

et la rue elle
est à qui ?!!!



CA hiers de la
MÉTROPOLE
BORDELAISE

#25 | JUIN 2024

et la rue elle
est à qui ?!!!



Publication semestrielle de l'a-urba
Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
Quai Armand-Lalande - BP 71
33041 Bordeaux Cedex
www.aurba.org

une revue créée par Jean-Marc Offner

Directeur de la publication
Simon du Moulin de Labarthète

Directrice de la rédaction
Françoise Le Lay

Rédacteur en chef adjoint
Gilles Pinson

Équipe éditoriale
Élodie Maury, responsable d'édition
Sandra Rinjonneau, assistante de rédaction

Comité de rédaction
François Cougoule, Valérie Diaz,
Nathanaël Fournier, Patrice Godier,
Françoise Le Lay, Thierry Oblet,
Gilles Pinson, Guillaume Pouyane,
Sandrine Vaucelle

Coordination graphique
Olivier Chaput

Conception maquette
Catherine Cassou-Mounat,
Olivier Chaput, Véronique Schiltz

Iconographie
Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Impression
Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : juin 2024
ISBN : 978-2-9591741-1-7
ISSN : 2260-9075



édito

Ce 25^e numéro de *CaMBo* fait place à la rue. Pièce fondatrice de l'organisation des villes, la rue est aussi l'espace de la rencontre, de la confrontation à l'altérité. Si elle est la scène où se jouent tous les rapports de force – conflits d'usages, harcèlement et violences, expressions politiques et manifestations... – certains préfèrent la voir, à l'instar de l'auteure Jane Jacobs, comme la matrice de la sociabilité et de la culture urbaine.

La rue parfaite est une affaire de proportions. La rue idéale, une affaire de représentations. Dans notre pays, la rue type, idéale, c'est la rue traditionnelle. Plutôt petite, épargnée par une excessive circulation automobile, souvent populaire, elle est animée (bruyante juste ce qu'il faut), commerçante à souhait (pour avoir tout « en bas de chez soi »), et la vie familiale y déborde du logement vers l'espace public. C'est la « rue Gama » de la publicité des années 1980, c'est la rue Lepic et ses semblables montmartroises arpentées par le personnage d'Amélie Poulain.

La rue de demain, projetée par ceux qui font la ville et ceux qui y habitent, reprend étonnamment les codes du passé : la proximité, le lien social, la vie dehors, un rythme ralenti grâce à la victoire du piéton et du cycliste sur l'automobiliste. Une rue qui rassure. Ainsi, la rue à venir serait-elle simplement guidée par la nostalgie ? Un nouvel élément structurant et non négociable est cependant à prendre en compte : la nature. La rue sera désormais débitumée, désimperméabilisée, plantée et rafraîchie, changement climatique oblige. Nous vivons le temps du retour de la terre dans la rue.

Toutefois, par-delà les urgences, les modèles et les imaginaires collectifs, qui inspirent et orientent la fabrique urbaine, la rue qui compte est la rue sentimentale. Investie par chacun selon ses émotions, la rue sentimentale se révèle et s'installe quand les récits de vie et les villes se confondent. Dans son discours prononcé à Stockholm, en 2014, pour la réception du prix Nobel de littérature, l'écrivain Patrick Modiano disait : « Pour ceux qui y sont nés et y ont vécu, à mesure que les années passent, chaque quartier, chaque rue d'une ville, évoque un souvenir, une rencontre, un chagrin, un moment de bonheur. Et souvent la même rue est liée pour vous à des souvenirs successifs, si bien que grâce à la topographie d'une ville, c'est toute votre vie qui vous revient à la mémoire par couches successives, comme si vous pouviez déchiffrer les écritures superposées d'un palimpseste. »

Françoise Le Lay



© Amandine Spire.



New-York, quartier de Brooklyn. © Sophie Haddak-Bayce.



Avant-projet d'amélioration des quartiers Saint-Pierre, Saint-Michel et la Rousselle à Bordeaux, 15 avril 1920. © Archives de Bordeaux Métropole.



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Édith Maruéjols

4

« Aménager un espace, ça n'est jamais neutre »

| Gilles Pinson

CONTROVERSE

Est-ce que tu viens pour la vacance ?

8

Faut-il réquisitionner les logements vacants pour les sans-abris ?

| Guillaume Pouyanne

IMPERTINENCE

Le défi d'un roi

11

| Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

13

ESPACES PUBLICS

La ville, un terrain de sport à ciel ouvert ?

14

| Guillaume Bernard

VOISINAGE

Escource, une commune qui a de la ressource

16

| Valentin Ryckebusch

INNOVATION

Une construction démocratique de la ville

18

L'exemple du Centre d'écologie urbaine

| Maxime Pauvert

DOSSIER et la rue elle est à qui ?!!!

coordonné par FABRIZIO GALLANTI | JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON | SOPHIE HADDAK-BAYCE

Introduction Fabrizio Gallanti Jean-Christophe Chadanson Sophie Haddak-Bayce	31	La culture <i>street</i> en 7 images racontée par Guillaume Le Goff, sur la base du travail du photographe Fred Mortagne Sophie Haddak-Bayce	54
La rue, espace de vie et de liberté, de contraintes et de conflits Danielle Tartakowsky	36	La rue américaine Jérôme Barth Jérôme Glad	61
Au nom des rues ! Entretien avec Jean-Claude Bouvier Françoise Le Lay	40	La rue marchande en Afrique de l'Est Cachez ces vendeurs de rue que je ne saurais voir Sylvain Racaud	64
La rue bordelaise entre permanence et réinvention Jean-Christophe Chadanson Sylvain Schoonbaert	44	Dans les profondeurs du rez-de-ville Soraya Boudjenane	68
Fonctionnelle ou relationnelle ? Vers un arbitrage renouvelé des fonctions de la rue Sonia Lavadinho	47	La rue, le commun, le vide Franck Boutté Alix Derouin	72
Rendre la rue aux enfants Dessine-moi une rue faite pour moi ! Sophie Haddak-Bayce Madeleine Masse	51	La rue, un vide à activer Prosopopée de la rue Christian Ruby	75

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie Hélène Dumora	21
-------------------------------------	-----------

MÉMOIRE

Une mémoire enterrée, le projet Bofill Patrice Godier	22
---	-----------

TRANCHE DE VIE

Être en mouvement, être attachée Nathanaël Fournier	25
---	-----------

FABRIQUE URBAINE

Jusqu'où ira le succès du bail réel solidaire ? Claire Philippe	28
---	-----------

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

<i>You know things</i>, John Snow ! Antonin Dubernard	78
---	-----------

RECHERCHE

La place des migrants en ville Sandrine Vaucelle	81
--	-----------

MÉTHODE

3 jours, 2 nuits pour construire un projet L'atelier du club projet urbain et paysage (PUP) Thomas Boureau Jean-Christophe Chadanson Vincent Charruau	84
--	-----------

LEXIQUE

La frugalité Stella Manning	86
---	-----------

ACTUALITÉ DU DROIT

Décentraliser la politique du logement, vraiment ? Michaël David	87
--	-----------

KIOSQUE

88

Édith Maruéjouls

« Aménager un espace, ça n'est jamais neutre »

GILLES PINSON

Vous êtes à la tête d'un bureau d'études, L'ARObE. Quelles sont ses activités ?

L'Atelier Recherche Observatoire Égalité est un bureau d'études que j'ai créé en 2014, dans la foulée de ma thèse de géographie sociale consacrée à la gouvernance publique de l'égalité. Dans le cadre de ma thèse, j'avais déjà eu l'occasion de travailler sur les espaces scolaires, de réfléchir et d'intervenir sur les questions d'égalité, notamment entre filles et garçons dans ces espaces. Je me suis intéressée alors à la manière dont se forment des micro-sociétés à l'échelle des cours d'école, au sein desquelles les usages se différencient en fonction du genre et de l'âge ; comment l'aménagement participe-t-il à favoriser certains usages et certains groupes au détriment d'autres ?

De plus en plus de collectivités territoriales – communes, départements notamment – s'intéressent à ces questions, parce qu'elles sont responsables de la réalisation et de l'entretien des bâtiments et équipements scolaires. Et petit à petit, on va déborder cette question des espaces scolaires pour s'intéresser aussi à la manière dont l'aménagement des espaces publics peut prendre en compte la question de l'égalité.

Chez L'ARObE, on travaille beaucoup en immersion. On fait énormément de terrain, beaucoup d'observation et on

pose un diagnostic. À partir de là, on va expérimenter des solutions et évaluer si elles fonctionnent ou pas. Sur cette base, on va pouvoir tirer de la matière pour accompagner les architectes, pour former des techniciens, etc. On est beaucoup au contact et en aide des professionnels de la conception et de la gestion des espaces. C'est du « corps à corps » professionnel.

Dans votre travail sur les cours d'école et les espaces publics, quel est le type de problème d'égalité que vous avez pu observer ?

Quand on vient nous chercher, ce n'est pas pour que produisons un projet architectural ou paysager mais pour un diagnostic sur les usages des espaces. Il y a généralement deux angles. Le premier concerne le partage de l'espace. Qui occupe l'espace et comment ? Est-ce qu'il y a une problématique égalitaire ? Le second est celui de

du périscolaire, les dames de service, mais aussi toutes les professions qui interviennent sur l'espace scolaire, comme les services techniques. Ensuite, on met en place les scénarios d'aménagement et on les fait vivre pendant une semaine. On regarde ce qui se passe et sur cette base, on écrit quelque chose de plus durable.

Au début, on travaillait pour des grandes collectivités mais elles ont développé leur propre ingénierie sur la question. Du coup, on travaille de plus en plus pour les communes dans le rural, là où il y a moins d'argent et d'expertise.

Sur ces espaces scolaires, quels sont les dysfonctionnements ou les problèmes d'égalité que vous constatez le plus souvent ?

Les principaux dysfonctionnements tournent autour du partage inégal de l'espace. On constate souvent qu'un pourcentage assez élevé d'enfants n'a pas d'espace d'expression dans la cour. S'est progressivement instaurée dans

la petite société de la cour d'école une hiérarchie implicite entre activités : celles dont on pense qu'elles ont naturellement vocation à prendre l'espace et celles que l'on néglige ou auxquelles on ne pense même pas. Cela dit beaucoup de choses sur nos façons – parfois problématiques – de faire société.

« Les principaux dysfonctionnements tournent autour du partage inégal de l'espace. »

la mixité. Les espaces permettent-ils qu'une relation entre filles et garçons se développe ou contribuent-ils plutôt à la ségrégation ?

À partir de là on va écrire une histoire, des scénarios d'expérimentation que l'on partage avec nos commanditaires, avec les usagers de l'espace, les élèves, les enseignant.e.s, les gens



© Édith Maruéjols.

Édith Maruéjols est géographe et sociologue, et fondatrice du bureau d'études L'ARObE, spécialisé dans l'aménagement égalitaire des espaces et la lutte contre les stéréotypes de genre. Créé en 2014, ce cabinet intervient auprès des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre pour effectuer des diagnostics sur les problèmes d'inégalités dans l'accès et l'usage des espaces, mais aussi accompagner les concepteurs et gestionnaires dans la réalisation d'espaces plus égalitaires. Pour CaMBo, elle revient sur l'origine de cette démarche et un certain nombre d'applications pratiques, dans les cours d'école ou à l'échelle des espaces publics d'un quartier par exemple. Pour Édith Maruéjols, la conception et la pratique d'un espace n'est jamais neutre. Elle est toujours pour partie informée par des stéréotypes de genre. D'où l'importance d'une sensibilisation des acteurs de la ville aux questions de genre et d'égalité.



Le cas le plus classique, c'est celui de la place très importante qu'on accorde aux activités dites « dynamiques », qui sont en fait réduites aux activités sportives qui elles-mêmes se résument au foot. Pendant longtemps, l'omniprésence du foot n'a pas été questionnée. À l'inverse, les espaces dédiés aux activités calmes (lecture, discussion, jeux de société, etc.) sont souvent quasi inexistants. Insidieusement, c'est l'idée même que des enfants puissent se construire en dehors de l'activité sportive qui est refoulée. Courir et taper dans un ballon c'est certes important mais il faut laisser de la place aux enfants qui veulent s'occuper et s'exprimer autrement.

Ensuite, il y a la hiérarchie qui s'opère entre filles et garçons. Les filles, parce qu'elles sont moins invitées et incitées à jouer au foot, occupent moins l'espace de la cour. Cette hiérarchie s'impose au sein même du groupe des garçons.

Sur l'espace central dédié au foot, il n'y a pas que les filles qui sont absentes, mais aussi l'enfant en surpoids, l'enfant qui souffre de troubles du spectre autistique, celui qui a des besoins spécifiques, ou encore le garçon sans attrait pour ce sport. La conception des espaces crée ou valide ces hiérarchies. On instaure par ce biais de la domination, du pouvoir sur l'espace, des droits différenciés à l'espace. On favorise aussi une mise en scène de la force, celle des garçons, enfin la force de certains garçons ! On survalorise ce que savent faire certains d'entre eux.

Bref, aménager l'espace, que ce soit une cour ou un espace public, ce n'est jamais neutre. C'est toujours une opération qui consiste à mettre en valeur, en scène, certaines pratiques. Notre travail consiste à sensibiliser à d'autres manières de faire société, en faisant une place à une plus grande variété de pratiques et d'identités.

Quand vous travaillez sur les espaces publics à l'échelle de quartier, quels sont les diagnostics que vous êtes le plus souvent amenés à faire ?

C'est encore la question de l'égalité qui nous guide. Comment peut-on faire de l'aménagement égalitaire ? Nous travaillons sur des grandes notions comme la perméabilité entre le « dedans » et le « dehors ». Parce que souvent, la place des petites filles dès l'école, et plus tard des femmes, c'est le « dedans », les espaces privés. Donc nous étudions tout ce qui empêche les femmes d'être dehors, dans les espaces publics. Cela nous amène à travailler sur de la toute petite couture. Ça peut être des parvis communs, à l'école maternelle et à l'école élémentaire. On se met à l'écoute des besoins des mères de famille, des sujets qu'elles portent sur la question des inégalités, de la précarité, des solidarités, des violences, etc. Ici

aussi, on réalise un diagnostic. On fait des balades avec les professionnels, avec le milieu associatif, en réfléchissant ensemble sur la manière dont on peut imaginer des espaces véritablement mixtes.

Dans quelles circonstances vous sollicite-t-on ? Et qui vous sollicite ?

Ce sont essentiellement les collectivités territoriales, dans le cadre de leur politique d'entretien du bâti scolaire ou de la rénovation urbaine, spécifiquement sur la question de l'approche égalitaire de l'espace. Ce qui amène les commanditaires, c'est aussi la démarche de diagnostic immersif. Nous sommes également sollicités en amont des appels d'offre, afin d'introduire dans les cahiers des charges une sensibilité à la question de l'égalité. Par exemple, sur la construction des 14 nouveaux collèges en Gironde, on a participé à introduire une clause égalité dans l'appel d'offre en direction des équipes de maîtrise d'œuvre. Autrement dit, une exigence à l'égard des concepteurs, des architectes pour qu'il y ait une réponse sur cette question-là. Ensuite, on intervient sur les esquisses pour dire : « là ça a été compris, là non, là il faut retravailler la proposition ».

Les réticences viennent de personnes, nombreuses encore, pour lesquelles cette question de l'égalité n'en est pas une. Des gens qui pensent qu'un espace public ouvert est forcément égalitaire. Face à cela, il ne faut pas y aller de manière frontale. Chez L'ARObE, on préfère partir de l'objectivation des situations d'inégalités par les données. Mais on assume aussi un

point de vue situé ! Mettre à jour des situations d'inégalités de genre dans les pratiques de l'espace, cela permet de poser des questions d'aménagement d'une autre manière, de faire émerger de nouvelles problématiques qui peuvent enrichir les projets.

Il y a un exemple que j'aime bien. Celui des blocs sanitaires. Pour les concepteurs, les architectes, les constructeurs, c'est souvent le cadet de leur souci. Or, nous avons démontré, preuves à l'appui, qu'enlever les urinoirs pouvait réintroduire de la mixité, que créer des blocs par niveau de classe pouvait tranquilliser les élèves. On propose des aménagements et ensuite on évalue leurs apports. Mais il y a des résistances. Je me rappelle un directeur de service dans les Hauts-de-Seine qui m'a dit en gros : « Moi vivant, il est hors de question, Madame, que l'on supprime les urinoirs ! » Il faut être patient et pragmatique pour faire comprendre qu'il n'y a pas de décision d'aménagement neutre en termes d'égalité.

Y a-t-il de nouveaux champs d'intervention qui vous semblent émerger ou que vous voudriez un peu plus investiguer ?

Il y a d'abord une question d'héritage, de transmission. Finalement, ces questions d'égalité, elles ne sont pas neuves. Il existe une approche féministe en architecture, dans toutes les sciences sociales depuis les années 1970, au minimum. Il y a des architectes allemandes qui ont fait des choses hyper-intéressantes. Comment se fait-il que cette préoccupation ait connu une telle éclipse et qu'on la redécouvre aujourd'hui seulement ?

Et puis il y a la question de la formation de base. Comment pourrait-on faire en sorte que dans les formations initiales, la question de l'égalité de genre ait une place aussi importante que la question sociale, que celle du capitalisme ou encore de l'écologie ? Il y a encore un déni de ce point de vue. Comme si les inégalités sociales qui touchent les femmes étaient encore une question secondaire. L'approche féministe ouvre sur de grandes questions sociales, mais posées différemment. Si vous passez à côté des femmes sur un espace, vous passez à côté de la pauvreté.

Bref, pour moi, ce sont les deux grands champs sur lesquels nous devons progresser : le champ universitaire du savoir et la question de l'héritage.

Les milieux de professionnels de l'urbanisme et de l'architecture vous semblent-ils réceptifs à ces enjeux ? Y a-t-il encore des résistances ?

Ces milieux professionnels sont un peu comme tous les autres. Il y existe des rapports de pouvoir, des personnes ou des groupes influents qui peuvent faire barrage à l'affirmation de ces enjeux d'égalité. Mais il y a des collectifs d'architectes qui se mettent en place sur ces questions, qui assument aussi une approche par le genre. Nous travaillons en ce moment en collaboration avec un bureau d'architectes sur un appel à projets à Noisy-le-Sec, où la puissance publique exige la présence d'un bureau d'études techniques spécialisé sur les questions de genre. Les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture sont obligés de s'y mettre ! La commande publique a un rôle essentiel d'incitation.

Ce sont pour nous des collaborations qui sont très intéressantes ! Donc, oui, ça bouge ! Cela étant, on aimerait toujours que ça bouge plus et plus vite.

Mais attention ! On n'est pas à l'abri des retours en arrière, d'un abandon ou d'un oubli de ces questions d'égalité, du fait de la concurrence d'autres urgences, comme l'urgence climatique. Par exemple, sur la question des cours d'école, le mouvement massif de végétalisation des espaces a aussi étouffé le travail qu'on avait fait sur la question égalitaire. Végétaliser, ce n'est pas forcément faire de l'égalité, si on ne prend en compte que la dimension écologique. L'inverse est vrai. Imaginer des aménagements favorables à l'égalité sans prendre en compte les enjeux climatiques, c'est tout aussi problématique.

Vous reconnaissez-vous dans la notion d'urbanisme féministe ? Qu'est-ce que le féminisme peut apporter à l'urbanisme ?

J'ai l'habitude de dire que je suis une féministe scientifique, mais mon cœur de métier, c'est la sociologie et la géographie. Le féminisme ou la question du genre, ce ne sont pas des disciplines, ce sont des paradigmes de travail, des prismes de perception et d'enquête. C'est une manière de partir de l'hypothèse que, peut-être, la manière dont la société est structurée, organisée, autour de distinction de genre, produit des espaces qui contribuent à reproduire des dominations. À partir de ce postulat, on va poser des hypothèses et essayer de voir et de concevoir les espaces d'une autre manière.

Il y a aussi cette idée que les situations de domination peuvent se travailler en agissant sur l'espace, en voyant de quelles manières celui-ci peut créer de nouveaux types de relations, plus égalitaires. Je pense que l'absence de relation filles-garçons et femmes-hommes dans les espaces contribue

« Le féminisme ou la question du genre, ce ne sont pas des disciplines, ce sont des paradigmes de travail [...] »

aux violences sexistes. Il faut donc travailler, réhabiliter, protéger cette relation. Donc oui, je n'ai pas du tout de problème à me reconnaître féministe.

Que répondriez-vous à des gens qui vous diraient que cette démarche consiste à avoir une approche particulariste, presque anti-universaliste, de la conception des espaces ?

Je leur dirais d'abord que contrairement à ce que peuvent laisser penser les conceptions universalistes abstraites, il n'y a pas de neutralité. Même avec les meilleures intentions du monde, les meilleurs cadres juridiques, il n'y a pas de situation sociale sans domination, d'intervention sur l'espace qui ne génère pas de biais.

Le cas des city stades est intéressant de ce point de vue. Un city stade, ça peut être très bien, ça peut répondre à plein de questions mais ce n'est pas neutre en termes d'intervention sur l'espace public et sur les équilibres ou déséquilibres que cela crée. Cela n'est pas nécessairement un espace inclusif. Il faut donc se poser la question des alternatives ou des compléments à ce type d'équipement.

Ce qui est important, comme disait Jeanne Dufay, c'est de dépasser la posture du déni. Cette idée selon laquelle, parce qu'en tant qu'utilisateur, expert ou concepteur, je suis porteur d'idéaux universalistes et inclusifs, je suis immunisé contre les biais de classe, de genre, de race. Tout le monde a un « regard porté », chargé de biais. On peut s'entendre là-dessus et reconnaître ce que l'on peut gagner collectivement en travaillant sur ces questions.

Bien entendu, on ne sera pas toujours d'accord mais c'est déjà bien de savoir ce sur quoi on n'est pas d'accord. De voir comment la question de l'égalité de genre rentre en contradiction parfois avec la question écologique. Reprenons la question des urinoirs dans les collèges. Certains, comme nous, considèrent que la suppression des urinoirs, c'est réintroduire de la mixité dans les blocs sanitaires, mais aussi protéger l'intimité des garçons, voire les protéger contre les violences qui leur sont faites. Mais un collègue plus sensible à des questions écologiques et qui travaille à des systèmes de recyclage des urines considérera que la fin de l'urinoir, c'est anti-écologique. Il faut que l'on puisse avoir ces débats, même s'ils sont complexes et difficiles à trancher. —

Est-ce que tu viens pour la vacance ?

Faut-il réquisitionner les logements vacants pour les sans-abris ?

GUILLAUME POUYANNE

Nicolas Sarkozy en avait fait un de ses slogans de campagne : le « zéro SDF » en deux ans. Emmanuel Macron, en 2017, avait surenchéri : « plus personne ne dormira à la rue d'ici à la fin de l'année ». Ces déclarations généreuses étaient en avance au rendez-vous de leurs promesses. La situation s'est même sensiblement aggravée : en 2023, il y avait près de 330 000 sans-logis en France, soit 30 000 de plus que l'année précédente – un doublement en 10 ans.

La « bombe sociale » des sans-logis

Bien que sans-logis, la plupart de ces personnes dorment tout de même sous un toit : centres d'hébergement et lieux d'accueil pour demandeurs d'asile en abritent la majorité. Il en reste tout de même 16 000 vivant dans des bidonvilles, et 27 000 sans-abris (c'est-à-dire « à la rue »). Cette situation soulève l'indignation : « On ne peut pas continuer comme ça dans un pays riche comme le nôtre ! », s'empporte Christophe Robert, le délégué général de la Fondation Abbé-Pierre¹. Et de souligner les insuffisances de la politique du logement, que ce soit dans le domaine de la construction de logements sociaux ou des aides au logement.

Si l'hébergement d'urgence relève de la responsabilité de l'État, ce sont bien souvent les élus locaux qui sont en première ligne. L'évacuation d'un bidon-

ville ordonnée par le préfet se traduit par la formation d'un autre bidonville un peu plus loin, charge aux collectivités de gérer la situation. Le dialogue avec l'État a fini par être rompu : le 15 février 2024, cinq maires de grandes villes françaises (dont Bordeaux) ont déposé un recours devant le tribunal administratif pour être indemnisés des dépenses engagées pour l'hébergement des sans-abris.

Resurgit alors une idée déjà ancienne : la mobilisation des logements vides pour héberger les sans-abris. En janvier 2024, au cœur de l'hiver, Ian Brossat, ancien adjoint au logement de la Ville de Paris, lance une pétition « pour la réquisition des bâtiments vides ». Le raisonnement semble assez convaincant. D'un côté, des gens qui dorment à la rue, de l'autre des logements vacants : pourquoi ne pas mettre les uns dans les autres ? Mais il faut se méfier des idées trop simples : le rapprochement « personnes sans logement » et « logements sans personne » est-il vraiment pertinent ?

Comment réquisitionner les logements vacants ?

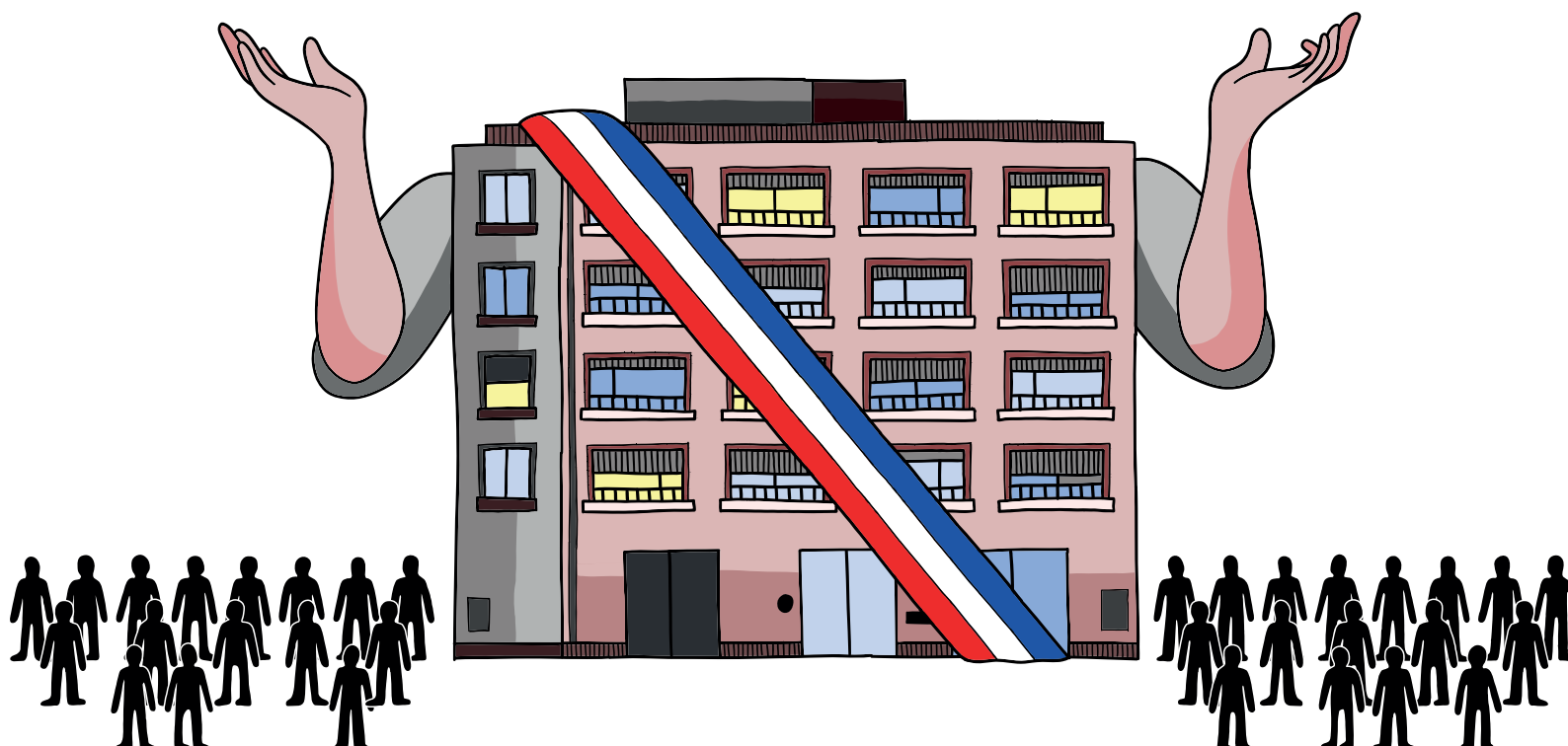
Parlons chiffres tout d'abord. L'Insee comptabilise trois millions de logements vacants en France, pour un parc de 37 millions. Mais tous ne sont pas mobilisables, soit parce qu'ils sont inhabitables, soit parce qu'ils ne sont que temporairement inoccupés. C'est le cas notamment de la vacance fric-

tionnelle (logement temporairement inoccupé entre deux locations, ou en attente d'être vendu), de la vacance de transformation (logement inoccupé le temps d'y effectuer des travaux) ou de la vacance d'obsolescence (logement en attente de destruction).

Il faut donc connaître les raisons de la vacance, ce qui demande une étude approfondie du parc immobilier vacant. La vérité oblige à dire qu'aucune étude n'est capable de comptabiliser précisément les logements vacants susceptibles d'être occupés. Faute de mieux, on désigne la « vacance de longue durée » (logement vacant depuis plus de deux ans) comme étant un réservoir de logements mobilisables. La correction est souvent importante : sur les 117 000 logements vacants comptabilisés par l'Insee à Paris (soit 8,5 % du parc en 2017), seuls 18 600 sont vacants depuis plus de deux ans. Même ordre de grandeur dans la métropole bordelaise : sur plus de 27 000 logements vacants au sens de l'Insee (6,1 % du parc en 2019), on n'en retient que 5 186.

Réquisitionner ces logements vides peut être ordonné par le préfet au titre de l'ordonnance de 1945. La procédure est légale, et s'applique dans les villes où sévit une grave crise du logement – c'est-à-dire « une dramatique discordance entre le niveau de loyer et les possibilités financières de certaines catégories de la population » selon le Conseil d'État. Mais elle est longue et coûteuse : il faut mener une enquête pour recenser les locaux vacants,

1 | Le Journal du Dimanche, 14/11/2020.



leur habitabilité, et indemniser les propriétaires à hauteur du loyer non perçu. La réquisition légale n'est donc pas adaptée à une situation d'urgence, même si elle a déjà été utilisée, par le gouvernement Juppé en 1995 puis par le gouvernement Jospin en 2001.

Le logement entre besoin fondamental et capital immobilier

La double nature du logement, à la fois réponse à un besoin fondamental et élément du capital immobilier, fait de la réquisition des logements vacants une question très clivante idéologiquement.

Le libéralisme : respect de la propriété privée et de la rentabilité du capital.

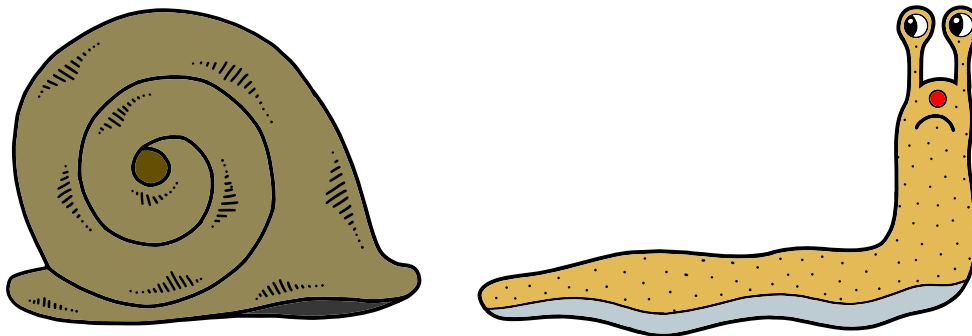
Les libéraux et les conservateurs, qui s'y opposent, avancent deux séries d'arguments. Le premier est économique : la réquisition obère la rentabilité du capital immobilier, puisqu'elle contraint les propriétaires à louer leur bien à bas prix. C'est un très mauvais signal envoyé aux investisseurs qui,

dans un contexte de mondialisation des marchés immobiliers, pourraient se tourner vers d'autres pays plus respectueux de la propriété privée. La conséquence est connue : un ralentissement de la construction neuve et de la réhabilitation de l'ancien, qui peut se traduire à terme par une pénurie de logements, c'est-à-dire une aggravation de la situation initiale.

Le deuxième argument libéral est plus philosophique : la réquisition est vue comme une violation insupportable du droit de propriété. Reconnu par la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen comme « inviolable et sacré », il est un élément fondamental de la liberté individuelle. Confisquer la propriété, c'est prétendre que l'individu ne travaille pas pour satisfaire ses propres besoins, mais ceux des autres ; c'est, en deux mots, en faire un esclave – c'est pourquoi même les plus libéraux acceptent que l'État, par l'exercice de sa « violence légitime », assure le respect de la propriété à travers la bonne exécution des contrats

privés. Ainsi la loi Kasbarian-Bergé du 4 avril 2023 (dite « anti-squat ») alourdit-elle sensiblement les sanctions contre les occupants illégaux d'un logement vacant, dans l'optique très libérale de sécuriser l'achat de bien immobilier à but locatif.

Évidemment, l'argument du lien propriété-liberté est un peu trop pur, et rencontre en pratique plusieurs limites. D'abord parce que l'État collectivise continuellement, par ses prélèvements, une partie substantielle du revenu des individus. Ensuite, parce que travailler et produire non pour soi mais pour la société peut aussi, lorsque c'est un choix personnel, être un vecteur d'émancipation. Enfin, parce que si le respect de la propriété met des gens à la rue, n'est-il pas au contraire une entrave sérieuse à leur liberté ? Les rédacteurs de la Déclaration l'avaient compris dans leur sagesse inspirée des Lumières : la propriété est un droit « inviolable et sacré » et « nul ne peut en être privé », mais ce n'est pas le cas « lorsque la nécessité publique,



légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité » [art. 17]. La puissance publique est donc légitime à poser des limites à la propriété si la situation le justifie – tout est dans le niveau d'exigence que l'on choisit d'adopter.

Le progressisme : le logement comme besoin fondamental et le propriétaire

C'est par ce bout que les idéologies progressistes¹ prennent la question : la réquisition de logements vacants est fondée dès lors qu'elle empêche certains de mourir de froid dans la rue, voire lorsqu'elle leur évite d'être piégés dans une trappe à pauvreté, comme les expulsions pour dettes de loyer. L'argument économique est retourné : un logement vacant ne rapporte rien, alors que l'État indemnise les propriétaires des logements réquisitionnés, ce qui signifie un apport net de revenu pour le propriétaire. La réquisition n'est pas une spoliation,

mais une simple privation temporaire du droit de jouissance.

La réquisition immobilière est une tradition socialiste bien ancrée : au lendemain de la guerre, Albert Ouzoulias (« Colonel André » dans la Résistance), élu au Conseil de Paris, préconisait déjà « le recensement des logements vacants » pour « reloger les mal-logés ». Le sujet permet de fédérer les indignations. Du landlordisme en Angleterre à *La question du logement* de F. Engels, le coupable est tout désigné : le propriétaire immobilier, rentier improductif qui attend tranquillement que les loyers tombent et accapare indûment, par son « revenu non gagné », le fruit des efforts des travailleurs. Depuis, la position de la gauche s'est précisée : ainsi, pour la France Insoumise, il ne s'agit plus « d'euthanasier les rentiers » sans distinction, mais de réquisitionner les logements vides « détenus par des riches propriétaires ou des rentiers du Airbnb ».

La solution à ce problème politiquement très sensible pourrait finalement être institutionnelle : dans la délégation, même partielle, de la compétence « hébergement des sans-logis »

aux collectivités locales, en première ligne et plus à même de recenser la population de sans-logis sur leur territoire – et à condition, bien sûr, que cela s'accompagne du transfert des moyens nécessaires pour assurer cette compétence. Plus largement, cela soulève aussi la question des principes fondateurs de la politique de logement en France, voire de la place de la propriété privée dans notre système de valeurs. Large programme ! _

POUR ALLER PLUS LOIN

- Fondation Abbé-Pierre, *29^e rapport sur l'état du mal-logement en France*, 2024.
- APUR, *18 600 logements durablement vacants à Paris*, 2021.
- a'urba, *La vacance de longue durée à Bordeaux Métropole*, 2021.
- C. François, *De gré et de force. Comment l'État expulse les pauvres*, La Découverte, L'envers des faits, 2023.

1 | Nous opposons ici, faute de termes plus précis, les idéologies libérales-conservatrices, qui appréhendent le logement d'abord comme un élément du capital immobilier des individus, et les idéologies progressistes, qui considèrent le logement d'abord comme la réponse à un besoin humain fondamental.

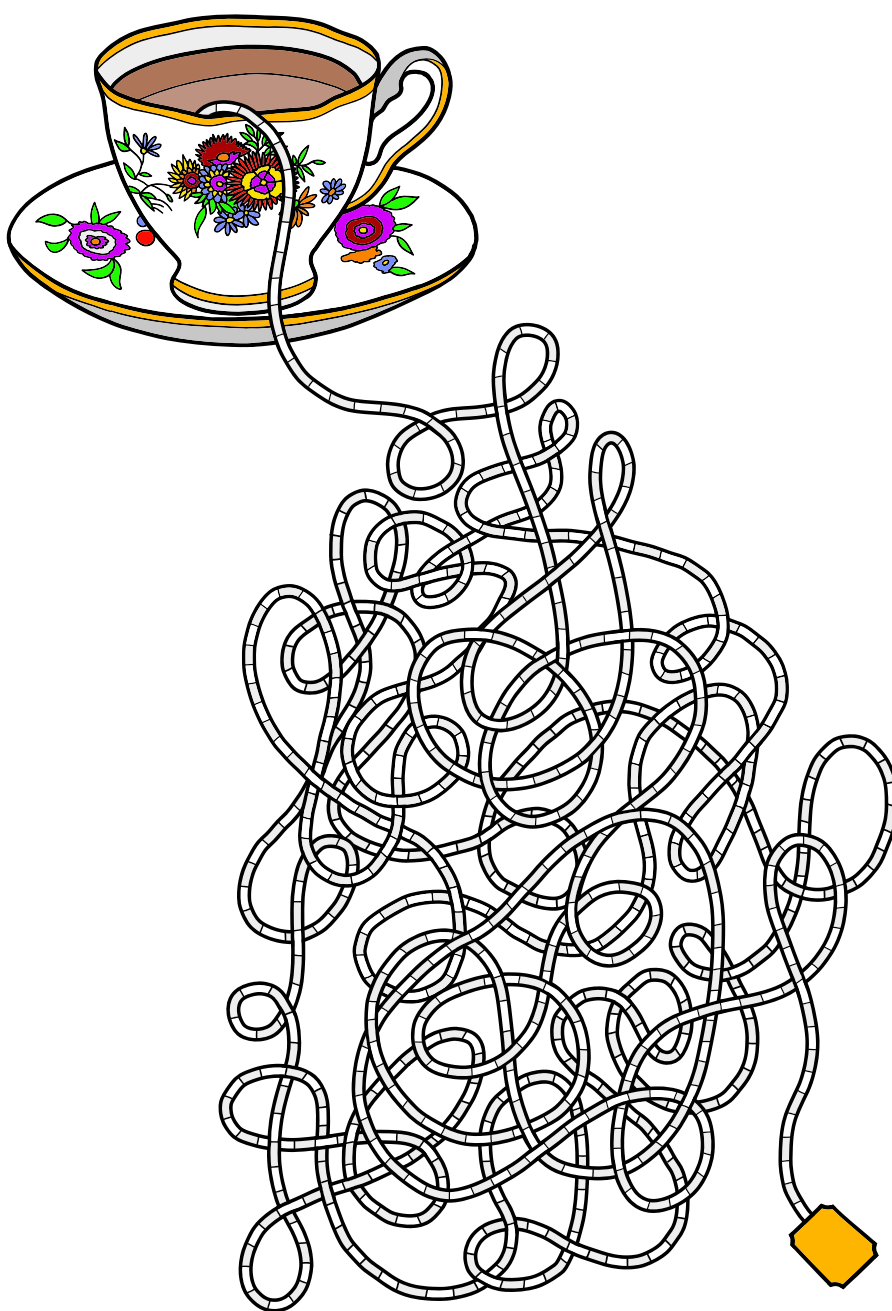
Le défi d'un roi

THIERRY OBLET

Ouf ! Ça s'est bien passé. Dans une société en proie à de vives tensions, le soulagement atteint presque au bonheur consacré. La visite¹ de Charles III et de la reine Camilla s'est déroulée au mieux, sur les plus beaux tapis de la République. Versailles, bien sûr (sic), mais aussi Bordeaux.

Était-ce un clin d'œil aux trois siècles de domination anglaise (1154 – 1453)² pour laquelle la noblesse, la haute-bourgeoisie et le clergé, mais beaucoup moins le peuple, avaient à l'époque manifesté leur attachement ? Une tutelle plus distante que celle du roi de France et l'essor du commerce du vin avec l'Angleterre s'étaient accommodés aux intérêts des premiers. Était-ce une réminiscence dans le for intérieur de Charles III de cette tradition sacramentelle à revendiquer la Guyenne et l'Aquitaine, ce que peut aviver la présence significative de résidents britanniques en Nouvelle-Aquitaine, plus spécialement les retraités du « Dordogneshire » ? Non, Charles III est venu à Bordeaux pour les mérites dont ferait preuve la métropole girondine dans cette croisade pour laquelle le prince de Galles avait, avant que d'être roi, employé son énergie : le combat en faveur de l'écologie, de la transition énergétique, de la lutte contre le réchauffement climatique et de la préservation de la biodiversité.

Tel fut le fil directeur de la royale visite. Une balade en tramway entre les Quinconces et la place de la Bourse



1 | Du 20 au 22 septembre 2023.

2 | Soit du couronnement d'Henri II Plantagenêt, époux d'Aliénor d'Aquitaine, à la bataille de Castillon qui mit fin à la guerre de Cent Ans.

pour honorer un moyen de transport emblématique d'une mobilité durable. La visite de la forêt expérimentale de Floirac où, sous l'égide d'INRAE¹ et de l'université de Bordeaux, s'observent la réponse des forêts aux changements climatiques, l'état de la biodiversité et d'éventuelles pistes de résilience. Cette forêt est aussi le cadre d'une médiation scientifique à destination des citoyens. Le roi s'y est révélé fort d'une science à la hauteur de la sincérité de son engagement. Une collaboration avec un « Living Lab » financé par la fondation royale pourrait germer de cette rencontre. Le roi s'est aussi montré thaumaturge, à l'occasion de son bref passage par la Cité du Vin. L'heure n'est plus à la disparition des fistules par le « toucher des écrouelles » mais à la multiplication des commandes grâce au « goûter du vin bio ». La cuvée Source du Château Saint-Ferdinand sur laquelle le roi a posé ses lèvres, geste agrémenté d'un majestueux « Hmmm, c'est bon », aurait sauvé sa jeune vigneronne de la faillite. Peu importe si le récit « so British » de ce miracle est un peu enjolivé, c'était déjà le cas concernant les écrouelles. La tournée s'est poursuivie à Martillac, dans un prestigieux vignoble expérimenté dans l'art des techniques de l'agriculture biologique. L'affaire s'est achevée par la dégustation d'un Smith Haut Lafitte 2005. Soit un programme bien loin de l'écologie punitive qui semble aujourd'hui se profiler : les

déboires promis aux automobilistes ; la tarification au poids des ordures domestiques ; le tri poussé jusqu'à la maniaquerie ; les peaux de banane du compostage même si celles-ci sont recommandées pour le compost ; la fin des prodigalités de la fée électricité ; le bannissement du foie gras, une mesure déjà prise par Charles III pour ses résidences royales.

Là est le défi des politiques écologiques, leur associer des récompenses qui ne se réduisent pas aux seules exigences de la survie de l'espèce. L'évocation insistante du chaos et de l'urgence ne provoque que la sensation d'être manipulé. Les affres de la société industrielle avaient été compensées par la reconnaissance a priori de l'utilité sociale de chacun de ses membres. Sans absoudre la hiérarchie et ses injustices, la complémentarité entre les hommes, aménagée par la division du travail et son cortège de tâches simples, promettait le Progrès pour tous. Ce dernier se matérialisait via le développement des lois sociales et du service public, le tout enrobé par cette confiance dans les vertus de l'éducation morale qu'Émile Durkheim enseigna à Bordeaux. La société post-industrielle doit à la fois répondre aux dégâts du Progrès engendrés par la société industrielle et à la perte du contrôle politique du développement de son économie dans le cadre d'une mondialisation / financiarisation de moins

en moins heureuse, sauf pour les plus nantis. Dans cette économie dont les avancées en matière d'organisation du travail génèrent des populations dont le rôle interroge, le problème devient ce qui nous rend interdépendants. Non la représentation de notre utilité réciproque, mais la prise de conscience de nous polluer mutuellement.

Au XIX^e siècle, le dévoilement des inégalités sociales face à la maladie, en particulier lors des épisodes cholériques de 1832, 1849 et 1854, avait favorisé l'émergence d'une conscience de classe à portée conflictuelle. Aujourd'hui, ce sont nos inégalités face aux nécessaires contraintes pour réduire notre empreinte carbone qui nourrissent les affrontements entre « la fin du monde » et « la fin du mois ». La place Pey-Berland en fut, il n'y a pas si longtemps, le théâtre. Les sociologues d'INRAE s'interrogent sur cette question de justice environnementale qui met en lumière ces nouvelles iniquités. « Honni soit qui mal y pense² » mais plutôt que de s'enorgueillir que la visite du roi a valu à Bordeaux « un policier derrière chaque arbre³ », cultivons l'espoir que les forêts expérimentales, outre de nous apprendre à limiter l'érosion des sols en prenant modèle sur le comportement des arbres, abritent de nouveaux Robin des bois. Ils voleraient aux pauvres une partie des efforts requis pour les donner à faire aux riches. —

1 | Institut National de Recherche pour l'Agriculture, l'Alimentation et l'Environnement.

2 | Devise de l'ordre de la Jarretière, ordre le plus important de la chevalerie britannique.

3 | Sud Ouest, 20 septembre 2023.





La ville, un terrain de sport à ciel ouvert ?

GUILLAUME BERNARD

La France accueille cette année la 33^e édition des Jeux olympiques d'été, l'occasion de développer des politiques publiques en faveur du sport et de la santé. L'introduction d'une activité physique et sportive au quotidien et pour tous les publics est érigée en grande cause nationale de l'année 2024 (« Bouge 30 minutes chaque jour »). Profitant de l'élan olympique, le pays veut rompre avec la sédentarité, classée par l'OMS comme la 4^e cause principale de décès prématurés (obésité, maladies cardiovasculaires...) dans le monde et qui concerne presque un adulte sur deux en France¹.

Développer le sport de tous au quotidien implique de le réconcilier avec des publics qui en sont éloignés. À cet égard, en milieu urbain, la proximité de l'espace public peut constituer un atout, offrant une activité physique et sportive à portée de main, en libre accès, gratuite et ouverte à tous. Cela suppose, de la part des villes, de déployer une stratégie d'aménagement favorisant un mode de vie actif.

La perspective des Jeux olympiques est venue donner un nouveau coup d'accélérateur au déploiement des politiques publiques et des projets en lien avec la pratique du sport dans la vie quotidienne des Français. En témoigne le partenariat entre l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) et le Comité d'organisation des Jeux olympiques. Les territoires relevant du programme « Action cœur de ville » de la première et labélisés

« Terre de jeux » par le second bénéficient d'un accompagnement pour développer des projets de ludification des espaces publics et élaborer une stratégie de design actif favorisant les usages sportifs au quotidien.

Pratiques sportives en ville : entre encadrement et libération

Les collectivités locales ont, dans le cadre de leur politique de soutien au sport, investi dans une batterie d'équipements dédiés à la pratique des sports en club, au sein d'associations et/ou sur le temps scolaire : gymnases, terrains de foot, de basket, de tennis, piscines, pistes d'athlétisme... au gré des époques et des engouements successifs pour diverses disciplines. Encadrés et implantés dans les quartiers, ces lieux (intérieurs ou en plein air) dédiés aux pratiques sportives représentent des enjeux importants, notamment pour les communes, au regard des coûts d'investissement et de fonctionnement qu'ils engendrent et de la nécessité de s'adapter aux demandes des habitants.

Parallèlement, d'autres formes et d'autres espaces de pratiques sportives se sont développés dans les villes, plus particulièrement dans les espaces publics. D'abord de façon informelle, marginale, voire transgressive puis, peu à peu, de façon plus large et officielle. Le sport est ainsi parti à la conquête de la rue. À travers le développement de la culture « urbaine » dans les années 1980, ce sont les détournements des espaces

publics qui ont rendu visible la pratique d'activités sportives dans la ville. En témoigne le skate qui fut alors relégué voire banni des espaces publics en raison des nuisances sonores qu'il engendrait et des pratiques annexes qui en découlaient (graffiti, break dance). Ressortie des espaces spécifiques et clos (les « skateparks »), la pratique du skate semble aujourd'hui retrouver une place dans l'espace public (même si parfois encadrée pour limiter les conflits d'usages), peut-être d'ailleurs autant comme outil de mobilité (active) qu'en qualité de sport.

Que le sport a cette vertu de rassembler et de réunir, les collectivités en sont convaincues et cherchent à conforter la qualité de vie et l'attractivité de leur territoire par le sport. Une ville qui prend soin du bien-être de ses habitants devient « désirable ». Et en réponse à l'essor de nouvelles disciplines sportives qui se veulent accessibles au plus grand nombre, les villes ont intégré dans leur politique d'aménagement et de programmation urbaine, qu'il s'agisse de nouveaux quartiers ou d'opérations de renouvellement urbain, des infrastructures de plein air plus ou moins légères, des aménités, pour favoriser, pour canaliser et en même temps mettre en scène, la pratique du sport. Qu'on pense, à Bordeaux, au « quai des sports » créé dans le cadre du grand projet de réaménagement des quais ou, plus récemment, à la « plaine sportive » du quartier Belvédère réalisée par l'OIN Euratlantique.

1 | <https://www.paris2024.org/fr/promouvoir-les-bienfaits-du-sport-pour-la-sante>.





Modules de *fitness* et de musculation en plein air, au parc aux Angéliques à Bordeaux.

Le sport, quand je veux, où je veux ?

Il faut dire que la demande est là. L'activité physique ou sportive s'est en effet fortement développée dans nos sociétés : elle touche davantage de femmes, des « pratiquants » de tout âge et de tout niveau, et fait désormais partie d'un mode de vie où « urbain » rime avec « sain » (les recommandations des pouvoirs publics auraient-elles été entendues ?). La crise sanitaire a été aussi un catalyseur pour une pratique sportive plus individuelle et plus informelle.

Aujourd'hui, il suffit de sortir de chez soi et de poser le pied sur l'espace public pour se rendre compte que le sport est partout. La marche et la course à pied sont les disciplines les plus visibles et les plus accessibles en raison de leur gratuité ou leur coût minime. Mais on voit aussi, disséminés dans la ville, hors les murs, du sport collectif, de la musculation, de la gymnastique, de la danse... En ce sens, l'espace public devient le socle sur lequel s'opère une palette de pratiques sportives : un banc devient le support d'une figure effectuée en

skate, un mur se transforme en appui pour la pratique du parkour, une rue jonchée d'obstacles façonne un terrain de jeu fantastique pour le rollerblade, une pelouse s'avère idéale pour une séance de yoga !

Seuls ou en groupe, les sportifs ont fait progressivement leur place dans un espace commun parfois contraint voire saturé. Cela est rendu perceptible notamment par la multiplication de rassemblements d'individus exerçant une pratique sportive commune. À l'image des danseurs de breakdance qui font de leur chorégraphie un outil d'animation du miroir d'eau de Bordeaux ou des sorties sportives initiées par des associations pour non seulement pratiquer un sport collectivement, mais également contribuer au lien social entre adhérents.

L'espace public doit alors être adapté, ou au moins prêt à accueillir cette diversité des pratiques sportives. Aux enjeux de sécurité, d'ergonomie et de qualité de l'air respiré, s'ajoutent les potentialités de mise en réseau des espaces publics, le défi de la conciliation des usages dans un espace qui

n'est pas indéfiniment extensible, et le besoin d'une certaine forme d'attractivité des sites traversés.

Le design actif pour inciter à la pratique sportive

Le design actif, c'est-à-dire l'aménagement des espaces publics pour inviter à des pratiques ludo-sportives, les rend plus désirables et inclusifs. Il encourage une pratique sportive autonome, pouvant être qualifiée de spontanée. Il a pour ambition de permettre à chacun (notamment ceux qui en étaient les plus éloignés) de se rapprocher d'une activité sportive ; il joue un rôle incitatif en s'appuyant sur l'approche ludique de l'espace public à disposition de tous, parfois juste en bas de chez soi.

Les différents aménagements relevant du design actif illustrent la possibilité de pratiquer du sport à tout moment et en tous lieux : une signalétique au sol (par exemple la piste d'athlétisme sur les berges de Seine à Paris), sur les murs (mur d'escalade sur les berges de Seine) ou un parcours dématérialisé accessible par un QR Code pour découvrir la ville (Montrottier). Tous ces dispositifs complètent l'éventail des modalités d'aménagement de l'urbanisme tactique pour ainsi rendre les territoires à leurs habitants.

Cette attention portée au citoyen actif et sportif permet d'impulser, de combiner et de développer autrement des projets d'aménagement. Ces derniers imbriquent des enjeux très variés, depuis les modalités d'équipement (programmer et animer des espaces *ad hoc*) aux stratégies foncières (réactiver des délaissés, réinvestir des lieux) ou environnementales (veiller aux pollutions sonores et atmosphériques, ombrager les espaces), en passant par la mobilité (tracer des parcours, apaiser des quartiers) ou l'inclusion (fédérer autour du ludo-sportif).

Tous en piste, il ne reste plus qu'à chausser nos baskets ! **—**

Escource, une commune qui a de la ressource

VALENTIN RYCKEBUSCH

Autosuffisance, autonomie, auto-consommation... en matière d'énergie il est parfois difficile de s'y retrouver/se repérer. Un territoire est qualifié d'autosuffisant en énergie dès lors que sa capacité de production est supérieure à sa consommation énergétique. Toutefois, cela n'implique pas que l'énergie produite sur le territoire y soit consommée localement. En effet, cette production d'énergie est très souvent, tout ou partie, partagée avec les territoires voisins (par exemple lorsque l'électricité produite est injectée sur le réseau de distribution). Dans le cas où la totalité des consommations énergétiques d'un territoire est couverte par la production d'énergie locale, celui-ci est alors autonome ou indépendant en énergie. Ainsi, un territoire autosuffisant en énergie n'est donc pas systématiquement autonome en énergie mais l'inverse est vrai.

Des territoires précurseurs tournés vers l'autonomie électrique

Alors que la crise énergétique débutée en 2021 incite de nombreux territoires à accélérer leur transition énergétique, certaines communes se sont déjà lancées dans cette démarche depuis plusieurs années. Langouët en Ille-et-Vilaine, Le Mené dans les Côtes-d'Armor, Montdidier dans l'Oise, ou encore Ungersheim dans le Haut-Rhin, Locminé dans le Morbihan, Gœulzin dans le Nord ; toutes ces communes visent rapidement l'autonomie électrique à partir de la production

d'énergie dite « verte » (éolien, solaire, hydraulique, biomasse, géothermie, etc.). Alors que certaines ont déjà atteint l'autonomie électrique de leurs infrastructures publiques, d'autres ambitionnent de couvrir l'équivalent de la consommation de l'ensemble de leurs administrés.

Selon les cas, l'objectif pour ces territoires peut être triple : réduire ou limiter la hausse de leur facture électrique de fonctionnement (chauffage des bâtiments communaux, éclairage public, etc.), proposer à leurs administrés une électricité à un prix attractif et enfin, diversifier leurs sources de revenus grâce à la vente du surplus de la production électrique locale ou à la perception de taxes.

Parmi ces territoires précurseurs, la commune d'Escource dans les Landes a entamé sa transition énergétique dès le début des années 2010 lorsqu'elle a rejoint le réseau TEPOS (Territoires à énergie positive). Ce réseau accompagne les collectivités pour définir une stratégie visant à réduire leur consommation énergétique et à développer la production d'énergies renouvelables. Grâce à cet engagement, la commune a pu bénéficier du soutien de la région Nouvelle-Aquitaine pour le financement d'installations de production d'énergies renouvelables. Ainsi, des panneaux photovoltaïques, installés sur les bâtiments publics, ombrières de parking ou candélabres, alimentent l'ensemble des bâtiments publics à

hauteur de 40 % des besoins en électricité et 100 % de ceux de l'éclairage public. Cet équipement photovoltaïque est complété par un réseau de chaleur, porté par deux chaudières biomasse, qui dessert la médiathèque, la mairie, les écoles et la salle polyvalente. Aujourd'hui, Escource est autonome pour son éclairage public et espère le devenir pour l'ensemble de ses équipements communaux à partir notamment du déploiement de batteries de stockage. Grâce à l'électricité produite localement, la commune propose une électricité en dessous des prix du marché aux entreprises de son territoire. L'objectif est, à terme, d'étendre cette offre attractive à l'ensemble de ses administrés.

À Escource – avec sa plateforme de rénovation énergétique PrécoRéno destinée aux particuliers – comme pour beaucoup de ces territoires, la production d'énergie locale s'accompagne d'un programme ambitieux d'économies d'énergie (rénovation et isolation des bâtiments publics, extinction nocturne de l'éclairage public...).

Où en est-on dans la métropole bordelaise ?

À l'image d'Escource et de ses 800 habitants, les territoires précurseurs évoqués sont de petites communes rurales. Un peu plus au nord, à 100 km d'Escource, la métropole bordelaise se positionne à une autre échelle : pour subvenir aux besoins de ses plus de

800 000 habitants, la quantité d'énergie à produire est colossale. En 2019, cette production d'énergie représentait environ 18 % de la consommation finale de Bordeaux Métropole. Ce bilan démontre ainsi les efforts importants à réaliser pour atteindre l'autosuffisance. Toutefois, l'énergie produite était renouvelable à plus de 80 %.

Depuis 2021, Bordeaux Métropole a défini sa stratégie métropolitaine de développement des énergies renouvelables avec pour objectif de « faire de la métropole un territoire à énergie positive¹ et bas carbone à horizon 2050 ». Outre l'accélération de la baisse des consommations énergétiques, cet objectif devra s'appuyer

¹ | Territoire qui atteint l'autosuffisance énergétique grâce à la réduction de ses consommations, l'augmentation de sa production d'énergies renouvelables et la décarbonation de ses activités.

sur un accroissement de la production d'énergie renouvelable locale. Pour ce faire, la métropole bordelaise compte, entre autres, accélérer le déploiement des réseaux de chaleur (création d'une chaufferie biomasse sur le secteur Mérignac centre, par exemple), le développement de l'énergie photovoltaïque (mise en ligne du site du cadastre solaire qui indique le potentiel solaire à exploiter sur les toitures de l'ensemble des bâtiments de Bordeaux Métropole, entre autres initiatives) et de la méthanisation (développement d'une unité de méthanisation dans la zone industrialo-portuaire de Bassens).

Ainsi, au regard du contexte actuel marqué par l'envolée des prix de l'énergie et parallèlement, la définition d'objectifs locaux liés à la transition

énergétique, les territoires sont de plus en plus nombreux à engager une transformation profonde de leur modèle énergétique. Cette mutation vise non seulement à réduire leurs consommations mais aussi à produire de l'énergie verte. Toutefois, face à la très grande diversité des énergies consommées sur un territoire (bois, gaz, électricité, pétrole, fuel, etc.), il est très difficile de parvenir à l'autonomie énergétique. En effet, cela implique une conversion de l'ensemble des postes de consommation afin qu'ils soient alimentés grâce à de l'énergie produite localement (ex. : remplacement de la chaudière à fioul par une chaudière biomasse). En réalité, pour l'heure, l'autonomie énergétique est essentiellement atteinte et atteignable si l'on cible une seule énergie, par exemple l'électricité, ou un écosystème de référence comme les bâtiments publics. —

Ombrière photovoltaïque. © Commune d'Escource.



Une construction démocratique de la ville

L'exemple du Centre d'écologie urbaine

MAXIME PAUVERT

Depuis des années qu'elle s'immisce dans la vie politique en France et ailleurs, la démocratie participative est devenue un outil incontournable. La mobilisation des habitants dans le projet urbain a pour objectif de l'adapter au plus près de leurs attentes et l'« expertise d'usage » fait désormais partie intégrante de la fabrique territoriale. Mais la multiplication des expériences participatives a révélé leurs dysfonctionnements. La démocratie participative ne pourrait être qu'une « offre » des collectivités territoriales, où persiste un déséquilibre entre le pouvoir de décision des habitants avec celui des élus. Pour reprendre les mots de Manon Loisel et de Nicolas Rio, la démocratie participative est « en gueule de bois » : elle a du mal à se réveiller et nécessite de se transformer. Selon ces auteurs¹, le changement doit être institutionnel et réside dans la capacité des collectivités territoriales à intégrer les contributions citoyennes dans les décisions publiques. Cette approche renouvelée est peut-être à aller chercher outre-Atlantique, à Montréal.

Une organisation à but non lucratif à vocation écologique, sociale et démocratique

Depuis 1996, le Centre d'écologie urbaine a pour volonté de développer le pouvoir d'agir des habitants en matière d'urbanisme. Il se propose comme alternative aux institutions traditionnelles de la fabrique de la ville en développant des « pratiques et techniques pour créer des villes écologiques, démocratiques, en santé et à échelle humaine² ».

N'appartenant à aucune collectivité, le Centre est une organisation non gouvernementale dont les principales activités relèvent de l'entrepreneuriat et de la recherche en innovation. L'OBNL³, créé il y a plus de 25 ans, apporte son expertise en innovation sociale en répondant à des appels à projets urbains, écologiques et sociaux. Parfois mobilisé directement par les institutions, il est par exemple récemment intervenu à la demande de la Ville de Montréal autour des questions de revégétalisation et de réappropriation des espaces publics

par les habitants. Actuellement, il l'accompagne aussi dans la mise en place de son budget participatif 2024.

Le Centre d'écologie urbaine et ses activités participatives s'inscrivent dans le domaine du *community planning* qui désigne « des pratiques et des dispositifs de planification urbaine portés par des collectifs d'habitants avec ou sans le soutien des facilitateurs ou d'assistance technique⁴ ». Dans la lignée des travaux de Saul Alinsky et du *community organizing* (organisation de la communauté), le Centre accompagne les habitants dans la construction de projets urbains au Québec.

« Bye Bye Béton ! » ou la revégétalisation démocratique d'un quartier

En tant que chercheur-acteur, le Centre teste et initie de nouvelles pratiques à petite échelle avec pour objectif leur reproductibilité à grande échelle. C'est dans cette logique que le projet de déminéralisation participative « Bye

4 | A. Deboulet, R. Leclercq, « Community planning », in G. Petit, L. Blondiaux, I. Casillo, J.-M. Fourniau, G. Gourgues, S. Hayat, R. Lefebvre, S. Rui, S. Wojcik, J. Zetlaoui-Léger (Éds.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, DicoPart (deuxième édition), GIS Démocratie et Participation, 2022. <https://www.dicopart.fr/community-planning-2022>.

1 | M. Loisel, N. Rio, *Pour en finir avec la démocratie participative*, Éditions Textuel, 2024.

2 | Centre d'écologie urbaine, <https://www.ecologieurbaine.net/fr>.

3 | Organisme à but non lucratif, équivalent français d'une association à but non lucratif.



« Sous les pavés », opération de dépavage dans un quartier de Montréal. © Jonathan Béliste.

Bye Béton ! » poursuit l'initiative « Sous les pavés », entreprise précédemment par le Centre. Mobilisé directement par l'Arrondissement montréalais de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, l'organisme, en partenariat avec « Ville en vert » (structure socio-environnementale à but non lucratif), a pour mission de proposer un projet d'aménagement démocratique du quartier. À la suite de l'accompagnement des institutions dans la compréhension des enjeux, « Bye Bye Béton ! » est lancé en décembre 2023. Les habitants ont désormais deux mois pour se réunir en groupe de cinq personnes minimum et proposer des espaces perméables à verdier.

Après une sélection des sites, s'ouvrent deux phases de co-conception. D'abord, le Centre organise et anime un « atelier de vision ». Il intervient auprès des

groupes d'habitants en utilisant les techniques de l'urbanisme participatif : activités d'idéation en sous-groupe, sensibilisation aux enjeux et ateliers de conceptualisation sur plans. Le travail réalisé permet aux participants de développer une vision urbaine qui trouvera son aboutissement dans des plans d'aménagement réalisés par l'organisme et ses partenaires de réalisation. Ensuite s'entame la phase de « validation » : les plans sont soumis à une vérification de la part des groupes d'habitants concernés. Ce n'est qu'une fois le consensus trouvé entre les différentes parties prenantes que le Centre d'écologie urbaine et Ville en vert planifient et organisent les activités terrain de déminéralisation et de plantation participatives. Le dépavage et le reverdissement par et pour les habitants devraient être réalisés entre les mois de juin et septembre 2024.

À travers l'accompagnement de la Ville de Montréal et des habitants du quartier Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, le Centre a occupé un rôle hybride innovant. D'abord en tant que chercheur-acteur, l'organisme a été un initiateur de confiance pour les acteurs institutionnels, en les accompagnant dans un processus novateur d'aménagement démocratique. Ensuite, en tant qu'organisateur de la participation, en mettant à disposition son ingénierie pour mobiliser l'expertise d'usage, et en renforçant techniquement les groupes d'habitants. Finalement, en tant que tiers neutre, structure « d'entre-deux », il a rééquilibré le rapport de forces entre décideurs et résidents puis a contribué à établir un climat propice à la négociation et au développement d'un projet d'aménagement partagé.

L'innovation démocratique pour le futur de la fabrique urbaine

Cette mise en pratique d'un urbanisme innovant, démocratique et écologique, reconnu comme « légitime », financé par les institutions, semble donner des pistes concrètes pour répondre aux limites actuelles de la démocratie participative. Ici, même si la participation citoyenne reste une offre de la collectivité, le rapport de force décisionnel est rééquilibré. Le projet urbain ne relève pas exclusivement

d'un travail d'expert, mais bel et bien d'un travail partenarial entre la collectivité, un intermédiaire technique et les habitants.

Désormais, en France comme ailleurs, l'innovation urbaine tourne son regard vers le développement de l'IA, promesse d'une révolution technologique qui peut, aussi, bouleverser les façons de faire la ville. Néanmoins, la fabrique de la ville, dans toute sa complexité, ne peut s'affranchir de la prise en compte

de l'expression des populations et de la mobilisation de l'intelligence collective. Alors, l'exemple du Centre d'écologie urbaine et sa mise en pratique du *community planning* semblent montrer qu'une nouvelle fabrique démocratique de la ville est possible. —

« Sous les pavés », opération de dépavage dans un quartier de Montréal. © Eric Boizette.





Une mémoire enterrée, Le projet Bofill

PATRICE GODIER

Dans la chronique mouvementée qui caractérise les relations entre Bordeaux et son fleuve, le projet Bofill ne laisse pas d'étonner aujourd'hui encore, par ses extravagances et ses partis pris. Il reste de fait assimilé à une utopie marquée par un style pompier hors d'âge, un urbanisme qualifié d'emblématique qui paraît aujourd'hui très éloigné de nos défis contemporains. Pourtant lorsque ce projet est présenté au public en cette année 1987, il incarne la première réponse de la municipalité de Bordeaux à la question du rééquilibrage de la ville autour de ses deux rives, après le drame qu'a représenté la fermeture du port à la fin des années 1970. De surcroît, le maire Jacques Chaban-Delmas veut montrer, en confiant sa conception à l'architecte catalan Ricardo Bofill, très en vogue à l'époque pour ses grandes réalisations en France et à l'international, que cette initiative est aussi à la mesure de l'ambition affichée pour engager Bordeaux dans le prochain siècle.

Bien qu'encensé à l'extérieur mais décrédibilisé localement, le projet Bofill ne verra cependant jamais le jour. Il symbolise encore aujourd'hui l'échec des marqueurs de l'euro-métropole vantée par le maire et dont il devait être le phare avec le métro VAL et la cité mondiale du vin, autres projets emblématiques qui seront eux aussi abandonnés.

Des friches au pastiche

À l'origine, l'enjeu s'avère de taille puisqu'il s'agit de se réapproprier les berges du fleuve et de construire un nouveau quartier sur la rive droite après des années d'hésitation et d'abandon d'un secteur – La Bastide – autrefois industriel et populaire. Dans ce cadre, le projet ne sort pas de rien, il s'inscrit dans la suite des premières réflexions urbaines menées en ces années 1980 sur le sort des deux rives par un organisme intitulé le Cercle de la Rivière qui aboutit à la création en 1987 par la Caisse des

« Le projet affiche résolument sa dimension culturelle en voulant faire de la Bastide "un quartier de l'intelligence et de l'esprit". »

Dépôts et Consignations (CDC) d'une structure ad hoc chargée de porter ce projet d'envergure : la société ARDEUR¹.

Rapidement, le recours à un architecte de réputation internationale permet au projet d'être mis sur le devant de la scène au-delà de Bordeaux. De nombreux articles de presse lui sont consacrés ainsi qu'à son concepteur catalan, tenant d'une architecture post-moderniste, néo-classique et monumentale que l'on retrouve dans ses réalisations les plus connues à Montpellier et à Noisy-le-Grand

(notamment avec le complexe Abraxas qui servira de décor aux films *Brazil* et *Hunger Games*). On devine également par ce choix le double avantage que peut en tirer la municipalité : disposer d'une grande signature comme garantie pour attirer les investisseurs privés et se démarquer vis-à-vis de professionnels locaux que l'on considère comme étant trop prisonniers d'une image locale passéiste pour imaginer le futur de la ville.

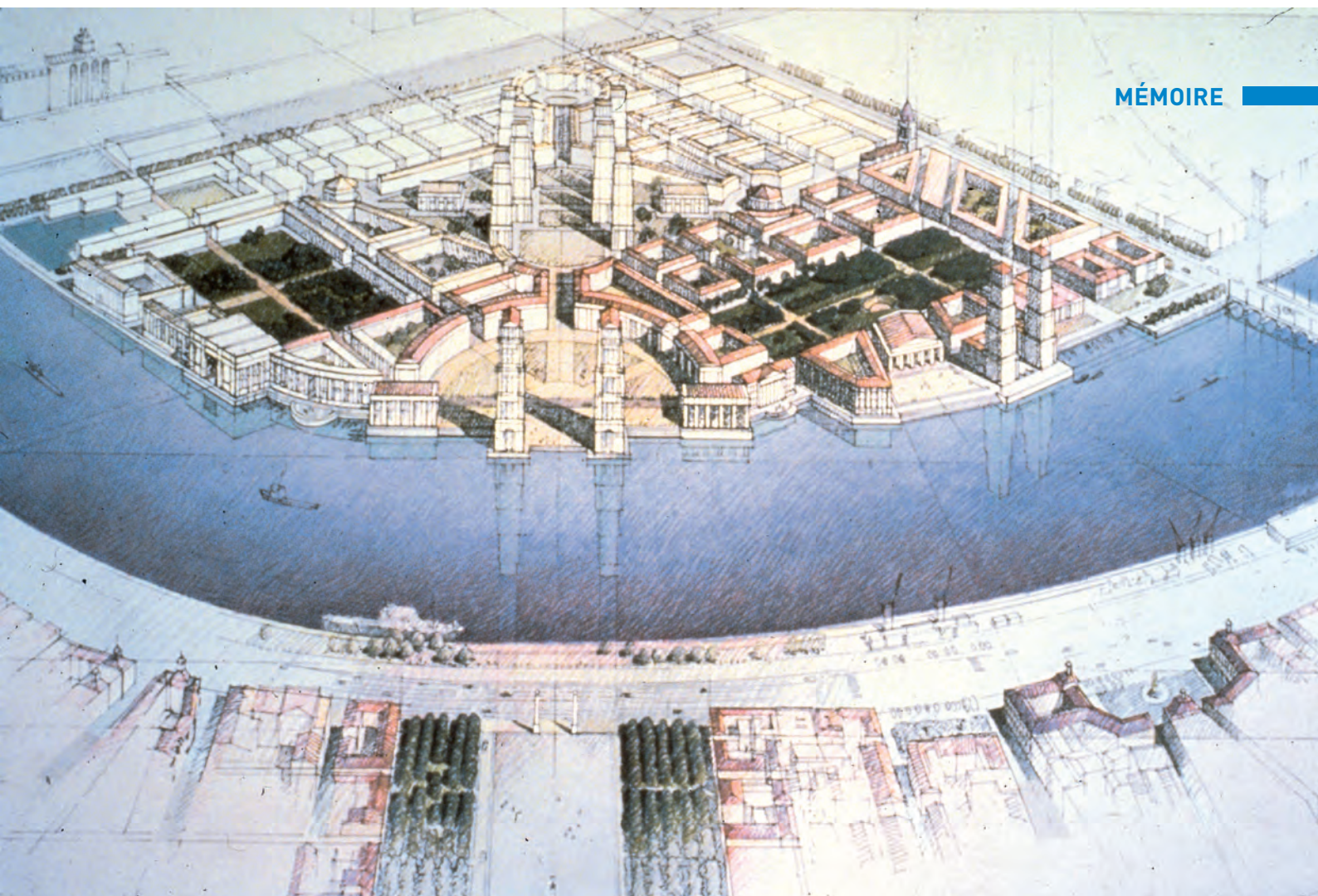
Le projet affiche résolument sa dimension culturelle en voulant faire de la Bastide « un quartier de l'intelligence et de l'esprit », digne d'une métropole ouverte à l'Europe et au Monde. Ainsi figurent au programme de grands équipements tels un auditorium et un musée des Beaux-Arts, en lieu et place

de l'ancienne gare d'Orléans, accompagnés d'un important programme de construction et d'opérations diverses (entre autres, un pôle commercial et des logements dont certains sociaux), le tout en partie financé par la CDC et la SCIC² et ses nombreuses filiales. De même, l'accent est mis à la fois sur les axes de circulation et le franchissement de la Garonne, tunnel ou pont pivotant, à hauteur des Quinconces et sur la complémentarité morphologique des deux rives en pastichant le bel ordonnancement de la façade Gabriel, sans oublier la création de canaux pour assurer la symbiose avec le fleuve³.

1 | ARDEUR : Aménagement et Rénovation pour le Développement de l'Environnement Urbain de la Rive Droite.

2 | Caisse des dépôts et consignations et Société centrale immobilière de la Caisse des Dépôts.

3 | Cela s'avérera impossible du fait des coefficients de marée.



Vue générale du projet Bofill. © Ricardo Bofill.

Les premières impressions face aux esquisses parues dans la presse sont équivoques. D'un côté sont évoqués, entre autres amabilités, son style pompeux, son aspect « Domaine des dieux » sa référence au peplum, confondant « Bordeaux avec Rhodes ». De l'autre, le projet séduit par son ambition qui fait « bouger » Bordeaux, une grande ville de province qualifiée d'endormie. Quant aux rares habitants rescapés de la Bastide, l'impact du message pour montrer qu'on les considère comme ceux de la rive gauche en proposant une qualité du bâti et une offre culturelle prestigieuse s'avère limité.

Les raisons d'un fiasco

Par la suite, rien ne sera réalisé alors que la presse annonce régulièrement des ouvertures de chantier. Deux critiques fondamentales vont saper définitivement le projet : la première concerne la procédure

elle-même qui renvoie à un mode de gouvernement local spécifique de ces années-là et dont la rénovation du quartier Mériadeck sur la rive gauche des années 1960 et 1970 reste encore aujourd'hui l'archétype. À savoir un système de décision sans concertation ni négociation aucune, basé sur un trio d'acteurs maire/architecte/développeur que l'on retrouve tel quel dans le témoignage laissé par Jacques Valade, président du Cercle de la Rivière et premier adjoint au maire de Bordeaux.

« Quand Ricardo Bofill est venu apporter au maire Chaban-Delmas un projet pour la rive droite, il lui a dit : "Mon Général, à la Bastide il n'y a plus personne"¹. "Quoi, Ricardo, plus personne à la Bastide et c'est toi qui m'apprends cela ! Mais où sont-ils partis ? Que

va-t-on faire ?", répond Chaban. "Mais mon Général j'ai un projet", dit Bofill. "Tu as un projet ! Ah, heureusement que tu es là. Mais qui va financer ?" "J'ai dans l'antichambre deux types qui vont s'en occuper", dit encore Bofill. "Tu les fais rentrer." C'est ainsi que le projet Bofill fut adopté dans l'enthousiasme, conclut ce témoin privilégié de la scène². » Un projet proposé clés en main par la Caisse des Dépôts et Consignations, architecte compris.

La deuxième critique est adressée à la faisabilité du projet. Les architectes conseils de la ville ainsi qu'un géographe de renom sont sollicités par l'agence d'urbanisme dont la mission consiste à vérifier l'adéquation du projet Bofill avec l'aménagement de la Bastide. Leurs conclusions remettent en cause la méthode en estimant : « qu'il n'est pas normal que la CDC

1 | Jacques Chaban-Delmas avait obtenu le grade de Général de brigade en 1944 suite à son rôle dans la résistance.

2 | « C'était un conteur extraordinaire », *Sud Ouest*, 10/11/2010.

dirige les opérations d'urbanisme à la Bastide à la place de la Ville de Bordeaux, que l'aménagement de la rive droite est la plus grosse affaire depuis le XVIII^e siècle. Que pour réaliser une œuvre valable il faut un plan d'urbanisme général et non une étude de secteur ».

De son côté, arc en rêve, très hostile au projet, va exercer un redoutable contre-pouvoir en organisant opportunément en 1989 un grand concours d'idées sur les deux rives, mobilisant sept autres grandes signatures internationales. Ce qui a pour effet de semer le trouble et de provoquer les hésitations de la Ville et ainsi l'abandon progressif du projet.

À cela s'ajoutent deux facteurs contextuels : le scepticisme des Bordelais qui voient là un décor de théâtre très éloigné de l'esprit du lieu et de la culture locale du quartier, populaire

et ouvrière, et le retournement de conjoncture économique lors de la grave crise de 1990-1991.

40 ans après : que reste-t-il du projet Bofill ?

Bofill ne construira donc pas pour Bordeaux. Dix ans avant, il avait déjà échoué au concours du forum des Halles à Paris, le maire de l'époque Jacques Chirac lui préférant une « architecture qui sente la frite¹ ».

Cependant, le projet aura eu quelques vertus qui auront permis de lancer le processus de reconquête du cœur de l'agglomération et de conduire au projet urbain des années 1990. Comme celle de révéler un certain nombre d'ambiguïtés concernant notamment la frontière à mieux définir entre architecture et urbanisme, entre le dessin urbain et le plan d'organisation spatiale, et la nécessaire

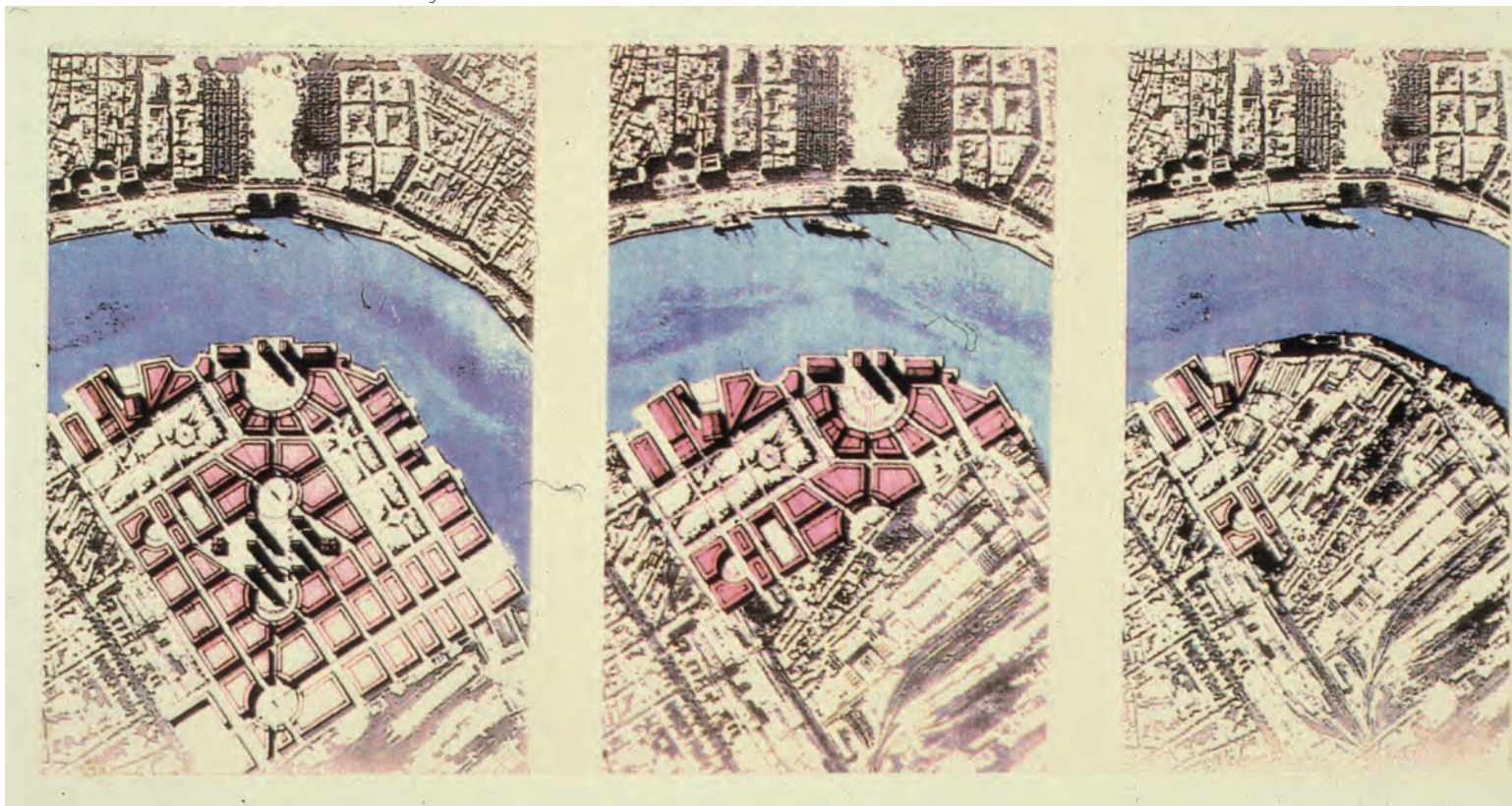
prise en compte de l'aire territoriale afin de déterminer les périmètres d'action et les enjeux d'agglomération, telles les traversées de la Garonne, la relation au développement de l'agglomération ou le devenir des quais rive gauche.

Alors, le projet Bofill oublié ? Certainement du fait de son lourd attirail néo-classique qui va à l'encontre de ce qui est maintenant recherché en matière d'urbanisme. Mais comme bien souvent en architecture, des voix discordantes sont toujours possibles comme ce fut le cas dès les premières réalisations apparues sur la rive droite à partir des années 2000, avec des personnes manifestant à nouveau leur intérêt pour un projet qui « au moins avait de l'ambition et le charme de l'audace² ». Qu'en est-il aujourd'hui ?

1 | D. Serrellin, *Bofill, les années françaises*, Norma, 2023.

2 | C'est du moins ce qu'a relevé avec étonnement un journaliste de *Sud Ouest* lors d'un café archi consacré à la Bastide [SO du 13/06/2009 : « On attend encore »].

Une rive droite en écho monumental à la rive gauche. © Ricardo Bofill.



Être en mouvement, être attachée

NATHANAËL FOURNIER

Spécialiste du spectacle vivant, Stéphanie conjugue une multitude d'activités : journaliste culturelle, rédactrice pour des théâtres et des compagnies, chargée d'enseignement sur le spectacle vivant à l'université Bordeaux Montaigne, elle est aussi co-fondatrice et salariée de Books on the move, un projet qui articule une librairie spécialisée sur la danse et des formats de médiation du savoir autour de la danse et du mouvement. Avec sa finesse et sa grande sensibilité, elle explicite son attachement pour Bordeaux...

« J'ai passé mon enfance et mon adolescence à Castres, dans le Tarn. C'est une petite ville moyenne... Avoir 15 ans là-bas n'était pas très rigolo. Je me suis pas mal ennuyée... Il n'y avait aucune salle de concert... J'avais déjà des envies de grande ville, en fait. En 1993, après le bac, je suis allée en prépa à Toulouse, qui était la capitale proche. Puis j'ai passé les concours des IEP et j'en ai eu plusieurs, dont Toulouse et Bordeaux. Mais Toulouse m'apparaissait trop près des gens que je connaissais déjà, trop familière finalement, je devais rentrer tous les week-ends. Et Sciences Po Bordeaux avait une meilleure réputation. J'ai choisi Bordeaux.

Mais à l'époque, quand on était toulousain, c'était la ville honnie ! Mes copains ne comprenaient pas. J'allais

arriver dans une ville affreuse, où les gens n'étaient pas sympas... (rires). Donc je venais avec l'a priori que ça ne serait peut-être pas bien... Et c'est tout l'inverse qui s'est passé ! Je suis arrivée dans cette ville noire et tout bagnole des années 90, mais j'ai tout de suite préféré Bordeaux à Toulouse. Immédiatement !

Sciences Po, c'était sur le Campus. Mais j'habitais en centre-ville évidemment : rue Saint-James, à la Grosse Cloche. À l'époque, la rue n'était pas piétonisée, c'était tout noir, il y avait des rats crevés. C'était une ancienne rue de grossistes en tissus et en vêtements, beaucoup de magasins étaient abandonnés. Je vivais au premier étage, le soleil ne rentrait jamais dans l'appartement. Et juste à côté, la place Lafargue, c'était un parking avec des dealers. Mais voilà, cette ville m'a tout de suite plu. Parce que Toulouse, ce n'était pas aussi grand, le centre-ville était très homogène et très étudiant. J'avais l'impression de ne pas découvrir la vraie vie. À Bordeaux j'ai découvert des vies de quartier. Dans les bars que je côtoyais, il y avait des gens de tout âge, j'avais l'impression de ne pas être enfermée dans mon monde... et très vite j'ai rencontré des gens du milieu rock ou punk, des caves, des gens qui étaient plus adultes, un cercle militant aussi. Et il y avait cette scène rock qui était très vivace.

Avant la troisième année de Sciences Po, je suis partie étudier un an à

Londres. Comme ce n'était pas une année validée, je n'avais pas beaucoup de cours. J'ai surtout appris à parler l'anglais et à arpenter Londres ! J'aime découvrir les villes, leur géographie. Je prends un plan, je connais toutes les lignes de bus, je me déplace, je vais voir tous les quartiers ! Je le fais dans n'importe quelle ville...

Une fois diplômée, je suis partie à Strasbourg, étudier le journalisme pendant deux ans. Ensuite j'ai bossé à Paris deux ans et demi. J'ai travaillé au *Monde*, au *Parisien*, à l'AFP. Et j'avais aussi des petites piges à droite à gauche. Mais pendant ces années, je revenais hyper-souvent à Bordeaux. Mon copain de l'époque habitait là. Il n'y avait pas encore les TGV. Le Strasbourg-Bordeaux c'était quand même 10 à 12 heures de train !

En 2002, je suis revenue à Bordeaux. Pendant cinq ans, j'ai travaillé pour le groupe *Sud Ouest*. D'abord au quotidien, puis à Bordeaux 7, où je me retrouve, un peu par hasard, à la page culture. Du coup, je me mets à aller voir du spectacle vivant. Parce que c'était gratuit ! (rires) Je découvre la danse et le théâtre au plateau, je vois beaucoup de choses et ça a changé ma vie, puisqu'aujourd'hui c'est ma spécialité.

En 2007, j'avais envie de repartir, de vivre dans une autre ville, je pensais à Istanbul, où je me rendais régulièrement ces années-là. Mon ami préférait Berlin.

Il était musicien, il avait enregistré un album avec un groupe berlinois et il avait pas mal tourné là-bas. Il me disait : "On peut s'installer dans le quartier turc de Berlin si tu veux." Et c'est ce qu'on a fait ! On est parti pour dix mois, j'avais pris une dispo. Et au bout de dix mois, je commençais à baragouiner allemand, on s'est dit que c'était un peu trop tôt pour repartir, qu'on n'avait à peine eu le temps. Alors on est resté, j'ai commencé à écrire sur la scène culturelle et sur l'Allemagne en général. On y est resté quatre ans finalement, mais on n'avait pas fini d'explorer Berlin. C'est trop grand. À l'époque il y avait encore plein d'espaces vides, non déterminés, non encore assignés à un rôle, avec quelque chose de lâche dans le tissu, une ville qui n'est pas concentrique comme nous on les connaît, le fait qu'elle a été détruite y a contribué bien sûr, avec des grandes barres d'immeubles en plein centre, cette question de l'est et de l'ouest et puis bien sûr une vie artistique et nocturne. Tout cela perturbe nos repères. Sachant que Berlin ne s'arrête jamais. Il n'y a personne qui dit : "on ferme !" Dans beaucoup de bars, c'est marqué "*Bis Ende*". Ils ferment quand c'est la fin.

Au bout de quatre ans, nous sommes rentrés en France. J'ai trouvé du travail à Toulouse, en tant que rédactrice en chef dans un journal culturel, *Spirit*, un peu l'équivalent de *Junkpage* à Bordeaux. Ça n'a duré qu'un an parce que la boîte a capoté et je me suis fait licencier pendant l'été.

Donc on est revenu à Bordeaux en septembre 2012. Et là, on a galéré pour trouver un appart. C'était l'enfer ! Pourtant on n'était pas regardants. On en a visité une quinzaine. Nous avons atterri dans le seul endroit qui nous a acceptés. Une petite échoppe à Talence, vers la Médoquine. Voilà. Et depuis on n'a pas bougé... parce qu'avec l'évolution des prix de l'immobilier, il ne faut pas bouger ! Entre 2002 et 2007, j'avais déménagé cinq fois... Là ça fait plus de dix ans qu'on n'a pas bougé !

J'ai beaucoup quitté Bordeaux et je suis beaucoup revenue. Mais en réalité, le lien ne s'est jamais rompu. C'est ma ville d'attache. Depuis mes études à Bordeaux, quand on me demande d'où je suis, je dis que je suis de Bordeaux. Je n'y ai aucun ancrage familial. Mais j'ai toujours considéré que c'était ma ville... Parce que c'est ma ville de jeune adulte, la ville de construction de mon identité. C'est la ville choisie, quoi ! Et puis je la connais bien. Je l'ai vue évoluer. Voilà, il y a un attachement... Aujourd'hui elle n'a rien à voir avec celle que j'ai connue lorsque je suis arrivée. Tout le monde me dit : "Non, mais quand même, tu ne peux pas dire ça, elle est plus belle aujourd'hui..." C'est vrai qu'elle est plus blanche, il y a ce tramway, il y a ces quais... Oui, c'est sûr. Mais il y a une part de l'histoire de la ville qui s'est effacée... Je ne dis pas que je regrette, mais il y avait quelque chose... C'est drôle : autrefois, quand je disais que j'habitais Bordeaux, ça ne donnait envie à personne ! Et tout à coup... Maintenant tout le monde l'aime.

Je ne fais pas qu'utiliser cette ville. J'ai l'impression qu'on se connaît. Je connais son histoire politique et culturelle, ses grands événements... Et j'ai vu sa géographie se remodeler. Par exemple je sais comment était Bacalan avant l'arrivée du tram. Et je me souviens de ce que c'était que d'aller sur la rive droite, alors que personne ou presque ne traversait le fleuve...

Quand j'ai des amis parisiens qui viennent s'installer, je suis capable de leur raconter : "En fait, tu vois, ici, avant il y avait..." J'aime avoir cette connaissance de la ville. Mais il n'est pas impossible que je reparte vivre ailleurs un jour. Ça ne me dérangerait pas. Si demain on me dit "Tu as un contrat à New York !", je dirais oui. Donc je ne me dis pas que je vais y finir ma vie ! Mais je ne sais pas... c'est peut-être la ville où à chaque fois je reviendrai... » —





Jusqu'où ira le succès du bail réel solidaire ?

CLAIRE PHILIPPE



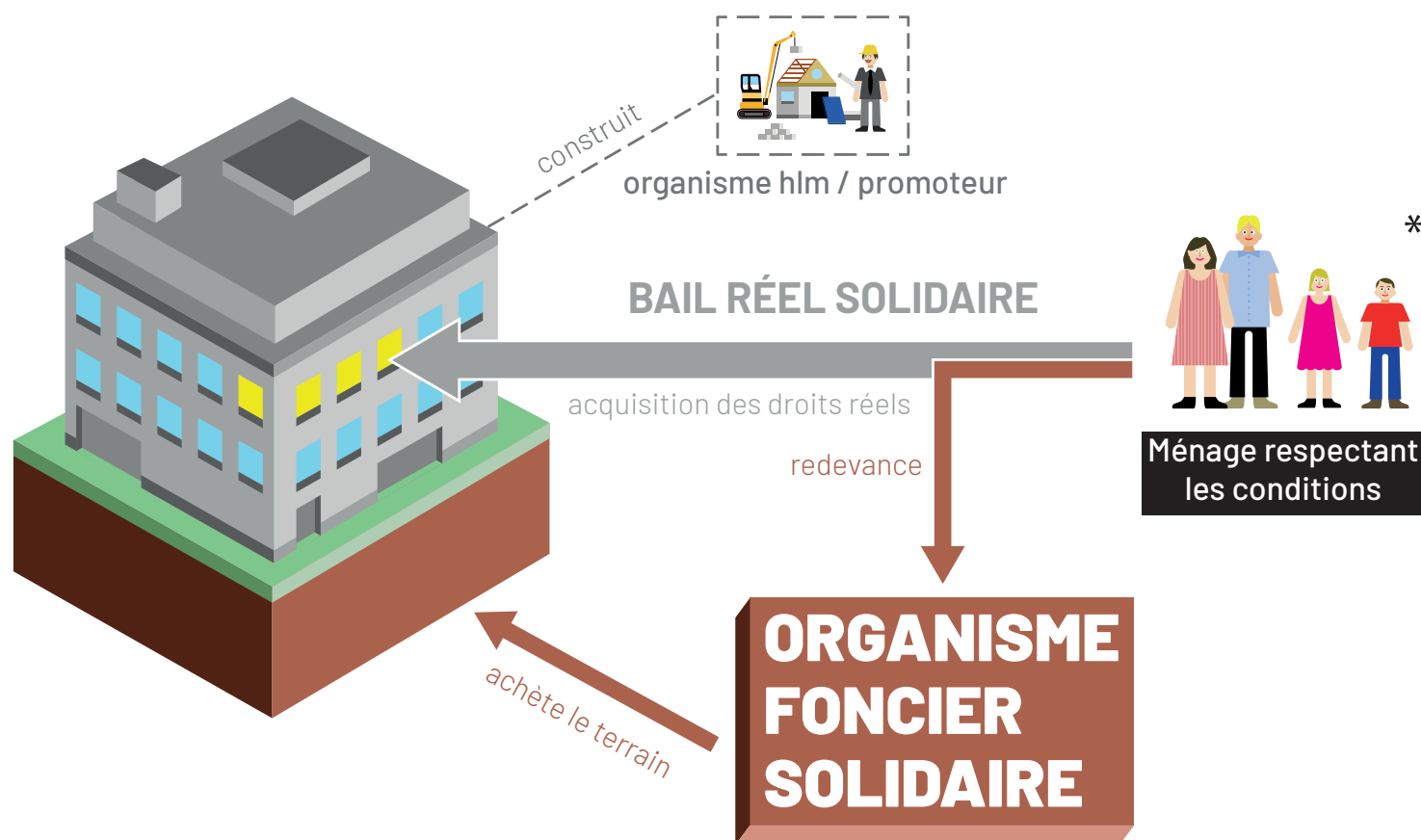
© Claire Philippe.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (loi ALUR) vient de fêter ses dix ans. Elle poursuivait notamment l'objectif de réguler les marchés immobiliers, favoriser l'accès au logement pour tous et développer l'innovation. Elle a donné naissance au dispositif organisme foncier solidaire (OFS) / bail réel solidaire (BRS) favorisant l'accession aidée à la propriété, qui se taille une place dans le monde de l'habitat et de l'aménagement.

En finir avec la spéculation

La crise du logement n'en finit pas de s'intensifier dans les zones tendues. Raréfaction du foncier, tension extrême du marché locatif, concurrence de la location de meublés touristiques, envolée des prix de l'accession à la propriété... Devenir propriétaire y est de plus en plus complexe pour les ménages aux revenus modestes ou intermédiaires.

Le sujet n'est pas nouveau et nombre de dispositifs soutenus par les pouvoirs publics se succèdent depuis près de cinquante ans. Distribution de prêts à l'accession à la propriété (PAP) dans les années 1980, création du Fonds de Garantie de l'accession sociale à la propriété (FGAS), du prêt à taux zéro dans les années 1990, création du Pass-Foncier et prêt social location-accession la décennie suivante... À chaque fois, si ces dispositifs ont facilité l'accession à la propriété possible, ils n'ont pas contenu la spéculation immobilière.



* | Les acquéreurs peuvent céder leur bail sous contrôle de l'OFS.

Le binôme OFS/ BRS permet à la fois de proposer une accession à un prix inférieur à celui du marché et de garantir l'investissement public de façon pérenne. Ce modèle est inspiré de celui des *community land trusts* créés aux États-Unis à la fin des années 1960 par des communautés afro-américaines, pour leur permettre de détenir des hectares en « fiducie¹ » afin de se loger, d'exploiter les terres et de les transmettre sans spéculation. Il s'est d'abord diffusé au Royaume-Uni, en Belgique, avant d'être adapté en France.

1 | Acte par lequel une personne morale ou physique transfère la gestion d'un patrimoine à un tiers de manière provisoire. Dans le cas d'une fiducie foncière communautaire, une société à but non lucratif détient les terres au nom d'une communauté. Ces terres sont louées sur une durée très longue à des propriétaires d'immeubles résidentiels ou commerciaux qui construisent et font usage de ces terres.

L'OFS, structure à but non lucratif agréée par le préfet, est la pierre angulaire du dispositif. À fin 2022, ils étaient 138 agréés à l'échelle nationale, dont 21 en Nouvelle-Aquitaine, principalement des organismes HLM mais aussi un EPFL², des sociétés coopératives et une association.

Le BRS est le contrat qui lie le ménage acquéreur à l'OFS, dont le principe est la dissociation du foncier et du bâti : le ménage respectant certaines conditions (plafonds de ressources, occupation à titre de résidence principale) acquiert le bâti et reste locataire du foncier, en versant une redevance à l'OFS. Ainsi, en Gironde, le prix de vente des logements est inférieur de 15 à 30 % à ceux du marché libre.

2 | Établissement public foncier local.

Sécuriser les parcours de vie en changeant le rapport à la propriété

C'est une petite révolution que ce changement de rapport à la propriété foncière en France. Pour Stéphane Callégaro, directeur général d'Axanis³, « elle s'inscrit dans un mouvement global d'évolution des comportements d'achat », citant l'évolution de la propriété automobile (certificat d'immatriculation avec plusieurs noms, leasing) et ajoutant que « pour le logement, on est dans cette période de transition par rapport à l'imaginaire de la propriété ». Ce nouveau rapport à la propriété pose encore des questions philosophiques et sémantiques : les ménages acquéreurs sont-ils des « super-locataires » ou des « sous-propriétaires » ? Peut-on parler d'une « post-propriété » ?, interroge le

3 | Axanis, coopérative immobilière, filiale d'Aquitanis.

chercheur Vincent Le Rouzic. Il n'en reste pas moins que ce binôme OFS / BRS offre la possibilité à des ménages pour qui ce n'était plus une option, de construire leur parcours résidentiel et plus largement de sécuriser leur parcours de vie dans un contexte très incertain. Ils peuvent ainsi disposer d'un capital pour évoluer dans leurs choix de vie et d'habiter, transmettre un patrimoine, hypothéquer... sans pour autant contribuer à la spéculation immobilière.

Ce changement d'optique suppose un effort de pédagogie auprès des élus, des futurs acquéreurs puis des propriétaires de ces logements : le mécanisme est nouveau et complexe à appréhender, le choix des mots employés est important. D'ailleurs, les acteurs font aujourd'hui évoluer leur présentation du BRS, en insistant davantage sur la propriété de droits réels plutôt que sur la dissociation entre foncier et bâti qui peut générer des frustrations sur l'absence de pleine propriété. Cet effort vise aussi les syndicats de copropriété, notaires ou agents immobiliers, concernés par la gestion ou la revente de ces logements : l'ensemble de la filière doit continuer à s'adapter.

Coopérer pour constituer un parc d'accession aidée à la propriété localement

Si le mécanisme introduit par la loi ALUR est vertueux pour les acquéreurs,

les acteurs locaux cherchent aussi à construire un système exigeant. Si les organismes fonciers solidaires se multiplient, l'exemple de COO SOL, l'OFS de Bordeaux Métropole, agréé en novembre 2020 et né « d'un processus de coopération entre quatre acteurs majeurs du logement social du territoire et Bordeaux Métropole¹ »,

« C'est une petite révolution que ce changement de rapport à la propriété foncière en France. »

illustre la volonté des acteurs locaux de « faire commun » : COO SOL associant la collectivité locale et les principaux opérateurs du secteur (Aquitanis, Axanis, Mésolia, le Toit girondin), a pour mission première d'acquiescer le foncier et d'y garantir la production de logements abordables de façon pérenne. La coopération des acteurs au sein de la SCIC² permet de fixer un cadre de travail partagé, d'éviter les concurrences entre acteurs pour l'accès au foncier et de rester agile. En témoigne l'intégration de la coopérative par un nouvel organisme HLM fin 2023 (Domofrance). Les partenaires historiques du logement (Banque des territoires, action logement) contribuent aussi au développement de cet écosystème, grâce à des prêts de long terme minorant ainsi la redevance foncière pour les accédants.

1 | Document de présentation COO SOL.

2 | COO SOL est constitué en SCIC, société coopérative d'intérêt collectif.

Cette dynamique motivée par la volonté de partager une vision du territoire conduit à s'engager dans « un effort commun de longue haleine » souligne Irène Sabarots, DGA d'Aquitanis, membre de COO SOL, et d'ajouter : « Sanctuariser des poches de logements accessibles ad vitam est l'objectif. » À moyen et long termes, elles contribueront, en faisant masse, à la régulation des prix de l'immobilier. À l'échelle régionale, la DREAL Nouvelle-Aquitaine estime que le parc de logements en BRS pourra représenter 2 000 logements en 2025, contre 397 à fin 2022.

Contribuer à la transition des modèles

Dans un contexte des pratiques de l'aménagement de plus en plus contraint, la mise en œuvre du dispositif OFS/BRS fait l'effet d'un vent nouveau qui pousse certains à aller plus loin : le foncier est une ressource à préserver dans l'intérêt de tous et non plus un bien convoité à des fins d'enrichissement individuel. Ainsi, Rennes Métropole prévoit désormais de ne céder aux promoteurs que l'exploitation des fonciers maîtrisés via le bail à construction, le sol restant à la collectivité. De la sobriété foncière à celle de la propriété serions-nous en train de construire une nouvelle étape de notre transition collective ? _

et la rue elle est à qui ?!!!



S'il existe un lieu exceptionnel, car autant banal qu'incontournable, c'est bien la rue. Parler de la rue, c'est à la fois parler d'espace public et de mobilités bien entendu, mais aussi de symbolique, de représentations et d'imaginaires liés à l'histoire de nos villes ; c'est aussi parler des pratiques contemporaines individuelles ou plus collectives qui s'y déroulent, la rue étant le théâtre de rapports sociaux, plus ou moins conflictuels. La rue, territoire de liberté autant que de contraintes, vectrice de liens tout autant que de coupures, à vocation de déplacement tout en invitant à la pause, espace de pouvoirs mais aussi de contre-pouvoirs, incarne à elle seule les ambivalences de nos espaces et de nos sociétés. Il est alors tentant de décrire et de mettre en tension ce que la rue a été, d'après les historiens, et ce qu'elle est ou devrait être aujourd'hui d'après les fabricants de la rue.

Mais il faut d'abord parler de la permanence de la forme des rues. Nous sous-estimons souvent la persistance dans le temps des lieux que nous habitons. La majorité des discours actuels se penchent plutôt sur les changements à venir, positifs parfois quand nous attribuons à l'innovation technologique et à la recherche scientifique le potentiel d'améliorer notre vie future, ou pessimistes si l'on se penche sur les inquiétudes générées par le réchauffement global ou la surpopulation. Si le « nouveau » ou le « futur » semblent occuper la majorité de nos réflexions, c'est peut-être en partie parce que nous tendons à donner comme acquis, voire à ignorer, le fait que, pour des milliards de personnes, il est normal d'habiter des villes anciennes qui datent de plusieurs siècles sinon de millénaires.

Les villes européennes mais aussi africaines, asiatiques et celles du Moyen-Orient évoluent lentement, de manière presque « bradyséismique » aux changements, en offrant un palimpseste spatial suffisamment robuste pour résister à l'usure du temps tout

en étant capable d'adaptation. Ce modèle diffère de celui des villes d'Amérique, en particulier aux États-Unis ou au Canada, où les innovations, surtout dans les modalités de transport, ont plus fréquemment déterminé des actions de démolition des bâtiments et de leur substitution par des infrastructures de déplacement à l'occasion de phases d'expansion territoriale. Aldo Rossi ou Carlo Aymonino identifient le tissu résidentiel, les monuments et les rues comme les ingrédients principaux de la ville pré-industrielle, issue de la lente stratification dans le temps. Les lectures des cartographies historiques des villes européennes révèlent les origines phéniciennes, grecques ou romaines de certains tracés. Les bâtiments qui les encadrent, les vitesses que l'on pratique, les usages qui se déroulent... tout a changé mais les tracés et leurs rues demeurent. Et cette complexité se déploie avec très peu d'éléments : une croûte horizontale de quelques centimètres d'épaisseur, des éléments ponctuels qui semblent introduire un rythme – candélabres, bancs, arbres – et une sorte de long tunnel virtuel, un vide encadré par les façades des bâtiments de part et d'autre.

Une nouvelle conscience, issue du croisement de l'expérience collective de la pandémie ainsi que des urgences imposées par la crise écologique (et notamment les enjeux de rafraîchissement de l'espace

public par temps de canicule), amène la rue à devenir, à nouveau, un espace de tension politique. Si durant une longue phase historique les rues étaient le site de l'expression du politique – depuis la Révolution française jusqu'au Printemps arabe –, aujourd'hui, elles restent des objets de débat tiraillés entre des positions non consensuelles : on assiste à des mobilisations pour qu'elles deviennent piétonnes ou pour qu'elles ne le deviennent pas – récemment les citoyens de Barcelone se sont par exemple opposés à des aménagements interprétés comme porteurs de gentrification.

Au même moment, les contraintes d'aménagement s'opposent : gérer la fluidité de tous les modes, assurer les accès des camions poubelles, des pompiers, répondre aux risques inondation. Et si ce désir de figer la rue dans des aménagements stables nous renvoyait à une idée d'une rue et d'une société décentes et sous contrôle, loin de l'intention de faire des rues des lieux vivants, surprenants, décalés ? Au nom de la sécurité, elles peuvent être truffées de dispositifs de surveillance électronique ou carrément cédées au privé, qui essaiera d'en tirer des avantages économiques. Les conflits d'usages entre modes de circulation parfois incompatibles se multiplient : piétons, vélos, trottinettes et scooters électriques, voitures, transport public. Les temporalités

Lormont, rue du Kiosque. © Sophie Haddak-Bayce.





Sente des Mariniers dans le quartier des Bassins à flot à Bordeaux.

de la ville font également l'objet d'âpres négociations : le nettoyage la nuit, les livraisons par camions ou fourgons jusqu'à 10 heures, le marché seulement les jeudis matin.

La rue, c'est à la fois un des éléments les plus anciens de la fabrique urbaine et l'un des éléments les plus vivants car soumis à des modifications de son rôle et de sa perception collective. Regarder la rue, c'est lire les transformations de nos sociétés et la manière dont nous nous imaginons vivre demain ; pas étonnant alors que les articles des seize contributeurs conviés à participer à ce dossier permettent d'analyser la rue sous toutes ses coutures et d'interroger son futur.

Ainsi l'historienne Danielle Tartakowsky nous rappelle la dualité permanente entre la rue, espace de liberté, et le pouvoir politique qui n'a cessé de réguler cette liberté. À travers les époques, la rue a été traversée par des problèmes d'hygiène, de sécurité, de circulation mais aussi de remise en cause des pouvoirs publics. Ces derniers ont apporté des réponses techniques : systèmes d'assainissement, création des trottoirs, séparation des flux automobiles avec les flux piétons. Mais le mouvement des Gilets jaunes avec la transformation des giratoires en espaces de

manifestation a montré la capacité sans limite des citoyens à prendre la rue, quelle que soit sa forme.

Même la dénomination des rues n'échappe pas au rapport de force comme le montre le linguiste Jean-Claude Bouvier qui décrit trois périodes différentes. La première, médiévale, renvoie à une description géographique des lieux par leurs habitants ; la seconde, la plus longue, évoque la reprise en main par les pouvoirs successifs avec des noms commémoratifs, figures du pouvoir : tout changement politique tente de marquer les rues. Si depuis les années 1960 les noms des rues sont plus consensuels, il existe des mobilisations citoyennes pour changer certains noms de rues.

Les urbanistes Sylvain Schoonbaert et Jean-Christophe Chadanson nous invitent, quant à eux, à nous méfier des apparences en regardant la rue bordelaise qui impressionne par la quantité hors norme de rues patrimoniales mais qui est surtout marquée de 1950 jusqu'à maintenant par de nombreuses politiques publiques. Elles vont se succéder d'abord afin de remettre en cause les rues au profit d'autoroutes urbaines, puis vingt ans plus tard, à l'inverse, en vue de réduire la place de l'automobile avec, dès 1996,



Angoulême, rue Saint-Roch. © Sophie Haddak-Bayce.

la mise en place d'un urbanisme de tramway. La diversification récente des rues (sente, venelle, etc.) témoigne enfin d'un urbanisme des rues, point de départ d'un nouveau mode de renouvellement de la ville sur elle-même.

Sonia Lavadinho, anthropologue et géographe urbaine, nous propose d'aller plus loin : cesser de planifier l'aménagement des rues en priorisant des fonctions dominantes de circulation. Elle prône ainsi le retour à une rue à vivre, à flâner, à se rencontrer, à passer du temps et porte un plaidoyer en faveur d'une ville et de rues dont la qualité devrait d'être systématiquement relationnelle pour plus de liens entre les différentes parties d'une ville mais aussi entre les êtres.

Le retour d'une rue à vivre ne peut s'opérer sans redonner une place et une autonomie aux enfants. Traverser, se promener, jouer seul dans la rue, cela devrait être possible. Pour les architectes-urbanistes Sophie Haddak-Bayce et Madeleine Masse, la présence des enfants dans la rue pourrait être un nouvel indicateur de mesure du bien-être en ville.

Réinvesties par les plus jeunes, les nouvelles formes de rues plus ludiques, telles que les rues aux enfants ou *play streets*, semblent montrer le chemin à suivre.

Racontées par Guillaume Le Goff acteur de la *street culture* et enseignant, les photographies de Fred Mortagne donnent à voir qu'il y a quelques années, le retour à la rue ou plus exactement à la *street* s'était traduit par une démultiplication de nouvelles pratiques culturelles et formes d'expression, du hip-hop au graffiti, du hot-dog au skate. Quel pouvoir a la rue sur la mode, la danse, la musique, le sport, la nourriture, l'art ? Et comment cette créativité marque-t-elle une prise de pouvoir de l'individu, seul ou en groupe, dans l'espace public ?

Jérôme Barth et Jérôme Glad, *urban designers*, décrivent l'évolution de la rue dans la ville nord-américaine marquée par la remise en cause de la place de l'automobile, d'abord par des militants partageant un idéal de « propriété communautaire » de la rue, avec l'organisation d'événements festifs sous forme d'invasions de rues. Face à la difficulté de pérenniser financièrement leurs actions coups-de-poing d'urbanisme

tactique, d'autres types d'acteurs ont pris la main, témoignant d'une forme de professionnalisation (firmes de design) et d'institutionnalisation (organismes à but non lucratif opérant des missions de service public) de ces démarches.

Bien loin de New York et de Montréal, la situation de métropoles d'Afrique de l'Est et de leurs rues marchandes dites « informelles » interpelle. Une partie de la vie économique du pays se fait dans la rue avec ses vendeurs de rue. Toutefois, c'est une gouvernance ambiguë et conflictuelle qu'observe Sylvain Racaud, maître de conférences à l'Université Bordeaux Montaigne, et qui révèle le fossé entre la

réalité et le poids économique et social de ces métiers de rue et les aspirations des pouvoirs publics vers un développement urbain aux normes plus globalisées.

Un autre exemple, celui de certaines métropoles indiennes, montre comment les régulations sociales par quartier s'opèrent avec efficacité. C'est ce que met en avant l'architecte Soraya Boudjenane. Ces régulations s'accompagnent d'un investissement des rez-de-ville : il y a ce qui se passe dans la rue mais aussi à côté. Quand la rue s'épaissit, aux limites entre domaine public et privé, entre l'intérieur et l'extérieur, entre l'ouvert et le fermé, elle se fait poreuse, plus ou moins animée et offre de nouvelles possibilités en faveur d'usages parfois insoupçonnés...

Décloisonner, dépasser les limites. Entre ville et nature également ! Pour Franck Boutté, ingénieur-urbaniste, et Alix Derouin, les crises sanitaires et écologiques nous ont appris à la fois l'inadaptation de la ville à la chaleur et aux risques, et le besoin des rues pour refaire du commun. Dès lors, « la désirabilité des villes est un enjeu crucial », « penser la rue est un impératif écologique ». La rue, dans ses atouts premiers que sont le commun et le vide, devient le support essentiel à partir duquel retrouver le sol, agir sur l'air, la végétalisation, la biodiversité et ramener le Vivant dans les villes.

Et si une des solutions résidait dans le fait de donner une personnalité morale à la rue ? Le philosophe Christian Ruby choisit, lui, de faire parler la rue. En personnifiant cet espace public du quotidien, il nous rappelle toutes ses potentialités, ses pouvoirs, ses défis, ses désirs de transformation, ses aspirations pour l'avenir et sa créativité pour rester cet espace collectif de liberté. —

Rue Kléber à Bordeaux.



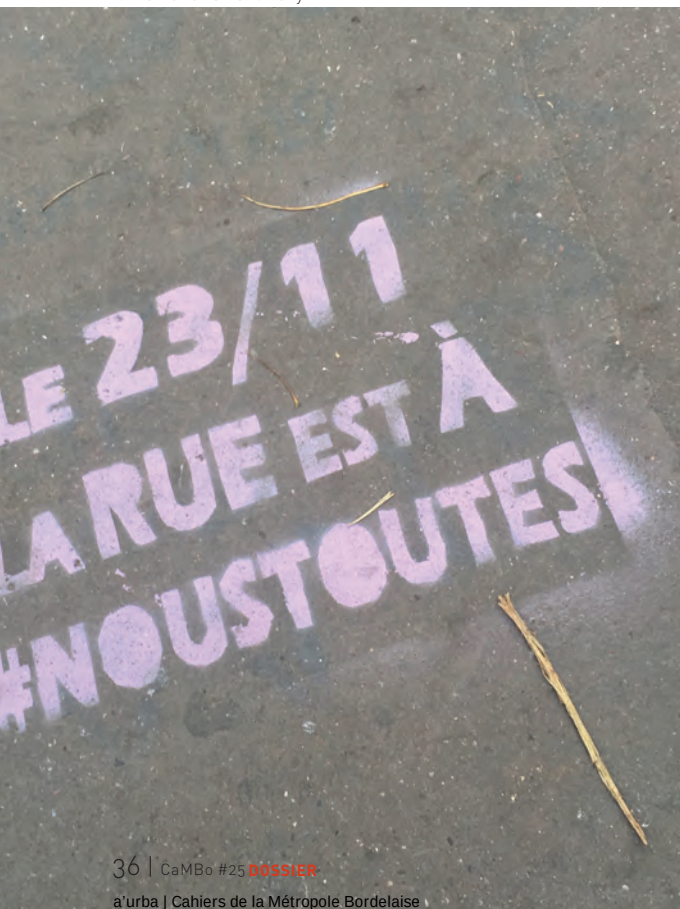
La rue, espace de vie et de liberté, de contraintes et de conflits

DANIELLE TARTAKOWSKY

Le terme « rue » a longtemps véhiculé des usages stigmatisants : fille des rues (qui n'est en rien le féminin d'homme de la rue...), enfant des rues, être à la rue... Usages qui pour avoir aujourd'hui disparu ne signifient nullement la disparition des pratiques destinées à éliminer de la rue ceux qu'on ne saurait voir, prostituées et miséreux. Les mesures visant à purger Paris de ses SDF à quelques mois des JO suffiraient à l'attester.

La tension entre la rue festive et creuset autant qu'instrument de ségrégation est inhérente à son histoire longue.

Sur un trottoir à Paris, la veille d'une manifestation féministe.
© Danielle Tartakowsky.



Les grands bouleversements de la rue au fil des siècles

L'histoire de la rue n'est pas linéaire. Elle s'inscrit à la croisée de la longue durée des ingénieurs, des architectes et des techniques et de la durée, plus courte et segmentée, des sociabilités urbaines et de l'histoire administrative et politique, spécifiques à chaque État, à ce titre à la croisée du global et du national.

La rue romaine constitue le socle de l'évolution des réseaux viaires de la plupart des centres anciens des villes de l'Europe occidentale et répond encore de certains caractères de nos rues. Mais la crise de la circulation et l'effacement des villes consécutifs à la chute de l'empire romain privent de sa pertinence la question de la rue qui leur était consubstantielle, pendant plusieurs siècles. Elle ne la retrouve qu'à partir des X^e-XI^e siècles, quand s'amorce ce que les auteurs de l'ouvrage ont qualifié de « long Moyen Âge de la rue¹ ». Durant quelque huit siècles, et au-delà par certains aspects, les rues présentent certaines continuités qui les érigent en lieux de grouillements, de brouillages et de désordre jusqu'aux révoltes, incendies et épidémies. La congestion anarchique est provoquée par le nombre croissant de véhicules et d'hommes concentrés dans un tissu urbain resté identique, constitué d'un labyrinthe de ruelles et de rues étroites et tortueuses souvent de deux mètres de large, rarement six, au maximum. La configuration, la largeur, l'hygiène, la sociabilité des rues demeurent pratiquement les mêmes. Ceux qui circulent sont des marchands et artisans, qui travaillent sur place et évacuent leur production. Les bêtes de trait et les charrettes provoquent de nombreux accidents. Les embouteillages décrits par Boileau pourraient dater du Moyen Âge, voire de l'Antiquité. Quelques villes neuves dérogent à la règle avec des rues au carré plus spacieuses à l'image de celles de l'Antiquité qui

1 | D. Tartakowski (dir.), J. Cornette, E. Fureix, C. Gauvard, C. Saliou, *Histoire de la rue : De l'Antiquité à nos jours*, éditions Tallandier, 2022.



Une du journal *L'Humanité*, le 13 juillet 1935.

découpaient l'espace en lignes droites bordées de portiques.

Mais ces traits de longue durée coexistent avec des renouvellements, à l'origine de « ruptures » qui concourent toutes à un processus de civilisation de la rue, depuis le pavage des grandes artères parisiennes au XII^e siècle jusqu'aux travaux d'Hausmann en passant par le règne d'Henri IV et les transformations du Grand Siècle et du siècle des Lumières.

La rupture haussmannienne qui marque un seuil indépassable précipite des évolutions déjà imaginées durant la Révolution française et amorcées sous l'Empire et la monarchie de Juillet. Dès le début du XVIII^e siècle, Nicolas Delamare dans son *Traité de la police*, s'indigne que Paris soit un cloaque et met l'accent sur la propreté nécessaire. Le choléra de 1832, les travaux de Rambuteau puis ceux d'Hausmann, permettent l'accélération des progrès de l'hygiène en veillant à l'alimentation de la ville en eau potable et à l'évacuation des eaux usées par les égouts. La numérotation et dénomination des rues, l'alignement et la normalisation des façades, l'élargissement des rues, l'apparition du trottoir, l'éclairage au gaz, la macadamisation, l'assainissement de la rue jusqu'à l'avènement de la poubelle en 1883 sont autant de facteurs de modernisation qui contribuent à faire de la rue un espace lisse et fluide, au prix de la disparition graduelle de certains acteurs centraux de la rue populaire. En 1832, une ordonnance de la préfecture de police de Paris définit, pour la première fois, les

usages fonctionnels de la rue en affectant la voie publique à la circulation. Les travaux d'Hausmann et les grandes percées satisfont avant tout à son intensification et à la diversification des trafics. Elles contribuent à l'affirmation du flâneur. Être dans la rue n'est plus être dans sa rue, c'est pour lui s'ouvrir à un espace aux sollicitations infinies.

L'entreprise haussmannienne a précédé de quelques décennies la révolution de l'automobile. Son avant-gardisme visionnaire contribue à expliquer que cette dernière n'affecte pas immédiatement la « forme urbaine ». Ce n'est qu'au sortir de la Seconde Guerre mondiale que s'engagent des redéfinitions qui valent aux rues de devenir tendanciellement monofonctionnelles quand la plurifonctionnalité leur avait été constitutive. Le fonctionnalisme, notamment marqué par le refus de « la rue corridor » (Le Corbusier), se déploie, en France, aux marges (cités, villes nouvelles, grandes surfaces) sous des formes qui doivent à l'ampleur des besoins d'être souvent médiocres. Mais ce sont les années Pompidou qui marquent la ferme volonté d'adapter la ville à la circulation automobile, au détriment de la rue comprise comme un « commun », jusqu'au « retour » à la rue, évoqué plus loin dans cet article.

La rue, espace d'expressions politiques

La rue, espace de la vie politique formalisée et d'ostension du pouvoir, du forum aux cortèges civiques en passant par les entrées royales ou les processions, est également dès le Moyen Âge un

et la rue elle est à qui ?

lieu d'expression des opinions, de transmission des rumeurs et d'insurrections occasionnelles. Au XIV^e et XV^e siècles, celles-ci le cèdent à des révoltes, le plus souvent d'origine fiscale avant que ne vienne le temps des révolutions ou « journées révolutionnaires » qui, par trois fois, viennent à bout de régimes monarchiques, quand ce n'est de La monarchie. La barricade, apparue avec la Fronde, magnifiée par Delacroix puis Victor Hugo, devient métonymique du « peuple, dans ses virtualités insurrectionnelles », selon les termes du *Dictionnaire historique de la langue française* en générant un mythe de la rue. La multiplicité des dynamiques et des acteurs vaut en conséquence à la rue, perpétuel enjeu, d'être perçue précocement et durablement comme un espace du possible désordre, provoqué par les tensions entre ces fonctions et par les conflits d'appropriation, d'usages et de maîtrise physique ou parfois simplement sonore qu'elle est susceptible d'occasionner. Les atteintes que ce foisonnement peut porter tant à la salubrité qu'à la sécurité requièrent une attention constante des pouvoirs municipaux qui multiplient les règlements et dotent la rue d'une police dont les contours évoluent au cours des siècles.

Avec la victoire des Républicains, les mouvements de rue se muent progressivement en manifestations de rue où la Rue, de sujet fantasmagique de l'histoire qu'elle était, alors dotée d'une majuscule, devient espace. Les manifestations ne sont plus à l'origine de la chute d'aucun des régimes ultérieurs mais conservent une occasionnelle centralité politique qui constitue une spécificité française, en 1934 ou 1968 en particulier. C'est avec les grands cortèges de victoire du Front populaire que le triangle Bastille, République, Nation dont le marquage monumental n'avait guère fait l'objet d'appropriation jusqu'alors, acquiert sa portée mémorielle et symbolique, propre à définir durablement ses fonctions ultérieures. Il en va de même *mutatis mutandis* pour d'autres monuments ou places.

La manifestation, mode d'action qui n'est pas inscrit au nombre des libertés démocratiques édictées dans la décennie 1880, n'est régulée qu'à partir de 1935 par le décret-loi qui institue le principe de la déclaration préalable. Il faut attendre 1995 pour que le Conseil constitutionnel reconnaisse « un droit à l'expression collective des opinions » sans consacrer la liberté de manifester en tant que telle, demeurée jurisprudentielle.

Le « retour à la rue »

Depuis plusieurs décennies, l'exigence d'un « retour à la rue » comprise ici comme un espace public s'est affirmée tant en France qu'ailleurs. Ce « retour » revendiqué par les urbanistes, les architectes, les pouvoirs publics, des acteurs politiques, de *Reclaim the Streets*, à celles et ceux qui proclament que « la rue est à nous », s'est accompagné d'une irruption inflationniste du terme *street* : *street art*, *street food*, *street artist*, *street photography*, *street golf*, *street museum*, *street party*, *play street*, *piano street*... qui, sans clairement désigner des écoles, érigent tous la rue devenue *street* en sujet constitutif de leurs interventions conceptuelles, performatives et/ou critiques.

Le retour à la rue, ou « retour au centre », concerne cependant, avant tout, la ville européenne traditionnelle, demeurée compacte et multifonctionnelle. Il

© Danielle Tartakowsky.



est strictement contemporain de bouleversements urbanistiques qui lui contreviennent et qui, sans épargner totalement cette dernière, affectent, avec plus d'évidence, les rues des villes-mondes où « aucun résidu contextuel n'a survécu pour venir [les] contaminer » (Rem Koolhaas).

L'étalement de la ville diffuse et le double processus de concentration et d'étalement ne va pas sans brouiller partout la frontière entre la route et la rue. Le développement des rues franchisées ou les délocalisations industrielles, commerciales et culturelles privent certaines rues, alors désertées par les promeneurs, de leurs caractères hérités. La porosité se manifeste également dans les répertoires d'action auxquels recourent aujourd'hui certains mouvements sociaux. Durant plus d'un siècle, les manifestations se sont affirmées en France comme un phénomène urbain. La crise des Gilets jaunes

consécutive à l'adoption de mesures de nature à renchérir le coût des transports automobiles indispensables à leur mobilité a partiellement rompu avec l'usage de cet espace convenu en s'appropriant les ronds-points, érigés en espaces publics.

En 2007, l'exposition La rue est à nous... tous !, organisée par l'Institut pour la ville en mouvement, déclinait toutefois la rue d'aujourd'hui et de demain sur divers modes : rues ponts, rues obliques, rues entrelacées, rues balcons, rues galeries, rues quais, rues couvertes et passages, rues protégées, rues doubles, rues marchandes, rues résidentielles, rues verticales... La rue, hier consubstantielle de la ville traditionnelle, perdure en changeant de nature et, sans doute, la diversité croissante des usages et des besoins suppose d'assumer cette variété. —

© Danielle Tartakowsky.



Au nom des rues !

Entretien avec Jean-Claude Bouvier

FRANÇOISE LE LAY

Linguiste, agrégé de grammaire et docteur ès lettres, professeur émérite (langue et culture d'oc) d'Aix-Marseille Université, Jean-Claude Bouvier a beaucoup exploré les espaces du langage, à travers la géolinguistique, la toponymie, les cultures de l'oral et de l'écrit. Spécialiste de l'odonymie (nom donné aux rues), il a notamment écrit en 2007 l'ouvrage *Les noms de rues disent la ville*. Au travers de cet entretien, il apporte des éclairages sur les liens ténus entre l'histoire, le pouvoir et le nom des rues. D'une logique fonctionnelle à une logique commémorative, d'une initiative populaire à un acte symbolique du pouvoir en place, les noms des rues sont tous sauf anodins. Ils marquent les époques autant qu'ils tracent nos paysages urbains quotidiens.

Depuis quand, en France, nomme-t-on les rues et pourquoi ?

Dans les archives françaises, c'est à partir du XII^e siècle que l'on trouve des noms de rue ou des périphrases qui désignent une rue, un chemin. À cette époque, les rues existent mais ne sont pas forcément nommées ; ce qui est nommé c'est le quartier, en latin le *vicus*, c'est-à-dire un ensemble de maisons à travers lesquelles il y a des petites ruelles. À partir du XIII^e siècle, on commence à avoir des noms de rues en latin, par exemple la *Magna Rua* à Laon en 1230, la grande rue, mais c'est encore assez rare. Et puis, avec le développement des villes, il y a un besoin de définir les espaces et surtout les directions pour sortir du quartier et aller ailleurs. C'est le besoin de s'orienter qui fait que les noms des rues se sont développés.

Comment ces noms ont-ils été décidés et attribués ?

Pendant tout le Moyen Âge, et même un peu après, en général les rues sont désignées par les usagers eux-mêmes qui créent progressivement leur système de rues. Évidemment, il est difficile de savoir comment ça s'est passé dans le détail, mais quand un usager dira : je vais vers l'Église, cela deviendra la « rue de l'Église » et ce nom sera adopté par la collectivité. Ce sont donc des noms de formation populaire même s'il semblerait que dans certains endroits, comme à Paris, il y ait eu des décisions prises par des autorités, des seigneurs par exemple. Mais c'est assez rare.

Et après le XVI^e siècle ?

Ça devient très différent. À partir de la fin XVI^e ou au début du XVII^e siècle, le pouvoir central s'intéresse aux rues ; c'est l'époque où naît la monarchie étatique. Ainsi, ce sont les pouvoirs nationaux, municipaux par la suite, qui décident des noms : c'est ce qu'on appellera « les toponymes de décision » par rapport au toponyme d'initiative populaire qui existait auparavant. À ce moment-là, beaucoup de noms de rues ne correspondent plus aux réalités du terrain mais sont commémoratifs pour désigner des personnes que l'on veut honorer : une place Louis XV ou Louis XIV, une rue Richelieu... C'est une façon de renforcer le pouvoir seigneurial ou royal, d'affirmer la puissance publique. Et cet usage du toponyme que l'on peut appeler commémoratif ou encore symbolique s'est répandu jusqu'à nos jours. Aujourd'hui, quand on nomme les rues, on choisit très souvent des noms de personnalités publiques, ou bien d'écrivains, mais le nom de la rue n'a pas de rapport avec sa physionomie, ni avec son contenu : ce n'est plus une toponymie descriptive. Mais une municipalité peut aussi créer des toponymes descriptifs comme « la rue du Stade ».

Comment ce processus de dénomination des rues a-t-il évolué ? Et pourquoi ?

Au XVII^e, les noms de rues expriment le pouvoir central essentiellement, mais peu à peu, avant la Révolution même, on trouve des noms de rues qui désignent des écrivains ou des artistes. Cette commémoration de valeurs culturelles du pays est tout à fait nouvelle. Un bel exemple à Bordeaux : au début du XIX^e siècle, de la place des Grands-Hommes créée sous le Consulat, partent des rues qui désignent des écrivains français : la rue Montaigne, la rue Montesquieu, la rue Rousseau, la rue Voltaire.

Évidemment la Révolution a beaucoup transformé les choses : elle a largement utilisé la toponymie pour exprimer les valeurs révolutionnaires et le changement de régime, ou désigner les grandes innovations. On assiste à des substitutions. Les places Royales, par exemple, deviennent places de la Liberté. À Lyon, la place Louis-le-Grand va devenir en 1790 la place de la Fédération, puis place de l'Égalité, puis place Bonaparte, puis place Bellecour à la III^e République.

La diversification du nom des rues, moins liée au pouvoir politique, va se faire progressivement mais surtout au XIX^e siècle. Certes, le XIX^e siècle est assez complexe parce qu'il y a l'époque napoléonienne puis un retour de la royauté. Mais le grand changement,

c'est évidemment la III^e République : à ce moment-là, les noms de rue sont très souvent donnés pour honorer des héros de la République et affirmer la légitimité de la nouvelle République jusqu'au milieu des années 1870. Parce que jusqu'à 1875, il y a eu des grandes poussées légitimistes, royalistes, et les autorités nationales ont considéré qu'il était important de renforcer la République en donnant des noms comme la rue la République ou la rue Gambetta. Mais dès les années 1830 environ, il y a beaucoup de noms qui désignaient des écrivains, des artistes, des scientifiques même. À Lille, on trouve le nom de Watteau. À Nantes, Rubens ou Franklin. Il y eut une explosion de toponymes qui désignent des personnes que la nation ou que la commune veut honorer.

Le nom qu'on donne aux rues est-il un travail mémoriel ou une démarche politique afin de consolider le pouvoir en place ?

Je dirais que c'est un peu les deux. C'est un travail mémoriel dans la mesure où on veut se souvenir du passé, c'est donc une mémoire collective qui se produit et qui est voulue par les populations. Un passé qui concerne la commune elle-même ou qui concerne la nation, souvent les deux. Cette recherche mémorielle contribue à définir l'identité de la commune. C'est pour cette raison que j'ai intitulé mon livre *Les noms de rues disent la ville*.

Rue entre-deux-murs à Bordeaux.



Cela n'empêche pas qu'il puisse y avoir effectivement des effets politiques. Ça dépendra des municipalités. Une municipalité communiste de l'époque d'après-guerre surtout n'aura pas forcément les mêmes choix qu'une municipalité de droite ou d'extrême droite, comme il y en a eu par exemple dans ces dernières années.

Baptiser les villes, est-ce une passion française ?

C'est difficile de répondre à cette question parce qu'il faudrait étudier l'ensemble des rues dans le monde entier. Dans beaucoup de pays tout de même, on retrouve les mêmes réalités qu'en France, c'est-à-dire des noms anciens de rues qui désignent des usages et puis des rues qui portent des noms à caractère commémoratif ou symbolique. Ce qui est intéressant, c'est lorsque qu'on remplace le nom des rues. Par exemple dans les pays de l'Est après la chute de l'URSS, en Roumanie en particulier, il y a eu beaucoup de noms qui ont été changés parce qu'ils exprimaient l'ancien régime, celui dont on ne voulait plus.

Dans le Maghreb, en Algérie, il y a eu aussi depuis la fin de la guerre et l'arrivée du nouveau pouvoir, pas mal de noms de rue à caractère colonial qui ont été remplacés par des noms de héros ou de personnalités algériens. Il faudrait examiner chaque situation de près, mais il est important de constater le pouvoir qu'exerce un nom de rue. Le nom de rue n'est pas quelque chose d'anodin. Il exprime une certaine réalité politique avec, quand c'est nécessaire, le besoin de montrer le changement.

Camille Jullian a écrit : « Ne touchez pas aux noms des rues ! » En France, on parle beaucoup de débaptiser certains noms de rue qui font référence à des personnes qu'on considère peu exemplaires au regard de notre société d'aujourd'hui. Qu'en pensez-vous ?

J'ai pas mal participé à ces débats. À Albertville en particulier, des associations voulaient changer le nom de la rue Bugeaud, nommée ainsi en hommage au maréchal Bugeaud qui, en 1815, avait remporté une grande victoire sur les Autrichiens dans la plaine d'Albertville. Et puis, les habitants se sont aperçus, il y a quelques années seulement, que Bugeaud était aussi l'un des grands personnages de la colonisation qui avait été chargé en 1836 d'écraser la révolte d'Abdelkader, dans l'un des actes les plus sanglants de la colonisation française en Algérie. Les débats ont mis en évidence la complexité de la situation. On peut se demander pourquoi le sujet se pose presque deux

siècles après les événements dont il est question. Je crois que c'est la dualité de la mémoire qui est intéressante, et c'est la dualité aussi des personnages politiques, comme de tous les personnages humains peut-être. À une époque, ce sont des gens qui sont considérés comme des héros ou des personnages qui ont rendu de grands services à la République ou au pays. Et puis à une autre époque, dans un contexte différent, on se rend compte qu'il y a eu d'autres aspects de ce personnage qui sont à condamner. Pour Bugeaud, le débat a conclu qu'il fallait garder le nom sur la plaque, et donc dans l'inventaire des rues de la ville, mais qu'il fallait mettre sur le panneau devant sa statue une inscription expliquant qui était ce personnage.

Le débat autour de Thiers, dont je parle dans mon livre, est comme celui de Bugeaud et de beaucoup d'autres. Adversaire de Napoléon III, Thiers a joué un rôle important dans l'avènement de la III^e République. Il était aussi un grand historien. Et puis il y a la répression de la Commune qu'on lui reproche de façon tout à fait justifiée. Très souvent

Place des Grands-Hommes à Bordeaux.



son nom a été remplacé. Dans la ville de Romans dont je suis originaire, l'avenue Thiers a été remplacée par l'avenue Jean-Moulin, ce qui est évidemment un symbole très fort. À Amiens, le boulevard Thiers a été remplacé par le boulevard des Fédérés. C'est un symbole encore plus fort.

Il y a aussi des communes qui gardent la plaque et qui mettent dessous une autre plaque disant, en quelques lignes, qui était le personnage. Ma position, partagée par pas mal de gens, est qu'il vaut mieux garder les noms mais il est important, il est nécessaire même, de donner des explications publiques complètes pour que les gens comprennent qui était le personnage. Mais ça peut se discuter évidemment.

Dans les nouveaux quartiers, est-ce que les habitants peuvent proposer de baptiser des rues ?

Dans les nouveaux quartiers, le problème c'est que ce sont souvent les promoteurs qui proposent les listes de noms. Mais la commune est libre d'accepter ou de refuser. Tout citoyen peut demander la création d'un nom de rue, mais c'est évidemment une demande qui sera mieux acceptée si elle vient d'un collectif, comme c'est souvent le cas, par exemple d'associations à caractère historique ou patrimonial qui font des propositions à la commune.

L'historien Pascal Blanchard, à la demande d'Emmanuel Macron, a dressé une liste de 318 personnalités issues de la diversité pour que les élus puissent renouveler le nom des rues, des lieux.

Sur le principe, je trouve c'est une très bonne idée parce qu'il y a très peu de noms de la diversité sur les plaques des rues.

Les créations de noms de rue, actuellement, se font avant tout, si ce n'est pas uniquement, quand de nouveaux quartiers sont construits ou bien lorsque des noms nouveaux remplacent ceux plus anciens. Depuis le XIX^e siècle, il y a eu tout de même des remplacements de nom de rue sans caractère politique, c'est-à-dire des rues qui désignaient des réalités anciennes que plus personne ne connaissait. Cela faisait partie du patrimoine peut-être, par exemple la rue du Lavoir, mais elles ont été débaptisées pour donner la place à quelqu'un.

Il y a aussi une chose amusante : il existe encore dans plusieurs communes françaises, en Dordogne, dans l'Eure et Loire..., des rues qui s'appellent rue « Sans nom ». Pourquoi la rue « Sans nom » ? Peut-être parce qu'elle n'était pas bien fréquentée, ou bien

parce qu'elle était en mauvais état. Là, ce sont des possibilités de créer des toponymes nouveaux.

Quel est le nom de rue le plus répandu en France ?

Les noms les plus répandus sont la « rue de la Mairie » ou la « place de l'Église ». Mais dans mon livre, j'ai fait un classement des personnages républicains qu'on appelle « le Panthéon républicain ». De Gaulle y arrive en tête, bien loin devant Victor Hugo. Ce qui est amusant, c'est que pour les plus grands personnages de France ou d'ailleurs, on ne peut pas apposer leur nom n'importe où. De Gaulle, par exemple, ne pourra pas être mis dans une impasse ou une petite ruelle, ni même uniquement dans un quartier périphérique. C'est comme ça qu'à Paris, la place de l'Étoile est devenue la place Charles-de-Gaulle, même si les Parisiens continuent de l'appeler place de l'Étoile.

Aujourd'hui, la toponymie est-elle encore une affaire de pouvoir ?

Depuis les années 1950-60, il y a une grande évolution de la toponymie commémorative : on cherche très souvent, dans les villes, un consensus de la population. Ainsi, on retrouve partout des noms de plantes, de fleurs, d'animaux, ou des noms d'artistes, d'écrivains, de chanteurs... des noms qui ne posent pas de problème. On choisit aussi très souvent des personnalités qui sont reconnues par tout le monde, comme Mandela. Mais on trouve aussi de plus en plus De Gaulle justement, alors que De Gaulle était, à une autre époque, très discuté par une partie de la population. Mendès-France a fait également son retour dans l'opinion publique : il y a des rues Mendès-France dans des communes de droite ou de gauche, mais qui acceptent un certain consensus sur des personnalités.

Mais chaque ville essaie d'avoir un peu une spécificité de son inventaire toponymique. On voit des particularités locales s'affirmer avec des noms de rues en référence directe à leur territoire : des noms des maires ou de personnalités locales, et puis évidemment des noms qui relèvent du patrimoine naturel ou culturel de la commune. Cela exprime sans doute un besoin de marquer une identité. Même si on peut redouter, un peu, un enfermement sur la commune, sur le territoire. —

La rue bordelaise entre permanence et réinvention

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON | SYLVAIN SCHOONBAERT

La rue bordelaise présente une identité architecturale et paysagère de qualité mais cette image ne rend pas compte de l'évolution diversifiée de ses aménagements. Ainsi, Bordeaux dispose d'un linéaire impressionnant de rues à forte valeur patrimoniale car la ville a été protégée des destructions liées aux grandes guerres. Depuis vingt ans, un ensemble de politiques d'aménagement se sont succédé d'abord pour minimiser la place de l'automobile, puis plus récemment, pour promouvoir des rues animées et y permettre le développement d'usages diversifiés : habiter, travailler, commercer, flâner... Les fonctions circulatoires de transit de la rue ont ainsi été relayées au second plan.

Une permanence : une ville de pierre aux rues patrimoniales

De sa fondation à l'époque romaine jusqu'en 1822, année d'ouverture de son premier pont, le pont de pierre¹, la ville est restée sur la rive gauche de la Garonne. En l'absence de franchissement de son fleuve nourricier, sur cette rive, les voies ont composé un plan en damier augmenté tout d'abord de deux enceintes, puis bientôt des cours au long des murailles du XIV^e siècle, d'un boulevard de ceinture ouvert rapidement puis péniblement au second XIX^e siècle, et d'une rocade, des années 1960 à 1990. Au regard des autres villes françaises, l'originalité du réseau viaire bordelais réside dans le fait de ne pas avoir vécu de révolution urbanistique majeure, d'où cette permanence de rues patrimoniales davantage modifiées et rectifiées que profondément transformées.

Bordeaux hérite d'un linéaire impressionnant de rues larges et basses à forte valeur patrimoniale, créées sur des terrains presque vierges. Entre cours et boulevards, les quartiers d'échoppes et de maisons



Le boulevard de Caudéran à Bordeaux. Carte postale. Archives de Bordeaux Métropole, XII B 10.

de ville, d'entrepôts, de manufactures se sont développés de la fin de l'Ancien Régime à nos jours. Des lotissements se sont accumulés en tous sens, souvent de façon anarchique, sous le contrôle plus ou moins sévère des municipalités et des règlements de voirie². Ces règlements vérifiaient avant tout la solidité et la sécurité des façades depuis l'espace public. Depuis 1815, avec le Mémoire de l'ingénieur Pierrugues en charge du plan général d'alignement de la ville, prescrit en 1807, la largeur des rues avait été fixée à minima à 7,10 m. Rapidement, elle fut portée dans les règlements de voirie du XIX^e siècle, à 8 m puis à 10 m pour les voies à double flux, règle qui prévaut encore aujourd'hui. Mais la plupart de ces rues n'atteignaient pas les hauteurs autorisées et c'est ainsi que de nombreuses parties des boulevards présentent encore des alignements d'échoppes et de maisons de ville.

Au contraire, les rues du centre-ville antique et médiéval sont restées étroites et hautes, fraîches en été. Bien que de nombreuses démolitions marquent l'âge industriel de Bordeaux, les élargissements, les reconstructions, les alignements, les surélévations

1 | Dont le bicentenaire fut célébré en 2022, voir : S. Schoonbaert (coord.), *Des ponts et des villes : histoires d'un patrimoine urbain*, Universités Nouvelle Aquitaine, Presses universitaires de Bordeaux, un@éditions, Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux, 2023. Actes des journées d'étude organisées à Bordeaux les 12 et 13 mai 2022 à l'occasion du bicentenaire du pont de pierre de Bordeaux. <https://una-editions.fr/des-ponts-et-des-villes>.

2 | C. Callais, T. Jeanmonod, *Bordeaux Patrimoine mondial*, La Crèche, Geste éditions, 2012-2016, 3 volumes.

caractérisent le tissu urbain ancien. Ces évolutions qui se traduisent par un travail de termites, mur après mur, façade après façade, n'en conservent pas moins le style classique et néoclassique qui donne une continuité remarquable au paysage urbain historique bordelais¹.

Les autoroutes urbaines ou la remise en cause de la rue

Dès 1958, un projet majeur change la donne. Les services de l'État dévoilent un schéma d'autoroutes urbaines prévoyant une rocade de 45 km ainsi que plusieurs pénétrantes. En 1993, le pont François-Mitterrand viendra clore 35 ans de travaux, terminant la dernière partie de la rocade. Les autoroutes urbaines ont marqué plusieurs ruptures. La forme bâtie n'est plus en continuité de la voie. De nombreux quartiers voient le jour, composés de zones commerciales, artisanales mais aussi de maisons individuelles qui accompagnent les rives de la rocade en formant un tissu urbain discontinu et diffus. Des projets de pénétrantes depuis l'aéroport jusqu'à Mériadeck sont dessinés. Certaines se réaliseront, d'autres seront abandonnées (notamment « la voie dite des mairies ») sous la pression des associations de riverains qui arriveront à fédérer les élus de la Communauté urbaine de Bordeaux contre l'État.

L'époque est à l'automobile. Progressivement, les règles de composition des rues organisant simultanément la forme du bâti et la forme de la voirie disparaissent. Elles laissent la place à un unique règlement de partage de la voie entre les modes de déplacement. La rue n'est plus pensée comme tout à la fois architecture, art de la promenade, espace des mobilités et d'aménités... Et pourtant, la rue, pensée dans sa globalité, est l'espace de tous les possibles. C'est d'abord l'espace public – celui du vide –, et celui qui les relie aux pleins – privés. C'est ensuite l'espace de la salubrité et de la sécurité, voire de l'hospitalité. Subtil mariage des limites et des contraires, la voirie préfigure avantageusement l'apparition du mot urbanisme en traitant les porosités et les transitions dans le paysage de la ville. Est-ce un art urbain qui disparaît ? Sans doute oui, sous l'angle de la complexité et de l'ingéniosité technico-culturelle à laquelle il cède la place, entraînant une monoculture du réseau et des flux, un enlaidissement et un appauvrissement manifeste d'espaces publics mono-fonctionnalistes, banalisés et déshumanisés.

Piétonnisation et tramway : le retour progressif vers une rue multifonctionnelle dans le cœur d'agglomération

Dans le cœur de l'agglomération, c'est à la fois l'ambitieuse piétonnisation du centre-ville et la stratégie d'aménagement basée sur la constitution d'un réseau de tramway qui vont profondément changer la donne. Ces deux grandes politiques publiques témoignent de l'envie de redonner un espace au piéton et de diversifier les fonctions (commerces, habitat, loisir) dans des rues saturées par la congestion automobile.

Le réseau des « trois places » (Parlement, Saint-Pierre et Camille-Jullian) du premier secteur sauvegardé et la piétonnisation dès 1976 des rues Sainte-Catherine et Porte-Dijeaux donnent le La à une réappropriation du centre historique par les piétons. La voiture en est, si ce n'est chassée, du moins mise à l'écart et camouflée dans les premiers parkings souterrains du centre-ville.

Trente ans plus tard, en 2004, un second souffle est donné au centre historique de Bordeaux (mais également aux communes de la rive droite ainsi qu'à Talence et Pessac). Le tramway constitue un outil puissant de réappropriation par la ville centre de son fleuve grâce au réaménagement des places emblématiques et l'engagement concomitant d'opérations d'aménagement le long des lignes du tramway. L'urbanisme du tramway² mise encore sur la « disparition » de l'encombrement automobile en surface avec le déploiement de nouveaux parkings souterrains qui cachent à la vue des passants la voiture dans l'espace public du centre-ville.

Dans les années 2000, les élus des villes sans tramway qui appartiennent à la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux) expriment à leur tour l'exigence de bénéficier d'une grande qualité d'aménagement dans toutes leurs rues, mêmes les plus ordinaires. La règle dite « 50/50 », dans le premier Plan de Déplacement Urbain, impose à tout réaménagement d'espace public de laisser au moins 50 % du profil en travers de la voie aux fonctions piétonnes et cyclables. Cette règle va profondément modifier l'aménagement des rues ordinaires en systématisant la réduction de la place de l'automobile et des places de stationnement. L'ambition est partagée : tous les habitants et toutes les communes mêmes périurbaines méritent une qualité d'aménagement de leurs espaces publics³.

1 | Continuité qui constitue d'ailleurs l'un des attributs de la valeur universelle et exceptionnelle (VUE) du site du port de la Lune, inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2007.

2 | F. Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Librairie Eyrolles, 2011.

3 | J.-C. Chadanson, Y. Le Gal, J.-Y. Marchand, *Pour des espaces publics ordinaires de qualité : Bordeaux, Nantes, Rennes*, éditions Alternative, septembre 2014.

L'apparition d'un urbanisme des rues

Les projets actuels d'urbanisme reviennent, d'une certaine façon, à la tradition historique qui consistait à définir en même temps les formes urbaines et les rues qui les accompagnent. Ce changement dans le mode de faire témoigne du retour vers la rue multifonctionnelle. Les réalisations sont marquées par la diversité des formes urbaines produites et de leurs espaces publics. Ainsi, un projet de percement d'îlot va se réaliser avec la « rue bordelaise¹ » qui éventrera définitivement le quartier de la gare pour le relier perpendiculairement aux quais et au fleuve. Ce mode de faire n'est pas sans rappeler le projet de « grande voie », imaginée depuis la gare jusqu'à la place de la Comédie, qui fit florès de 1875 à 1905². Un autre mode de faire est mobilisé dans le cas de la promenade Sainte-Catherine basé sur un système des rues commerciales privées ouvertes en journée et imbriquées avec des bâtiments neufs commerciaux et résidentiels. Ces rues sont en continuité immédiate avec la rue principale du centre-ville, la rue Sainte-Catherine. Plus au nord de Bordeaux, le quartier récent des Bassins à flot est caractérisé par une typologie inhabituelle d'espaces publics, faite à la fois de sentes plantées, bordant des bâtiments collectifs contemporains et d'une plaque portuaire minérale entourant les bassins fluviaux. Rive droite, à Brazza, des espaces publics industriels sont renaturés. Plus au sud en rive droite, un belvédère bordé de bâtiments

1 | <https://objectifaquitaine.latribune.fr/infrastructures/2020-03-10/bordeaux-euratlantique-la-rue-bordelaise-nouvel-ideal-urbain-ou-vision-depasse-841682.html>

2 | S. Schoonbaert, « La "grande voie" de Bordeaux et le projet de Fernand-René Lapeyrère (1875-1905) », *Revue archéologique de Bordeaux*, Société archéologique de Bordeaux, t. C, 2009, p. 143-177.

Sente de la Nancy dans le quartier des Bassins à flot à Bordeaux.



contemporains est en train de se constituer dans l'opération d'aménagement Bordeaux-Euratlantique. Demain, les grandes voies structurantes, comme celle des boulevards, devraient également faire l'objet d'une ambitieuse transformation de leur paysage, tant en rive gauche qu'en rive droite... Parallèlement, à Bordeaux comme dans toutes les autres communes, on assiste à la multiplication des plantations des rues, de leurs trottoirs, de leurs délaissés de voirie mais aussi des carrefours. Outre les qualités recherchées de rafraîchissement, la végétalisation participe notamment à Bordeaux à la mise en valeur d'un patrimoine banal qui a notamment constitué la singularité et la beauté du paysage bordelais inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 2007.

Aujourd'hui, la rue est redevenue dans la métropole un lieu d'inventivité architecturale et paysagère. Cette tendance concerne autant les rues patrimoniales du centre-ville que les rues plus ordinaires. Pourtant, dans les communes périphériques, un défi majeur est à relever. Il se situe moins dans l'amélioration de l'aménagement des rues existantes que dans les manières de les animer en générant des pratiques et en relocalisant les commerces, les services, les emplois et les habitants. Demain, ces rues ordinaires pourraient constituer le point de départ d'une redensification urbaine alors que la loi sur le Zéro Artificialisation Nette impose justement de renouveler la ville sur elle-même. —

Fonctionnelle ou relationnelle ?

Vers un arbitrage renouvelé des fonctions de la rue

SONIA LAVADINHO

« Toujours plus vite, toujours plus loin », tel est le paradigme qui a dicté ses lois au développement urbain. La ville fonctionnelle héritée de notre passé reste notre lot du quotidien. La ville relationnelle dont nous rêvons pour notre futur continue, elle, de nous échapper, bien qu'elle fasse l'unanimité de tous les désirs, des citoyens aussi bien que des élus, des concepteurs aussi bien que des financeurs. La faute à la rue !

Plus précisément, la faute à notre façon très monotone de fabriquer la rue, comme si elle ne devait servir qu'à une seule chose : se déplacer, de préférence plus vite, pour nous emmener ailleurs, de préférence le plus loin possible. Planifier nos rues en priorisant leur dimension fonctionnelle, c'est méconnaître tout leur potentiel relationnel : la rue, c'est le couteau suisse de la ville. Il nous faut simplement apprendre à mieux nous en servir. La rue devient alors le support privilégié pour accomplir des tas d'autres choses que simplement nous déplacer. Rencontrer ses voisins pour un brin de causette, prendre le soleil sur un banc en compagnie d'un bon bouquin, boire un café sur une terrasse en attendant son prochain rendez-vous, emplir son panier de couleurs et de saveurs au marché, jouer à cache-cache avec ses enfants en les emmenant à l'école...

Nous pouvons tous citer quelques noms de rues dans notre ville qui remplissent toutes ces fonctions, et bien d'autres. Nous les connaissons par cœur, ces rues bigarrées et métissées qui assument pleinement leur statut relationnel. Ces rues-là possèdent un vrai caractère. Bizarrement, il n'y en a qu'une toute petite poignée, et le plus souvent, elles ont déjà quelques bons siècles de vie derrière elles. Qu'importe, nous compensons leur rareté par le fait de les fréquenter plus souvent. Et lorsque ces rues à l'ambiance si particulière ne se trouvent pas dans notre quartier, nous faisons parfois des kilomètres pour nous y rendre. Car ce sont nos rues préférées. Quand on nous demande de dire pourquoi, nous n'arrivons pas bien à l'expliquer : nous finissons par hausser les épaules

et souligner le fait qu'elles sont animées, qu'il y a de la vie. Ou bien il n'y a presque personne, mais il y a des arbres : ces rues ombragées sont si calmes que l'on peut y entendre les oiseaux chanter. La vérité est que ces deux types d'espaces où je prends un bain de foule ou bien je prends un bain de nature ne sont pas que de simples rues. Qu'il s'agisse de rues-places ou bien de rues-parcs, elles en assument le caractère relationnel qui permet de mieux nous relier à la fois aux autres et au Vivant qui nous entoure.

Les rues-rues, quant à elles, ne sont presque jamais citées. Et pour cause. Elles n'ont pas de caractère très affirmé car elles s'en tiennent à leur seule dimension fonctionnelle : un simple tube qui permet à des flux de véhicules, de vélos et de piétons de s'écouler. Rien de bien folichon, et certainement pas de quoi justifier le fait de faire un détour pour y passer ou d'y retourner plus souvent que de raison.

Les rues historiques ne sont pas les seules à être relationnelles. De temps à autre, une rue contemporaine parvient à se hisser tout en haut de la mêlée fonctionnelle, le plus souvent suite à un remodelage complet de son caractère routier qui parvient à la transformer en une rue relationnelle : Mariahilfer Strasse à Vienne, la rue de Rivoli à Paris ou Exhibition Road à Londres sont de celles-là. À l'échelle des quartiers, quelques grands projets de régénération urbaine parviennent eux aussi à sortir du lot. Ils reçoivent des prix internationaux et deviennent les dignes ambassadeurs d'un design novateur capable de mieux accueillir le Vivant et les humains en son sein. Hammarby Sjöstad



La rue de Rivoli à Paris. © Sonia Lavadinho.

à Stockholm, Abandoibarra à Bilbao, HafenCity à Hambourg et Sørenga à Oslo sont de ceux-là. Au cœur de tous ces projets, une réinvention complète de la place de la voiture et du rôle de la vitesse dans nos vies. Ailleurs, ce sont des grandes artères qui cessent de l'être pour devenir des vraies places sous tous les projecteurs : Times Square à New York, le Parterre du Quartier des Spectacles à Montréal ou le Piétonnier de Bruxelles font partie de cette grande famille. Les voies vertes urbaines ont aussi le vent en poupe : qu'il s'agisse d'icônes classiques comme Superkilen ou Den Grønne Sti à Copenhague, ou bien des toutes dernières-nées du genre, comme la Voie verte d'agglomération à Genève ou la Underline à Miami, petite sœur inspirée de la Highline de New York, elles ne cessent de prouver qu'il est possible de relier la ville de fond en comble en faisant feu de tout bois : anciennes voies ferrées, sites logistiques, zones industrielles, tunnels et autres viaducs. Plus extrême encore est la transformation d'anciennes autoroutes et grands axes pénétrants en parcs linéaires urbains, à l'instar du boulevard Bonaventure à Montréal, le Sønder Boulevard à Copenhague ou, plus près de nous en France, la reconversion des trémies de la rue Garibaldi à Lyon. Il convient aussi de saluer les rocades d'un autre genre qui commencent à entourer les agglomérations sur des très grandes distances, telle la Promenade verte qui forme une boucle de 60 km autour de la Région de Bruxelles-Capitale, ou la Rotary Mattamy Greenway qui relie les 55 municipalités qui composent le Grand Calgary sur 140 km et connecte ainsi plus de 1 000 km de sentiers locaux, ou encore le sentier du Grand Paris, qui demande plus d'un mois pour faire le tour complet de ses 615 km à pied. Et que dire de toutes ces petites rues qui ne disent pas leur nom mais se transforment tout de même par centaines, à l'instar des ruelles vertes de Montréal ?

Tous ces projets qui modifient profondément la nature de la rue et réinventent tout son potentiel vont dans le bon sens, et nous pouvons bien sûr nous en féliciter !

Mais que la vue de ces arbres relationnels ne cache pas la forêt fonctionnelle : la rue commune, celle que nous n'arrêtons pas de croiser au quotidien, reste d'une affligeante banalité. Si un budget (au demeurant non négligeable) lui est constamment alloué pour sa maintenance, cela ne lui permet pas pour autant de se réinventer ! Ce n'est pas un manque d'argent, en vérité, mais un manque d'imagination qui nous empêche de dessiner de nouvelles manières de vivre ensemble à même la rue chaque fois qu'il nous faut repasser une couche de goudron. Alors nous nous contentons d'asphalter, sans nous poser la question s'il ne vaudrait pas mieux faire autre chose pour que la rue assume mieux son destin relationnel. Plutôt que de répondre présents face à l'exigence renouvelée d'assurer au mieux la fonction civique de la rue pour garantir le mieux-être pour tous, nous capitulons face à la fonction circulatoire, et finissons par lui céder l'immense majorité des mètres carrés au détriment de notre santé physique et mentale, notre lien social et notre capacité à assurer l'avenir de nos enfants. Tout jeune parent qui tient par la main son enfant de quatre ans sans pouvoir la lâcher un seul instant le sent dans ses tripes : la rue tue ! Et ce n'est pas qu'une intuition sans fondement. Les accidents de la route sont de facto l'une des causes principales de mortalité des enfants en France. La question qu'historiens et anthropologues se poseront dans le futur est : à quel moment précis dans le cours de notre histoire urbaine avons-nous décidé qu'arriver une ou deux minutes plus vite au boulot était plus urgent, plus nécessaire, plus important que de garantir que nos enfants puissent traverser la rue et rester toujours en vie ?

Nous avons perdu le sens de nos priorités face à la rue. Individuellement, face à chaque rue que nous renonçons à transformer en lieu de vie, mais aussi collectivement, face au réseau viaire dans son ensemble que nous renonçons à interroger dans sa nature comme dans sa vocation. Nous ne savons plus comment relier nos rues entre elles pour faire écosystème. Nous avons perdu le sens de la ponctuation urbaine : contrairement

à nos ancêtres qui n'hésitaient pas à multiplier ces lieux de reliance entre les rues qui créaient autant de nouvelles destinations, nous hésitons désormais à créer de nouvelles places, de nouveaux parcs. Nous ne faisons le plus souvent que répliquer des morceaux de ville standard où se succèdent immeubles de bureaux et immeubles de logement, et nous nous contentons de produire toujours plus de rues et toujours plus de routes pour pouvoir aligner tous ces immeubles les uns derrière les autres. C'est oublier de quoi est fait réellement un tissu urbain : une résille très poreuse aux maillages extra-fins (à peine 50 mètres entre les intersections pour les rues historiques) dont la géométrie singulière résulte de la combinatoire unique qui relie ses rues en superposant les motifs texturés que sont les places et les parcs, les squares et les allées, les parvis et les carrefours. La rue à elle seule ne suffit pas à créer de l'urbanité. C'est la rue dans tous ses états, la rue qui mue sans cesse tant dans sa nature que dans sa vocation qui peut le faire.

L'autre grande leçon de l'histoire qu'il nous faut réapprendre, c'est qu'il ne suffit pas d'agir de façon incrémentale, rue par rue, pour faire éclore la ville relationnelle. Pendant les Trente Glorieuses, les investissements humains et financiers ont été gigantesques pour adapter la ville à la voiture. Fabriquer la ville fonctionnelle nous a coûté des milliards d'euros et des milliards d'hommes/jour. L'ordre de grandeur de ces investissements est sans commune mesure avec ce que nous pratiquons aujourd'hui pour adapter la ville à nouveau aux humains. C'est ainsi que malgré

tous les efforts humains et financiers injectés dans la redirection urbaine depuis plus de deux décennies, l'étalement urbain est à peine contenu, voire encore en pleine expansion. En chemin, nous avons largement perdu la maîtrise foncière de notre sol et notre capacité à investir sans nous endetter, et notre aptitude à concevoir de nouveaux espaces publics de qualité sans passer par plus de densification urbaine s'en trouve grandement affectée. La politique des petits pas que nous continuons de pratiquer ne peut donner que de maigres résultats, car elle ne permet pas de faire effet de levier sur les comportements. Il nous faut apprendre à faire des sauts véritablement quantiques en design urbain pour pouvoir changer la nature de toutes nos rues à la fois, de manière à la fois massive et simultanée. Cela implique d'aller au-delà du saupoudrage lié à la réalisation de tel ou tel projet urbain individuel, aussi emblématique soit-il, pour définir plutôt une vision claire de ce que toute la ville veut devenir de manière holistique pour passer le cap du XIX^e siècle. Ce cap sera relationnel ou ne sera pas. Sachant cela, quel est le nouveau visage que nous voulons donner aux trois, quatre ou cinq mille rues qui constituent en moyenne nos villes européennes ?

Des villes pionnières ont appris à se transformer de manière holistique en réinterrogeant systématiquement la nature de leurs rues. Elles nous montrent aujourd'hui le chemin à suivre. Qu'elles se trouvent au nord de l'Europe comme Oslo, Göteborg, Copenhague ou Groningen, au sud de l'Europe comme Barcelone, Bilbao, Vitoria-Gasteiz ou Valencia, au cœur de l'Europe

HafenCity à Hambourg. © Sonia Lavadinho.



comme Bruxelles, Paris, Hambourg ou Bâle, ou encore à l'est de l'Europe, comme Graz, Vienne, Salzburg ou Ljubljana, ce qui différencie ces villes des autres est le fait qu'elles ont su opter pour un processus continu de transformation massive et systématique de leurs rues. Les recettes pour changer la nature fonctionnelle de nos villes sont archiconnues, éprouvées qu'elles ont pu être dans ces villes-là depuis des années, voire depuis plusieurs décennies. Plus important : si tant de villes aux contextes et cultures si différentes l'ont fait, alors on pourrait le faire partout. Fabriquer la ville relationnelle pourrait même devenir un projet de société à large échelle, car toutes les évaluations le montrent : la ville relationnelle est porteuse de plus de bien-être, de résilience et de justice sociale que la ville fonctionnelle.

Ces villes pionnières sont aujourd'hui émulées par d'autres villes qui veulent embrasser à leur tour la dimension relationnelle : les expérimentations fleurissent un peu partout et les prototypes qui changent la nature des rues fonctionnent plutôt bien. Les archétypes, en revanche, ont la peau dure. Ils ont certes emprunté de nouveaux noms, mais qui ressemblent à s'y méprendre aux anciens : infrastructures vertes pour lutter contre les ICU (îlots de chaleur urbains), technosols pour recréer de toutes pièces des sols vivants, réseaux express vélo qui créent chez les cyclistes les mêmes reflexes « toujours plus vite, toujours plus loin » que ceux qui dominent chez les automobilistes... Tout a-t-il donc changé ? Non, rien n'a fondamentalement changé. C'est toujours une pensée

guidée par les infrastructures, une pensée régie par la vitesse (de réalisation autant que d'utilisation) qui domine la conception de nos espaces de vie. C'est ainsi que le plus souvent, après quelques premiers succès, les freins et obstacles s'accumulent : des villes pourtant bien lancées sur une trajectoire relationnelle ralentissent leur élan, voire abandonnent leurs efforts jusqu'à parfois cesser de se transformer. Le projet de société tant rêvé tarde alors à se réaliser. Pourquoi ce paradoxe ?

Ces villes n'atteignent pas le point de bascule requis par le principe de Pareto. En ne mettant en œuvre séquentiellement que quelques projets, aussi emblématiques soient-ils, ces villes ne réussissent à transformer tout au plus que 10 à 15 % de leurs espaces publics. La quasi-totalité de leurs mètres carrés urbains reste ainsi contrainte par leur nature fonctionnelle. Il leur faudrait inverser ce qui relève de la règle et ce qui relève de l'exception. Devenir une ville relationnelle exige de transformer quasi toutes les rues en rues relationnelles. Une rue, dix rues, cent rues ne suffisent pas à passer ce point de bascule. Il nous faut déployer la transformation de nos rues avec un degré d'engagement radicalement supérieur à celui visé jusqu'ici, dans un temps bien plus court. Il n'est plus nécessaire d'expérimenter une énième fois ce qui de toute évidence marche déjà. Il nous faut plutôt assumer le courage de déployer ces solutions éprouvées avec toute la conviction et la force de frappe d'une politique urbaine qui a atteint aujourd'hui sa pleine maturité. —

NedreFoss Park à Oslo. © Sonia Lavadinho.



Rendre la rue aux enfants

Dessine-moi une rue faite pour moi !

SOPHIE HADDAK-BAYCE | MADELEINE MASSE

Quand deux professionnelles architectes-urbanistes échangent sur leur pratique et la fabrique de la ville, influencées par leur rôle de mamans de jeunes enfants, elles partagent rapidement un constat commun et stratégique : l'inadaptation de la ville à la pratique autonome des enfants.

En France, un enfant seul dans la rue est devenu une situation incongrue et provoque l'inquiétude ou les suspicions des adultes. Où sont ses parents ? Où va-t-il seul ? Que fait-il ? Cet enfant est-il perdu ?

Si la ville pouvait être jusque dans les années 1960 un territoire de découverte pour les enfants, leur pratique de l'espace public, et notamment dans la rue, se restreint de génération en génération. Petit à petit, l'enfant autonome a disparu de la rue. Dehors, les enfants jouent au parc, dans le square, dans la cour de récréation. Des espaces à ciel ouvert mais qui restent pour autant des espaces fermés. Dans la rue, ils ne font qu'y passer et sont généralement accompagnés : c'est le cas pour 97 % des enfants de l'élémentaire et 77 % des collégiens pour des trajets domicile-établissement scolaire¹.

Des enfants d'intérieur

Les enfants passent désormais beaucoup de leurs temps de loisirs enfermés, installés confortablement dans un canapé, derrière des écrans. Les conséquences de cette sédentarité sur leur santé physique, physiologique et psychologique sont alarmantes : surpoids, risques cardio-vasculaires, prévalence de la myopie, dépression... En 50 ans, la capacité physique moyenne des 7-18 ans a baissé de 25 %².

1 | http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf

2 | Étude menée par le Pr Carré, cardiologue du sport au CHU de Rennes, et co-financée par la FFC. « Bouger et s'amuser c'est la clé contre la sédentarité ! La Fédération française de Cardiologie alerte sur l'importance de l'activité physique chez les jeunes », FFC. www.fedecardio.org.

Les bienfaits de la vie en extérieur ne sont plus à prouver pour stimuler leurs sens, développer leur psychomotricité, susciter leur curiosité, encourager leur sociabilité. Pour un enfant, marcher dans la rue est aussi un très bon moyen pour apprendre à se situer dans l'espace, à développer son sens de l'orientation, à connaître son quartier, à découvrir les joies de la ville, le plaisir de la promenade et de la flânerie. Tout cela fera sans doute de lui un adulte piéton. En un sens, questionner la place des enfants dans l'espace public est un sujet éducatif et de santé publique.

Rue = danger ?

La présence d'enfants dans nos rues françaises, ou plutôt leur absence, en dit en réalité beaucoup sur notre rapport à l'espace public. De multiples projections d'adultes, plus ou moins fondées, peuvent expliquer cette appréhension : sentiment d'insécurité, réel danger lié à la place et à la vitesse des modes motorisés, inconfort et étroitesse des trottoirs, aménagements inadaptés, encombrements, bruit et pollution.

C'est l'aménagement de l'espace public, façonné pour l'automobile et la recherche d'efficacité liée à la vitesse, qui a conditionné les pratiques de déplacement motorisé dans la ville, au détriment de celles des piétons.

Un peu comme si, au fur et à mesure que les transports rapides et efficaces du quotidien, la voiture en premier lieu, gagnaient du terrain, la place des enfants dans la rue en perdait. Avec des rues devenues souvent dangereuses, trop bruyantes et polluées, les enfants sont confinés dans des espaces plus sécurisés, clôturés, en tout cas surveillés, que ce soit à la maison, à l'école, au stade, dans les parcs et jardins comme dans les aires de jeux. Loin de la liberté offerte par la rue, les enfants évoluent



Valencia. © Sophie Haddak-Bayce.

toujours sous l'œil bienveillant voire trop protecteur de l'adulte, dans un espace délimité, aux aménagements souvent hyper-normés. Ces espaces très codifiés laissent peu de place à la découverte, à l'imaginaire, à la créativité... et à l'apprentissage de la vie en société comme à la maîtrise du danger.

Et ailleurs ?

Pourtant, de par le monde, malgré le développement automobile, la rue a parfois su rester cet espace de jeu, de loisirs, de découverte et de rencontres pour de nombreux enfants. On a tous en tête des impressions et des souvenirs de voyages nous rappelant que les petits Espagnols, Indiens, Grecs, Kenyans, Italiens, Indonésiens, Mexicains passent beaucoup plus de temps à jouer dans la rue. Une affaire avant tout culturelle avec une vie de famille à l'extérieur souvent très développée ; par exemple, en Espagne, lors du moment du *paseo*, cette promenade familiale juste avant le dîner durant laquelle toutes les générations se retrouvent, marchent, jouent. Dans ces pays, les enfants sont aussi plus souvent seuls dans la rue, pour aller à l'école, rendre service et faire une course rapide ou tout simplement jouer avec un voisin devant le perron de la porte pendant

que les parents vaquent à leurs occupations au sein du foyer...

Play streets (rues à jouer), rues aux enfants, rues aux écoles : quand la ville se fait récréative

Et si les enfants pouvaient à nouveau jouer dans la rue ? Au ballon, à saute-mouton, à la corde à sauter, aux billes ? Transformer un bout de trottoir en une poutre de gymnaste en herbe ? Grimper sur un banc ou un muret et sauter dans le caniveau ? Faire la course entre copains pour atteindre en premier le réverbère du coin ? Éclabousser les adultes en sautant dans une flaque d'eau ? En un mot, refaire de la ville, de la rue, un espace d'expression, un terrain d'aventure, propice au jeu et aux liens sociaux.

Depuis quelques années, commencent à éclore de-ci, de-là des initiatives de rues aux enfants, aux abords des écoles. A minima interdites à la circulation automobile aux heures d'entrées et de sorties des élèves, ces rues menant à l'école sont parfois définitivement coupées à la circulation. L'espace de chaussée est alors réinvesti de manière ludique, parfois artistique, pour proposer aux enfants et à

leur accompagnant un espace propice au jeu, à l'attente, à la rencontre. C'est tout le paysage de la ville qui change, dans un sens plébiscité par les enfants : un décor moins minéral, plus arboré et coloré !

Ces rues évoquent les fameuses *play streets*, rues à jouer, qui existent en Angleterre depuis les années 1930 : des rues, souvent résidentielles, transformées le temps d'une soirée estivale ou d'un dimanche après-midi en un vaste espace réapproprié, où petits et grands ont le loisir de se retrouver et de passer un moment convivial. Alors que les voitures sont garées sur les bas-côtés ou rangées dans les garages, les ballons et tables de ping-pong en ressortent, des marelles sont dessinées à la craie, les barbecues investissent le bitume, les parasols et les transistors finissent de planter le décor : une rue vivante, appropriée et réinvestie !

L'enfant et l'école : un catalyseur dans l'adaptation des espaces publics

Ces exemples montrent que la rue devient un objet de reconquête écologique : moins de place dédiée à la voiture (la « juste » place) et plus pour d'autres attentes citoyennes. La rue doit retrouver son rôle de lieu du lien social, où la cohabitation de tous redevient possible. Dans nos rues, nous souhaitons : moins de chaleur, moins de bruit, moins de pollution, moins d'enrobé, moins de voitures, plus d'arbres, plus d'ergonomie, plus de biodiversité, plus d'ombre, plus d'eau, plus de piétons, plus d'usages et... plus d'enfants !

L'adaptation de nos rues aux enjeux environnementaux nous amène à changer de focale, à réintroduire le vivant (la faune, la flore et l'humain) au cœur des aménagements. Dans ce changement de paradigme, la prise en considération de la place à accorder aux enfants devient un levier au service de rues plus inclusives, plus relationnelles, plus vivantes.

Et rien de mieux que de commencer par le chemin de l'école pour transformer les rues d'un quartier. À partir du groupe scolaire, imaginer un réseau de rues plus apaisées, plus confortables pour l'écolier comme pour ses accompagnants, ou les riverains, afin de cheminer facilement, le long de trottoirs ombragés. Le parvis de l'école, voire la cour végétalisée, ouverts sur la rue, peuvent même devenir des sortes de squares de quartier, à l'image des cours oasis qui fleurissent à Paris et dans d'autres métropoles depuis quelques années.

Autour de l'école, de nombreuses actions sont alors à fédérer : mutualisation et/ou ouverture des cours

en dehors des temps scolaires, rues aux écoles, pratiques ludo-sportives, design actif et interventions artistiques sur le chemin de l'école, outils en faveur de l'éco-mobilité scolaire...

Autour de l'enfant, une flopée d'acteurs à embarquer et à mettre en synergie : élus locaux, techniciens, directeurs d'écoles, enseignants, parents d'élèves, frères et sœurs, riverains, associations, commerçants, artistes, concepteurs...

Ensemble, à partir de l'école, une mutation profonde des quartiers peut alors s'opérer, plaçant les enfants au cœur du dispositif, mais au service de tous les usagers de la rue.

La présence d'enfants dans la rue : un nouvel indicateur de bien-être ?

En réadaptant la rue aux enfants, l'espace public devient plus confortable, vivant et écologique, in fine, plus adapté aux défis d'avenir. La rue se transforme en un prolongement du logement, toujours trop petit, telle une extension de l'espace de jeu et de vie.

Reconstruire la relation de l'enfant au dehors, prendre soin des plus jeunes dans nos villes permet de mesurer autrement la qualité de vie et le bien-être ressenti par les usagers, notamment les publics les plus sensibles (seniors, femmes, personnes à mobilité réduite, etc.). La présence d'un enfant en autonomie dans la rue peut alors devenir un indice de mesure pertinent pour évaluer la qualité d'aménagement, d'appropriation et de vie d'un espace public. Par le prisme de la place de l'enfant dans la rue, des politiques innovantes et efficaces peuvent être déployées à toutes les échelles de l'action publique, pour mieux prendre soin des habitants.

Quand les enfants reprennent le pouvoir !

Après avoir été ignorés, relégués, surveillés, invisibilisés, les enfants, au cœur de cette reconquête de nos rues, doivent pouvoir réinvestir les lieux. Bien plus qu'une simple politique d'aménagement, remettre l'enfant au cœur de la ville questionne leur place dans la démocratie : en prenant en compte les besoins des plus jeunes, en associant dès maintenant les citoyens de demain aux décisions publiques, en les embarquant dans la fabrique de la ville du XXI^e siècle. Faire des enfants des acteurs à part entière dans la conception et l'évolution de nos modes de faire la cité, de la pratiquer, de l'adapter semble essentiel. La transformation de l'espace urbain doit être mise en œuvre avec les plus jeunes car ils seront demain les futurs habitants de villes qui devront répondre aux défis écologiques, climatiques et sociétaux. Serait-on sur la bonne voie ? _

La culture *street* en 7 images

racontée par Guillaume Le Goff,
sur la base du travail du photographe Fred Mortagne

SOPHIE HADDAK-BAYCE

Fred Mortagne est un photographe et réalisateur lyonnais qui est venu à l'image à travers sa passion pour le skateboard. Le regard qu'il porte sur celui-ci est très éloigné de la photographie sportive en général. Il privilégie plutôt les aspects esthétiques et artistiques du skateboard, et dévoile la relation intime que celui-ci entretient avec l'environnement urbain dans lequel il évolue.



F. Mortagne,
Attraper au vol,
éditions Odyssée,
été 2024, 128 p.

Mon parcours est très lié à l'urbanité et à la prise de pouvoir de l'individu et de la communauté dans l'espace public ces 30 dernières années. Ma génération a été attirée par la ville pour ce qu'elle a à offrir à des jeunes, en termes de liberté, de créativité, d'expression, à la fois individuelle et collective. Surtout dans les années 1990, période d'embellie pour des mouvements underground qui, petit à petit, sont entrés dans la culture populaire.

Musique, art, sport, nourriture, et la culture plus globalement, tout ça émanait d'une « culture monde » qui tout d'un coup nous touchait en France, arrivait par différentes portes d'entrée, et devenait des passions pour nous. Par exemple, le skateboard pour moi, et pour beaucoup de mes amis à cette époque-là, filles ou garçons, a été vraiment notre *Alice au pays des merveilles* : on a découvert un monde fantastique à la fois de pratique, mais aussi de rapport à la ville, de rapport à l'autre.

À travers un éventail d'expressions – l'image, la musique, l'art, le vêtement... –, nous avons pu vraiment explorer des nouveaux territoires dans la ville et aussi créer des ponts avec d'autres communautés dans d'autres espaces. Nous avons commencé à

voyager à l'étranger et on s'est rendu compte qu'il y avait vraiment un âge d'or de ce qu'on a appelé la *street culture* au milieu des années 1990. On a commencé à s'en emparer, à y être très à l'aise et à produire nous-mêmes des nouvelles formes d'expression, que ce soit à travers des fanzines, la création d'événements, à travers des petits festivals, des soirées. On a découvert tout un monde nouveau, très créatif, qui nous a permis de découvrir la rue et toutes ses richesses, tout ce qui était en train de changer dans la ville.

C'est ce milieu des années 1990 qui a été très fondateur pour des gens de ma génération et je pense que ça a été même déterminant pour tout ce qu'on appelle aujourd'hui les nouvelles cultures : cette énergie créative contemporaine qui trouve ses racines dans ces années-là, le skate, le hip-hop, le graffiti, le *streetwear*, la *street food*, toutes ces nouvelles formes d'expression, tout cet univers qui s'est ouvert à nous. Une forme de prise de pouvoir, grâce à laquelle on a commencé à se dire qu'on pouvait maîtriser une nouvelle existence et, presque de manière philosophique, à se dire qu'on avait des armes pour être des habitants d'un nouveau monde ! _

Le skate, pouvoirs et contre pouvoirs

La rue est un espace plein de sens, très polysémique ! Il y a le côté liberté d'expression mais aussi les contraintes, dans une société où il y a beaucoup de règles et de normes, comme l'exprime astucieusement le slogan affiché sur les murs « et la rue elle est à qui ?!!! ».

Le skateur, par exemple, est un être libre, un être qui cherche à s'exprimer et à créer à sa manière et suivant son style. Il se veut en dehors des règles, mais en même temps, il a besoin de les respecter. À l'image de cette symbolique du skateur, la rue est marquée par cette dualité : liberté et mouvement vs

ordre et contrainte, ambivalence très bien exprimée par le point d'interrogation (le choix) suivi par trois points d'exclamation (l'ordre).

Au fond, c'est vrai, à qui appartient la rue ? Est-elle à eux ? À nous ? À tout le monde ? À personne ? La réponse reste en suspens... mais fait écho au contexte actuel : des manifestations du peuple autorisées, non autorisées, légitimes, illégitimes qui renvoient à ce droit, à ce besoin, à ce devoir de s'exprimer, ce qui reste in fine le propre de notre démocratie, de notre place dans la ville et dans la société ! —

et la rue elle est à qui ?!!!



Skateur Quentin Boillon. © Fred Mortagne.



Musicien. © Fred Mortagne.

La musique dans la rue

Qu'est-ce que la rue apporte à la musique et vice-versa ? On cherchait une image pour exprimer la musique de rue, ça aurait pu être la fête de la musique, ça aurait pu être une *block party*, ça aurait pu être un regroupement de hip-hop... Le rapport rue-musique-culture est très protéiforme mais avec une constante : le musicien a sa place en tant que poète, en tant qu'artiste dans la rue.

J'ai grandi avec des prises de parole, de la musique dans la ville qui n'était parfois pas forcément autorisée ; il y avait cette volonté de s'emparer de la ville et de la rue comme d'une grande scène. La fête de la

musique, ça a été et ça reste un des grands souvenirs parce que tout était possible, il y avait une grande liesse populaire aussi ; on découvrait plein de styles, plein de groupes, plein de rencontres dans la rue... C'est le propre des grandes villes que de « résonner » : les rues sont remplies de sons, de bruits, de silences parfois aussi. Elles offrent cette vitalité, cette possibilité d'avoir des endroits ouverts pour se retrouver et écouter de la musique ! Au-delà des potentielles nuisances riveraines, la musique devrait avoir sa place de manière normale, comme un élément incontournable de notre vie dans la ville. —

L'art et la rue

La place de l'art dans la rue n'a jamais été évidente. Souvent, on a reproché au *Street Art*, aux graffeurs, de marquer un territoire sans que soit autorisée cette « signature ». Pendant très longtemps, ça a été sur le côté, ça a été illégal, ça a été pourchassé, ça n'a pas été bien vu !

Le *Street Art* a marqué un moment, un tournant dans l'art et influencé les formes d'expression artistique dans les rues de nos villes. Aujourd'hui, le graffiti est devenu un élément incontournable de la nouvelle histoire de l'art et évidemment de l'art urbain. Dans les mégapoles, on voit que la marque de l'humanité

s'exprime à travers des collages, des peintures, des tags. Des prises de parole artistiques sur les murs et les sols de nos rues, une façon de prendre le pouvoir, avec toujours de nouveaux lieux à investir, de nouveaux messages à faire passer et qui permettent aux gens de revenir à la rue, ce lieu de liberté, de rencontre et de partage.

Aujourd'hui, les choses ont tellement changé que l'art dans la rue s'est même parfois institutionnalisé, de nombreuses villes accueillant des artistes pour des interventions sur les supports urbains ! _

Kid Paris. © Fred Mortagne.

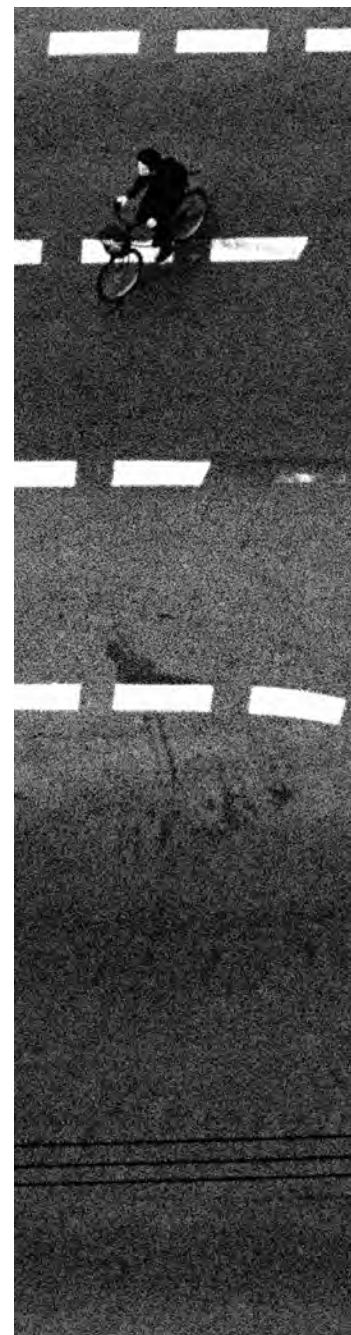


La street food

Depuis des années, la *street food*, est un incontournable dans la ville : elle fait partie des nouveaux modes de restauration. Ici on est à Hambourg, mais c'est la même chose aux quatre coins du monde. De New York à Paris, de Tokyo à Rio ou Marrakech, partout dans le monde, la *street food* a pris un essor considérable et est devenue fantastique. Elle produit des choses incroyablement bonnes et, en même temps, parfois, dans les points de ventes, les installations de rue, on peut être dans du *cheap* voire dans du mauvais goût.

La rue, c'est aussi cet espace où on peut chercher à avoir du plaisir, en trouvant des nourritures terrestres, à toute heure de la journée et parfois de la nuit. Glaces, kebabs, hot dogs, autant de manières de se connecter à l'autre, de se réunir et de partager différentes cultures ! _

Man in between ice creams. © Fred Mortagne.



Le sens / dépasser les limites

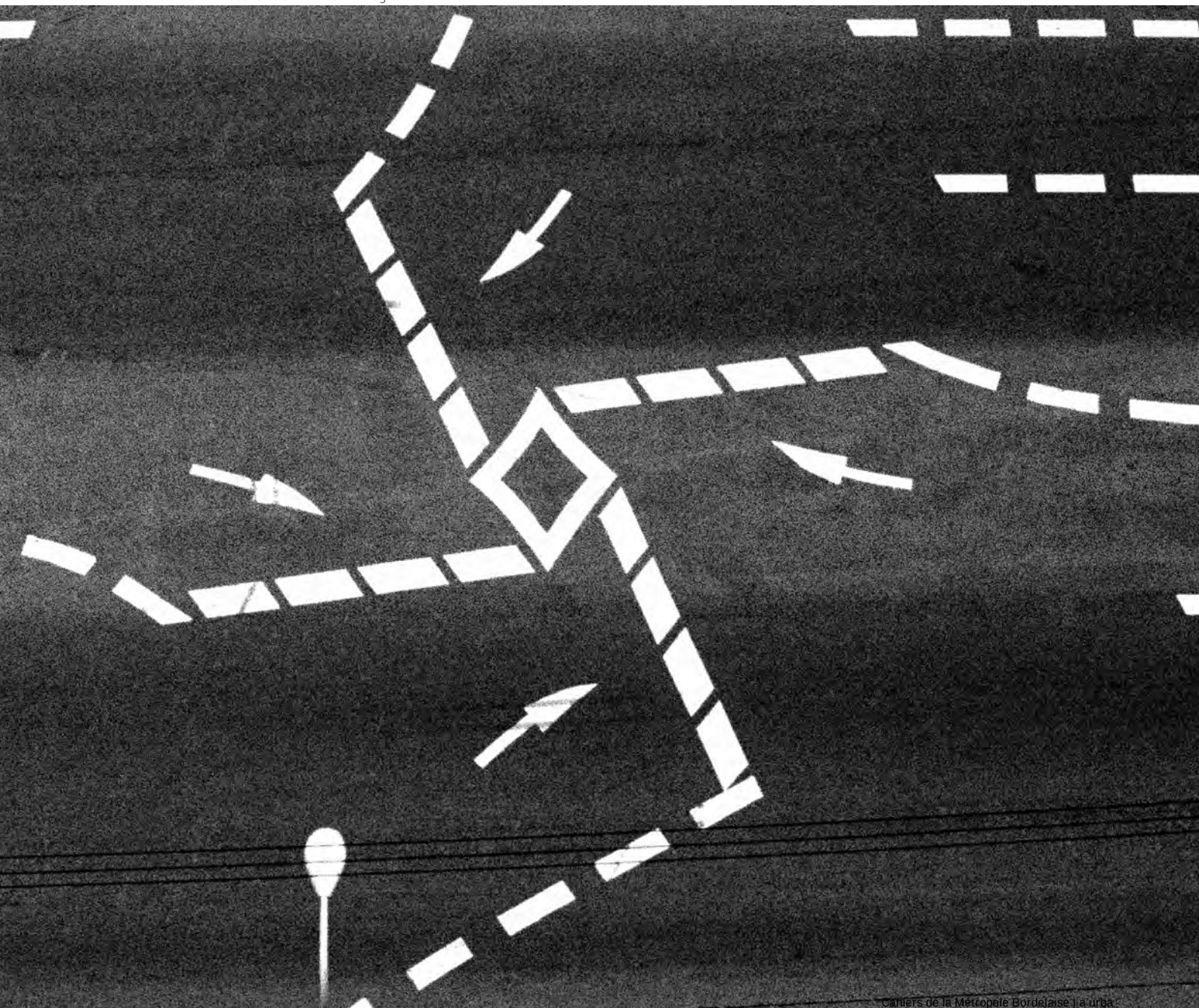
La rue, le sens, la direction : où va-t-on réellement ? La signalétique de rue nous guide, parfois nous interpelle, elle peut même nous perdre. Ici, on dirait presque une araignée ! Et il y a ce cycliste, libre d'aller d'un point à un autre avec son vélo, qui traverse les files, qui franchit une ligne... dépasse les limites, s'affranchit des codes !

En effet, est-ce que vous allez toujours dans le sens dans lequel on vous dit d'aller ? Souvent l'individu et le collectif ont envie d'aller dans l'autre sens, le sens inverse, à contre-sens.

Les effets de pouvoirs, de contre-pouvoirs, de limites, de cadres, de normes, qu'on respecte, qu'on déborde, qu'on franchit, c'est pour moi ce qui caractérise vraiment cette *street culture* dont je suis un passionné. Il y a cette envie énorme de liberté, mais on sait qu'on est dans un cadre et que c'est impossible d'y échapper... Et en même temps c'est à nous, individus, de toujours repousser les frontières ! _

et la rue elle est à qui ?!!!

Osaka bike. © Fred Mortagne.



Streetwear : la mode, la publicité et la rue

Dans la rue, le style, la mode, le luxe, l'image et la publicité ont pris de plus en plus de place. On sait que le *streetwear*, c'est le nouveau luxe : on en voit la preuve à travers les images qui tapissent nos rues, avec les codes de la *street*. On vit dans un monde où le luxe a beaucoup préempté le territoire et notamment la ville et ses rues, remplies de pubs. Pour les campagnes de marques qu'on peut qualifier de luxe par rapport aux gens qui vont acheter ces produits, mais aussi par rapport à la culture *street* qui les caractérise, la rue est devenue essentielle : tour à tour source d'inspiration, catalogue XXL, défilé de mode à ciel ouvert !

On peut questionner l'ironie de ces images qu'on nous impose dans les rues à travers la publicité, qui sont parfois pesantes. Derrière ce papier glacé, au-delà des intentions mercantiles, il y a aussi une forme de culture *street*, l'évocation de savoir-faire, l'expression de plein de métiers, de certains points de vue. Une autre forme de pouvoirs et de contre-pouvoirs... _

et la rue elle est à qui ?!!!

Stripes woman Milan. © Fred Mortagne.



Francfort. © Fred Mortagne.

Scènes de rue

La *street culture*, la culture de la rue, ce sont aussi parfois des scènes qui sont drôles. La rue, c'est dur, c'est bruyant, il y a parfois du stress... mais il y a aussi des moments de poésie et d'inattendu.

La rue et sa culture c'est toute cette co-présence d'humains (et d'animaux !), de passé et de présent, la manière/les façons de se retrouver tous et de vivre ensemble dans un même espace. Avec des surprises et des scènes qui nous font sourire... et nous fabriquent des souvenirs, une forme de mémoire collective. _

La rue américaine

JÉRÔME BARTH | JÉRÔME GLAD

La rue a mauvaise presse dans l'imaginaire américain, ici au sens d'Amérique du Nord. La faute à l'explosion des *suburbs*, quartiers uniformisés à bas coûts, aux maisons unifamiliales et aux grands centres commerciaux, dans lesquels les populations – généralement blanches et de classe moyenne – viennent habiter dans les années 1950 et 1960. Suite à une désindustrialisation massive des grandes métropoles et au succès de la maison abordable des *suburbs*, les villes américaines vivent une longue période de crise, d'appauvrissement et de perte de population dans les années 1970 et 1980. On s'en rend compte dans des films comme *Taxi Driver* (1979) ou l'absurde mais fascinant *New York 1997* (1981).

La lente reconquête de la rue

Puis, contre toutes attentes, les choses changent. Dès la fin des années 1980, les villes commencent un redressement lent mais régulier. À New York, ville emblématique, les commerces de rue vont progressivement se rétablir et les piétons reviennent dans les rues, même s'ils se trouvent souvent à l'étroit sur des trottoirs exigus ou forcés de faire face à des blocs de bureaux totalement introvertis, dénués d'interface avec la rue.

Petit à petit, les urbanistes, les commerçants, quelques esprits politiques avisés et certains citoyens éclairés vont reconquérir la rue. Au Québec, des initiatives, telle la « Fondation Rues Principales », mettent tout en avant les valeurs traditionnelles de la rue. Aux États-Unis, un vaste mouvement de salubrité, d'entretien et de sécurité de la rue voit le jour, intitulé « *Broken Windows* » de James Wilson, la théorie des « vitres cassées » (l'idée étant de ne pas laisser les vitres cassées établir un climat de délinquance dans un quartier). L'essor de nouvelles industries, le retour des professionnels en ville et une prospérité retrouvée – marquée par une hausse des revenus moyens et une réduction réelle de la pauvreté

urbaine – vont également permettre la réinvention des villes.

La rue devient alors un enjeu : après son abandon à l'automobile, il ne reste plus assez d'espace pour tout le monde. Piétons, cyclistes, chantres d'une cité plus agréable et plus ouverte, poussent à une ré-imagination de la rue. Dès les années 1990, la place de l'automobile diminue progressivement grâce à des initiatives visant à la mise en sécurité des piétons et au prêche contre la création de places de stationnement obligatoires dédiées dans les nouvelles constructions. Ces initiatives jugées farfelues de prime abord vont gagner du terrain avant de triompher dans les esprits, trouver leur place dans les politiques publiques, et finalement transformer les cités américaines.

Les années 2000 sont celles de la piétonnisation, avec par exemple le programme des *DOT Plazas* (du département des Transports) dirigé par la Commissaire des Transports Janette Sadik-Khan à New York. Dans d'autres métropoles, comme celles de Montréal ou de San Francisco, des espaces temporaires et des rues partagées apparaissent et se multiplient avec une méthode particulière, celle de « l'urbanisme tactique ». Partout, avec un peu de peinture, des bacs à fleurs et de la bonne volonté, une partie de la voirie dédiée aux automobiles est libérée en faveur d'espaces piétons destinés aux citoyens et à leur vie quotidienne. Les pistes cyclables vont également acquérir une présence réelle. Les pouvoirs publics vont alors songer au vélo comme un mode de transport qui mérite un réseau aménagé avec ses liaisons en direction des centres d'activités de la ville. Les places publiques sont elles aussi à l'honneur : Bryant Park à New York, Fountain Square à Cincinnati, Campus Martius à Detroit, Dilworth Plaza à Philadelphie et de nombreuses autres vont être réhabilitées par des programmes d'investissement et des programmes de gestion en partenariat publics-privés des villes devenues conscientes de



5^e Avenue, Brooklyn, des terrasses occupent la chaussée grâce au nouveau programme *Open Streets* de la ville de New York. © Jérôme Glad.

l'atout que ces espaces peuvent représenter pour les centres-villes et les quartiers.

L'espace public, sa forme et ses fonctions, qui sont un enjeu évident en France, entrent désormais dans l'imaginaire public et politique américain. Le débat sur son usage va opposer d'un côté, les ingénieurs de la circulation, les commerçants, les propriétaires immobiliers frileux et les résidents et, d'un autre côté, toute une nouvelle génération d'urbanistes, d'activistes du cyclisme et de visionnaires de secteurs variés qui comprennent le lien entre la qualité de l'espace public et la capacité de la ville à attirer et à conserver ses habitants.

Un modèle de réinvention de la rue propre à l'Amérique du Nord

Des centaines d'organisations de gestion de la rue, ancrées dans le modèle américain, vont être l'un des outils principaux de cette transformation, avec le soutien du secteur public. Les premières, *Bloor West* à Toronto et *Union Square* à New York, se créent en 1970 et 1981. Ces organismes à but non lucratif réalisent des missions de service public mais avec des méthodes de services privés. Leurs financements sont un mélange de fonds publics et surtout privés. Ce sont les *Business Improvement Districts* (BIDs) et les Conservancies aux États-Unis, les *Business Improvement Associations* (BIAs) et les *Sociétés de Développement Commercial* (SDC) au Canada. Elles se caractérisent par des interventions sur des territoires bien définis et des missions circonscrites comme la sécurité, la propreté, l'organisation d'événements dans les rues. Elles disposent de budgets pluriannuels et d'un mode d'action pragmatique.

Parallèlement à ces organisations de gestion de rue, le succès des militants de l'urbanisme tactique et de leurs projets, associant directement les usagers et les habitants, contribue à leur donner un statut d'outil indispensable des politiques publiques en milieu urbain. L'urbanisme tactique devient alors une pratique populaire sur tout le continent au début des années 2010. À titre d'exemple c'est en 2013 que le programme de vélo partage « *Citibike* » commence à opérer à New York. Assez rapidement, les idées soutenues par les militants vont être portées par les municipalités elles-mêmes et prendre de l'ampleur. Dès lors, le mouvement associatif et militant va peu à peu disparaître au profit d'entreprises de conseils spécialisées, de firmes de design ou même de services dédiés dans les cabinets d'ingénieurs et d'architectes concevant et réalisant ces aménagements tactiques pour les villes.

Cependant, le succès et la pérennité de ces interventions tactiques reposent grandement sur la présence d'un opérateur local assurant sur la durée leur gestion, leur entretien et leur programmation. Ainsi, pour le programme de *DOT plazas* de New York où la présence d'un gestionnaire est systématique, aucune des 79 places n'a été démantelée, à la différence de ce que connaîtra San Francisco qui ne disposait pas d'un réseau d'opérateurs locaux en charge de la gestion de ce type de projets d'aménagement. Toutes les places éphémères de la ville de Québec seront également démantelées les unes après les autres pour les mêmes raisons.

Le Covid va bousculer les villes, les habitudes, et les rues

L'arrivée du Covid a été l'occasion d'une redécouverte encore plus profonde de la rue et de son importance pour les populations urbaines, particulièrement dans les quartiers fortement peuplés. La crise sanitaire a poussé les populations à demander plus de liberté dans l'utilisation de la rue ; elle a aussi permis aux pouvoirs publics de faire fi des réglementations traditionnelles (limites de superficie des terrasses, fermeture de rues, partage de l'espace sur les trottoirs, organisations de fêtes, vente d'alcool) d'une part, et d'autre part de rendre obsolètes les clivages politiques. Ainsi, les deux années du Covid ont été l'occasion d'une expérimentation sans précédent dans des centaines de villes grandes, petites et moyennes et, aujourd'hui, les différents usages de la rue continuent d'influencer la réflexion des services publics.

À New York, le programme occasionnel des *Open Streets* prend de l'essor, avec des autorisations de fermer des rues sur 100, 400, parfois 1 000 mètres, ce qui permet aux commerces et aux institutions civiques locales d'utiliser la rue comme bon leur semble. À Montréal, c'est l'apparition du programme « Rues piétonnes », qui ferme la circulation chaque année dans 10 grandes artères commerciales, dont l'emblématique avenue du Mont-Royal, transformée en promenade urbaine de 2,3 km. Dans les deux cas, ces réappropriations de la rue par le piéton ont une semi-permanence dans la belle saison mais sous certaines contraintes.

Le facteur limitatif est l'absence de financement durable. À Montréal, New York ou Cincinnati, ce sont une fois encore les espaces gérés en partie par des partenaires publics-privés (BIDs aux EU ou SDC au Canada) qui vont perdurer et se développer.

En revanche, le nouveau partage de l'espace entre l'automobile et les piétons s'est inscrit de façon plus permanente ; ainsi la terrasse est entrée dans la vie quotidienne de la rue nord-américaine. Dans certains cas, comme à Georgetown (Washington DC) ou à Cincinnati, les organismes de gestion deviennent le moyen par lequel ces terrasses temporaires sont conçues, produites, puis louées ou vendues à des bars et des restaurants. Une uniformisation de concept facilite d'ailleurs les autorisations données par la ville.

Le Covid aura également représenté une période pendant laquelle les *Center Business Districts*, ce que nous appelons le centre-ville, se sont vidés de leurs travailleurs. On a assisté à un changement drastique du niveau de diversité des usagers, avec une augmentation de la présence des sans-abris dans le centre des grandes villes américaines, ayant fait l'objet de nombreux articles « myopes » sur l'insécurité, l'insalubrité et « l'ensauvagement » de la rue. Cette situation se résorbe au fur et à mesure que la vie se normalise.

Et maintenant ? Le plus marquant, à notre sens, est la compréhension de l'importance de la rue comme un lieu de possibilités et de vie pour ses usagers. De ce côté de l'Atlantique, les rues qui ont su se réinventer avec le plus de succès et de pérennité sont celles disposant d'un organisme gestionnaire de rue. Ainsi, l'urbanisme tactique avec ce qu'il représente en termes de militantisme en faveur des rues a conduit à la création de ces organismes novateurs. Ces nouveaux opérateurs servent d'aiguillon en poussant les pouvoirs publics à faire preuve de plus d'ambition et en mobilisant même les commerçants les plus récalcitrants aux changements. Pour redécouvrir la beauté des rues des villes ! _

Avenue Bernard à Montréal. Des aménagements saisonniers et des terrasses sur rues animent chaque été les rues piétonnes depuis la pandémie.
© La Pépinière Espaces Collectifs.



La rue marchande en Afrique de l'Est

Cachez ces vendeurs de rue que je ne saurais voir

SYLVAIN RACAUD

L'« informalité » est une composante importante de l'économie et de paysages des villes en Afrique de l'Est. Près des trois quarts des emplois non-agricoles relèveraient du secteur informel en Afrique subsaharienne¹, une bonne part est composée du petit commerce, dont la vente dans la rue. Pourtant à Dar es-Salaam (Tanzanie), Thika ou Kisumu (Kenya), en dépit de l'évidence urbaine, sociale et économique de cette activité, la majorité des vendeurs de rue travaillent dans un environnement précaire et sont soumis à l'arbitraire d'une gouvernance ambiguë et conflictuelle.

1 | International Labour Organization, *Women and men in the informal economy: A statistical picture*, International Labour Office, 2018.

Des villes et des vendeurs de rue : une intégration conflictuelle de l'« informel »

Les photographies montrent deux rues marchandes, l'une, Congo Street, dans la métropole tanzanienne d'environ quatre millions d'habitants, l'autre, Commercial Street dans une ville kényane de quelque 300 000 habitants. Les deux images sont marquées par la présence de vendeurs de rue. Congo Street illustre non seulement le dynamisme de l'activité marchande dans ce paysage urbain, mais également la congestion d'un espace densément occupé et parcouru par des passants, riverains, clients potentiels et par moments des véhicules. Les vendeurs,

Congo Street dans le quartier commercial de Kariakoo à Dar es-Salaam (Tanzanie). © Sylvain Rcaud.





Commercial Street, centre-ville de Thika (Kenya). © Sylvain Racaud.

mobiles ou immobiliers, avec des dispositifs commerciaux variés, sont positionnés devant des boutiques, sur des trottoirs ou dans la rue. Cette imbrication complexe et mouvante de petits vendeurs, boutiquiers et grossistes fait de Kariakoo le haut lieu commercial tanzanien actif le jour. En revanche à Thika, les vendeurs de rue investissent en soirée cette rue stratégique car elle est située aux abords du quartier administratif et d'affaires. À partir de 17 h jusqu'à 21 h, ils ciblent les travailleurs marchant vers les gares de bus. La vague de plusieurs centaines de vendeurs dans les rues anticipe celle des personnes ayant débauché et qui constituent un marché potentiel.

À Dar es-Salaam ou Thika, ou encore dans d'autres villes est-africaines, la vente de rue est effectuée dans l'espace public des quartiers administratifs et d'affaires (*Central Business District*, CBD) alors que ces espaces – contre-allées, trottoirs, rues – ne sont pas, d'un point de vue légal, destinés au commerce. Par conséquent, ce commerce est considéré comme hors-la-loi car il ne respecte pas les arrêtés municipaux ou les plans d'urbanisme. Cette appropriation d'espaces non dédiés au petit commerce – même à proximité des lieux du pouvoir – est qualifiée « d'informelle », ce qui permet

aux autorités de légitimer des actions répressives et maintient l'activité dans un environnement précaire et conflictuel.

Pourtant en dépit de ces difficultés quotidiennes, la commerce de rue reste un secteur fort, pourvoyeur d'une part de revenus pour les vendeurs, et d'autre part de marchandises pour les clients. À Dar es-Salaam, on estime à 700 000 le nombre de vendeurs de rue¹, ils seraient environ 10 000 à Kisumu, ville kényane de plus de 400 000 habitants. Cette réalité tangible, visible, proche des lieux du pouvoir, se heurte à la définition largement admise de l'« informel » présenté comme un secteur générant des activités hors de la régulation de l'État. Il y a donc un paradoxe entre le poids social et économique et la faible légitimité légale et politique. Ce paradoxe se reflète dans deux contradictions, la première concerne l'évidente présence d'un secteur majeur mais dont la régulation est confuse. La seconde met en tension la présence permanente d'un secteur régulé mais néanmoins présenté par les autorités comme temporaire, non-organisé et hors du secteur formel.

1 | M. Lyons, C.-T. Msoka, « The World Bank and the street: (how) do 'doing business' reforms affect Tanzania's micro-traders? », *Urban Studies*, 2010, n° 47, p. 1079-1097.

Des cadres réglementaires confus

Le commerce de rue comprend diverses formes et concerne une multitude de produits, du vendeur ambulant de bijoux fantaisie bon marché, aux vendeuses de légumes disposant leurs marchandises sur des sacs au sol, en passant par des commerçants qui occupent, parfois depuis de nombreuses années, des tables couvertes. Le commerce de rue s'est développé dans les années 1970, généralement dans ou aux abords d'espaces marchands : marchés ou rues commerçantes. Il peut être le résultat de politiques urbaines. À Kisumu, la rénovation de la gare routière au début des années 2000 et la destruction du marché informel Oile ont privé d'espaces marchands des centaines de vendeurs qui se sont alors implantés dans puis autour d'un parc situé en centre-ville. Dans ces cas-là, des politiques publiques ont produit des vendeurs de rue.

La légitimité des règles gouvernant le commerce de rue est plurielle au Kenya. Les autorités locales considèrent que la vente réalisée dans des espaces non prévus à cet effet dans des plans d'aménagement est informelle. Les villes kényanes délivrent pourtant, comme à Kisumu, des licences journalières aux vendeurs de rue. Ces licences précaires insèrent ainsi ce secteur dit « informel » dans la régulation des autorités locales mais ces dernières refusent de délivrer des licences annuelles. Ce manque de reconnaissance locale est en contradiction avec deux lois nationales de 2012 qui légitiment explicitement et encouragent même les activités informelles, secteur croissant et pourvoyeur de l'écrasante majorité des nouveaux emplois. Ainsi, les contradictions entre des textes juridiques de niveaux différents maintiennent le commerce de rue dans un environnement précaire et laissent libre cours à l'arbitraire, à la répression et à des pratiques d'extorsion extrêmement répandues de la part des agents municipaux chargés de

Commerces de rue dans Ojino Okew back Street, derrière le parc Jomo Kenyatta Sports Ground à Kisumu (Kenya). © Sylvain Racaud.



collecter les taxes quotidiennes et de faire respecter le cadre légal. Le motif d'entrave à la circulation est régulièrement utilisé pour confisquer les marchandises et justifier des amendes. La corruption atteint des sommes très élevées, une enquête en 2016 d'un média indépendant estimait le montant mensuel des pots-de-vin à Nairobi à un million de dollars¹.

En outre, des commerçants formels pratiquent le lobbying pour renforcer des politiques répressives envers les vendeurs de rue mais certaines boutiques les utilisent pour écouler des stocks.

La frontière entre le secteur « informel » et « formel » est donc poreuse.

La catégorie « informelle » est une catégorie politique, un instrument de la régulation conflictuelle de l'espace public utilisé au Kenya et dans la plupart des villes d'Afrique de l'Est.

La répression du commerce de rue s'appuie sur des arguments de sécurité et d'hygiène dans l'espace public mais également sur une certaine vision de la modernisation. Alors que les villes sont perçues comme des vecteurs de modernité, le commerce de rue est perçu par les autorités locales, les planificateurs urbains et les développeurs comme archaïque, comme un signe de sous-développement, de pauvreté ; sa réduction est alors une manifestation du progrès. Ce discours traduit une vision de la modernité urbaine inscrite dans la continuité de politiques urbaines coloniales.

La vision erronée du commerce de rue : non-organisé et temporaire ?

Le discours dominant des autorités locales au Kenya ou en Tanzanie présente le commerce de rue comme un secteur non-organisé. Or, ceci est contredit par la constitution de groupes de vendeurs de rue officiellement reconnus, tels les groupes d'entraide (*self-help groups*) au Kenya, enregistrés auprès du ministère du Genre, de l'Enfance et du Développement social. Ces groupes sont encouragés par la Constitution kényane et par le plan de développement national Kenya Vision 2030. Basés sur la tenue de réunions hebdomadaires, les élections de représentants, la cotisation, l'épargne et la fourniture de services dont des prêts, ces groupes sont aussi des moyens de faire entendre la voix des vendeurs. Leurs représentants sont des intermédiaires avec les autorités et peuvent donc négocier la protection du groupe à travers des relations clientélistes. Ces différents groupes peuvent être en compétition pour l'accès

à la rente clientéliste, mais ils peuvent aussi s'unir entre eux pour modifier le rapport de force avec les autorités.

La régulation du commerce de rue est aussi le fait de la communauté des vendeurs elle-même dont certains exercent depuis plusieurs décennies. Cette dernière n'est certes pas un groupe homogène, le conflit et la rivalité sont présents. Cela s'explique par la forte compétition pour les meilleures places et par la régulation municipale clientéliste. Mais il existe un type d'appropriation de l'espace public qui, bien que n'ayant pas de statut légal, est considéré comme légitime par la communauté des vendeurs de rue. Des vendeurs de rue établis depuis les années 1990 ont ainsi constitué un stock de places marchandes en subdivisant l'emplacement initial et sont donc les propriétaires et rentiers discrets de places informelles. Ceux qui quittent la rue du fait d'un âge avancé ne cèdent pas gratuitement leur place ; un vendeur absent pour une durée variable retrouve en principe sa place car les pairs savent que c'est sa place.

Ainsi, le commerce de rue en Afrique de l'Est rend compte d'écarts entre d'un côté des normes globalisées de la « modernité » urbaine et du développement, et d'un autre côté des normes enracinées dans des contextes sociaux, économiques et politiques. Pour les vendeurs, la rue est un espace vécu à partir duquel ils tirent des revenus. En revanche, l'espace conçu par la vision urbaine dominante considère la rue comme un espace public procurant des services urbains tels la circulation, l'accès aux bâtiments, la rue étant un levier d'attractivité et d'une certaine image de la ville, qui plus est dans les quartiers centraux administratifs et d'affaires. La rue marchande dite « informelle » est une vitrine urbaine de la confrontation entre deux types de légitimité : celle des pauvres, ancrée dans des contextes locaux, et celle des planificateurs et promoteurs d'une vision globalisante de la modernité. —

¹ | *Kanjo Kingdom, Africa Uncensored*, 2016.

<https://africauncensored.online/?s=kingdom>

Dans les profondeurs du rez-de-ville

SORAYA BOUDJENANE

« Aujourd'hui on parle volontiers d'espace public, mais hier on disait simplement la rue. »

Laurent Le Mire¹

La rue, telle qu'elle est pensée par ses usagers ou projetée par les professionnels, est souvent assimilée à un espace linéaire traversable compris entre deux façades. Un espace dans lequel sont juxtaposés, de manière plus ou moins heureuse, la chaussée et le trottoir. Or, la rue est un niveau essentiel de la vie urbaine et participe à la qualité d'une ville. Et c'est dans sa relation avec ses abords qu'elle se spécifie et qu'elle façonne l'expérience de ses usagers. Cette façon de repenser les limites de la rue, les frontières entre extérieur et intérieur, les interactions entre espace public et espace privé, a donné naissance à la notion de rez-de-ville.

Dans la vision courante, la rue permet à tout un chacun de circuler d'un point à un autre sur une emprise dédiée ; le trottoir pour les piétons, la chaussée pour les véhicules motorisés et maintenant les pistes cyclables pour les vélos. On parle d'ailleurs régulièrement de hiérarchie viaire pour prévoir la sécurisation des flux par la distanciation de chacun des modes – chacun dans son couloir sans jamais perturber ni rencontrer l'autre, sans considération du cadre bâti.

Or, historiquement, la rue était bien plus qu'un espace de circulation, elle était un lieu de vie, de rencontre, support d'usages et d'économie. La rue était seuil, cours, place, promenade, parc ; elle était le socle de la vie urbaine. Arlette Farge, historienne du XVIII^e siècle, l'énonce pleinement dans son ouvrage *Vivre dans la rue au XVIII^e siècle*². Elle révèle tous les aspects

de la rue, là où le trottoir n'existait pas encore, et nous informe sur la dimension vécue de la rue. Ici la rue est décrite dans ses usages et dans les interactions qu'elle permet jusque dans les escaliers des bâtiments d'habitation. La rue se déploie et s'immisce jusqu'aux seuils des logements ; elle est finalement un plateau continu, distendu, qui unifie les espaces entre eux. On comprend alors le rapport implicite des espaces ouverts et des espaces construits, des lieux intérieurs et des lieux extérieurs, du privé et du public.

Définir la nomination de ce lieu et percevoir l'évolution de ce terme au fil des siècles est essentiel pour comprendre et déceler l'importance de cet objet urbain. Revenir à une considération de la rue comme lieu de rencontre, de commerce, de travail et de déambulation nous permettrait de la considérer dans toute sa complexité. Il s'agit alors de penser conjointement la chaussée, le trottoir et son cadre bâti. Faire ce pas de côté nous permet d'introduire une notion urbaine vectrice de liens ; celle du rez-de-ville.

Appréhender les interactions entre les espaces : le rez-de-ville

La notion de rez-de-ville, développée par David Mangin et que nous avons explicitée dans l'ouvrage *Rez-de-ville. La dimension cachée du projet urbain*³, permet de reconsidérer ce qu'on appelle communément le rez-de-chaussée dans sa relation avec la « rue ». Le rez-de-ville considère le public et le privé, le bâti et le non bâti, l'intérieur et l'extérieur. Il tente de régler les interactions entre l'espace public et l'espace privé, souvent distinguées par l'aménagement de limites (physiques ou numériques). Penser rez-de-ville c'est donc aller au-delà de ces limites, regarder derrière les façades afin de spécifier des formes, architecturales ou urbaines, qui fabriquent

1 | L'Obs, n° 3 035, 8 décembre 2022 ; à propos de l'ouvrage :

D. Tartakowsky (dir.), *Histoire de la rue. De l'Antiquité à nos jours*, éditions Tallandier, 2022.

2 | A. Farge, *Vivre dans la rue au XVIII^e siècle*, éditions Gallimard, 1979.

3 | D. Mangin, S. Boudjenane, *Rez-de-Ville. La dimension cachée du projet urbain*, éditions La Villette, 2023.

des lieux de la vie urbaine redonnant ainsi à la rue toute sa profondeur.

La matérialisation et le dessin des limites façonnent des rez-de-ville multiples. Au Brésil ou en Inde par exemple, on trouve des situations urbaines qui illustrent la diversité de formes, d'organisation et de pratiques sociales autour des rez-de-ville.

À São Paulo, la densification verticale de certains quartiers dans les années 1950 a permis la construction de tours sur pilotis, en retrait de l'alignement, offrant aux piétons la possibilité de déambuler librement entre la rue et l'intérieur des îlots et de profiter de points de vue libérés depuis le trottoir. Hypersécurisation oblige, les résidences se sont refermées. Des grilles marquent la limite entre le privé et le public qui s'épaississent pour réduire le risque d'intrusions non désirées. Code, vidéosurveillance, gardien, portail, sas ; autant de filtres physiques et numériques qui mettent à distance la rue de sa rive bâtie.

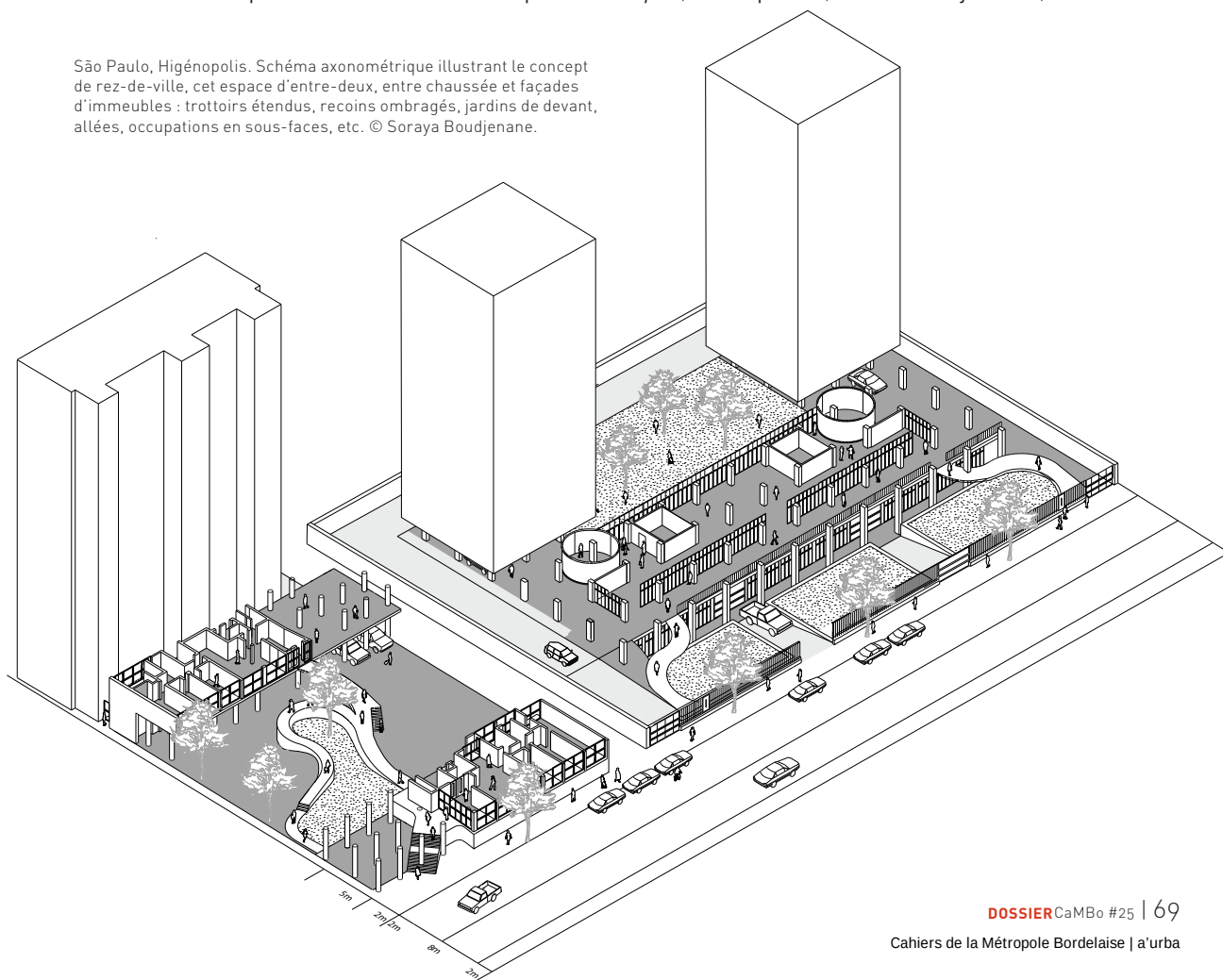
Les interactions entre les deux espaces ne sont alors plus possibles si on ne fait pas partie de la communauté. Seule la perméabilité visuelle est permise

sur les parcelles privées ; la rue redevient alors tristement contenue entre les limites strictes de ses trottoirs.

En Inde, à Ahmedabad, au nord-ouest du pays, la cohabitation de civilisations aux coutumes et croyances diverses a façonné la ville. Des *pol* aux condominiums, un système urbain persiste : l'im-passe. Ces formes urbaines, a priori renfermées sur elles-mêmes, révèlent en réalité une hiérarchie et une diversité bien plus heureuse.

Le centre historique de la ville est structuré en *puras* (quartiers) composés de *pol* (impasses résidentielles sécurisées). Ces impasses se définissent par la relation qu'elles entretiennent avec le quartier, avec la rue. Leur organisation spatiale permet une liaison directe avec le quartier en journée et une fermeture la nuit ou en cas de conflit. Les entrées de chaque impasse sont marquées par l'intégration de mobilier permettant la rencontre ou l'exclusion. Un arbre est planté à l'entrée des *pol* sous lequel est disposé un banc pour que les habitants des *pol* voisins puissent se rencontrer et échanger à l'ombre. Un tableau noir informe les passants des prochains événements du *pol* ; et des portes, ouvertes en journée, autorisant la

São Paulo, Higienópolis. Schéma axonométrique illustrant le concept de rez-de-ville, cet espace d'entre-deux, entre chaussée et façades d'immeubles : trottoirs étendus, recoins ombragés, jardins de devant, allées, occupations en sous-faces, etc. © Soraya Boudjenane.



vue et l'accès dans la profondeur du *pol*, se referment la nuit ou en cas de conflit intercommunautaire. On comprend alors qu'une hiérarchie se dessine dans la profondeur de la rue et se déploie dans les ruelles.

Une fois dans la ruelle, une stratification architecturale est notable à l'échelle des maisons traditionnelles. En interface entre la ruelle et l'espace privé des logements, un lieu construit intègre bien des usages : ce sont les *oatla*, loggia extérieure aux usages multiples. Cet espace intermédiaire construit la limite par la mise en relation des lieux et des habitants. Les voisins s'y retrouvent pour échanger, boire un thé, les enfants y font leurs devoirs, les grands-parents s'y reposent et les femmes y font leur vaisselle ou lavent le linge. Plus qu'un lieu ouvert sur l'extérieur, il est aménagé de pièces d'eau – externalisées du logement car considérées comme impures.

Surélevés de quelques centimètres par rapport à la chaussée, les *oatla* renfermaient historiquement des réservoirs d'eau directement reliés à des éviers, *chowkhadi*, disposés le long de la chaussée. Ces lavoirs fabriquent une bordure utile de cinquante centimètres qui met à distance le logement de la chaussée. Le seuil s'équipe et s'épaissit.

Récemment, le déploiement du réseau tout-à-l'égout a modifié l'organisation originelle des logements. La suppression de l'usage des réservoirs situés sous les *oatla* et l'installation, par la municipalité, des accès à l'eau courante à l'intérieur des logements redéfinit les limites. Le public s'immisce dans le privé augmentant ainsi l'épaisseur du seuil. L'intime et l'impur se mélangent, les limites se brouillent. Les habitants modifient leur logement en conséquence. Certains décident, par le biais d'installations auto-construites, de redéployer les accès à l'eau vers l'extérieur, directement reliés aux *chowkhadi* ; d'autres laissent leur installation à l'intérieur, y aménagent des pièces d'eau et reculent l'aménagement des pièces de vie dans la profondeur de leur maison. Ces pièces humides deviennent ainsi une extension intérieure de l'*oatla* mais font désormais partie du dehors.

Le positionnement des lavoirs en rive des logements permet le développement d'une économie présente autour de ces espaces d'eau accessibles par tous depuis l'extérieur. Des « blanchisseries de rue » sont organisées à l'échelle des *pol*. À la demande de certains habitants, des lavandières s'approprient les *chowkhadi* en bordure des logements pour laver le linge des résidents. Elles étendent ensuite le linge,



Ahmedabad, laverie des *pol*. © David Mangin.

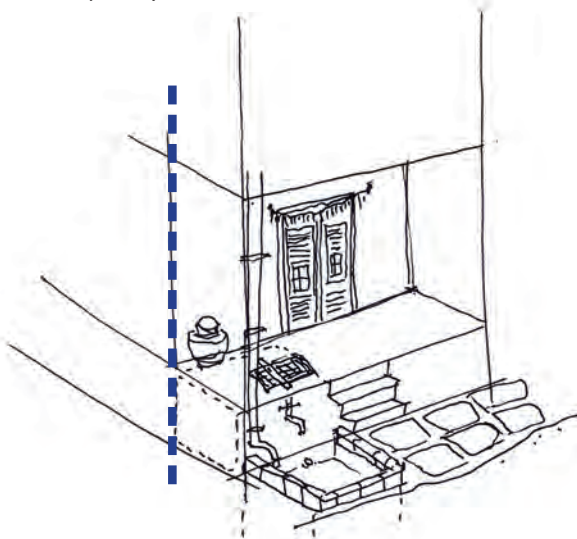
d'*oatla* en *oatla*, puis le rangent et le restituent à leurs propriétaires.

Les *oatla* sont ainsi la démonstration parfaite d'un lieu architecturé support de relations et d'usages divers nécessaires à la vie urbaine. Qu'importe le statut de cet espace, ce seuil actif et approprié illustre l'importance de penser les lieux sous le prisme des usages et des interactions qu'il permet entre la rue et son cadre bâti.

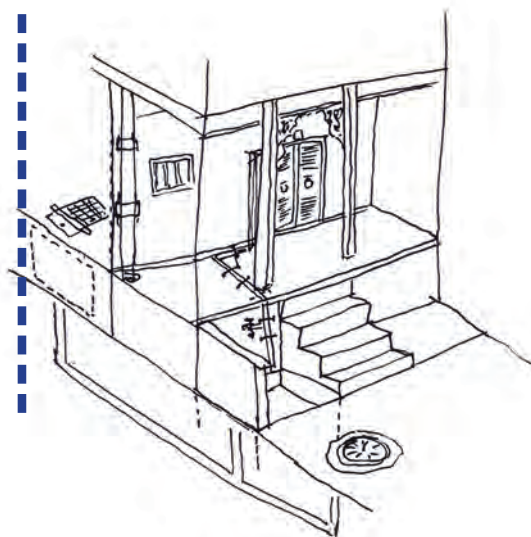
Des vertus de l'ambiguïté et du flou pour redonner à la rue toute sa richesse

L'intérêt de ces lieux d'interstice réside dans leurs degrés d'ouverture, de perméabilité et d'accessibilité. La rue n'est alors plus pensée dans sa binarité. De la nuance est introduite permettant alors l'utilisation de lieux privés par le public et de projeter des lieux partagés entre les résidents et les passants. Ce sont finalement ces ambiguïtés, cette bivalence,

Ahmedabad, aménagement traditionnel d'un *oatla*.
Positionnement du réservoir d'eau sous l'*oatla*.
© Soraya Boudjenane.



Ahmedabad, aménagement contemporain d'un *oatla*.
Intégration du réservoir dans le logement.
Recul de la limite privé/public.
© Soraya Boudjenane.

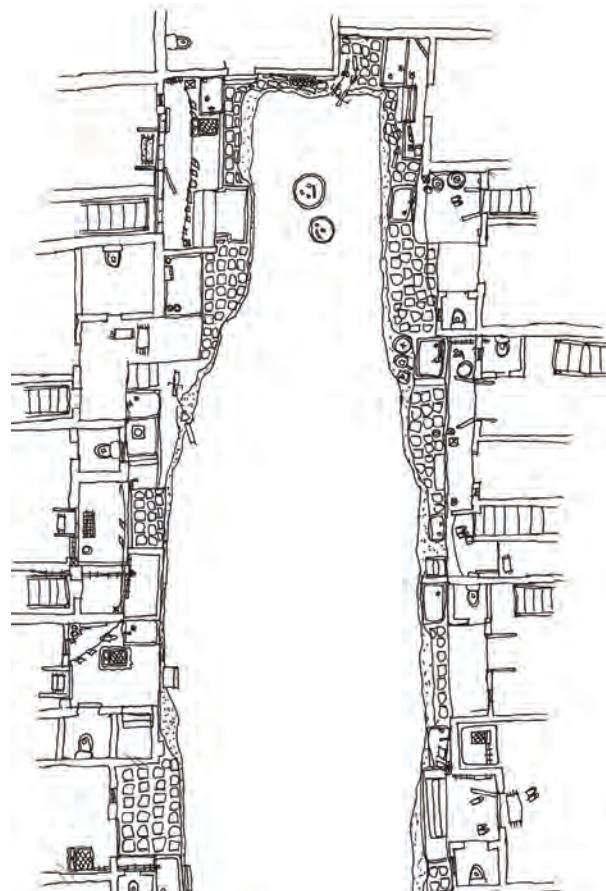


qui permettent d'introduire de la complexité dans l'architecture aux formes parfois trop formalistes. La décomposition par stratification se poursuit et se déploie dans la profondeur des parcelles. Ces lisières peuvent se décliner dans des épaisseurs et des formes différentes ; on invoquera alors les catégories de rez-de-ville (passant, poreux, profond¹). Ces trois strates, allant de la chaussée au fond de parcelle, régissent des interfaces diffuses aux limites peu définissables. Chaque terme illustre des qualités différentes d'accessibilité, de visibilité, d'usages et de statuts : frontages², pilotis, allées, cours, autant de dispositifs architecturaux ouverts vecteur de liens.

1 | « Construire des catégories de rez-de-ville » in, D. Mangin, S. Boudjenane, *Rez-de-ville. La dimension cachée du projet urbain*, éditions La Villette, 2023.

2 | Terme anglo-saxon réintroduit dans le langage courant français par Nicolas Soulier. Le frontage c'est l'interface entre le privé et le public, le support spatial des relations entre le privé et le public. N. Soulier, *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'actions*, éditions Ulmer, 2012.

Ahmedabad, plan explicatif du fonctionnement d'un *pol* (impasse résidentielle sécurisée) et ses interfaces avec le bâti, structurées par des *oatla* (loggias extérieures aux usages multiples) favorables à la mise en relation des lieux et des habitants. © Soraya Boudjenane.



La ville se prolonge dans des formes architecturées et le logement s'étend pour profiter d'un espace supplémentaire en ville. Le rez-de-ville est cet espace tiers, proche du logement, appropriable et résilient, ni public ni privé. Il accueillera des services pour travailler près de chez soi, y pratiquer du sport, garder les enfants, réceptionner et retourner ses colis, bricoler, réparer son vélo... autant d'usages favorisant le partage, la sociabilité voire le développement d'une économie présentielle. La valorisation de ce niveau essentiel à la vie de quartier serait possible par l'intégration de programmes aux modes de gestion et d'entretien divers : collectif, commun, copropriété... L'élaboration d'opérations mixtes devient alors un sujet essentiel pour permettre à la rue de se diffuser au-delà des façades. Tout cela sera possible si un travail collaboratif émerge, entre opérateurs, bailleurs, promoteurs et élus afin de définir conjointement un cadre réglementaire vertueux et de nouveaux modèles économiques et juridiques. Une maîtrise foncière publique³ de ce niveau serait certainement souhaitable pour s'affranchir de la vision économique de ce bien commun et promouvoir des rues plus inclusives et démocratiques. —

3 | F. Leclercq, *Pour la ville, quel que soit l'état du monde*, éditions Jean-Michel Place, 2006.

La rue, le commun, le vide

FRANCK BOUTTÉ* | ALIX DEROUIN

L'auto-rue

La rue, c'est à l'origine « un chemin bordé de maisons » – du latin tardif *ruga*, issu lui-même du latin classique *ruga* : rides. C'est le lieu de l'échange, du commerce, des rencontres, du dialogue. Et jusqu'à la fin du XIX^e, partout dans le monde, le lieu de la circulation piétonne, des charrettes à bras et à cheval. Puis l'apparition des mobilités rapides, tramways et voitures qui très vite se généralisent, transforme radicalement l'usage de la rue¹. Très rapidement, les rues de nos villes et métropoles deviennent d'abord le lieu de la circulation et se métamorphosent en conséquence : élargissement, imperméabilisation, diminution drastique de l'espace accessible aux piétons... On estime aujourd'hui qu'en moyenne, l'espace dévolu aux voitures (voies circulables et stationnement) occupe 80 % de l'espace public dans les métropoles, alors que celles-ci ne représentent plus que 20 % des parts modales. Une récente étude de l'Institut Paris Région, dévoilée en avril 2024, annonce même que les déplacements en voiture ne représentent plus que 4,3 % des déplacements de Paris intra-muros et 16,7 % des déplacements Paris-Grande ceinture².

Apprendre des crises

Les récentes crises qui ont traversé la décennie, sanitaire et écologiques, ont montré les limites de cette organisation urbaine. La pandémie d'abord, en libérant la ville de la voiture, nous a révélé la beauté et les bienfaits d'une urbanité apaisée. Nous avons redécouvert nos places et avenues, nos rues et nos quartiers, et les avons spontanément investis d'une

nouvelle manière – ou plutôt d'une manière perdue – lors des temps de liberté autorisés : promenades, jeux d'enfants, bienfaits du rapport à l'extériorité, de l'exposition à la lumière naturelle, au vent ; dans un second temps, l'espace public de nos villes a également permis d'accueillir des usages éphémères essentiels (vaccination) et de loisirs (terrasses de cafés, restaurants), nous ouvrant les yeux sur le champ des possibles. Tous les espaces de la rue ont pu être investis et ont permis à quantité d'usages de retrouver une place.

Les étés caniculaires de 2022 et 2023 ensuite ont souligné l'inadaptation dramatique de nos villes au réchauffement climatique. Enfin, nous avons atteint collectivement la pleine conscience de l'immense bouleversement en cours : le dérèglement climatique rend nos villes inadaptées, voire inhabitables demain. En 2023, des températures de plus de 45° ont été relevées dans des appartements d'Auber-villiers. Et Paris se prépare à affronter des épisodes caniculaires de plus de 50°³... Les raisons de cette inadaptation des villes sont aujourd'hui bien connues. D'une part le phénomène d'îlot de chaleur urbain amplifie les températures – on constate jusqu'à 8 à 10° degrés de différence la nuit entre le cœur de Paris et la grande couronne en période estivale – à cause de la densité du bâti qui emprisonne la chaleur et empêche les circulations aérauliques, des matériaux de construction et surfaces imperméabilisées nécessaires à la circulation des voitures qui emmagasinent la chaleur, etc. D'autre part la plupart des bâtiments ne sont pas conçus pour protéger des températures extrêmes, et les alliés naturels du rafraîchissement sont affaiblis ou inexistant dans l'espace public. Jusqu'ici la plupart des efforts ont été portés sur les bâtiments neufs en se concentrant principalement sur la réduction de la consommation d'énergie, l'enjeu de l'adaptation de l'existant commençant tout juste à être pris en compte – et trop

* | Franck Boutté, ingénieur et urbaniste, a fondé et dirige l'Atelier Franck Boutté, agence référente dans les domaines de la conception et de l'ingénierie environnementale. En 2022, le Grand Prix de l'Urbanisme lui est décerné par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et le ministère de la Transition énergétique pour sa démarche pionnière sur l'ingénierie environnementale des projets architecturaux, urbains et territoriaux.

1 | M. Garden, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, n° 116, p. 5-17.

2 | *Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens*, Institut Paris Région, 4 avril 2024.

3 | Voir le rapport de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris, avril 2023.

souvent du seul point de vue de l'isolation thermique qui pourrait même se révéler contre-productive si elle était mal menée sans préoccupation du carbone réinvesti et surtout sans prise en compte du confort en période estivale dans une approche prospective. Certes, l'isolation des millions de logements existants est une nécessité, et un enjeu majeur d'équité sociale. Mais la rue est un levier absolument fondamental de l'adaptation des villes : penser la rue, c'est penser les vides de la ville. Or l'adaptation se joue essentiellement dans les vides, qui accueillent les agents écologiques du rafraîchissement adiabatique naturel : l'eau, l'air, le végétal.

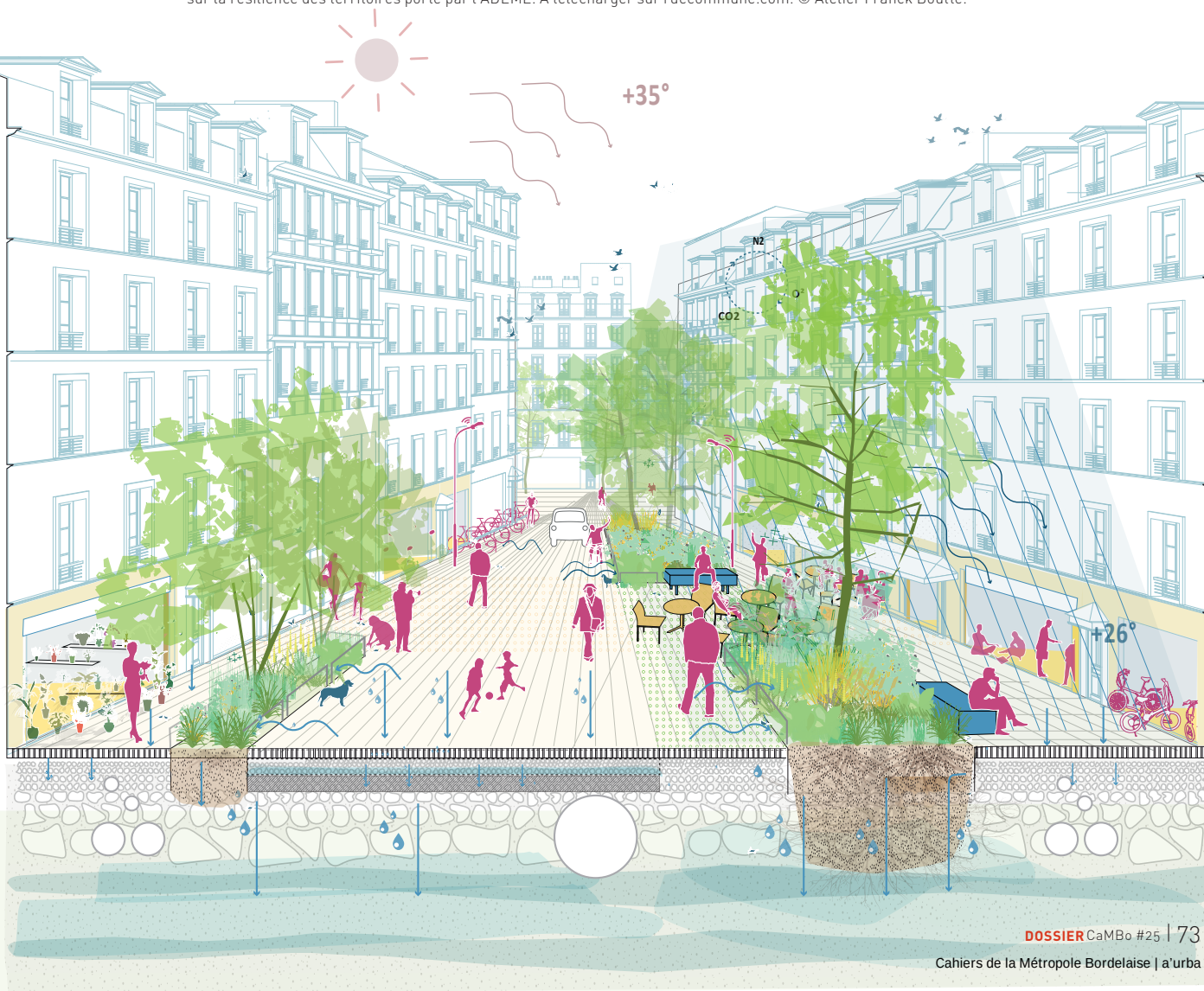
Réparer la ville

Tout ceci pourrait militer pour une désurbanisation de nos territoires, pour un retour à la campagne. D'un point de vue écologique, ce n'est certainement pas une solution. Les villes sont le lieu du partage, c'est leur essence et leur définition : partage des

ressources, des infrastructures et des services. Ceci constitue une sobriété à la source absolument essentielle. Il est également nécessaire de lutter contre l'étalement urbain, afin de ménager nos terres fertiles, puits de carbone vivants nécessaires à l'atténuation de notre empreinte carbone. La désirabilité des villes est un enjeu crucial des prochaines décennies, et la rue peut être un levier majeur de ce réenchantement.

Penser la rue est un impératif écologique. La rue, plus petit dénominateur commun de la ville et premier endroit du collectif, ne doit plus être une question d'efficacité logistique, et plus seulement une question de desserte, de distribution. Elle ne doit plus être une résultante, une conséquence de réflexions urbanistiques, un impensé mais elle doit être reconnue pour ses atouts premiers : le commun et le vide.

Principes de la Rue commune. Ou comment accélérer l'adaptation des rues métropolitaines ordinaires pour répondre à l'urgence climatique et sociale. Guide méthodologique produit par le groupement Richez_Associés, Atelier Franck Boutté, Leonard, dans le cadre d'un appel à communs sur la résilience des territoires porté par l'ADEME. À télécharger sur ruecommune.com. © Atelier Franck Boutté.





Un exemple de dispositifs de rafraîchissement urbains : brumiseurs au parc Pinçon à Bordeaux. © Ville de Bordeaux.

Le commun nous l'avons dit : usages partagés, rues aux écoles, loisirs, rencontres... Pour recréer du collectif qui donne envie d'aimer le collectif – ce qui ne va pas de soi, certes, et nécessite contrats d'usage, concertations et investissement des pouvoirs publics, mais semble un projet de société nécessaire.

Le vide, dans toutes ses composantes et ses « franges ». Le sol de la rue, libéré de la voiture par endroit, peut être désartificialisé et retrouver des qualités nécessaires en restaurant les cycles naturels, notamment de l'eau, et en permettant la végétalisation de l'espace public. La végétalisation des rues, on le sait, est l'alliée indispensable de l'adaptation de nos villes, surtout lorsqu'elle se déploie en réseau.

Mais la rue ne se limite pas à son sol, et doit également être pensée dans son volume : la lumière qui y pénètre, l'air qui y circule – ou pas, justement –, sont des éléments essentiels de sa qualité. Les zones occupées par l'homme créent de la discontinuité. Or les phénomènes naturels se jouent originellement dans la continuité : la météorologie, la climatologie, la micro-climatologie se jouent dans la continuité ; la nature est continuité, l'écologie cyclique : continuité des masses d'air, continuité lumineuse, continuité du déplacement, migration des espèces, chaîne alimentaire... La brise, c'est la continuité. Le cycle de l'eau également.

À l'inverse, les interventions humaines fabriquent de la discontinuité. On sépare, on définit des frontières, on pose des limites aux villes, on établit des cadastres, on dessine des parcelles, on construit des murs, expression ultime de la discontinuité ; on définit même avec la notion de propriété le contrat de la discontinuité. Les agents écologiques sont écartés – le végétal, l'animal –, et les cycles naturels sont altérés, voire rompus.

L'une des faillites écologiques de la ville réside dans cette altération, à l'origine de risques majeurs ou les renforçant : sécheresse, mauvaise qualité de l'air,

îlot de chaleur urbain, etc. Le nouvel enjeu de l'urbanisme et de la fabrique des territoires et des villes est de travailler à la réparation. Faire acte de transformation positive, de réparation est essentiel pour reconstituer des continuités originelles brisées.

Ici, pour la rue, cela peut passer par l'attention portée aux veines de vent, qui, pour être retrouvées, peuvent nécessiter l'ouverture d'un passage fermé : assurer la porosité d'un îlot, ouvrir une porte cochère, parfois ne pas reconstruire là où un immeuble est détruit. Les bénéfices de la brise rafraîchissante peuvent être considérables dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains. C'est ainsi que la rue doit être aussi pensée par ses franges, ses bords, ses interactions entre espaces publics et espaces privés. Des porosités doivent être permises pour reconnecter les vides de la rue et les vides des parcelles construites.

La voie du Sud

Plus largement, c'est la question même des limites de la rue qui peut être reposée. La forme des villes et le dessin des rues se constituent naturellement en cohérence avec leur climat. Si l'on considère que le climat de Paris sera demain celui de Séville et après-demain celui de Tanger, nous devons envisager de repenser nos rues à l'aune de leurs modèles. Se protéger du soleil en travaillant « le fil de l'ombre » afin de circuler autant que possible en se protégeant du soleil : ombrières, canopées, ombrage projeté par les bâtiments. Créer des porosités et des façades épaisses qui, par la superposition de filtres successifs (arcades, patios...) permettent un passage progressif du privé au public.

Et puisque les villes sont le reflet de la riche hybridation histoire/climat/culture d'un lieu, comprendre que demain, nos façons de vivre et d'habiter nos rues, nos usages de rencontres, nos pratiques de travail ou alimentaire, nos besoins de repos, d'abri, de nature ressembleront certainement à ceux de nos voisins du Sud.

Regardons vers le Sud ! _

La rue, un vide à activer

Prosopopée de la rue

CHRISTIAN RUBY

Je suis la rue, je suis la ride dans laquelle s'écoulent les flux humains urbanisés. Je suis l'indispensable de la vie collective. Je suis l'indice pensable des urbanistes et des manifestants, en forme de lieu public. Tel est mon premier pouvoir : m'offrir comme une sorte de vide à activer. Et comme tel, ce pouvoir engendre désormais des mutations, des mises en cris, que les regards des commentateurs du temps condensent dans l'expression synthétique d'une nouvelle culture urbaine dénommée *street culture*.

D'une culture à l'autre

Néanmoins, cette culture sans doute nouvelle s'ancre dans des pouvoirs forgés au cours de longues pratiques, en fonction de nombreuses images et de langages déjà culturels.

De la ville, en effet, j'en fais une pratique de la dispersion et des cheminements concertés. Sans moi

aucune puissance relationnelle ne peut s'exercer. Je suis ce creux inventé par les bâtisseurs, de telle sorte que des entre-deux maisons ou immeubles soient aménagés par les habitantes et les habitants, les citoyennes et les citoyens. J'en offre le loisir, mais je ne donne pas de directives, à défaut de suggérer des directions jusqu'au jour où se créent d'ailleurs des lignes informelles de parcours.

Je bénéficie d'images, autour d'une morphologie et de modèles d'exécution. On m'a souvent comparée à des systèmes hydrauliques, ainsi qu'au système sanguin. Heureusement, certains ont détourné ces images premières, et la psycho-géographie, sous format Guy Debord, entraîna des expériences de fascination de mes artères. On a parfois souhaité ma dissolution dans des esplanades ou des plateaux plantés d'immeubles à coursives. Mais à chaque fois, on revient à moi.

Je dispose enfin de langages. Outre d'une langue de la rue acérée, des langues dans la rue et des rues en langues, je croule sous des noms, attachés à une évolution évidente. Si « rue » ne convient pas, pour des raisons de dimensions, on peut m'appeler « avenue » ou « ruelle », « boulevard » ou « impasse ». Mais on peut aussi s'adonner à des influences culturelles diverses, je suis parfois passée en « cours », en « allée », en « via », en « calle », mais désormais on me préfère en l'anglicisme *street*, plus à la mode. La Commission d'enrichissement de la langue française du ministère de la Culture a d'ailleurs publié au Journal officiel plusieurs termes désormais légitimés, proposés par son collège de terminologie, parmi lesquels « *street* » et « *street art* », « graffiti », « tag », « graffeur », etc.

Des moments historiques

Mais l'attention qu'on porte à mes pouvoirs est variable. Je suis soumise à des engagements souvent

Les Remparts de Sélestat, la partie est du rempart, accueille l'installation *Point de rencontre : le rêve* de l'artiste Sarkis (1993).
© Christian Ruby.



inconciliables. Tantôt négligée, sorte de reste entre des maisons, tantôt prise fermement en mains par des urbanistes afin de réorganiser les espaces urbains au profit des marchandises et des foules, après avoir fait l'objet de recherches de la part des historiens, je suis désormais revenue au centre des préoccupations sous une option nouvelle : devenir génératrice d'activités communes afin de participer à la diminution des tensions sociales, de renforcer des liens sociaux qui font cruellement défaut et de brasser des activités et des droits culturels dont chacune et chacun sent bien qu'ils ne peuvent encore longtemps être laissés pour compte.

Par héritage moderne, j'ai d'abord vocation à être le lieu par lequel passent les critiques de la société. Seul espace disponible pour des manifestations, je permets les rassemblements de foules, mais aussi les déambulations de la soirée et du dimanche. C'est même en se penchant sur ces activités que des écrivains célèbres ont forgé de nombreuses images. Le cinéma s'est lui aussi inspiré de mes formes, quand le déroulement même du film ne revêtait pas la configuration d'une trajectoire quasi urbaine. Bien sûr, je suis en concurrence avec les places, mais chacun(e) a bien remarqué que la place confine au statique et comprime, tandis que je promets bien mieux : des ambulations, des flux, des passages, des errances, des flâneries et des traversées. Pour autant, cet héritage tombe dans la morosité, et les violences des manifestations font aujourd'hui désordre, quand elles ne sont pas, à tort, assimilées à la violence urbaine moderne.

Une renaissance culturelle

Aujourd'hui, l'histoire me propulse vers de nouvelles mutations. Le regard que l'on porte sur moi se déplace. Mes pouvoirs en sont régénérés.

Je sens bien venir à moi une nouvelle question : comment actionner la machine symbolique au cœur d'une société soumise à d'importantes tensions, et à un urbanisme qui n'a pas fini de payer les conséquences de la ville fonctionnelle, réduite à l'exaltation de la communication, de la vie de travail et de la consommation ? Heureusement, afin de contourner cette réalité morose plus ou moins déprimante, beaucoup envisagent de colorer largement la vie quotidienne que j'encourage et de reconstruire, non sans y engager les artistes, une vie urbaine plus relationnelle. La puissance de l'image sur les murs, dans les rues, sur les places publiques, ne serait-elle pas capable de donner le change et de donner une nouvelle place à ce qu'on appelle désormais la vie culturelle ?



Les rayures fauves de la place Martin-Nadaud, *Street painting* de Lang & Baumann. © Christian Ruby.

Je suis assez souple, remaniable pour me prêter à produire une telle ville nouvelle. Et pour l'engendrer, il faut construire avec moi un nouvel axe grâce auquel s'exprimeraient à la fois les ambitions nouvelles et les formes qui leur sont adéquates. Au lieu de me livrer toute faite aux habitantes et habitants.

Dans le meilleur des cas, je deviens un grand atelier dans lequel il n'est plus question de représenter le monde, mais de produire un ou des mondes. Dans le cadre de la ville relationnelle, telle qu'envisagée, le monde symbolique auquel je prête mes articulations s'attelle avec enthousiasme à la réorganisation des lieux publics. Encore faudrait-il examiner de près la question de savoir si l'on va se contenter d'expériences esthétiques ou si le travail entrepris va conserver une force d'irruption, de déstabilisation des habitudes trop canalisées par les formules médiatiques.

Les rappeuses et les rappeurs se sont emparés de mes traits pour les chanter dans la rue-même, en mode désespéré, prêtant moins à une manière de voir différente qu'à une superposition de sentiments complexes : Doc Gynéco s'épanche dans *Dans ma rue* et résume mes apports dans *Quality Street* ; NTM n'est pas en reste ; Ministère AMER ne me néglige pas. Et si on consulte l'ouvrage de Simon Koci, auteur d'une étude sur les mots qui désignent la rue dans le rap,

on trouve en premier lieu : béton, bitume, ciment, asphalté, triste, grisaille, désert, autant de termes qui soulignent l'urgence de me rendre des activités susceptibles de changer non seulement la perception de ma présence, mais encore la vitalité d'une artère qui pourrait déployer des complicités entre les milieux en ouvrant la ville entière à de nouveaux bruits moins secs. Orelsan souligne que l'on ne peut me laisser de côté, si « dans les rues pavées du centre, tous les magasins ferment » (*Dans ma ville*).

Compte tenu de l'appel de plus en plus fréquent aux artistes pour le réaménagement des lieux et des places, la question des interventions dans les lieux publics est moins celle du nombre, de l'ampleur et de ses modes, que celle de savoir si, sous commande des personnels politiques, les artistes ont trouvé ou non une nouvelle manière de mettre en relation l'art et la ville en persévérant à critiquer les canons établis. Face à chaque œuvre inscrite sur les murs de la ville, il convient de se demander ce qui est en train de se produire sous nos yeux. Se contente-t-on de requérir un replâtrage de l'urbain devant ses défauts manifestes, ou envisage-t-on de produire réellement une ville nouvelle ? La différence se lit à l'évidence dans les œuvres produites. Soit elles persèverent à vouloir représenter le monde, soit elles tentent de produire un monde (nouveau).

« Les Rochers dans le ciel », Didier Marcel, 2012, Place Farhat-Hached, Paris. © Christian Ruby.



L'espace public

Mon inquiétude réside en ce point. Que me veut-on finalement ? Comment utilise-t-on mes pouvoirs ? Entre ateliers dans la rue, déambulations poétiques quand ce ne sont pas des « brigades poétiques », performances, installations éphémères, œuvres d'art public, coins musicaux, *food trucks*, arts de la rue, et autres activités, ce ne devrait pas être uniquement une suite ou série d'occupations satisfaisantes pour les autorités qui convoquent ce qu'on réduit à la « culture » afin de redonner à toutes et tous une mobilité, physique et culturelle au défaut même d'un enfermement « chez soi ». Je suis donc le moment devenu central d'une interrogation de nos mœurs urbaines. Les propos les plus courants tenus désormais à mon sujet ne parlent plus que d'étonnement à susciter, d'imagination à réveiller, de narrations à produire, de contribution de chacune et chacun à la modification de l'image de la ville, de soi et des relations aux autres. Étais-je donc tombée si bas que l'on ne voyait en moi que routine et canalisation ?

Je ne suis pas réductible à un espace et des temps d'usages, bien sûr. Je fus le fruit d'une création qui mérite d'être continuée, d'être cultivée fût-ce en me vouant à ce qu'on appelle la *street culture* (du hip-hop au graffiti, du hot-dog au skate, de la mode à la danse, la musique, le sport, l'alimentation, et l'art). Cela à condition de ne pas négliger le fait que je suis le lieu même d'une démocratie active, manifestante, irruptive. À l'heure où de nombreux urbanistes ont mis la rue en crise, on ne peut oublier que je suis le lieu de résolution des crises. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- J. Bawin, *Art public et controverses, XIX^e-XXI^e siècle*, CNRS-Éditions, 2024.
- S. Lavadinho, P. Le Brun-Cordier, Y. Winkin, *La ville relationnelle, Les sept figures*, Éditions Apogée, 2024.
- T. Paquot, *Poésies urbaines, de Baudelaire à Grand corps malade*, Eterotopia France, Rhizome, 2023.
- J. Zask, *Admirer, Éloge d'un sentiment qui nous fait grandir*, Premier Parallèle, 2024.

You know things, John Snow !

ANTONIN DUBERNARD

C'est une histoire qui débute dans le Nord, un fléau qui se propage et contre lequel s'érige un homme appelé John Snow... Cette histoire trépidante, c'est un peu celle de la naissance du SIG médical.

Elle ne commence pas à Winterfell mais à York, dans le nord de l'Angleterre, où naît John Snow en 1813, aîné d'une famille de la classe ouvrière. Il y étudie, puis devient l'apprenti d'un médecin auprès duquel il fait face à une première épidémie de choléra dès ses 18 ans. Il poursuit ses études au *Royal College of Physicians* et à l'université de Médecine de Londres, où il devient officiellement docteur en médecine. Ses travaux portent notamment sur l'anesthésie – il administre du chloroforme à la reine Victoria lors du premier accouchement réalisé sous anesthésie – et sur les épidémies, en particulier de choléra.

À cette époque, l'origine de la maladie est mal connue et la théorie la plus répandue l'attribue souvent aux miasmes que porterait un air vicié par l'insalubrité. La recherche de la propreté pour lutter contre les épidémies contribua d'ailleurs aux politiques hygiénistes et de grands travaux menés à cette époque dans certaines villes comme Paris.

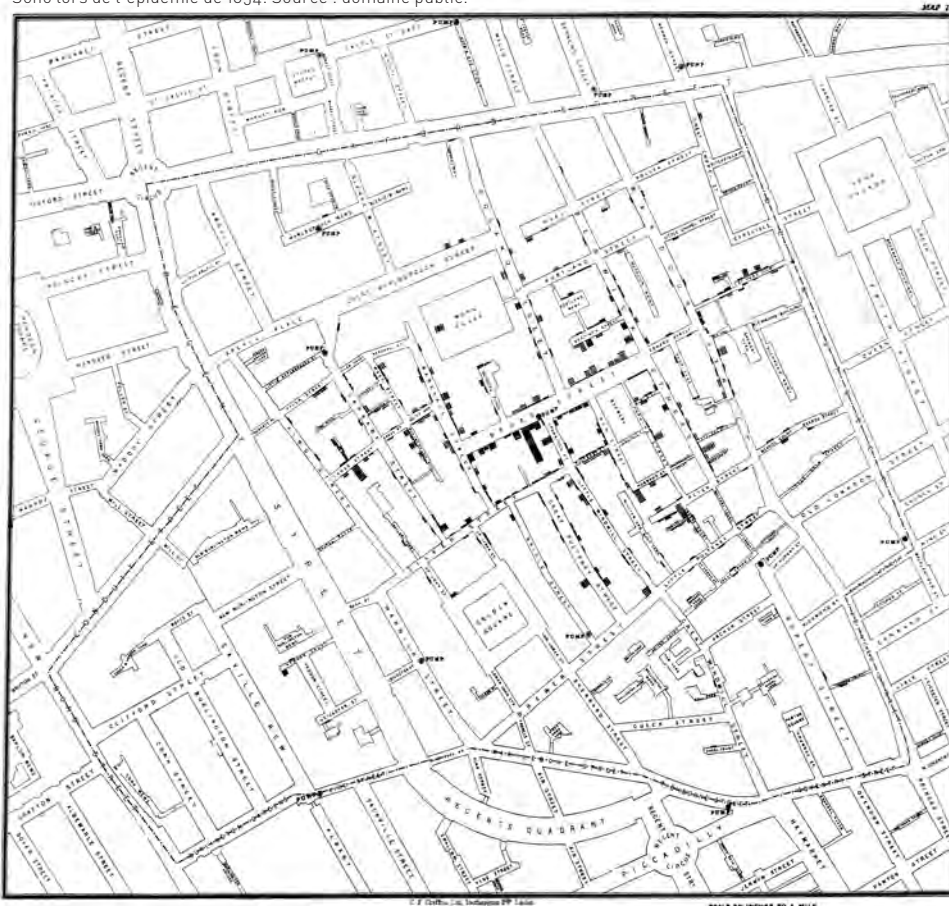
Minoritaires, plusieurs scientifiques comme Filippo Pacini en Italie imaginent plutôt une origine microbienne, véhiculée par l'eau. En Angleterre,

William Parr collecte pendant plusieurs années les décès attribués au choléra et les classe par compagnie adductrice d'eau. Déjà partisan de cette théorie, Snow poursuit les travaux de ce dernier et établit que les taux de mortalité les plus élevés sont localisés dans les quartiers où l'eau fournie aux habitants est la plus polluée par la Tamise.

1854, l'épidémie de Broad Street

En plein cœur de Londres, le quartier de Soho, connu pour abriter le Chinatown londonien et pour avoir été un des lieux vibrants des cultures rock et homosexuelles à la fin du XX^e siècle, a toujours été un quartier particulièrement populaire, accueillant de nombreuses vagues d'immigration. Au XIX^e siècle, il voit sa population augmenter très fortement sans que ne suivent des installations sanitaires adéquates, comme les égouts ou l'eau

Cartographie réalisée par John Snow des décès imputés au choléra et des pompes à eau dans le quartier de Soho lors de l'épidémie de 1854. Source : domaine public.



courante. Les habitants s'y fournissent toujours en eau auprès de pompes dans la rue.

À la fin de l'été 1854, une terrible épidémie de choléra frappe le quartier. En une dizaine de jours, plusieurs centaines de personnes trouvent la mort. John Snow interroge alors les habitants et cartographie les décès. Il les croise avec les sources d'approvisionnement en eau et parvient à identifier l'épicentre de l'épidémie : une pompe à eau de Broad Street, autour de laquelle sont concentrés les cas.

L'épidémie avait déjà amorcé son recul et la bactérie à l'origine de la maladie ne sera formellement identifiée qu'en 1883 par l'allemand Robert Koch. Mais les travaux de John Snow contribueront grandement à l'acceptation de la théorie de l'origine microbienne du choléra et au lancement de programmes d'amélioration de la qualité de l'eau.

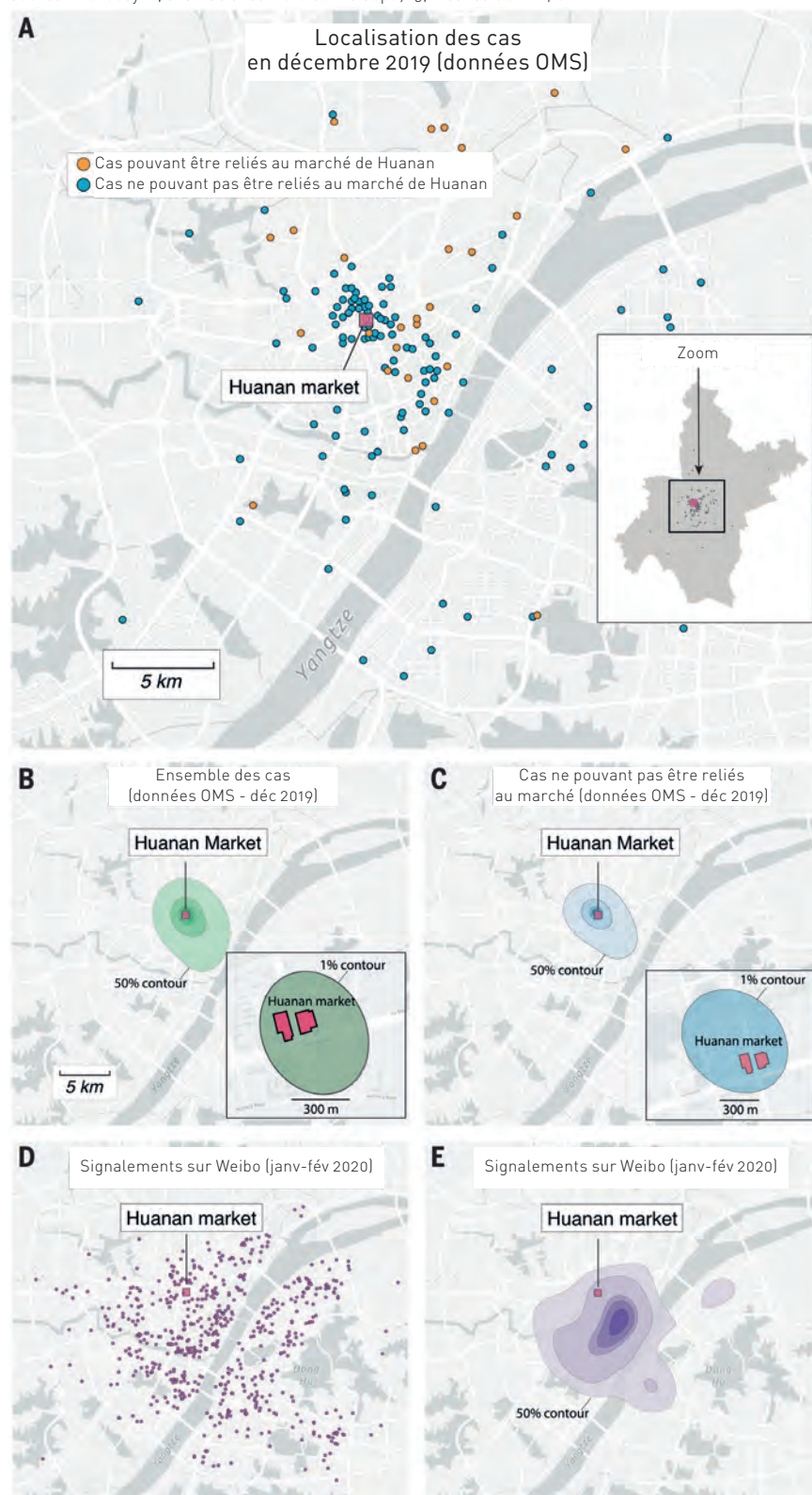
L'exemple du Covid-19

Près de deux siècles plus tard, l'usage de données géographiques et de la représentation dans la surveillance et la compréhension des maladies est devenue monnaie courante. Un exemple récent est bien entendu celui du Covid-19. Sur son origine tout d'abord, à l'instar de ce qu'avait réalisé John Snow, deux études publiées dans la revue *Science* ont analysé les localisations des cas des premières semaines. Elles ont appuyé la localisation de l'origine de l'épidémie autour du marché aux poissons Huanan en Chine, un marché secondaire excentré par rapport au centre-ville. Les données confirment qu'en décembre 2019 la densité des cas est d'autant plus forte que l'on se situe à proximité du marché, y compris pour les malades qui n'avaient aucun lien avec celui-ci. Ensuite, début 2020, les cas deviennent plus diffus et l'épicentre se décale vers le centre de la ville.

Cartographies des cas de Covid-19 lors des premières semaines de l'épidémie à Wuhan.

Les chercheurs ont analysé plusieurs jeux de données des premières semaines de l'épidémie : les lieux de résidence des premiers cas de décembre 2019 connus de l'Organisation Mondiale de la Santé (cartes A, B et C) et les coordonnées des signalements des cas sur une application d'assistance développée sur le réseau social Weibo pour les mois de janvier et février 2020 (cartes D et E). Lecture des cartes B, C et E : périmètres contenant un certain pourcentage des cas (50 %, 1 %...).

Source : Worobey M, et al. *Science*. 2022 Jul 26;abp8715, Licence CC BY 4.0.



REPRÉSENTATION

A posteriori, de nombreux chercheurs se sont également intéressés aux facteurs de risque ayant aggravé la mortalité de la pandémie. Des dizaines d'études, partout dans le monde, tendent ainsi à démontrer une corrélation importante entre la mortalité liée au Covid-19 et l'exposition aux polluants atmosphériques – particules fines, oxydes d'azote¹... Par ailleurs, plusieurs analyses dans des villes américaines comme New York ou Los Angeles semblent indiquer une corrélation avec la vulnérabilité sociale des populations (pauvreté, cadre de vie, etc.).

Ce croisement avec les facteurs de risque peut être appliqué à de nombreuses pathologies : dans des cas classiques comme le Covid-19, où les données sont nombreuses, les mécanismes de transmission documentés et les facteurs plutôt habituels ; dans des cas plus complexes comme la dengue à Delhi² où les facteurs sont multiples (environnementaux, sociaux, climatiques, etc.) et les données moins disponibles.

Comprendre les risques et anticiper

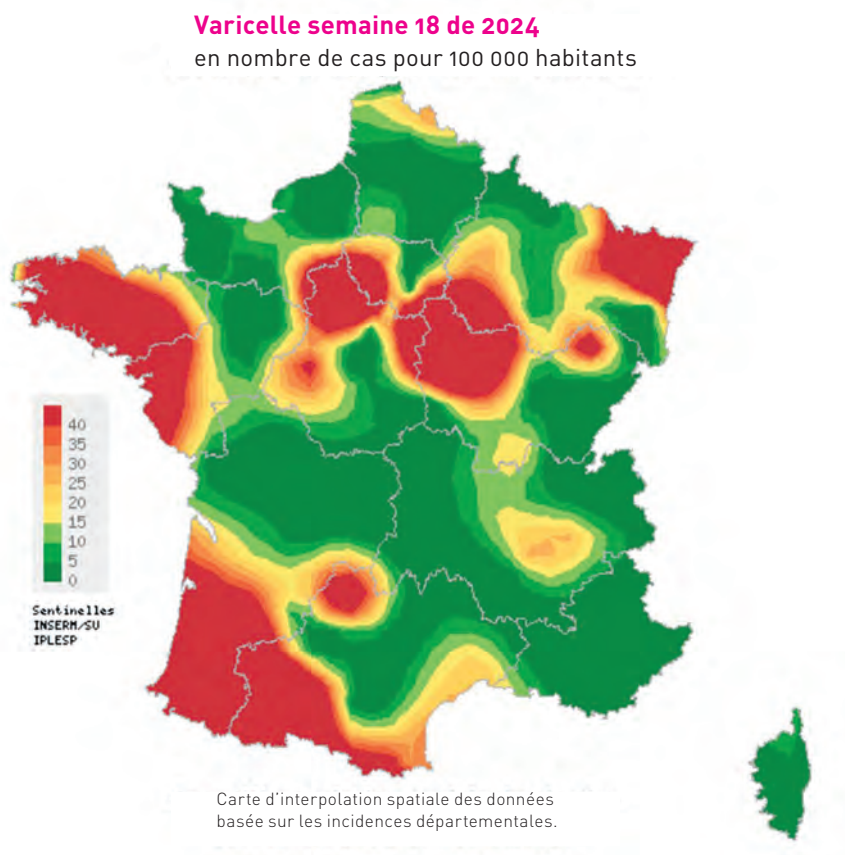
La connaissance géographique des facteurs de risque permet de les anticiper et de prendre les mesures préventives adéquates. Par exemple, pour améliorer localement la qualité de l'air, il est possible de réduire la vitesse autorisée ou d'interdire la circulation à certains véhicules. En cas d'exposition au bruit trop importante, des prescriptions légales ou réglementaires peuvent contraindre le type d'activités possibles dans la zone impactée ou l'épaisseur des vitrages des bâtiments.

En France, la plateforme Géodes (Géo données en santé publique) de Santé publique France permet un suivi au long cours de la prévalence de plusieurs dizaines de maladies selon les territoires. Le réseau Sentinelles permet quant à lui le suivi en quasi-temps réel de certaines épidémies (varicelle, infections respiratoires...) à partir des données remontées par les médecins. L'information géographique aide ainsi au suivi et à la compréhension des maladies et des facteurs de risque.

Aujourd'hui, l'amélioration des outils est au service d'une meilleure anticipation : la prévision de la propagation de polluants à partir des courants

aériens est devenue habituelle, tandis qu'il devient possible de modéliser la propagation des épidémies à partir des données de fréquentation des lieux publics et des habitudes de déplacements des individus. La prochaine révolution pourrait être celle de l'intelligence artificielle. Elle permettra peut-être demain de détecter encore mieux les signaux faibles dans les données de santé, la concordance de facteurs de risques environnementaux ou même l'activité sur les réseaux sociaux, pour toujours anticiper davantage épidémies et autres risques majeurs en matière de santé publique. —

État de l'épidémie de varicelle en France lors de la semaine 18 de l'année 2024.
Source : réseau Sentinelles, INSERM/Sorbonne Université, <https://www.sentiweb.fr>.



1 | Coronavirus and Air Pollution, Harvard T.H. Chan School of Public Health <https://www.hsph.harvard.edu/c-change/subtopics/coronavirus-and-pollution/>.

2 | Geography of an emerging disease in endemic urban milieu: the case of dengue in Delhi, Olivier Telle, <https://doi.org/10.4000/cybergeo.26921>.

La place des migrants en ville

SANDRINE VAUCELLE

Amandine Spire, enseignante-chercheuse en géographie urbaine, est spécialiste des sociétés urbaines d'Afrique de l'Ouest et des dynamiques migratoires. S'interrogeant sur la citoyenneté, l'altérité, l'informalité ou le rapport à l'autorité, elle travaille à une échelle micro-géographique pour identifier des

expériences individuelles de migrations, pour étudier des quartiers où vivent et travaillent de nombreux étrangers. La plupart de ses terrains d'étude sont en Afrique mais elle conduit aussi des enquêtes dans des quartiers d'accueil de migrants dans des villes françaises et transpose du Sud au Nord

son expérience de recherche acquise depuis près de 20 ans. Maîtresse de conférences à l'université Paris Cité et au Centre d'études en sciences sociales sur les mondes africains, américains et asiatiques (CESSMA), elle est accueillie à Bordeaux pendant 18 mois au laboratoire Passages. A. Spire vient d'obtenir une médaille de bronze du CNRS. Nous l'avons rencontrée pour la revue *CaMBo* pour évoquer sa trajectoire de chercheuse en études urbaines, l'apport que représentent ses travaux sur les étrangers dans les villes africaines, pour les démarches de recherche-action et film qu'elle mène actuellement. Elle est en train de réaliser en parallèle le portrait sociogéographique de la sortie de gare de Grigny, en banlieue parisienne et des quartiers Zongo, quartiers iconiques de la présence de migrants dans les métropoles de plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest.

Étrangers africains dans les métropoles africaines

À partir d'une interrogation sur la place des migrants dans les capitales littorales du golfe de Guinée, A. Spire a réalisé sa thèse sur les formes de la présence des étrangers d'Afrique de l'Ouest à Lomé et Accra, grandes villes portuaires desservant l'espace de libre circulation de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), jusqu'aux pays sahéliens enclavés comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Acheter, vendre, revendre... La logique de place de marché génère d'importantes circulations

Nima Zongo, centralité commerciale et culturelle historique d'Accra. © Amandine Spire, septembre 2023.



intra-africaines. Comparée à Accra, capitale anglophone du Ghana, métropole de 3 millions d'habitants, cosmopolite et dynamique, Lomé, capitale francophone du Togo avec 1,5 million d'habitants, paraît davantage comme une ville-promesse, étape provisoire qui souvent se prolonge. A. Spire réalise des portraits de quartiers : par une approche fine des lieux de sociabilité, des mobilités et des activités des migrants, elle montre que la figure de l'étranger en ville est une construction sociale qui alimente la convoitise de certains lieux ; elle révèle aussi qu'il n'y a pas de ségrégation par quartiers à Lomé, mais des différenciations socio-économiques à l'échelle de la parcelle.

Depuis sa thèse, Amandine Spire participe avec d'autres géographes à des recherches collectives portant sur le droit à la ville dans le Sud global avec notamment Raffael Beier et Marie Bridonneau. Ils étudient par exemple la citoyenneté des personnes, migrantes ou non, embarquées dans des mobilités forcées lors de réinstallations urbaines quand leurs quartiers sont démolis, ce qui se répète parfois au cours de leur parcours résidentiel du Sud vers le Nord. Les chercheurs appréhendent ainsi les opérations de déguerpissement dans une trajectoire longue et, en comparant par exemple Lomé et Rabat-Salé, ils montrent comment les personnes déplacées veulent « rester citadines malgré tout » et trouvent une autre façon de continuer à habiter la ville.

Sur les trajets et mobilités de longue distance, ils recueillent la parole des migrants. L'un des points d'aboutissement de ces trajets intercontinentaux, Grigny en région parisienne, est ainsi devenu un terrain d'enquêtes : le parvis de la gare de Grigny Centre est révélateur de tensions et d'épreuves pour un certain nombre de citoyens pour prendre place dans l'espace métropolitain.

Le parvis de la gare de Grigny et ses transformations

Grigny est une municipalité communale de l'Essonne, une commune à la fois jeune et pauvre, qui offre un point d'accueil pour de nombreux migrants, venant notamment d'Afrique de l'Ouest. Ce quartier, qui sert de premier lieu d'ancrage, connaît un renouvellement régulier de ses habitants. Mais il s'agit aussi d'un espace en tension catégorisé comme quartier de reconquête républicaine (QRR) et, pour sa rénovation, ce quartier bénéficie du statut d'opération d'intérêt national (OIN).

A. Spire s'intéresse aux modalités d'inscription des arrivants à Grigny et aux pratiques de l'espace public : au sortir de la gare (ligne D du RER) se tient tous les jours un marché informel qui s'auto-organise. Elle raconte comment les commerçants s'installent quotidiennement, selon des règles collectives tacites, jusque dans la soirée. Ces activités forment à la fois un espace de survie, d'approvisionnement mais aussi de sociabilité, d'un « cosmopolitisme par le bas ». À l'instar d'autres marchés de ce type, les espaces se structurent au fil du temps : des femmes vendent des plats cuisinés ; des hommes cuisent du maïs quand c'est la saison ; d'autres vendent des fruits et légumes ; des cigarettes de contrebande ou contre-

façon sont également proposées... Les forces de l'ordre interviennent très régulièrement pour déloger ces marchands installés sans autorisation.

A. Spire insiste sur la détermination des commerçants qui reviennent chaque jour, dans l'attente et l'espoir d'une régularisation de leurs activités et statuts. Elle souligne aussi le rôle économique et social positif du marché informel pour certains habitants tandis que d'autres ne supportent pas l'image de la ville véhiculée à travers ces activités irrégulières.

Réaliser un film de recherche

Pour conduire cette recherche sur ces activités informelles dans l'espace public, elle développe une méthode d'enquête par immersion, avec une préparation minutieuse des entretiens. Elle travaille avec un réalisateur, Olivier Cousin, pour écrire un film sur le marché de Grigny. Ils constatent le rôle facilitateur de la caméra pour collecter la parole lors d'entretiens longs au cours desquels ils interviennent le moins possible. Par déontologie, ils souhaitent donner la parole aux habitants, difficilement audibles dans les débats publics autour de leur devenir.

Pour dresser un portrait sociogéographique du quartier de la gare de Grigny, symbole des quartiers d'arrivée de

Parvis de la gare de Grigny. © Amandine Spire, août 2021.



migrants, les chercheurs rencontrent aussi les habitants, les élus locaux, les services de l'urbanisme, les forces de l'ordre, les acteurs de l'aménagement urbain, etc. Il s'agit ainsi de l'étude d'un lieu générique et très singulier, un film sur la sortie d'une gare et les usages de l'espace public, un lieu promis à une transformation prochaine puisqu'il est inscrit dans un grand projet de métamorphose de l'espace urbain dans le cadre du Grand Paris.

A. Spire en est persuadée, le film sur la gare de Grigny dont la réalisation est en cours permettra de faire entendre la parole des habitants de manière plus précise qu'aucun texte de spécialistes ne pourrait le faire. Le film est un produit de cette recherche-action. Avec d'autres chercheurs, ils utilisent cette méthode pour réaliser des portraits sociogéographiques de quartiers dans des villes du Sud.

Retour à Accra

Pour le « Zongo Project 2023 », Amandine Spire revient au Ghana avec Olivier Cousin et Bérénice Busson pour étudier les quartiers Zongo d'Accra qui accueillent des migrants, originaires du nord ou des pays sahéliens, majoritairement musulmans, souvent paupérisés. En collaboration avec Musah Issah et George Owusu, géographes ghanéens, ils conduisent des entretiens qualitatifs et enregistrent la parole dans la rue pour réaliser un film sur les quartiers Zongo. Ce film souhaite déjouer les stigmates associés à ces espaces singuliers d'accueil et de maintien des appartenances étrangères à la ville. Plus largement, cette recherche contribue à montrer des citadinités sous contrainte et comment ces quartiers d'insertion des migrants étrangers sont des espaces marginalisés, à la fois indésirables et indispensables au fonctionnement métropolitain. —

Situation de recherche par le film dans le marché de Kasoa Zongo. © Amandine Spire, septembre 2023.



Les quartiers Zongo, cœurs battants de métropole. © Amandine Spire, septembre 2023.



POUR ALLER PLUS LOIN

- Pour visualiser les quatre courts films réalisés à Accra, écrire à Olivier Cousin et Amandine Spire : oliviercousin@me.com amandine.spire@du-paris.fr
- A. Spire, *L'étranger et la ville en Afrique de l'Ouest, Lomé au regard d'Accra*, Karthala, 2011.
- R. Beier, A. Spire, M. Bridonneau, *Urban Resettlements in the Global South: Lived Experiences of Housing and Infrastructure Between Displacement and Relocation*, Routledge, 2021, 224 p.
- A. Spire, R. Beier, *Rester citadin malgré tout. Penser les citadinités à travers l'expérience des réinstallations urbaines, à partir de deux villes africaines*, Annales de géographie, 2024, n° 755.

3 jours, 2 nuits pour construire un projet

L'atelier du club projet urbain et paysage (PUP)

THOMAS BOUREAU | JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON | VINCENT CHARRUAU

Réduire le temps consacré aux études ?

Les grands comme les petits projets urbains peuvent mettre jusqu'à dix années avant de se concrétiser. Cette durée est souvent nécessaire afin de passer d'une idée d'aménagement à sa réalisation opérationnelle, celle d'un bâtiment prêt à accueillir ses premiers habitants ou celle d'une ligne de tramway qui transporte ses voyageurs.

La relative et nécessaire « lenteur » des étapes de réflexion concerne tous les types d'études, qu'elles soient préalables, programmatiques ou opérationnelles.

Il existe pourtant des méthodes qui permettent d'accélérer et d'enrichir la phase amont « d'invention » d'un projet urbain. L'atelier immersif en est une. Il offre la possibilité de construire en seulement deux ou trois jours une vision urbaine, une stratégie territoriale et des principes d'action.

Les « recettes » d'un atelier immersif

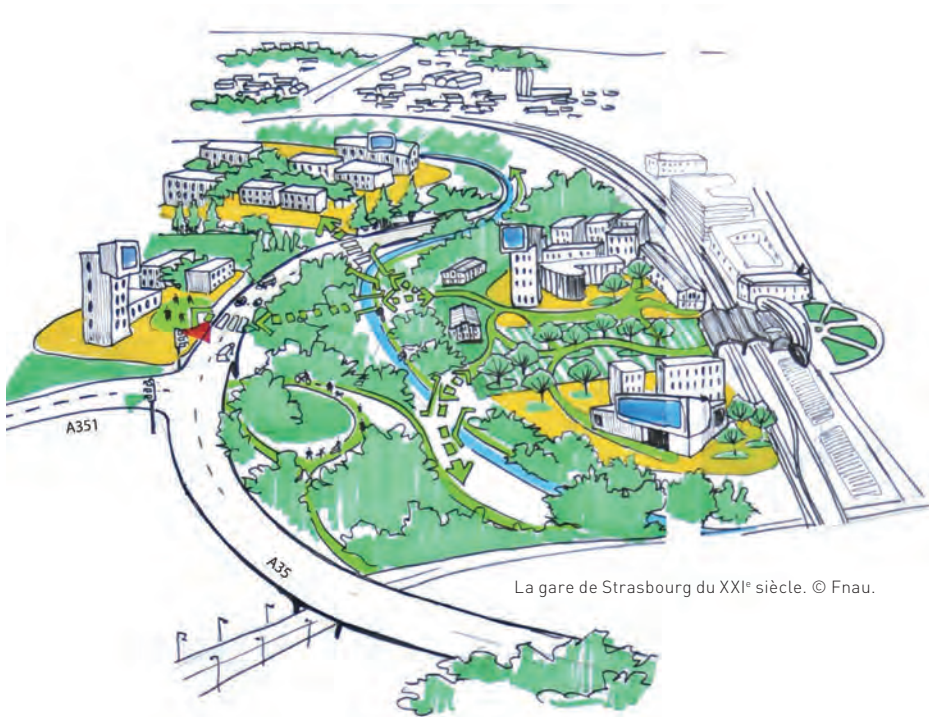
Depuis 22 ans, le club projet urbain & paysage (PUP) de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (Fnau) recourt à des ateliers immersifs pour aider les métropoles françaises ou/et certaines villes moyennes à se doter rapidement de stratégies urbaines. 18 métropoles et villes françaises ont déjà bénéficié de cette expertise ramassée dans le temps.

Les méthodes développées sont facilement mobilisables. Voici quelques exemples de « recettes » de fabrication¹ :

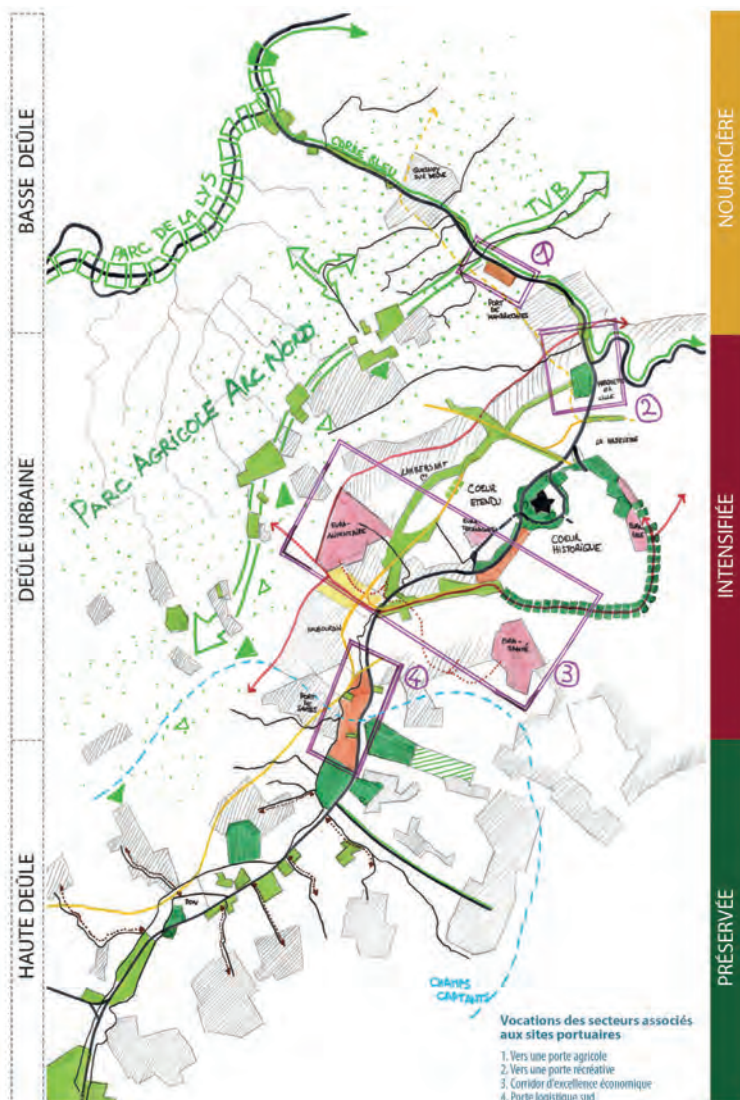
- Réunir pendant trois jours, une trentaine d'urbanistes de toute la France et aux compétences diversifiées (urbanistes, architectes, paysagistes, sociologues, géographes, économistes, environnementalistes, spécialistes du patrimoine...).
- Demander aux élus ou/et aux acteurs locaux de l'urbanisme du territoire concerné de leur poser une question, de préférence difficile à traiter.

- Faire une visite de terrain et utiliser les différents modes de déplacement disponibles (vélo, marche à pied, bus) afin de comprendre à hauteur d'utilisateur la problématique et les lieux.
- Rencontrer des acteurs locaux pour comprendre les enjeux et les spécificités du territoire.
- Produire collectivement une vision cohérente, une stratégie politique et une quinzaine de schémas et de cartes, le tout uniquement réalisé à la main.
- En réponse à la question initiale posée, faire élaborer par les urbanistes une stratégie et un plan d'action, formalisés sur une dizaine de panneaux constitués de schémas, d'esquisses, de cartes et de mots clés. —

¹ Pour en savoir plus sur le mode d'organisation et la méthode développée et stabilisée par les animateurs historiques du Club, F. Roustan (Agam) et Y. Gendron (Adeus) : Hors-série 2009, *Le projet au service du territoire 2001 > 2009, 8 années de pratique*, Fnau. <https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2016/03/CPUHorsSerieCompleet.pdf>.



La gare de Strasbourg du XXI^e siècle. © Fnau.



La Deule partagée : nourricière, intensifiée et préservée. © Fnau.

Trois exemples de résultats¹

■ Atelier de Strasbourg, 2019

« Regards extérieurs sur le réaménagement des abords de l'A35 » ou la poétique du béton

Traversant le centre de Strasbourg, l'autoroute A35 va faire l'objet d'un déclassement qui permettra un réaménagement potentiel d'environ 450 hectares en plein tissu dense. Le mode de visite choisi pour découvrir les bords de l'autoroute, le vélo, a engendré un regard inhabituel sur cette grande infrastructure en révélant des lieux secrets, des sous-faces aux qualités plastiques, une rivière champêtre, des canaux et tout un ensemble de lieux à réaménager en choisissant une approche sensible et artistique (parcours sonores, jeux de lumières, concerts et festivals).

¹ | Chaque atelier du club projet urbain et paysage fait l'objet d'une publication téléchargeable sur le site de la Fnau.



Révéler le paysage en commun de la Charente et ses vallées. © Fnau.

■ Atelier de Lille, 2021-22

« Imaginer la Deule partagée » : nourricière, intensifiée et préservée

La métropole lilloise est traversée par le canal de la Deule, long de 34 kilomètres, dont les qualités paysagères sont étonnamment peu mises en valeur, de même que le foncier qui le borde, qu'il s'agisse de zones économiques, résidentielles, agricoles ou naturelles. Même le cœur urbain central et patrimonial de Lille ne semble pas intégrer son canal. Face à la perspective d'une mise à grand gabarit progressive et en raison de la difficulté d'identifier les incidences et la temporalité de mise en œuvre du grand gabarit, le projet proposé est de partir du « déjà là » économique, naturel, agricole, patrimonial et d'en amplifier les identités séquence par séquence. Demain, le canal de la Deule peut redevenir un espace central de la métropole.

■ Atelier du GrandAngoulême, 2023

« Cultures et paysages en commun »

Comment renforcer les liens entre les différentes communes d'une intercommunalité récente ? Comment passer d'Angoulême « ville de l'image » à l'image de GrandAngoulême ? Là encore, c'est de la diversité des sites visités qu'est venue la réponse. De la qualité du paysage des bords de la Charente et de ses affluents est ressortie une conviction : il revient à toutes les communes de porter avec fierté leur patrimoine agricole et fluvial, de s'approprier les pentes des vallées fluviales, de faire rentrer un parc Charente dans le cœur de l'agglomération. Enfin, d'une apparente fragilité, la multitude des friches foncières se révèle être un trésor qui, à l'heure du ZAN, sera un atout maître du renouvellement urbain.

La frugalité

STELLA MANNING

Alors que la notion de frugalité a fait irruption dans le vocabulaire de l'architecture et de l'urbanisme il y a quelques années, interrogeons-nous sur son origine et son parcours.

Frugalité a pour étymologie *frugalitas*, qui signifie récolte de fruits, ce qui est donc apparenté au *fructus*, au fruit, ce qui a également donné les adjectifs fructueux et fructueuse.

Il est étonnant de constater que cette racine commune ait fructifié en deux sens quasiment antinomiques, l'un étant synonyme de sobriété et simplicité, l'autre véhiculant au contraire des images d'abondance.

En effet, *frugalitas* s'est rapidement imposée comme preuve de tempérance et de modestie, la « juste récolte des fruits de la terre » permettant une vie simple et mesurée à qui sait en faire des provisions.

Dans la société française et européenne, le frugalisme comme mode de vie a fait son chemin au cours du XX^e siècle. Il consistait alors à mettre de l'argent de côté pour ensuite travailler moins et vivre mieux, quitte à gagner moins.

Plus proche du sens que l'on donne aujourd'hui au mot frugalité, le mouvement de la simplicité volontaire, relayé notamment par l'agroécologue Pierre Rabhi, s'appuie sur une remise en cause personnelle, à défaut de collective, de son travail, sa consommation (alimentation, habillement, loisirs, vacances) et de son habitat et tisse des liens avec la théorie de la décroissance, née durant les années 1970.

Le mot de frugalité ne semble réellement émerger qu'en 2012 avec la parution du livre *La ville frugale : un modèle pour préparer l'après-pétrole*¹ par Jean Haënjens, qui s'appuie notamment sur les travaux qu'il a menés avec les architectes et urbanistes Jan Gehl et Philippe Madec, soit 25 ans après le rapport Brundtland « Notre avenir à tous² », qui a posé les bases (et la définition) du développement durable. Il prône une ville qui, tout en offrant plus de satisfaction à ses habitants et à ses usagers, consommerait moins de richesses.

De confidentielle, la notion conquiert de manière marquante l'urbanisme et l'architecture à compter de 2018, à la suite de la publication d'un manifeste pour une frugalité heureuse et créative

en 2018, à l'initiative de Philippe Madec, Dominique Gauzin-Müller (architecte et chercheuse) et Alain Bornarel (ingénieur). Cette publication s'est accompagnée de la création du mouvement portant le même nom³, qui œuvre depuis dans le domaine de l'architecture et du ménagement (et non aménagement) du territoire. Ses quatre engagements s'organisent autour des axes suivants : ne plus administrer (mais s'engager), ne plus consommer (mais contenter), ne plus construire (mais réhabiliter) et ne plus aménager (mais ménager).

C'est ce mouvement qui a inspiré la municipalité écologiste de Bordeaux, arrivée aux commandes en 2020, pour la création du label « bâtiment frugal bordelais⁴ » en 2021, destiné à répondre aux enjeux climatiques et au bien-être des habitants. Face à la difficulté des professionnels de la construction à remplir tous les critères, une version simplifiée de ce label vient d'être présentée en mars 2024. Preuve que la frugalité nécessite des efforts. —

1 | Éditions Rue de l'échiquier, 2012.

2 | Gro Harlem Brundtland, ONU, 1987.

3 | <https://frugalite.org>.

4 | <https://www.bordeaux.fr/p146878/label-batiment-frugal-bordelais>.

Décentraliser la politique du logement, vraiment ?

MICHAËL DAVID

À la différence des nombreuses compétences transférées aux collectivités territoriales par les lois de 1982 et les actes de décentralisation qui ont suivi, le logement reste une compétence d'État qui oscille entre centralisation au ministère et déconcentration en région. Que l'on songe notamment aux politiques publiques relatives à l'urbanisme, l'éducation, la culture, le social, l'économie, le sport ou plus récemment la biodiversité avec la compétence chef de file dévolue à la région.

En creux, même si les communes (et leurs groupements), départements et régions pouvaient faire œuvre de planification (avec l'élaboration de plans et de schémas), siéger dans diverses commissions d'attribution de logements ou faciliter l'octroi d'aides financières, seul l'État portait une politique « nationale » du logement.

À rebours, certaines collectivités expérimentaient déjà une forme de décentralisation comme le « pacte breton » sur le logement, qui permet à ce territoire de gérer en lieu et place de l'État les dispositifs d'investissement locatif, en fonction des priorités et contraintes locales.

Mais aujourd'hui, le mal est profond. Malmené par la crise immobilière et mis sous pression par l'ensemble de la filière, l'exécutif n'a pas tardé à réinterroger cette « verticalité » et missionner un député de sa majorité pour explorer de nouvelles pistes de réflexion¹ et envisager un changement

de paradigme en pilotant localement les politiques de l'habitat.

Le gouvernement a ainsi indiqué le dépôt d'un projet de loi pour le premier semestre. Le texte ambitionnerait de désigner une collectivité chef de file, de transférer des compétences ciblées et des moyens financiers adaptés.

À l'analyse, et alors même que les débats parlementaires n'ont pas débuté, les associations d'élus locaux nourrissent déjà des craintes et inquiétudes à l'endroit du texte. Elles s'articulent autour de trois arguments. D'abord, sur le niveau d'exercice des compétences ou la désignation du chef de file ou Autorité organisatrice de l'habitat (AOH)². Des tensions apparaissent en coulisses sur ce « pilotage » entre les associations prônant le fait communal et celles défendant l'échelon intercommunal voire départemental.

On aura compris la volonté des maires de maîtriser l'acte de construire et la politique d'attribution de logements, ceux-ci exprimant leurs fortes réserves sur la création d'une autorité organisatrice de l'habitat supracommunale.

Ensuite, sur le périmètre des compétences à transférer. Si certains sujets sont consensuels à l'instar des aides à la pierre, la rénovation énergétique ou l'adaptation au vieillissement, d'autres sont plus explosifs comme l'attribution de logements sociaux, l'encadrement des meublés de tourisme, la maîtrise du foncier, les APL ou encore l'hébergement d'urgence.

Enfin, sur le nerf de la guerre à savoir les ressources financières. Faut-il un nouveau levier fiscal ou plutôt opter pour un transfert des moyens de l'État vers les collectivités ? Là encore, dans un contexte financier contraint, les associations d'élus ont des positions différentes sur le degré d'autonomie fiscale des territoires.

Par retour d'expérience, elles n'ignorent pas que pour l'État, la décentralisation pourrait être un champ d'action intéressant, présentant l'immense avantage de ne rien coûter, puisque transférant vers les collectivités territoriales des prérogatives mais aussi des charges corrélatives. Ces dernières seraient-elles compensées à l'euro près ? Il est permis d'en douter.

C'est pourquoi a émergé l'idée d'une contractualisation entre l'État et les collectivités sur toute la chaîne du logement. Une option consensuelle avec des objectifs partagés depuis l'hébergement jusqu'à l'investissement privé en passant par le logement social sous forme d'un bilan et d'une clause de revoyure à l'initiative de l'État.

Mais, à la suite de la présentation du futur projet de loi en conseil des ministres, les orientations finalement retenues sont tout autres. Les réflexions et autres travaux préparatoires menés sous l'empire de l'ancien ministre sont tout simplement enterrés³, suscitant la colère des élus locaux... —

1 | D. Valence, AN, rapport d'information, n° 1720.

2 | La loi n° 2022-217 dite loi 3 DS ouvrant cette possibilité aux EPCI dans son article 92 à certaines conditions.

3 | Localtis 4 avr. et 3 mai 2024.



Sous la direction de Sylvie Faravel et Agnès Vatican

Villes en Gironde au Moyen Âge

Éditions Ausonius, Archives départementales de la Gironde, février 2024, 150 p.

Ce livre fait état de l'essor urbain en Gironde au XI^e siècle, qui entraîne l'émergence de nouvelles agglomérations et un déséquilibre territorial. Les archives médiévales, notamment communales, combinées aux cartes, plans et autres sources figurées, souvent plus récentes, permettent de suivre l'évolution de certaines villes jusqu'au début du XVI^e siècle et de voir comment elles s'affirment par l'exercice d'un pouvoir relatif, leur rôle économique, leur mode de vie et leur mise en défense. Cette documentation contribue à retrouver l'image des villes médiévales de Gironde au patrimoine aujourd'hui très diversement conservé.



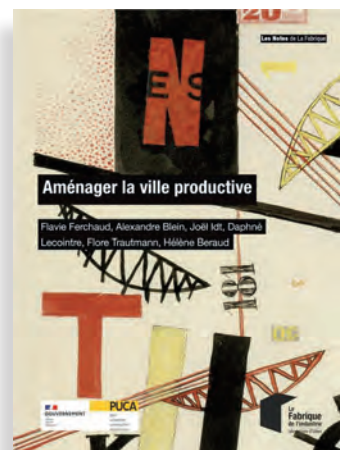
Ouvrage collectif, sous la direction scientifique d'Olivier Bouba-Olga

La Nouvelle-Aquitaine en 100 cartes

Atlantique, Éditions de l'actualité scientifique Nouvelle-Aquitaine, février 2024, 196 p.

Cet ouvrage dresse un portrait exhaustif de la Nouvelle-Aquitaine à travers cent cartes donnant à voir sa géographie, sa démographie, ses dépenses, ses déserts médicaux, des pourcentages, entre autres.

Ce livre de référence a été réalisé sous la direction scientifique d'Olivier Bouba-Olga, professeur des universités, et chef du service « Études et prospective » de la Région Nouvelle-Aquitaine. Il est issu des travaux de la direction de l'intelligence territoriale et de la prospective (DITP) du Pôle DATAR de la Région Nouvelle-Aquitaine. Il a bénéficié du soutien financier de la Région Nouvelle-Aquitaine.



Hélène Beraud, Alexandre Blein, Flavie Ferchaud, Joël Idt, Daphné Lecointre, Flore Trautmann

Aménager la ville productive

Presses des Mines, mars 2024, 146 p.

Grâce à des enquêtes de terrain réalisées dans les métropoles de Bordeaux et de Rennes, ainsi que dans trois villes européennes, les auteurs identifient les leviers opérationnels dont disposent les collectivités pour accueillir et conserver les activités productives au sein des villes. À titre d'exemple : sanctuariser du foncier pour la production dans les documents d'urbanisme, densifier ou verticaliser, dissocier la propriété de l'usage...

Destiné aux dirigeants d'entreprises, aux collectivités territoriales, aux décideurs publics, aux chercheurs désireux de connaître les dispositifs en faveur du maintien des activités productives ou de leur renouveau dans les villes, cet ouvrage permet d'alimenter sous un angle nouveau les débats sur la réindustrialisation et la contrainte de zéro artificialisation nette des sols.

CAhiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 61 | Jérôme Barth

expert en placemaking, co-fondateur de Belleville Placemaking.

p. 14 | Guillaume Bernard

paysagiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 68 | Soraya Boudjenane

architecte-urbaniste, designer urbain, co-autrice de l'ouvrage *Rez-de-Ville et La dimension cachée du projet urbain*.

p. 84 | Thomas Boureau

directeur d'études, AUCAME Caen Normandie.

p. 72 | Franck Boutté

ingénieur et urbaniste, fondateur et directeur de l'Atelier Franck Boutté.
Grand Prix de l'Urbanisme 2022.

p. 31, 44, 84 | Jean-Christophe Chadanson

urbaniste, directeur de l'équipe Fabriques urbaines à l'a-urba.

p. 84 | Vincent Charruau

paysagiste concepteur, chargé d'études, AGUR Flandre-Dunkerque.

p. 87 | Michaël David

conseiller juridique à l'a-urba, enseignant-chercheur associé à l'Institut Léon Duguit (ILD), université de Bordeaux.

p. 72 | Alix Derouin

directrice de la communication et du développement de l'Atelier Franck Boutté.

p. 78 | Antonin Dubernard

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 25 | Nathanaël Fournier

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 31 | Fabrizio Gallanti

directeur, arc en rêve centre d'architecture.

p. 61 | Jérôme Glad

expert en placemaking, co-fondateur de Belleville Placemaking.

p. 22 | Patrice Godier

maître de conférences en sciences humaines et sociales à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux.

p. 31, 51, 54 | Sophie Haddak-Bayce

architecte-urbaniste, directrice de l'équipe Usages et qualité de vie à l'a-urba.

p. 47 | Sonia Lavadinho

anthropologue et géographe urbaine, directrice-fondatrice du cabinet d'études Bfluid.

p. 1, 40 | Françoise Le Lay

directrice générale adjointe en charge des études à l'a-urba.

p. 86 | Stella Manning

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 51 | Madeleine Masse

architecte-urbaniste, fondatrice de l'atelier SOIL.

p. 11 | Thierry Oblet

sociologue, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 18 | Maxime Pauvert

étudiant en master 2 d'urbanisme et d'aménagement mention « Ville héritée et développement durable » à l'institut de géographie de la Sorbonne.

p. 28 | Claire Philippe

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 4 | Gilles Pinson

professeur de science politique à Sciences Po Bordeaux.

p. 8 | Guillaume Pouyane

économiste, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 64 | Sylvain Racaud

docteur en géographie, LAM - Les Afriques dans le monde - UMR 5115, université Bordeaux Montaigne.

p. 75 | Christian Ruby

docteur en philosophie, philosophe.

p. 16 | Valentin Ryckebusch

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 44 | Sylvain Schoonbaert

architecte, docteur en urbanisme.

p. 36 | Danielle Tartakowsky

historienne, professeure émérite d'histoire contemporaine à l'université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, spécialiste des mouvements sociaux.

p. 81 | Sandrine Vaucelle

géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne.

LES ILLUSTRATEURS

p. 29, 42 | Olivier Chaput

infographiste à l'a-urba.

p. 27 | Christine Dubart

infographiste à l'a-urba.

p. 9, 10, 11, 12, 29 | Sylvain Tastet

infographiste à l'a-urba.

LES PHOTOGRAPHES

p. 1, 13, 15, 21, 31, 33, 35, 41, 46

| Hélène Dumora

photographe à l'a-urba.

Photographie de couverture : *Skateur Quentin Boillon*

| Fred Mortagne

photographe, www.frenchfredstudio.com

#25 | JUIN 2024

et la rue elle est à qui ?!!!

RUE. Derrière ces trois lettres se cache un cortège de contrastes : permanence et réinvention, contrainte et liberté, tension et convivialité, pouvoir et dénuement, asphalté et poésie...

Dotée d'une force mémorielle et d'un imaginaire puissant, la rue raconte à elle seule l'histoire d'une ville, d'un pays, autant que les récits d'une multitude de vies.

Mais à qui appartient la rue ?

À paraître

#26 | NOVEMBRE 2024

La ville et la mort