équité sociale.

[serge.salat@gmail.com](mailto:serge.salat@gmail.com)

1 - Serge Salat, avec Françoise Labbé et Caroline Nowacki, Les Villes et les Formes : Sur l'Urbanisme durable. Hermann, 2011.

2 - UN-Habitat, A New Strategy of sustainable neighbourhood planning : five principles. Discussion note 3, Urban planning, 2014.

*Ruelle piétonne dans un quartier non-planifié de Delhi*



© Criqui, 2013

# Trame viaire et espace public, Ho Chi Minh Ville sous tension

*Marie Gibert-Flutre est maître de conférences en géographie à l'université Paris-Diderot (UFR LCAO) et chercheure au sein de l'UMR Cessma. Ses travaux portent sur les recompositions contemporaines de l'urbain au Vietnam et sur la production des espaces publics en contexte métropolitain.*

Avant d'en arpenter les boulevards, d'en visiter les monuments ou les lieux de commerce, la rencontre d'un touriste, d'un étranger avec une ville inconnue s'effectue par l'intermédiaire de son plan. Celui de Ho Chi Minh Ville (HCMV) laisse entrevoir de larges espaces blancs, à l'écart de la desserte par les grands axes. Cela révèle immédiatement la hiérarchie incomplète d'un réseau viaire où les rues secondaires font défaut : les axes structurants sont souvent directement connectés sur un important réseau de petites ruelles, non représentées à cette échelle. Le recours à des images satellites confirme la spécificité de cette métropole de plus de 10 millions d'habitants, dont seuls 3 % de la superficie est dédié à la voirie et où plus de 85 % du réseau est par ailleurs composé de ruelles de moins de 12 mètres de large.

Ces ruelles (hèm) constituent le cœur de l'armature urbaine de HCMV et demeurent le cadre de vie de la majorité de sa population. Elles se caractérisent par leur étroitesse, leur

absence de trottoir et la sinuosité de leur tracé informel, qui nourrit parfois un sentiment de cloisonnement, amplifié par la densité du bâti qui les borde. Les quartiers desservis par les ruelles accueillent de très fortes densités de population, allant jusqu'à plus de 80 000 habitants/km<sup>2</sup> dans le centre hérité. La genèse de cette voirie de desserte est liée à l'histoire chaotique de la ville. HCMV connut une croissance urbaine exponentielle non planifiée dans le contexte de la guerre du Vietnam, ce qui aboutit à la densification extrême des îlots bâtis en arrière des grands axes et à une extension urbaine non planifiée.

## Rues multifonctionnelles et réversibles

Au-delà de la morphologie particulière que ces quartiers très denses impriment à la ville, les ruelles constituent des espaces vécus, que s'approprient largement les populations riveraines ou de passage. Une culture spatiale spécifique s'y développe, associant des activités extrêmement

diverses. Ces ruelles multifonctionnelles remplissent la fonction d'espaces publics dans une ville qui ne compte que peu de places ou de parcs. Ces derniers sont par ailleurs largement cantonnés aux espaces de la centralité historique coloniale des districts 1 et 3.

La langue vietnamienne catégorise le monde par l'emploi de classificateurs à apposer aux noms communs, selon qu'ils se réfèrent à des êtres animés (con) ou à des choses inanimées (cái). Or, le nom commun désignant « une rue » est « con đường » : la rue est donc pensée en vietnamien comme un être animé et conçue comme un « espace circulé », façonné par les flux et la diversité de ses usages, bien plus que comme un cadre physique immuable.

La rotation quotidienne d'activités diversifiées fait des rues et ruelles des objets d'interface particulièrement dynamiques, associés à des appropriations spatiales diversifiées au cours d'une même journée. Il peut s'agir de commerce, de temps de sociabilité ou de réunions de conseils de quartier ou encore de l'accueil d'espaces de stationnements ou de réceptions familiales. Durant la matinée, l'activité commerçante y est dominante : s'y combinent la tenue de marchés, de petits commerces et le déploiement de nombreux stands de restauration. L'expression vietnamienne de quán bụi (littéralement « restaurant - poussière ») rend bien compte du caractère éphémère de ce déploiement quotidien, venant temporairement transformer le paysage visuel et sonore des ruelles. Les maisons-compartiments, directement ouvertes sur la rue, permettent l'articulation des fonctions domestiques et des fonctions commerçantes – traditionnellement localisées au rez-de-chaussée et débordant communément sur l'espace public en journée.

## De la rue à la voie

La richesse de la réversibilité des espaces publics de HCMV est cependant directement menacée par le caractère de plus en plus hégémonique d'un usage sur les autres : la circulation motorisée. Alors que les trottoirs et les ruelles de HCMV pouvaient jusqu'ici être considérés comme autant de « territoires » urbains, c'est-à-dire d'espaces fortement appropriés par les citoyens dans le cadre de leurs pratiques quotidiennes, ces

*La rue, un être animé*



espaces tendent de plus en plus à se réduire à une fonction de simple réseau, au service des circulations. À HCMV, moins de 10 % des déplacements quotidiens sont effectués en transport collectif et le développement exponentiel du parc de voitures vient saturer des rues déjà congestionnées par les flux de motos.

D'une voirie dédiée à la desserte locale, les ruelles occupent aujourd'hui de nouvelles fonctions de transit, permettant de relier les différents quartiers d'une métropole de plus en plus vaste. Les autorités ont ainsi programmé des travaux d'élargissement des ruelles, allant de pair avec de nouvelles réglementations visant à contrôler et restreindre le commerce de rue.

La logique organisationnelle des ruelles élargies évolue : à l'ouverture et à la maximisation des échanges entre les rez-de-chaussée et la chaussée succèdent de plus en plus une logique de fermeture, incarnée par l'installation de grilles à l'avant des maisons. La volonté d'intégration des ruelles à un système de voies et le primat circulatoire l'emportent alors sur leur dimension d'espace public. Mais, de la « rue » à la « voie », c'est précisément le statut d'espace public ordinaire qui disparaît, et avec lui, la richesse d'une culture urbaine précieuse par ses capacités d'intégration citadine.

### Espaces publics ordinaires sous tension

Cette tension s'illustre avec acuité dans l'actualité récente : en mars 2017, les autorités de HCMV ont lancé une opération intitulée « 45 jours pour 'récupérer' les trottoirs du district 1 », correspondant au centre historique. Cette opération d'envergure, qui couple campagnes d'affichage, démonstrations de fermeté par des annonces officielles et multiplication d'actions fortes médiatisées – avec déguerpissement des vendeurs ambulants, destruction des façades et terrasses empiétant sur les trottoirs et mise en fourrière des véhicules stationnés sur les trottoirs – est loin d'être la première du genre. Mais elle se distingue par sa véhémence et témoigne de la remise en cause contemporaine de l'articulation historique entre trame viaire et espaces publics dans les métropoles vietnamiennes.

[marie.gibert@univ-paris-diderot.fr](mailto:marie.gibert@univ-paris-diderot.fr)



© Cricqui 2012

*Dans les quartiers populaires de Lima, la rue est l'espace public premier*

## Quand la chaussée arrive dans les quartiers

*Gustavo Riofrío est sociologue et urbaniste, consultant pour l'ONG Desco, à Lima.*

À la différence d'autres pays, le tracé viaire des quartiers populaires, d'urbanisation informelle et progressive, au Pérou est régulier. Les îlots et pâtés de maisons, les parcelles, les rues respectent les caractéristiques requises par les règlements d'urbanisme. Mais tout reste à faire, puisque le plan viaire n'est marqué qu'à la craie au sol, sans rien d'autre construit.

Lorsque que la chaussée n'existe pas, la voie la plus importante à consolider est celle qui accède au quartier puisque qu'elle permet l'entrée des camions citernes qui apportent l'eau. Le revêtement des autres rues ne sera posé qu'une fois les réseaux d'eau et d'assainissement installés, ce qui peut prendre des années. Mais rue goudronnée ou non, la circulation des véhicules ne s'arrête pas pour autant : camions d'eau, petits véhicules particuliers ou collectifs, mototaxis y passent pour revenir du marché ou aller chercher les enfants à l'école. Ces quartiers sont néanmoins principalement des zones piétonnières, où le déplacement jusqu'à la zone commerciale ou l'arrêt de bus ne dépasse pas dix minutes.

Dans ces quartiers, la rue, goudronnée ou non, est l'espace public premier. Les enfants y installent un filet de volley, les

voisins s'y retrouvent pour les fêtes, les mariages, les veillées funèbres ou les anniversaires. Ces activités s'interrompent un instant quand un véhicule doit passer mais les chauffeurs circulent avec précaution et seulement s'ils n'ont pas le choix. Personne ne se permettrait de demander d'enlever le filet de volley quand des jeunes font un match après l'école !

Tout change avec l'asphalte. Du jour au lendemain, les voisins se transforment en « piétons », les véhicules se sentent autorisés à circuler sans s'arrêter. La vie quotidienne conviviale se trouve cantonnée aux trottoirs – inexistantes et non viabilisées. Quand l'asphalte arriva ainsi à Villa El Salvador, une résidente dut abandonner son jardin qui « envahissait » la route. La seule satisfaction qu'elle obtint fut d'avoir moins de poussière dans son domicile : « c'est le progrès », dit-elle avec de la peine.

Les quartiers populaires de Lima se protègent alors de la circulation en installant des ralentisseurs et en contrôlant l'accès de véhicules extérieurs avec des chaînes ou des barrières. Ainsi les voisins peuvent-ils continuer à se promener tranquillement dans la rue.

[gustavo.riofrio@gmail.com](mailto:gustavo.riofrio@gmail.com)

# Une trame urbaine par et pour les services essentiels

*Céline Carrier, urbaniste junior, membre du réseau Projection, & Laure Criqui, spécialiste en développement urbain international à l'Iddri et présidente du réseau Projection*

Mais pourquoi les ingénieurs et les urbanistes se parlent-ils si peu ? Le point de rencontre est pourtant évident ! Voirie et réseaux divers assurent l'accès des populations aux services essentiels et, plus globalement, la viabilisation des villes du Sud. Loin d'être neutre, cette association souligne la fonction première et l'interdépendance des réseaux urbains de routes et de services (électricité, déchets solides, eau et assainissement). Si la voirie est nécessaire pour le déploiement des réseaux, l'équipement en réseaux détermine réciproquement la trame viaire. Or, les villes en développement présentent un déficit de planification urbaine. La voirie apparaît trop souvent en creux, délaissée et soumise à la pression foncière. Les réseaux divers s'installent dans ces espaces de voirie non planifiés. Ils s'y construisent par tâtonnement incrémental et avec une coordination peu efficace, tant sur le plan temporel que spatial et institutionnel.

Prenons le déroulement type de travaux de viabilisation d'une ville moyenne en Inde. Une première route provisoire et des caniveaux sommaires sont édifiés. L'installation de poteaux et transformateurs électriques l'endommage. Reconstituée, la rue est de nouveau ouverte pour installer un réseau d'eau. Les tranchées sont ensuite refaites et rebouchées pour le réseau d'assainissement qui, lui-même, fragilisera des canalisations ou des fondations déjà existantes. Une route définitive sera consolidée couche par couche par chaque acteur.

Au fil de ce processus confus, il arrive bien souvent que les occupations de la voirie par diverses infrastructures s'ignorent, voire entrent en conflit, provoquant des détériorations de services et ce sur plusieurs niveaux.

## Conflit des infrastructures

Les réseaux d'eau et d'assainissement mobilisent l'espace souterrain. La lourdeur des investissements et le moindre sentiment d'urgence entraînent une installation plus tardive de l'assainissement, menaçant de contamination le réseau d'eau potable.

La surface sert pour le drainage des eaux de pluie, la collecte et l'évacuation des déchets solides et pour les transformateurs électriques, tous ayant un impact entre autres sur la fluidité du trafic. Enfin, l'espace aérien est destiné à l'électrification et à l'éclairage public. Il est là menacé par les empiètements du cadre bâti.



©Criqui, Delhi, 2013

*La voirie souterraine, un espace de réseaux*

La voirie est un corridor d'infrastructures, et c'est réciproquement autour de celui-ci que se façonnent les rues. Sa morphologie est donc décisive pour le bon fonctionnement des services. Revêtement, largeur et sinuosité des rues vont, par exemple, permettre ou empêcher le passage d'un camion-poubelle ou l'installation de canalisations à capacité suffisante.

Ces exemples illustrent que ce sont bien souvent les opérateurs de services qui par l'installation de leurs infrastructures, contribuent de facto à l'ancrage matériel et définitif d'une trame spontanée, bien plus qu'un plan viaire élaboré ex post.

Le manque de coordination peut s'expliquer par une tension entre la gestion de l'urgence et le phasage optimal des travaux d'une part, et la fragmentation institutionnelle d'autre part.

## Interventions sous contrainte

En Inde comme ailleurs, l'enchaînement des opérations répond à l'émergence des demandes sociales auxquelles les opérateurs de service font face de façon isolée et en fonction de leurs capacités<sup>1</sup>. La difficile, voire inexistante gouvernance dans

la conduite des travaux, est liée au chevauchement des découpages administratifs, des prérogatives des différentes autorités concernées (plus d'une dizaine interviennent sur la voirie à Delhi) et des agendas électoraux.

Se pose donc la question du mécanisme de coordination, sachant que celui de la planification est inopérant. Il s'agirait alors de penser la gouvernance pour une coordination entre acteurs de la voirie et ses réseaux autour de la notion a minima du génie urbain.

Cet « art de concevoir, de réaliser et de gérer des réseaux techniques urbains »<sup>2</sup> trop peu répandu en pratique, tant au Sud qu'au Nord, a pourtant le potentiel de contribuer à la fois à l'extension des services essentiels et à la structuration d'une expansion urbaine durablement viabilisée.

[celina.carrier.descamps@gmail.com](mailto:celina.carrier.descamps@gmail.com)

[criqui.laure@gmail.com](mailto:criqui.laure@gmail.com)

1 - Rémi de Bercegol. 2015. Petites villes et décentralisation en Inde. Presses Universitaires de Rennes.

2 - Claude Martinand 1986. Le Génie urbain. Paris, La Documentation Française

# Commerce de rue : la rue comme ressource

Jean-Fabien Steck est maître de conférences en géographie urbaine à l'université de Paris Nanterre et chercheur de l'UMR Lavue

En 2011, ONU-Habitat a lancé un programme dédié aux espaces publics en tant qu'enjeux majeurs d'aménagement et de gestion urbains. La nécessité de prendre en compte les besoins de tous les usagers des espaces publics est affirmée. Elle interroge notamment la place qui est réservée aux activités marchandes de rue, souvent bien mal considérées.

Ambulantes ou sédentaires, temporaires ou pérennes, artisanales, commerçantes ou de services, ces activités sont pourtant, de fait, un rouage essentiel de l'économie urbaine, apportant des réponses, certes imparfaites et partielles, à des demandes qui ne sont guère satisfaites par ailleurs (types de produits et de services, modalités de ventes, comme le micro-détail, emploi...). Elles occupent, au sens propre du terme, une place importante dans les espaces publics et les rues de très nombreuses villes dans le monde. Elles renvoient à tout un ensemble de représentations, de discours, de débats et de productions normatives et légales qui concernent à la fois l'économie, le social, l'occupation, l'organisation et la gestion de l'espace, la planification urbaine, voire les paysages urbains.

Ce dernier point est d'ailleurs essentiel car c'est par lui que le commerce de rue apparaît le plus souvent comme étant un problème urbain. Il contribue d'abord à l'encombrement de la rue. Il est ensuite perçu une source de nuisances, à la fois sécuritaires et sanitaires. Il est enfin considéré comme un symptôme de pauvreté.

## Chasser ou intégrer le commerce de rue

Ces représentations et les discours qui les accompagnent et qui les portent ont souvent pour conséquence directe la mise en œuvre de politiques de déguerpissement qui sont le signe d'un échec récurrent de prise en compte et d'intégration de tous les usages de la rue. Certains de ces déguerpissements ont pourtant été ces dernières années le point de départ d'une réelle réflexion sur la place du commerce de rue au sein des villes. En Colombie, la question de l'accès à l'espace public, y compris pour les commerçants de rue, a suscité des débats juridiques pointus à propos de l'interprétation de l'article 82 de la constitution de 1991 qui reconnaît un droit d'accès à l'espace public.

En Inde, le gouvernement fédéral a promulgué en 2014 un Street Vendors Act qui pose

les bases juridiques d'une intégration des impératifs du commerce de rue aux plans d'aménagement et à la gestion des espaces publics.

En Afrique du Sud, certaines associations de commerçants participent régulièrement à la co-construction de projets d'aménagement. C'est par exemple le cas avec Wiego (Women in informal employment : globalizing and organizing), entre autres, à Durban.

Tous ces exemples ont en commun de considérer la rue non plus simplement comme un espace exclusivement circulaire, mais comme un espace complexe également productif et qui doit être reconnu et planifié comme tel. Du principe à la réalisation concrète de cette reconnaissance, il y a toutefois encore une marche importante.

## Reconnaître les acteurs de la rue

D'abord les représentations véhiculées par les activités commerciales de rue perdurent. C'est notamment le cas dans les quartiers d'affaires où se joue la compétition métropolitaine et où les seuls commerces de rue qui peuvent parfois être tolérés sont ceux qui semblent correspondre et à l'image et aux besoins supposés de ces quartiers (généra-

lement vendeurs de journaux et cireurs de chaussures).

Ensuite, les problèmes urbanistiques et circulatoires liés à leur présence sont bien réels. Ils ne peuvent être résolus sans que l'aménagement de la rue et de ses trottoirs soit repensé. Enfin, certaines activités restent productrices de nuisances et posent, comme c'est le cas de la restauration de rue, des problèmes sanitaires difficiles à résoudre par une simple action sur l'aménagement.

Cette amorce de reconnaissance, qui reste très inégale selon les pays et les villes, ne permet toutefois pas de résoudre la question de la prospérité. Dans la majeure partie des cas, les citoyens qui exercent ces activités sont issus des catégories socio-économiques les plus fragiles. Leur reconnaissance partielle comme acteurs de la rue est aussi une forme de reconnaissance de l'informel en tant qu'il offre des opportunités auto-entrepreneuriales et peut être considéré de ce fait par certains comme une composante, par ailleurs très discutée, du développement.

[jsteck@parisnanterre.fr](mailto:jsteck@parisnanterre.fr)

*La rue, un espace productif et d'activités marchandes*



© Steck, 2012

## La voirie

Au XVI<sup>e</sup> siècle, la voirie est entendue comme un « endroit où l'on jette les ordures »<sup>1</sup>. Ce terme qui a conservé cette signification à Garoua (Cameroun)<sup>2</sup>, a été introduit vraisemblablement durant la colonisation française. Ce qui relève de l'étymologie dessine, au final, les problématiques urbaines qui interrogent le traitement accordé à la voirie. Le thème de la qualification/requalification de la voirie mais également celui de la distinction entre l'espace privé et l'espace public qui appartient à tout le monde (et parfois à personne...) sont ainsi des préoccupations constantes quand on aborde la voirie.

La « voirie » amène ainsi différentes approches de l'urbanisme à entrer en confrontation, au fil de l'évolution des sociétés. L'une serait plutôt orientée vers la gestion des flux, visant à favoriser la bonne accessibilité de l'espace urbain et introduisant la dimension de réseaux divers. La voirie devient fonctionnelle, un espace de circulation ou encore un espace de réseau comme le lien entre les lieux de vie, que ce soit l'habitation ou encore le lieu de travail, de loisir... L'autre serait plus axée sur l'espace public valorisant la qualité urbaine et l'embellissement. Entretenu et mis en valeur, cet espace assure la transition entre les lieux de vie et devient parfois un espace de vie : c'est le cas pour bon nombre de commerçants qui choisissent de vendre sur le bord des routes afin de mieux attirer les clients !

Dans les deux cas, la question de la gestion de cet espace se pose. C'est celle de la place des autorités locales dans la gestion de la voirie : arbitrer pour en définir les usages et décliner les fonctions de cet espace commun. Pour l'urbaniste, il s'agit de connaître pour qualifier : établir une typologie et une hiérarchisation (comme le système des 7V de Le Corbusier), diagnostiquer le rapport complexe entre le sol et le bâti de la rue, entre voiries et constructions, évaluer la qualité potentielle de l'espace, paramétrer les réseaux divers circulant dans l'espace. Faire du lien, créer du sens... la voirie est au cœur de l'espace public et, au final, de l'action publique urbaine.

**Benjamin Michelin**

1 - Gilles Ménage, Dictionnaire étymologique ou Origines de la langue française. 1650.

2 - Émilie Guitard, «Est-ce que c'est ta voirie ?!» Manipulations des déchets et contrôle des espaces collectifs à Garoua (Cameroun). Ethnologie française, (3), 455-466, 2015.

## À lire

L'organisation et l'aménagement du réseau viaire constituent un enjeu majeur et récurrent de l'urbanisme. Tout à la fois ordonnatrice de formes urbaines, espace de circulations et lieu d'interactions sociales, la rue a historiquement été abordée par la littérature suivant une grande variété d'entrées.

L'ouvrage à paraître d'Éric Alonzo<sup>1</sup> sur l'histoire et les théories associées à la conception de la voie comme infrastructure élémentaire témoigne bien de la diversité des modes d'appréhension dont celle-ci a pu faire l'objet au cours du temps.

Prise sous un angle plus directement urbanistique, la voie est également un élément inscrit dans une plus vaste trame de lieux et de liens dont l'ouvrage *Streets and Patterns* de Stephen Marshall<sup>2</sup> est d'un apport précieux à la compréhension et l'analyse.

Dès lors qu'elle est bordée de bâtiments en milieu urbain, la voie devient en effet rue et, par là même, espace public ainsi que lieu de vie sociale dont l'Américaine Jane Jacobs s'est brillamment faite l'avocate dans un ouvrage<sup>3</sup> devenu un classique du champ, depuis sa parution dans les années 1960. Son plaidoyer pour la rue incluait notamment une réflexion avisée sur la place croissante laissée à l'automobile dans des villes qu'il s'agirait désormais de repenser à

une échelle plus humaine, comme le prouvent depuis de nombreuses années déjà l'urbaniste danois Jan Gehl<sup>4</sup>.

À ce titre, et alors que le paysage viaire propre à la ville héritée demeure porteur d'une certaine vision de l'urbanité non dénuée de nostalgie, la question soulevée par Éric Charmes<sup>5</sup> s'avère des plus stimulantes : la rue de quartier est-elle en elle-même génératrice de formes de sociabilité villageoises spécifiques ou ne joue-t-elle finalement qu'un simple rôle de décor à celles-ci, sans lien réel avec leur épanouissement ?

La rue apparaît souvent comme un lieu de tensions et d'appropriations contradictoires entre ses différents usagers. La perspective de sa « reconquête » par ses riverains, proposée par l'architecte-urbaniste Nicolas Soulier<sup>6</sup> suscite autant l'intérêt qu'elle interroge. Et son approche invite de manière plus décisive encore à envisager aussi la rue comme un lieu propice au développement d'un rapport renouvelé et plus équilibré au vivant.

**Benoit Romeyer**

1 - Éric Alonzo, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, Parenthèses. À paraître

2 - Stephen Marshall, *Streets and Patterns*. Spon Press, 2005

3 - Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Parenthèses, 2012 (1961)

4 - Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine*. Ecosociété, 2012

5 - Éric Charmes, *La rue : village ou décor ?* Créaphis, 2006

6 - Nicolas Soulier, *Reconquérir les rues*. Ulmer, 2012



Ce numéro est publié avec le soutien de l'Agence française de développement, de Cities Alliance, du « Partenariat français pour la ville et les territoires » et du ministère de la cohésion des territoires.

**Directeur de publication :** Benjamin Michelin, président d'AdP-Villes en développement

**Rédactrice en chef :** Aurélie Landon, AdP-Villes en développement

**Rédactrice en chef invitée :** Laure Criqui

**Comité de rédaction :** Serge Allou, Pierre-Arnaud Barthel, Ferdinand Boutet, Xavier Crépin, Franck Charmaison, Yves Dauge, Sylvie Jaglin, Camille Le Jean, Marianne Malez, François Noisette, Françoise Reynaud, Julie Salagnac, Irène Salenson, Christine Weil.

**Secrétariat de rédaction :** Marianne Durand, AdP-Villes en développement

**Traducteurs :** Kevin Riley

**Mise en page :** Stéphane Pinquier, [s.pinquier@eolica.fr](mailto:s.pinquier@eolica.fr)

Ce bulletin est en ligne sur le site de AdP-Villes en développement

[www.ville-developpement.org](http://www.ville-developpement.org)

Abonnement, 4 numéros par an, 30 euros. - ISSN 1151 - 1672

