

Faire tomber les murs

DAVID MANGIN

Regardons ce qu'il se passe dans les interfaces privées ou publiques, sans *a priori* juridique. L'observation des rues, notamment dans les faubourgs « informels » des mégapoles actuelles où se développent des métiers et des commerces, incite à décrire plus prudemment ces interfaces. On peut identifier une série de bandes qui peuvent aller de quelques dizaines de centimètres à des dizaines de mètres avec des ébauches de trottoirs privés, sorte de paillason/parvis qui permettent surtout l'appropriation progressive d'un espace marchand ensuite régulé, voire régularisé, élargi puis éventuellement homogénéisé, adressé et équipé par les municipalités. Il en est de même pour des bâtiments conçus, ici et là, avec quelques arcades qui peuvent alors initier une future galerie ombragée qui se généralisera – éventuellement ultérieurement – par des

règlements d'urbanisme quand ils adviennent. Ces bandes de trottoir peuvent s'élargir pour répondre aux impératifs de la voiture. Celle-ci nécessite souvent le stationnement provisoire des clients de passage mais aussi des habitants et des commerçants eux-mêmes.

Dans les quartiers pavillonnaires, tous continents confondus, les stationnements se gagnent aussi à l'intérieur des parcelles lorsque les bâtiments, pavillons ou immeubles, sont en recul de l'alignement officieux ou officiel. Les reculs (à l'origine des terrains vagues, des jardins ou des courettes) se transforment en places de stationnement qui nécessitent environ cinq mètres. Cette bande de cinq mètres, qu'on peut observer aussi dans les quartiers résidentiels plus denses, peut être le lieu de multiples usages : parkings privés, installations



À Paris, une contre-terrasse en palettes de bois, installée pendant la crise sanitaire de la Covid en 2020, ©David Mangin.

de commerces ou de services en contre-terrasse, systèmes de sécurité, extension de logements, services liés à l'automobile, parkings de fast-food et de supérettes...

En réalité, la plupart du temps, ces usages – dans l'extension des commerces ou des logements qui peuvent exister sous forme de concessions ou d'appropriations – ont tendance à passer dans le domaine privé.

Il va être intéressant de voir, après le Covid, si les contre-terrasses en palettes de bois – tolérées principalement sur les places de parkings – vont persister, sous quelles formes et sous quel statut ? Sujet complexe comme on l'a vu avec les débats révélateurs sur les « établissements recevant du public (ERP) jugés – ou non – essentiels » ou capables de fonctionner avec un public ou des usages distanciés.

Smart city et safe city : un espace public menacé de disparition

Cela nous amène à considérer notre difficulté à (re) définir les lieux publics, libres d'accès, en continuité avec l'espace public. Depuis 2001, nous faisons face à une démultiplication des modes de contrôle des lieux publics mais aussi privés : entrée unique, portiques, vidéosurveillance ont réduit drastiquement la perméabilité des lieux publics. À cela s'est ajouté de manière assez concomitante le développement fulgurant des mobiles, des applications et de la géolocalisation qui fonctionnent « à-sou-in-sou-plein-gré » pour se repérer et être repéré. Ainsi, une catégorie « semi-privée » pourrait largement se substituer à la catégorie encore floue d'espace semi-public. Avec le paradoxe suivant : on n'a jamais autant créé de contrôles physiques et numériques des individus et on ne leur a jamais autant offert de visibilité et d'opportunités de destinations et d'itinéraires largement fléchés via les applications vers des objectifs consuméristes.

Ainsi, les lignes se déplacent, s'interchangent selon les circonstances et les lieux. Ces transformations technologiques (le numérique) et sociétales (l'individu, réseau plus ou moins fermé) nous obligent à penser la ville du déplacement mais aussi des activités sur des itinéraires et des périmètres marchables ou cyclables aptes à offrir des alternatives à la ville des Gafa dont la *smart city* est perçue comme une *safe city*.

Promouvoir les rez-de-ville

Mais pour cela, il faut offrir des expériences spatiales, physiques, urbaines et architecturales que les outils actuels de l'aménagement et la ville de la copropriété n'offrent plus. Une expérience de rez-de-ville. Et pour cela, il faut construire des catégories qui permettent de sortir des impasses de l'aménagement urbain actuel.

La notion de rez-de-ville¹ dépasse largement celle des rez-de-chaussée et de leur occupation problématique. Elle interroge l'architecture des sols, engage leur désimperméabilisation et questionne le statut des espaces ouverts (aires, cours, passages, jardins...), des formats standardisés, et des programmes de logements, de commerces ou de travail...

On propose ici des catégories de type « passant », « poreux », « profond », capable de fabriquer un tissu urbain plus divers et vivant. À la fin du siècle dernier, avec l'idée des « communs » sont réapparues de nouvelles visions de la propriété collective². Certes expérimentale, cette appellation reste à ce stade souvent cantonnée à l'urbanisme transitoire, événementiel. Elle engage cependant des possibilités de cogestion tentant de réduire la part, de plus en plus hégémonique, des copropriétés dans des privatisations qui ont davantage des « effets de club » exclusifs qu'inclusifs comme le montre Éric Charmes.

L'ensemble de ces *layers* permet de créer les « conditions de la rue » autrement que comme un décor de façade. On ne redira jamais assez qu'on doit poursuivre « l'idée de rues » mais que celles-ci se sont construites – et se construisent – dans la durée et qu'elles sont variées dans les trois dimensions, en topographie et en fonctions. La rue commerçante continue, médiévale, ne peut être le modèle canonique. Les voies sont ou peuvent être aussi variées que les formes urbaines qu'elles desservent en profondeur. Mais peut-être alors faut-il distinguer tissus denses et moins denses. Ainsi dans les tissus denses, on retrouve des tissus à cours, à places, en îlot fermé ou ouvert, à pilotis, sur dalle ou sous dalle... Dans les moins denses, on retrouvera des tissus d'habitats individuels, mais aussi les grands ensembles (concentrés mais peu denses), les zones d'activités, les zones industrielles et commerciales – souvent d'un seul étage et dont plus de la moitié des

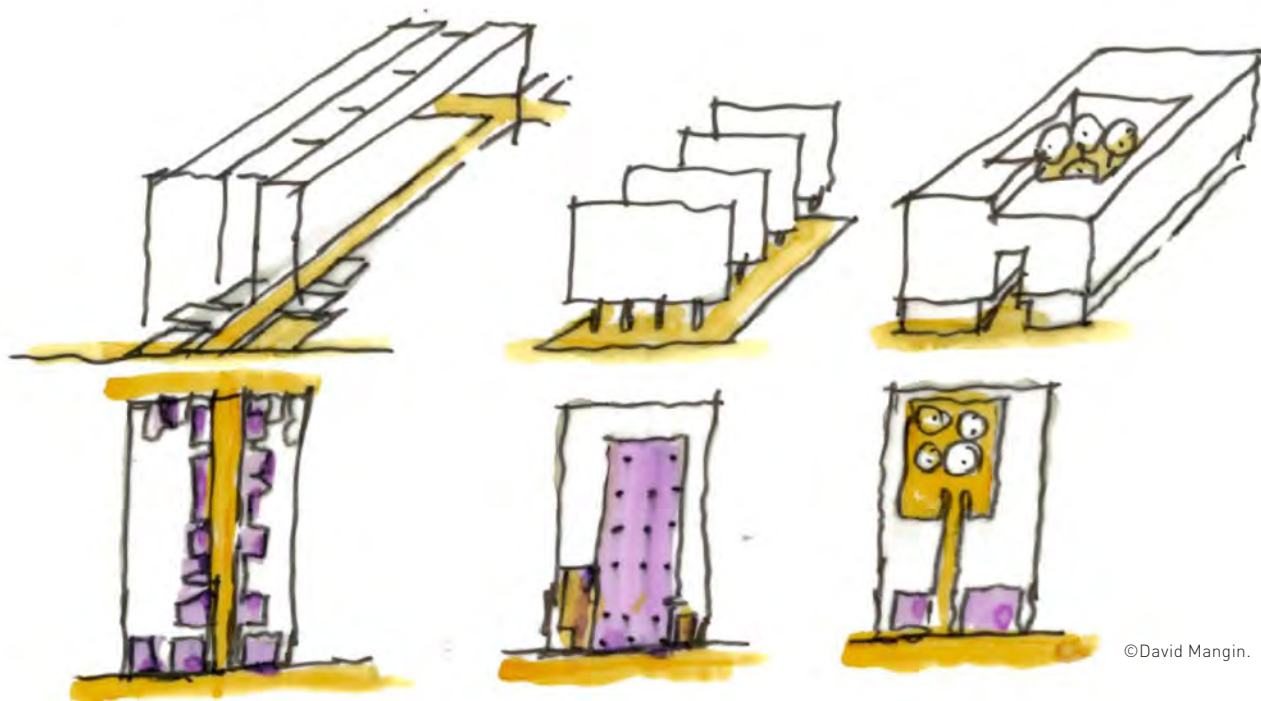
1 | D. Mangin, R. Ferrand, « Le droit au rez-de-ville », *Urbanisme*, 2019, n° 414, p. 26-65.

D. Mangin, R. Ferrand, S. Boudjenane, *Rez-de-ville : inventaire / enquêtes / invention*, 2020.

https://issuu.com/remiferrand/docs/rezdeville2020_jpg

2 | J. Zask, *La Démocratie aux champs : du jardin d'Eden aux jardins partagés, comment l'agriculture cultive les valeurs démocratiques*, éditions La Découverte, 2016.

**Des catégories spatiales à définir :
passant, poreux, profond**



©David Mangin.

parcelles sont majoritairement des aires de parking imperméabilisées. Chacune de ces familles peut engendrer de vastes dispositifs sur des quartiers entiers : galeries, *Höffe* d'Europe de l'Est, pilotis en Asie... Mais le plus souvent ils peuvent aussi se combiner au fur et à mesure de l'urbanisation, de la densification et de la dé-densification. C'est ce qui fait, par exemple, la riche complexité des faubourgs en matière de rez-de-ville basée sur une hétérogénéité acceptée.

Pour la ville vue du bas

On a besoin de nouveaux points de vue. Je propose donc celui du rez-de-ville, celui des usages, de la rupture des charges, celle de la (re)naturalisation des sols et bien sûr de la marche et du vélo. Il suppose d'être inscrit dans des itinéraires qui, contrairement aux cercles d'accessibilité des transporteurs ou de la ville du quart d'heure des « nouveaux urbanistes », peuvent largement dépasser les centaines de mètres s'ils sont confortables et s'ils distribuent des services (écoles, commerces, équipements...).

Le rez-de-ville est aussi le niveau qui fédère bien des services de planification, de gestion et d'entretien. Ceux-ci sont aujourd'hui souvent divisés en autant de directions en « silos » qui trouvent souvent des solutions à leurs problèmes dans l'addition de normes, d'objets et de personnels.

Vacance commerciale, espace de jeux ouverts, agriculture urbaine, partage de l'espace public ou de copropriété, personnes à mobilité réduite, livraison, parkings... On ne saurait énoncer l'ensemble des usages concernés. Ils devraient être fédérés dans

les nouveaux projets – ou plutôt dans les projets de transformation – par une nouvelle organisation des services et de l'expérience citoyenne.

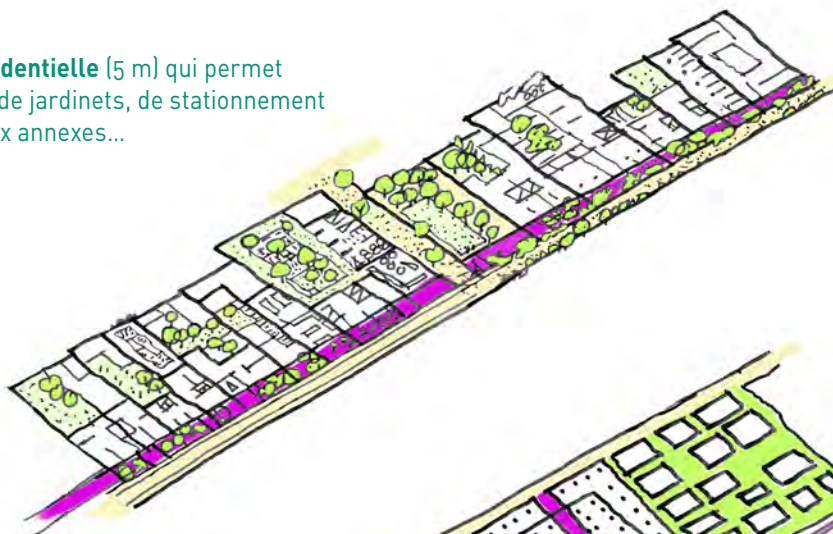
Promouvoir les rez-de-ville, c'est aussi faire l'effort de nouvelles représentations mentales et opératoires. On connaît la force du Plan de Rome, établi par Giambattista Nolli en 1748, où l'opposition en noir et blanc des tissus ordinaires et des édifices monumentaux continue à alimenter notre imaginaire. Ce plan donne à penser (même éloigné de la réelle accessibilité de ces monuments pour un passant ordinaire) une ville secrète mais accessible. Une ville qui a de la profondeur. Il nous faut aujourd'hui construire des représentations d'un Nolli 2.0 plus adaptées aux modes et aux niveaux d'accessibilité souhaités, souhaitables et possibles. Au risque que Google Maps et ses indicateurs payants ne finissent par être la seule représentation d'une ville franchisée numérique et de la « sécurité globale ».

Les villes sont faites de frontières invisibles (caméras, ghettos culturels et sociaux) mais aussi de murs, de clôtures, de grilles, de portes de parking, de vitrines opaques... On ne peut s'arrêter à cela. Les formes de la société de contrôle sont inédites, contradictoires et réversibles. Faire tomber les murs c'est déjà les construire autrement. En commençant par les fils d'eau, les sols, les murs, les poteaux, les arbres, les cours et les jardins. —

Les transformations de la voirie publique et des frontages¹ dans les cas les plus caractéristiques des urbanisations contemporaines

1 | Frontage : espace de bord de rue, tant privé que public, qui s'étend devant un riverain.
Il peut prendre des formes spatiales, sociales et juridiques très variées.
Le frontage constitue une interface fertile entre les riverains et les passants
et est un élément clef de la vie urbaine.

Frontage d'une rue résidentielle (5 m) qui permet
l'intégration de jardins, de jardinets, de stationnement
sur la parcelle, de locaux annexes...



Frontage d'une rue résidentielle commerçante (2 m) avec des cours (passantes, poreuses ou profondes), des passages, des concessions et des contre-terrasses en lieu et place de la bande de stationnement (2 x 5 m). La rue peut devenir verte, paisible et pacifiée sans voiture passante.



Frontage des aires d'entrée de ville (15 m)
dont les places de parking (sur le mode
« no parking visible no business ») peuvent
être transformées par le développe-
ment des différentes formes de
drives, click&collect et autres
food-courts.



©David Mangin.