SEPT. 2020 | #07

Belveder

Revue collaborative de l'**AUAT**

URBANISME | AMÉNAGEMENT | TERRITOIRES



vu(es) de la rue

Belvedeя la revue collaborative de l'AUAT

Directeur de la publication : Yann Cabrol.

Comité de rédaction partenarial du n° 7 : Philippe Dugot, Fabrice Escaffre, Jean-Paul Laborie, Céline Loudier-Malgouyres, Anne Péré, Lionel Rougé, Julien Weisbein ; et pour l'AUAT, Bruno Balmot, Geneviève Bretagne, Hélène Touche et Frédéric Toupin.

Rédactrice, responsable d'édition : Morgane Perset.

Conception graphique : Frédéric Bastier, Christophe Hahusseau, Damien Fiorella.

Communication : Sylvie Bugueret.

Remerciements spéciaux à Florence Mizzi pour avoir porté haut et fort la revue depuis sa création.

Imprimerie : groupe Reprint, Toulouse.

ISSN : 2607-6225.

© AUAT 2020

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine
Le Belvédère - 11 bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 - Tél. 05 62 26 86 26 - www.aua-toulouse.org

ÉDITORIAL

La rue, objet urbain sans cesse réinventé. Tantôt gommée par les tenants de la pensée fonctionnaliste, érigée comme espace du vivre-ensemble par excellence par d'autres, angle mort de l'urbanisme de ZAC lui préférant l'espace public, nouvel actif stratégique des géants du numérique… la rue est de tout temps au cœur des questions urbaines… Qui aurait prédit son nouveau retour sur le devant la scène urbaine à l'occasion d'une pandémie ?

La rue, un graal en période de confinement qui nous a donné l'occasion non plus seulement de la traverser mais de l'occuper… pour une heure seulement. La rue vide, autre image symbolique en l'absence de circulation. Un vide soulignant l'emprise foncière des rues et la large place dédiée à l'automobile. Le piéton et le cycliste y ont gagné du terrain et la rue est devenue espace de loisirs, de sociabilité, un espace de nature même dans les rues végétalisées, un « ailleurs » pour une précieuse heure quotidienne. La rue s'est alors révélée désirable comme espace de semi-liberté. Elle a aussi pu être vécue comme espace de contrôle (de nos attestations de sortie et du port du masque aujourd'hui), voire de peur (des autres, des interactions, de la contamination). Végétalisée, partagée, apaisée… notre regard sur la rue a changé et avec lui nos usages à l'image des « coronapistes », des terrasses de café gagnées sur les stationnements, mais aussi des files d'attente espacées devant les commerces. La rue à nouveau réinventée est au cœur des questions d'urbanisme depuis quelques mois.

Autant de raisons de parcourir la rue avec vous le temps d'un numéro de BelvedeЯ.

Yann Cabrol
Directeur général de l'AUAT

CONTRIBUTEURS



Isabelle BARAUD-SERFATY
Consultante en économie urbaine, Ibicity



Fabrice ESCAFFRE
Maître de conférences en aménagement et urbanisme, université Toulouse-Jean Jaurès



Lucette ESCUDIER
Directrice, Fédération des Femmes pour l'Europe



Karine HUREL
Déléguée générale adjointe, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme



Sonia LAVADINHO
Anthropologue urbaine, Bfluid



Céline LOUDIER-MALGOUYRES
Socio-urbaniste, L'usage des lieux



Virginie MALOCHET
Sociologue, Institut Paris Region



Laure ORTIZ
Professeure de droit public, Sciences Po Toulouse



Pierre ROCA D'HUYTEZA
Architecte urbaniste, D'une ville à l'autre



Lionel ROUGÉ
Maître de conférences en aménagement et urbanisme, université de Caen Normandie



David SIODOS
Photographe

AUAT



Bruno BALMOT
Chargé de projets Mobilités



Isabelle BOULET
Directrice Connaissance des territoires



Virginie CHOPPIN
Responsable Données, représentation, innovation



Christine ENCINAS
Chargée de projets Économie



Jérôme IONESCO
Architecte urbaniste, pôle Projet urbain



Guillaume OUALLET
Architecte urbaniste, pôle Projet urbain



Morgane PERSET
Chargée de mission Prospective et dialogues urbains



Hélène TOUCHE
Architecte urbaniste, pôle Projet urbain

Photographies et illustrations

p.12-13 © P. Roca d'Huyteza - D'une ville à l'autre / p.14 © C. Loudier-Malgouyres / p.18 © L. Rougé / p.20-23 © S. Lavadinho / p.24 © J. Bover / p.26 © C. Hahusseau, © A. Domingo / p.29-33 © D. Siodos / p.37 © Collectif Etc / p.39-41 © Carla Pinillia - El Mercurio, © D. Mangin – Seura / p.43-45 © AUAT / p.47 © FFPE / p.52-53 - 1 © D. Descouens CC BY-SA, 2 © Y. Cabrol, 4 © Florence AT, 8 © Gyrostat CC-BY-SA 4.0 / p.54-55 © FNAU / p.56-57 © AUAT.
Autres crédits : photos libres de droits.

SOMMAIRE

VU(ES) DE LA RUE

8 Observer les rues pour comprendre les villes et leurs transformations

12 Identification d'une rue

14 La rue, mais quelle rue ?

17 Les usages de la rue dans les espaces pavillonnaires

20 Le corps en mouvement

24 ENTRETIEN AVEC...
François Delarozière

26 Le nouveau visage des rues de Toulouse en temps de pandémie

27 Le trottoir à la croisée des chemins

29 PORTFOLIO
À l'ombre des vivants

34 Pouvoir local d'exclure

36 ENTRETIEN AVEC..
Mickaël Labbé



39 ENTRETIEN AVEC..
David Mangin

42 CHRONIQUE AUAT
La rue, outil privilégié pour l'urbaniste

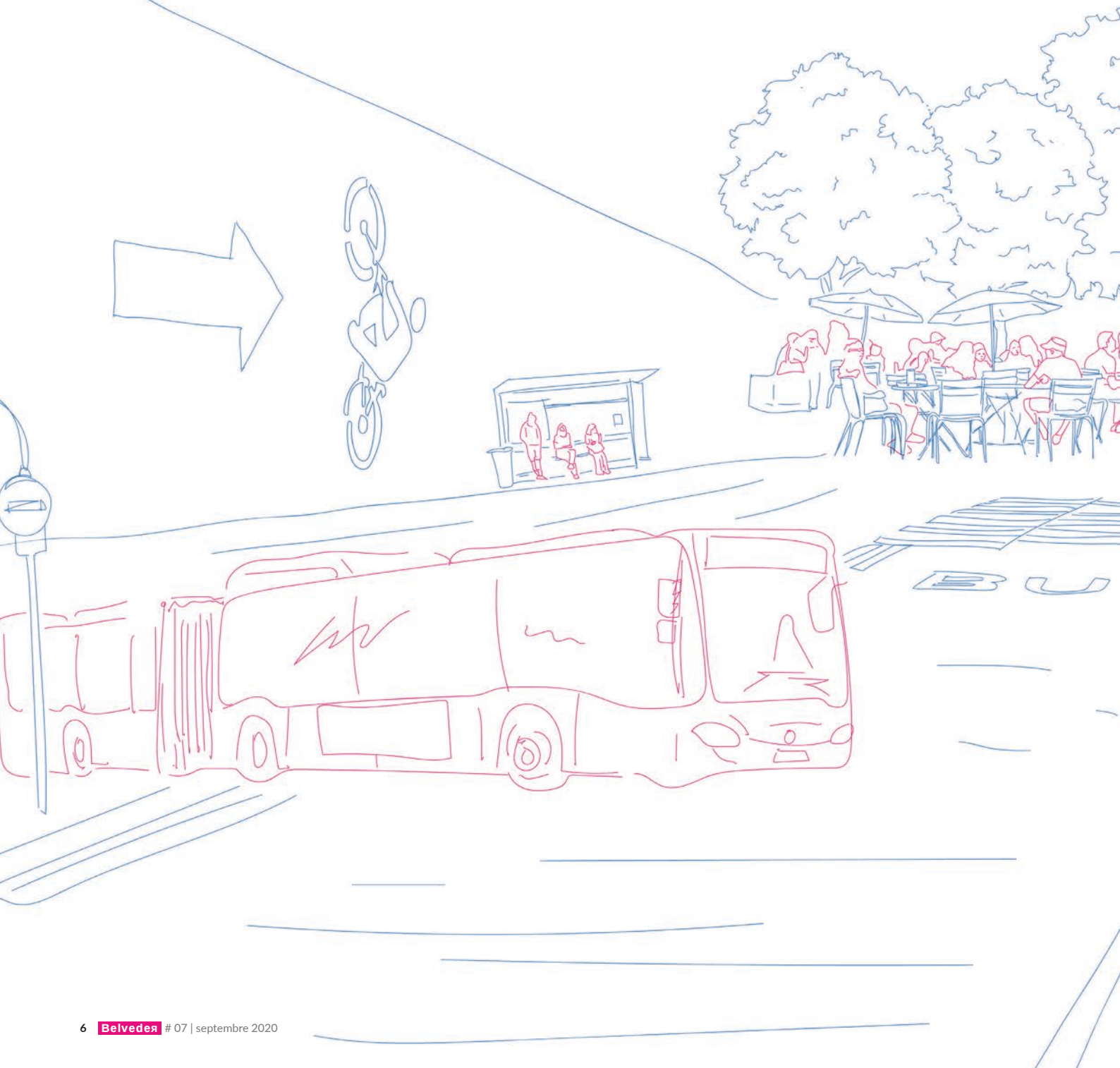
46 L'appropriation de la rue par les femmes

48 Réguler les usages de la rue : les polices municipales en première ligne

50 À lire et à écouter

51 L'AUAT...

vu(es) de la rue





Les articles de ce numéro proposent un croisement de regards sur la rue : architectes, urbanistes, sociologues, géographes, anthropologue, scénographe, économiste, photographe, juriste, philosophe, directrice d'association… nous livrent leurs lectures de la rue, de toutes les rues et surtout des plus ordinaires, celles que l'on arpente au quotidien.
On y parlera de formes, d'usages et on y (re) découvrira les concepts de « rez-de-ville », de « villes du dehors », d'« urbanisme de l'égard »...





Observer les rues pour comprendre les villes et leurs transformations

Fabrice ESCAFFRE



Analyser une ville depuis ses rues, c'est opérer une réduction pour traiter d'un tout à partir d'une de ses parties, mais c'est aussi rapprocher deux objets qui, dans la période actuelle, conservent des invariants historiques tout en connaissant des évolutions transformatrices. Ainsi, la rue que l'urbanisme a tenté, il n'y a pas si longtemps, de faire disparaître puis qu'il a réhabilitée, ne cesse d'interroger. En tant qu'espace, dans ses formes, ses volumes et comme objet technique ? Comme support d'usages et lieu d'interactions sociales ? Elle peut aussi être questionnée en tant que marge, comme espace de relégation et de tensions. Gérée, aménagée, contrôlée, son organisation et son fonctionnement obéissent à des normes juridiques mais aussi sociales résonnant avec les choix politiques. On l'aura compris, ces quelques éléments indiquent combien le champ de réflexion sur l'objet « rue » est vaste, mais combien il est aussi central à l'heure où l'urbanisation généralisée transforme les cadres et les modes de vie.

La rue entre formes et ambiances

La rue peut d'abord être considérée spatialement. Elle est ainsi l'un des éléments structurants des trames urbaines. Avec les autres espaces publics qu'elle met en réseau, elle fait partie de ces faux « vides » auxquels s'opposent les « pleins » des espaces bâtis. La longueur et la largeur des rues, leur sinuosité, les types les plus fréquents de leurs connexions ou leur disposition les unes par rapport aux autres contribuent ainsi à donner forme à une ville. À mesure que les villes croissent horizontalement et verticalement, générant des espaces urbains aux densités contrastées, les trames urbaines se différencient. Des rues médiévales à celles des zones d'activités, des lotissements périurbains ou des quartiers récents, les variations formelles sont si nombreuses qu'elles en viennent à interroger l'utilisation même du mot « rue ».

À son échelle, la rue correspond à un alignement de bâtiments de part et d'autre d'un axe de circulation. Cet axe peut être subdivisé. La chaussée en occupe la partie centrale et est, aujourd'hui, principalement utilisée pour la circulation des véhicules motorisés. Les trottoirs correspondent aux parties latérales de la rue ; leur usage est réservé aux piétons et ils assurent la jonction entre les façades des édifices. Cette organisation, la plus répandue, connaît des transformations notables : certaines rues, se fermant à la circulation automobile, perdent leurs trottoirs ; d'autres voient apparaître des voies cyclables ; dans d'autres, on replante des arbres. Ainsi, qu'est-ce qui caractérise encore l'espace-rue ?

Au-delà de ces aspects spatiaux et formels, les rues ont des ambiances. Leurs formes visibles et praticables en sont une composante, certes majeure, mais parmi d'autres. Elles peuvent être différemment éclairées, roulantes ou marchables. Renvoyer à des odeurs agréables certains jours de marché ou être difficilement respirables du fait du trafic automobile. On peut écouter leurs empreintes sonores, les repérer sur une carte des températures… Ces perceptions multisensorielles peuvent être mesurées par des capteurs ou ressenties par des personnes et, dans ce second cas, passées par le prisme de leurs représentations. La rue animée des uns sera alors peut-être la rue bruyante des autres. Ces perceptions dépendent par ailleurs, et on le redécouvre particulièrement lorsqu'on s'intéresse aux modes de déplacement dits actifs, des capacités physiques des individus. La longueur d'une rue ou la hauteur de ses bâtiments ne sont ainsi pas les mêmes, pourrait-on dire, pour un piéton de 7 ou de 77 ans ! Dans un temps où la sensibilité à l'environnement, au sens large, s'est particulièrement accentuée, comment ces perceptions interagissent-elles avec les dimensions formelles des rues ?

La rue pour se déplacer mais pas seulement…

La mobilité est un des usages majeurs de la rue, assez souvent sa fonction dominante. En ce sens, la rue est un élément clé du fonctionnement urbain. La circulation doit toujours y être possible, pour tous, de l'usager aux riverains, du taxi aux services de secours. Mais que de modes de déplacement divers derrière cette fonction, avec leurs vitesses variées, leurs différences d'encombrement ! Le Code de la route et les règlements de voiries permettent de gérer cela, mais sont particulièrement interpellés du

la rue est « fabriquée » au quotidien par ses usages dans leurs diversités

fait d'une remise en question des usages de l'automobile, à cause aussi de l'influence grandissante des technologies et des usages numériques sur les pratiques de mobilités. Dans le même temps, certaines pratiques « low tech » telles que la marche (Monnet, 2019) ou l'usage du vélo (Héran, 2015) reprennent de la vigueur et enrichissent, en la complexifiant, la palette des modes de déplacement.

Bien que largement dédiée au déplacement, la rue permet aussi le séjour, la station ou des mobilités dont l'objectif n'est pas principalement la liaison de deux points. Les rues commerçantes ou touristiques proposent de nombreuses occasions d'arrêt, devant une vitrine ou en terrasse. Mais l'arrêt dans la rue peut aussi prendre la forme d'un rendez-vous « au coin de la rue ». Dans des rues où la fonction résidentielle domine, le séjour correspond aux conversations entre voisins sur le pas de la porte ou à des usages de la rue témoignant d'une extension du domaine privé, comme avec les pratiques de bricolage automobile par exemple. La station dans la rue dit quelque chose de son confort d'usage, mais parle aussi des normes juridiques et sociales. Les débats récents sur le mobilier urbain dissuasif, et plus largement sur la prévention situationnelle (Landauer, 2009), ou ceux sur la privatisation de fait de certaines rues autour d'usages marchands en sont des exemples que certaines propositions d'urbanisme temporaire viennent aussi, à leur manière, souligner et problématiser.

Plus généralement, la rue renvoie à la fonction paradoxale de séparer et de relier. Elle est ainsi support de circulation entre des points distincts mais connectés. Comme dépendance du domaine public, la rue garantit la liberté fondamentale de circuler. Mais au-delà du droit formel, cette liberté de circuler donne accès à la ville et, à ce titre, est une des composantes majeures du droit à la ville (Lefebvre, 2009). Des pratiques de réappropriation se déclinent dans ce sens, comme certains usages « vélorutionnaires » de la bicyclette en témoignent à travers les villes du monde. Comment ces déclinaisons de différentes formes de droits, en s'actualisant, transforment-elles les rues et leurs usages ?

Faire rue à partir des usages

Au-delà de ses formes et de ses fonctions, la rue est aussi « fabriquée » au quotidien par ses usages dans leurs diversités (De Certeau, 1994). Depuis plusieurs décennies, la tension entre appropriation et privatisation des rues est identifiée comme une interrogation majeure des recompositions urbaines. En France, la stricte fermeture de rues est rare. Cependant, des dispositifs de restriction d'accès

s'observent parfois, ainsi que des formes de privatisation de fait durables, au sens d'une orientation très majoritaire d'une rue autour d'usages résidentiels par exemple. Si l'on sait bien analyser ces formes de privatisation (Loudier-Malgouyres, 2013) et les contrepoints qu'elles trouvent parfois dans la publicisation de lieux privés, il convient de les étudier sous toutes leurs facettes, depuis l'architecture des lieux jusqu'à leurs effets sur les usages, sans oublier leur justification en termes de politiques urbaines. On s'aperçoit alors que s'y (re)joue perpétuellement, mais avec des formes renouvelées, un jeu autour d'une frontière public-privé complexe, mouvante et ayant des formes plus variées qu'on ne l'imagine.

Lorsqu'il est moins question de privatisation que d'appropriation par les habitants (mais la limite parfois floue entre ces deux notions mérite l'attention), c'est de la rue comme espace commun qu'il s'agit, au sens d'un lieu support d'usages et de socialisations. Dans cette perspective, l'appropriation permet à la rue de ne pas seulement être un espace de passage, anonyme et purement fonctionnel. Ainsi, certaines rues dans des quartiers résidentiels offrent leur espace aux enfants ou aux relations de voisinage, y enrichissant l'habiter par l'appropriation et non par la propriété. Dans des villes, particulièrement des métropoles, où l'aspiration au bien-être est mise en tension tant par les prix de l'immobilier d'une partie de l'offre urbaine que par les difficultés de circulation, comment les rues sont-elles alors les objets de ces processus de privatisation et/ou d'appropriation ?

L'approche par les usages et l'appropriation implique aussi de considérer que la rue est un lieu où vivent ou travaillent ceux qui n'ont pas d'autres lieux où aller et qui, parfois, en sont aussi chassés. On pense ici par exemple aux personnes sans domicile ou aux vendeurs « ambulants ». Mais au-delà de ces figures, les nouvelles formes de pauvreté, l'actualité de la question des réfugiés ou les impasses des politiques du logement et de l'hébergement conduisent à augmenter, en en diversifiant les formes, les situations des personnes à la rue. La rue rappelle ainsi que la ville est aussi constituée de ses marges, dont certaines sont cachées et d'autres bien visibles. La prostitution comme certains trafics en constituent d'autres usages qui marquent fortement certaines rues et participent de l'univers « de la rue ».

La rue comme marge peut aussi prendre un sens différent si l'on pense la marge comme un espace où le champ des possibles est plus ouvert. La marge permet ici la liberté et celle-ci s'exprime notamment par le jeu, celui des adolescents, mais plus seulement, pour qui la rue est un espace d'appropriation ludique (Escaffre, 2011), ou par la création comme en témoignent les fresques, les graffs mais aussi les spectacles de rue. Si de tels usages peuvent prendre des formes alternatives revendiquées, ils peuvent cependant être utilisés par des pouvoirs urbains pour repenser les usages de la ville ou, plus fréquemment, seulement à des fins de marketing territorial.

La rue appelle ainsi une analyse de la ville qui ne reste pas cantonnée aux seuls usages dominants. Cette perspective est d'autant plus nécessaire qu'une même rue connaît des temporalités d'usage différentes à l'échelle d'une journée, en fonction des saisons ou selon les évènements qui s'y déroulent. Du repas de voisins ou du vide-grenier qui font qu'on la ferme à la circulation à son inaccessibilité pour cause de manifestation politique ou d'accident, le temps d'une rue n'est pas si linéaire ni cyclique qu'il y paraît. Cette perspective élargie sur tous les usages de la rue est aussi indispensable lorsqu'il s'agit d'ouvrir l'accès à la rue à des habitants pour qui cela peut être difficile, voire impossible, comme dans le cas de personnes en situation de handicap, ou comme l'indiquent, par exemple, certaines mobilisations récentes de femmes.

La rue, comme les autres espaces publics, fait donc la part belle à la diversité : celle des formes et des ambiances, celle des usages et des usagers, ou encore celle des représentations… Elle est un lieu de cohabitation, donc de compromis, mais aussi de conflits (Simmel, 1995), potentiels ou effectifs, en tout cas et avec des nuances un lieu d'interactions (Goffman, 1974).

Références bibliographiques :

DE CERTEAU M., GIARD L. et MAYOL P., *L'Invention du quotidien. 2. Habiter, cuisiner*, Folio essais, Gallimard, 1994, 448 p.

ESCAFFRE F., « Espaces publics et pratiques ludo-sportives : l'expression d'une urbanité sportive », *Annales de Géographie*, n° 680, p. 405-424, Armand Colin, 2011.

GOFFMAN E., *Les Rites d'interaction*, Les Éditions de Minuit, « Le sens commun », 1974, 230 p.

HÉRAN F., *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, La Découverte, 2015, 256 p.

LANDAUER P., *L'Architecte, la ville et la sécurité*, Presses Universitaires de France, « La Ville en débat », 2009, 104 p.

LEFEBVRE H., *Le Droit à la ville*, Economica, 2009, 135 p.

LOUDIER-MALGOUYRES C., *Le Retrait résidentiel. À l'heure de la métropolisation*, Presses Universitaires de France, « La Ville en débat », 2013, 104 p.

MONNET J., « Marcher en ville : technique, technologie et infrastructure(s) low tech ? », *Urbanités*, 2019 (http://www.revue-urbanites.fr/12-monnet/).

SIMMEL G., *Le Conflit*, Circé, 1995, 158 p.

IDENTIFICATION D'UNE RUE

Pierre ROCA D'HUYTEZA

Parler de la rue ? Je dois dire avec un peu de culpabilité que je ne lui ai guère porté d'attention ces dernières années. Je ne suis pas le seul à vrai dire, mais cela ne m'exonère pas. Qui s'intéresse encore à « sa » rue ? Qui s'y est un jour vraiment intéressé ? Indifférence liée à l'habitude ou au fait de l'avoir trop longtemps pensée comme une rue-objet, objet technique sans personnalité propre. Le confinement m'a tenu éloigné d'elle. C'est l'occasion de ressentir son existence, de songer à ses qualités ou à ses défauts ; de réfléchir à l'importance qu'elle a pour moi. On a tous « notre » rue, celle que l'on emprunte le plus souvent pour aller travailler, pour amener les enfants à l'école ou pour faire des courses.

Ma rue n'est pas une rue exceptionnelle. Elle n'est pas ornée d'une multitude de commerces ou pavée de grandes dalles de pierre, très chères. C'est une rue de quartier, toute simple.

Ma rue a de belles lignes, harmonieuses et régulières. Elle n'a pas de ces déhanchés insupportables qui donnent le sentiment d'être dans un circuit de karting. Parfois, un bel arbre souligne son inflexion.

Ma rue a une belle bordure ; une bordure élégante, assez large, aux bords bien tendus. Lisse et sombre, elle contraste avec le trottoir et s'affirme dans le paysage. Quand la rue tourne, elle se courbe. Et ses courbes accompagnent le chemin avec grâce et non par un assemblage de morceaux mal agencés. Mais ce que j'aime particulièrement c'est qu'elle est la même depuis l'entrée de la ville jusqu'au centre-ville. Elle n'est pas moins « chic » que dans le centre. Je me sens considéré. C'est elle qui relie tous les points de la cité. Elle est le fil d'Ariane, la continuité. Quand je ne la vois plus, c'est que j'ai changé de ville.



Ma rue a de belles lignes, harmonieuses et régulières

Vu de loin, son fil d'eau est tout ce qu'il y a de plus régulier. Les connaisseurs diront qu'une rue se juge à son fil d'eau. Dans ma rue, il est tiré très droit et glisse dans la pente avec une grande continuité. Les orfèvres du nivellement, auxquels Haussmann avait confié les nouvelles rues parisiennes, en seraient jaloux !

Son trottoir est large et bien plat. J'y marche avec assurance malgré le poids des années. Je m'y sens bien. J'aime son revêtement qui est resté très régulier. Elle n'a pas ces accidents, ces creux ni ces bosses qui rendent certains parcours si pénibles. Elle est confortable. Ce n'est pas un patchwork de matériaux. Sa peau n'est pas vulgaire. Elle n'a pas ce « rose » un peu artificiel de beaucoup de trottoirs toulousains. Elle est sobre mais, à y regarder de plus près, son grain est varié. Cela lui donne une vraie complexité.

Certes, on y trouve quelques plaques d'égout et des ouvrages techniques, mais ils sont bien rangés et ne nuisent pas à la continuité de l'espace. Les joints sciés dessinent, d'un trait savant, une trame discrète. Il y a eu de l'attention mais pas d'ostentation. Des spécialistes de l'espace, architectes ou paysagistes, l'ont regardée dans sa globalité.

Ma rue n'est pas encombrée de trop de choses rapportées. Il n'y a pas tous ces potelets de couleur, ses poternes à géraniums, ces panneaux publicitaires qui défigurent tant de ses voisines et transforment la marche en parcours d'obstacles.

Permettez-moi de parler des dessous de ma rue car son tréfonds reste encore vierge. Il n'y a ni ces fils ni ces tuyaux que la ville moderne s'est ingéniée à installer dans le désordre. Ma rue a encore son bon sol, et l'on a pu le creuser pour y aménager de vraies fosses de plantations et créer ainsi de beaux alignements de chênes qui structurent la perspective et m'offrent leur immense ombre.

Ma rue est propre et ce n'est pas un moindre détail. Je remercie ceux qui s'en occupent. C'est déjà beaucoup d'avoir une rue propre.

Ma rue a de belles franges. Je ne peux tout décrire, mais je voudrais évoquer ce mur en pierres dont j'admire la facture chaque matin. Quand je passe devant l'école, je regarde les parents papoter autour du petit parvis. J'aime aussi les petits jardinets des maisons qui la bordent, derrière leurs grilles toutes simples. Le soir, quand je rentre, je vois la lumière dans les cuisines et les habitants qui s'affairent. Il y a aussi un immeuble dont le hall d'entrée reste éclairé. Cela me rassure. Tout cela est un peu disparate mais crée de la diversité. Je plains alors ceux qui vivent dans des rues sans lumières, bordées de barrières industrielles, de rez-de-chaussée aveugles, d'immeubles trop longs, trop gros, ou de haies opaques.

Je ne voudrais pas finir sans évoquer l'essentiel. Quand je marche dans ma rue le matin, je croise toujours trois ou quatre personnes. Toujours les mêmes. On ne s'est jamais salués, mais on se regarde. J'imagine leur quotidien, leurs habitudes, et je m'amuse à l'idée qu'elles vivent dans ma ville, une autre vie. Je croise aussi un homme, assis par terre, qui me serre la main même les jours où je suis moins généreux.

Tout le monde parle du métro, si grand, si beau, si fort, mais ce serait bien de parler de ma rue ! Car c'est bien parce que ma rue est jolie et agréable que j'accepte, chaque jour, de laisser ma voiture au garage, et de marcher 15 minutes pour rejoindre la station la plus proche ! Promis ! Je n'oublierai plus de me soucier d'elle...





Trois vues de la rue Darnaud Bernard à Grisolles

« LA RUE, MAIS QUELLE RUE ? »

De l'anonymat à la familiarité, les variations sociales de la rue

Céline LOUDIER-MALGOUYRES



18 h 00 : un jeune homme sort du travail et rentre chez lui, en empruntant les boulevards. En marchant là, il croise d'autres actifs fatigués de leur journée, mais aussi des parents pressés et des enfants bien dociles, et puis des personnes âgées qui marchent lentement, des jeunes qui flânent, et des marginaux à l'arrêt. 18 h 30 : il arrive dans le faubourg des Minimes, marche vers sa rue, reconnaît le comptable de son association de sport à la boulangerie, puis salue ses voisins. 19 h 30 : il sort de chez lui, avec une bouteille de vin et un paquet de chips et s'installe à la table du repas de quartier de sa rue. Il y passe la soirée. Dans son parcours, ce jeune homme a vécu différentes scènes sociales, qui se distinguent principalement par le degré de connaissance qu'ont les usagers les uns des autres. Or, chaque degré compte pour faire de nous des citadins et des citoyens.

Les variations du jeu social de la rue

La rue est un lieu d'interactions sociales, elle est espace social. Mais selon sa dynamique de fréquentation, elle peut se ranger du côté de l'espace public, anonyme, ou du côté de l'espace de quartier, familier[1]. Il faut regarder son jeu social pour qualifier et caractériser une rue. Si l'on suit l'exemple de ce jeune homme qui travaille dans le centre-ville de Toulouse et habite dans le faubourg des Minimes, on se rend compte qu'au cours de ses pérégrinations, il a fréquenté deux grands types de « rues », ici incarnées par les boulevards du centre-ville de Toulouse et les rues de faubourg qui encerclent le centre-ville[2].

Sur le boulevard, se croisent des publics différents, d'horizons divers. C'est ce qui fait sa singularité en tant qu'espace social. Et cela tient à sa position dans la ville et à sa vocation : être un lieu de passage et de flux, mais aussi de destination, dans un secteur de centralité, aux fonctions riveraines mixtes et attractives (bus et métro, commerces, services, loisirs…). Le boulevard fait ainsi se croiser une somme d'individus, qui ne se connaissent pas mais partagent ensemble la même scène d'usages. C'est ainsi un espace public comme le décrit le sociologue Isaac Joseph, un lieu de coprésence dans l'anonymat d'individus réunis par la fréquentation d'un même espace. Cette coexistence d'inconnus rend compte d'un type de sociabilités particulier, celui des sociabilités publiques, que l'on pourrait aussi appeler des sociabilités de côtoiement. Dans ces sociabilités, on ne se connaît donc pas mais on se côtoie, on est ainsi acteur d'une forme d'interaction, qui se caractérise par son caractère éphémère et anonyme mais aussi par son « autorégulation spontanée », c'est-à-dire qu'on respecte une juste mise à distance les uns des autres pour ne pas tomber les uns sur les autres[3]…

Dans les rues de faubourgs, c'est une autre dynamique sociale qui se joue. Les publics en coprésence sont moins divers, moins variés, l'échelle de fréquentation est plus locale et la rue réunit des individus qui font partie d'un même territoire de vie. De ce fait, les interactions sociales qui caractérisent la rue de faubourg se rangent du côté des sociabilités de quartier ou sociabilités locales, où les relations d'interconnaissances ou de familiarité priment. (Ce qui ne veut pas dire que les sociabilités publiques en sont absentes, mais elles n'y sont pas majoritaires, à l'inverse de ce qu'il se passe sur les boulevards.) On se connaît et on se reconnaît donc plus ou moins dans ce milieu de vie partagé. Les initiatives collectives et partagées, comme les repas de quartier, constituent comme des points d'orgue de ces relations d'interconnaissance.

Passant de l'un à l'autre, du boulevard à la rue de faubourg, des sociabilités publiques aux sociabilités de quartier, ce jeune homme expérimente ou vit des interactions sociales différentes marquées par des degrés de sociabilités différentes. Ainsi, notre jeune homme ne se résume ni ne se réduit à l'une de ces sociabilités. Dans son mode de vie, il vit les deux. Il vit aussi par ailleurs des sociabilités privées, qui sont celles de ses relations amicales, familiales et associatives par exemple. Mais davantage, il faut qu'il vive les deux, et c'est bien là un enjeu pour la ville aujourd'hui que de le lui permettre.

1. Voir les travaux de Perla Serfaty-Garzon, de Louis Quéré ou de Carole-Anne Rivière.

2. Nous choisissons ici deux types de rues, mais d'autres variations existent encore (cf. l'article de Lionel Rougé sur les rues pavillonnaires).

3. Voir notamment les travaux de Cynthia Ghorra-Gobin sur ce caractère anonyme et éphémère.



Revaloriser l'anonymat de la rue ordinaire

On sent bien qu'aujourd'hui, dans la ville, les foules solitaires ont mauvaise presse. Encore plus avec le risque sanitaire, peu nombreux désormais sont les discours qui valorisent le va-et-vient anonyme de la rue. À l'inverse, on met en avant les repas de quartier et toutes les initiatives habitantes qui visent à l'appropriation de la rue, c'est-à-dire son activation sociale par l'intensification de ses usages par les habitants. L'enjeu et la généralisation des démarches de concertation qui l'accompagnent concernent la possibilité et la légitimité de s'installer, d'occuper, d'utiliser ces espaces pour des usages autres que le simple fait du passant anonyme. Car être un passant anonyme ne suffit plus, ne suffit pas à la condition du citadin. Ce qui semble aller au-delà du plaisir de l'action collective, c'est finalement la volonté de renégocier sa place en tant qu'habitant, c'est la volonté de participer, de faire et de décider des usages et du devenir de son environnement urbain, et donc de sa rue. « La rue est à nous » est l'expression emblématique de cette volonté de renégocier le rapport entre les institutions publiques qui « gouvernent » la ville (les collectivités) et l'initiative privée qui la fait vivre (individuelle ou collective). Et c'est bien un débat sur les formes de la démocratie dont il s'agit.

Pourtant, il faut bien peser la valeur de l'anonymat urbain. Car ce qui se joue dans la coprésence dans l'anonymat n'est pas rien, au contraire. Sur les boulevards (pour reprendre cette figure type), « chacun peut agir librement parmi les autres, prendre place sans avoir à rendre de compte ni sur ce qui il est, ni d'où il vient », rappelle Michèle Jolé[4]. En maintenant l'indétermination de chacun, la rue des sociabilités publiques et anonymes permet à chacun de trouver sa place, de se sentir autorisé et légitime à être là et à se tenir aux côtés des autres. L'anonymat va donc avec l'accessibilité. Mais parce que cette coprésence sans parole se caractérise aussi par les ajustements que chacun fait pour partager le même espace[5], on comprend aussi que les rapports sociaux dans la rue anonyme soulignent la conscience de l'autre et, plus encore, l'acceptation d'appartenir au même ensemble que les autres : concrètement, la rue, mais symboliquement plus, la société peut-être. La rue est ainsi un espace public ou « l'unité du multiple, c'est-à-dire la cristallisation des uns et des autres dans une même figure »[6].

Le rôle de l'espace public dans la ville

La pratique ordinaire de la rue induit une équivalence entre tous ceux qui s'y trouvent et, par notre façon de la fréquenter, l'acceptation d'un lien avec des inconnus et des étrangers (à soi). En considérant cela, on valorise la dimension politique des rapports sociaux de la rue, et une dimension politique à l'échelle de ses usage(r)s du quotidien. Ce n'est pas seulement dans les mouvements d'appropriation des rues que l'on négocie la relation entre le privé et le public, l'individu et la société : c'est aussi en revalorisant la pratique ordinaire de la rue anonyme pour entretenir et préserver les rapports sociaux qui s'y jouent.

L'on peut s'interroger alors d'abord sur la capacité de la ville à rendre possible ce type de rapports sociaux, et ensuite sur sa capacité à les rendre positifs. Car d'une part, cette expérience du côtoiement avec des inconnus (qui plus est différents de soi) se réduit face à différents phénomènes qui tendent à séparer les groupes sociaux les uns des autres (ségrégations territoriales et séparations sociales) et à freiner l'accessibilité des espaces publics à tous (privatisation et sécurisation). Et d'autre part, les moyens de gestion et de régulation des rues ne sont pas toujours à la hauteur, en particulier dans les espaces urbains ordinaires hors des centres-villes qui concentrent, eux, toute l'attention publique. C'est bien l'enjeu de l'espace public qui se pose, et notamment celui de l'organisation et de la gestion d'une armature urbaine continue de rues, dès lors accessibles et disponibles à la variété des usages sociaux.

4. Intervention « L'espace public comme espace du public » lors de la formation continue « Espaces publics, espace public » à l'IEP de Toulouse, co-animée par Pierre Roca d'Huyteza et Céline Loudier-Malgouyres.

5. Des ajustements dans les gestes et les comportements, c'est « l'inattention civile » d'Erving Goffman. Voir aussi les travaux de Carole Gayet-Viaud d'ethnographie de l'expérience et des épreuves de la coexistence dans les espaces publics, notamment sur la notion de civilité.

6. BEAUCHARD J. et MONCOMBLE F., *L'Architecture du vide. Espace public et lien civil*, Presses universitaires de Rennes, 2013.

Les usages de la rue dans les espaces pavillonnaires

Lionel ROUGÉ

> *« Hors de chez soi, il n'y a plus de lieu possible. Très rapidement, dehors, hors du pavillon – l'enclos de l'égo – le non-lieu (négation absolue), le lieu de transit devient une norme, car dans ces conditions, seul ce qui a trait à l'égo dans son enclos peut être qualifié positivement. Le reste, l'ailleurs, le dehors, l'espace entre, est condamné par la force des choses à être vidé de toute humanité au profit de la marchandise ».*
>
> *DEBRY J.-L.,*
> Le Cauchemar pavillonnaire,
> *Éditions L'échappée, 2012.*

L'accusation est catégorique. Les espaces pavillonnaires ne configureraient pas l'espace public, ils contribueraient même à le nier et ainsi à réduire son incarnation – la rue – à un simple axe de transit automobile. Morphologies anti-urbaines – particulièrement dès qu'il s'agit de lotissements, ces espaces ne participeraient pas à faire ville. Modèle d'une mise à l'écart désirée ou subie, les zones pavillonnaires ne seraient-elles pas pourtant, sur le temps long, davantage marquées par des situations de cohabitations pacifiées et des sociabilités constructives ? D'un instrument de la « bonne distance » à un levier de « bonne proximité », en quoi les usages de la rue pavillonnaire viennent dire quelque chose de la ville – de sa pratique et de ses représentations – de l'échelle du voisinage à celle de la métropole ?

Pour circonscrire le propos et tenter de l'illustrer, prenons comme archétype la rue d'un lotissement suburbain composé de ménages de la classe moyenne, traversé par un renouvellement de son peuplement et par une transformation de son environnement urbain. Faisons l'hypothèse que ce type de configuration traverse nombre d'ensembles pavillonnaires de l'agglomération toulousaine et que cette trajectoire – bien que non linéaire – est susceptible de venir activer un glissement vers la rue d'une domesticité jusqu'alors inscrite dans le périmètre du logement et de la parcelle. Ce nouveau rapport entre la rue et les maisons qui la bordent viendrait souligner un moment de sédimentation incertaine, propice à un accompagnement par les professionnels de la ville, de l'urbanisme et de l'architecture.

Fonctionnant d'abord, par le biais de l'automobile, dans sa relation circulatoire entre le domicile et les grands axes routiers, la rue pavillonnaire est un sas d'intensité de flux et de vitesse par rapport à son environnement urbain. Peu empruntée en dehors des horaires « de travail » sauf parfois à être, selon sa configuration, un circuit de détour quand les grandes artères sont bouchées, elle offre à ses résidents « calme et tranquillité » comme ils se plaisent à le dire. Si cette mise à l'écart des flux peut traduire une appropriation exclusive, l'instrument d'un « retrait résidentiel »[1], elle peut aussi s'analyser comme levier d'un dialogue entre sphères privée et publique, vécues non pas de manière continue mais plutôt de manière distincte. Bien souvent, la voirie est, soit doublée d'une contre-allée – dans les lotissements les plus récents –, soit aménagée de telle sorte qu'une vitesse excessive n'y soit pas possible (trottoirs, stationnements décalés, bandes cyclables, zones 30…). Ces aménagements sont alors propices à des sociabilités apaisées et facilitent une cohabitation en continuité du jardin[2]. Pensée pour la circulation des voitures, la fonction de la rue mute, à force de temps et d'appropriations résidentes, vers un espace plus adapté à la circulation des corps. Cette oscillation, entre corridor de circulation et lieu de ralentissement, vient ainsi intercaler des temps plus propices aux mobilités actives (vélos, rollers, trottinettes…) et à la marche. En dialogue avec les jardins et l'appropriation des parcelles, ces usages, jusqu'alors repérables dans les tissus urbains à dominante pavillonnaire, s'observent aussi dans les lotissements périurbains et suburbains les plus anciens où se formalisent des logiques d'ancrages et où opère une maturation[3]. Voisinage, promenades avec ou sans chien, appropriation des contre-allées et des impasses par les enfants, discussions improvisées sur les trottoirs ou aux coins des rues par les habitants plus âgés, murs de séparation détournés pour devenir mobiliers propices à la rencontre et à la discussion…

1. LOUDIER-MALGOUYRES C., « Le retrait résidentiel », *Esprit*, n° 393, 2013, p. 45-60.

2. JAILLET M.-C., ROUGÉ L., THOUZELLIER C., « Vivre en maison individuelle en lotissement », *in* TAPIE G. (dir.), *Maison individuelle, architecture, urbanité*, Éditions de l'Aube, coll. « Monde en cours », 2005, p. 11-23.

3. BERGER M., ARAGAU C., ROUGÉ L., « Vers une maturité des territoires périurbains ? », *EchoGéo*, 27/2014, mis en ligne le 2 avril 2014, consulté le 2 mai 2020. URL : http://journals.openedition.org/echogeo/13683 ; DOI : https://doi.org/10.4000/echogeo.13683.





autant d'usages qui fabriquent du lieu et engendrent des sociabilités de moins en moins « discrètes ». La rue « voirie » se publicise ainsi doucement en s'ouvrant à l'altérité, par exemple par le percement d'un cheminement vers d'autres secteurs ou, plus rarement, par transformation de la trame viaire.

Rentrer dans une rue pavillonnaire, c'est faire l'expérience d'un contraste – moins de bruit, moins de hauteur, moins de vitesse. Ce « sas » qui protégerait – de la ville et de ses nuisances – on le ressent. En week-end, c'est un peu différent : avec le ballet des tondeuses à gazon, c'est aussi l'odeur, à la fois bucolique et artificielle, qui est saisissante. Car c'est bien par les jardins que semblent se fabriquer la valeur et la qualité de la rue pavillonnaire, sa valeur marchande et sa valeur d'usage. En ville, dans les quartiers péricentraux en proie à une densification, comme en banlieue, la somme des jardins pavillonnaires, couplée aux démarches municipales (plantation d'arbres…) et à l'amorce de reconquêtes végétales plus ou moins sauvages des trottoirs, fonctionne comme autant d'oasis qui deviennent, à la belle saison, des lieux de promenades pour en apprécier arbres en fleurs, glycines, rosiers ou hortensias… La rue devient alors, le temps d'un week-end ou en début de soirée, espace de flânerie et de récréation où se rencontrent occupants des maisons savourant les aménités de leur jardin et passants qui profitent des senteurs et des couleurs, déambulent et se sentent invités à ralentir, voire à échanger avec les pavillonnaires sur cette esthétique de l'ordinaire – conseils de bricolage ou de décoration, dons de fleurs, de fruits ou de légumes.

Marcher dans une rue pavillonnaire, c'est aussi se prendre à observer les seuils des maisons. Ces deux à trois mètres, qui se donnent au public tout en appartenant au privé, révèlent une semi-intimité et sont une manière d'accéder à la connaissance intime de ces morceaux de ville et de leurs habitants. Ces rencontres, parfois seulement ponctuées d'un signe de la main, sont – au même titre que l'objet maison individuelle – un signe symbole de la force du modèle pavillonnaire. La rue devient, en écho aux travaux sur les parties communes des ensembles collectifs valorisés, un espace dans lequel s'opère un « jeu réglé d'évitements et d'ajustements, de respect et de reconnaissance qui autorise une quête furtive de familiarité »[4]. Ce jeu social, fait d'implicite et de cordialité, s'appuie sur des « accords préexistants plus ou moins formalisés » qui se déclinent selon les processus de construction et de sédimentation de ces ensembles pavillonnaires. Toute cette gamme d'accords tend à fabriquer des urbanités « douces » – « domestiques »[5] – qui traduisent aussi un ordre, une éthique, bien distincts des quartiers et secteurs voisins, surtout si ces derniers sont composés majoritairement d'immeubles. Une telle distinction est aussi pouvoir, parce que derrière cet ordre s'opère un contrôle social propre à l'univers pavillonnaire.

Observer et approcher les usages de la rue dans les zones pavillonnaires, c'est venir souligner qu'« hors de chez soi » un lieu est possible, qu'à côté du transit automobile la rue permet aussi des scènes de contacts plus ou moins informels. Alors, certes, ces usages peuvent, comme ailleurs, être les signes d'appropriations exclusives, voire d'une volonté de privatisation, mais ils dévoilent également des potentialités créatrices d'un commun. Il y a là, peut-être, matière à interroger dans le détail la diversité des configurations pavillonnaires : certaines sont-elles plus propices que d'autres à ces glissements ? À la faveur d'une sédimentation et de l'ancrage des résidents, la rue pavillonnaire devient support d'une transition relationnelle entre l'habiter domestique et l'habiter métropolitain ; un « sas » de ralentissement et d'interconnaissance. Consolider la désirabilité métropolitaine ne passerait-il pas, entre autres, par la réconciliation avec cet urbanisme de maisons, dès lors qu'il offrirait la possibilité de quartiers jardins dotés de services et d'espaces collectifs, supports d'une démocratie de proximité et où viendraient s'hybrider initiatives habitantes autant que démarches publiques ?

4. PARIS H., « L'inconnu familier, les interactions dans les parties communes d'un immeuble lyonnais », *in* HAUMONT B. et MOREL A. (dir.), *La Société des voisins*, MSH, 2005, p. 132-147.

5. BONY L., DONNADIEU B., HARARI J., « Urbanités domestiques face au territoire », *in* TAPIE G. (dir.), *Maison individuelle, architecture, urbanité*, Éditions de l'Aube, coll. « Monde en cours », 2005, p. 150-164.



« Le voisinage, au début, c'est un peu chacun chez soi et puis, avec le temps et aux beaux jours, on commence à faire connaissance… Maintenant on discute jardin autour d'une bière dans la rue, on s'échange des plans, des légumes… Les gamins jouent ensemble au niveau de l'impasse. »

(Homme, 38 ans, 2 ans d'installation)

« On rentre ensemble de l'école avec les enfants et bien souvent on papote dans la rue, parfois un moment d'ailleurs (rires) : on parle de l'actualité, de l'école, des enfants, des maris (rires)… »

(Femme, 37 ans, 4 ans d'installation)

« Le soir, on se retrouve dehors avec un voisin, pour promener les chiens, et du coup on fait un tour du coin et on croise d'autres voisins, on parle… On se connaît bien maintenant entre voisins, on se prend des nouvelles, on se rend des services. »

(Homme, 47 ans, 12 ans d'installation)

LE CORPS EN MOUVEMENT

Pour une lecture cinétique de la ville

Sonia LAVADINHO



Utilisé à bon escient, l'éclairage nocturne guide le regard et attire l'œil vers sa prochaine destination. Ici, l'une des places les plus animées de Pavie, bordée de terrasses que l'on distingue au loin à l'arrière-plan.

Voir la ville. La voir, non pas en l'embrassant tout entière du regard depuis le haut d'une quelconque colline, un panorama qui se déploie dans le lointain en se faufilant entre les méandres d'un fleuve au fur et à mesure que l'on déroule le parchemin qui l'abrite, comme il est d'usage au Moyen Âge, bien avant que l'on puisse avoir recours à l'effet de perspective. Non, ici nous allons la voir depuis nos pieds, et non pas depuis nos yeux. Ce prisme inhabituel, c'est celui du corps en mouvement : il s'agit donc d'une approche résolument cinétique. Ce n'est pas ce que le piéton voit, mais ce qu'il perçoit pendant qu'il bouge. Entre les deux, il y a tout un monde !

Sentir votre bras qui oscille, votre jambe qui avance, votre pied qui se pose sur le sol, tout cela relève de la proprioception. Il s'agit là de la capacité de notre corps à faire remonter à notre cerveau nos sensations internes lorsque nous bougeons. Ce sixième sens est très utile pour savoir comment va notre corps, mais aussi où il va. Avoir conscience de la position et des mouvements de chaque segment du corps permet au système nerveux central de traiter les informations nécessaires à l'ajustement des contractions musculaires essentielles au mouvement et au maintien des postures et de l'équilibre. Sans proprioception, nous ne pourrions pas marcher, ni connaître les effets du monde sur notre corps. C'est au fil de cette danse qui consiste à mettre un pied l'un devant l'autre que nous faisons l'expérience concrète de qui nous sommes et comment nous nous positionnons par rapport à ce monde qui nous entoure.

Dialoguer avec la ville n'est donc pas simplement une affaire de regard ou même d'écoute. Les prises [1] qui nous permettent le plus d'interagir avec la ville sont de nature proprioceptive : la conscience de comment nos chaussures protègent nos pieds en négociant du mieux qu'elles peuvent ces pavés trop glissants ou ce bitume fondant sous le soleil, comment nos habits à même notre peau vont frôler d'un peu trop près une façade, un banc ou encore un autre corps en mouvement, comment notre dos appuyé contre l'écorce rugueuse d'un arbre ou le métal froid d'un lampadaire nous permet de prendre appui et nous reposer un instant : c'est via la proprioception que nous pouvons saisir au mieux toute la richesse offerte par la texture toujours changeante de nos trajets. À cet égard, il y a des villes plus capables d'engager notre attention que d'autres, tout simplement car elles savent mieux se mettre en scène et mettre nos propres corps en scène. Les « villes du dehors », comme je les nomme, sont des villes qui ont su capitaliser sur leurs rues, leurs places, leurs parcs, pour engager à chaque instant le corps en mouvement. Ce sont des villes qui donnent envie de bouger, au sens propre comme au figuré. Elles offrent des prises plus nombreuses et plus diversifiées qui permettent d'ancrer des expériences au quotidien plus fortes, plus riches, plus intenses.

Il n'y a pas que dans les centres-villes, anciens ou contemporains, que les villes se livrent ainsi à nos explorations. Tout faubourg, toute campagne, urbaine ou plus rurale, tout territoire de l'entre-deux de nos villes peut également se prêter à ces réinterprétations du sens que nous pouvons donner à notre quotidien par nos déplacements, du moment que ces territoires se prêtent au jeu d'être investis par le corps en mouvement. Cela peut se faire de bien des manières, la marche étant évidemment celle qui nous vient la plus immédiatement à l'esprit. Mais bien entendu, tout ce qui permet d'augmenter la marche par des sensations de glisse urbaine peut aussi contribuer à de nouvelles appropriations de la ville par le corps en mouvement : vélo, skate, rollers, trottinette, monoroue sont autant de nouvelles micromobilités urbaines qui se multiplient aujourd'hui sur nos trottoirs et nos chaussées, et qui nous font là encore apprécier la ville autrement en mettant notre corps en mouvement de multiples manières toujours plus diverses et variées…

1. Au sens des « affordances » définies par James Gibson comme les possibilités d'action sur les objets qui sont suggérées par les objets eux-mêmes, de façon intuitive. Il s'agit de la façon dont les objets eux-mêmes nous poussent à agir.



Face à ces envies citoyennes de s'approprier davantage la ville par la marche ou la glisse, les villes adoptent l'une de ces trois postures : des politiques répressives, des politiques du laisser-faire, ou des politiques proactives en faveur des modes actifs. Les politiques proactives se révèlent être les plus porteuses afin d'assurer un dialogue fécond entre ville et piétons (augmentés ou non), et aussi les plus payantes, littéralement, en matière de valeur économique, le lien entre marchabilité et PIB ayant été démontré par des études exhaustives aux États-Unis [2] et ailleurs dans le monde [3]. Ces politiques proactives vont avant tout offrir plus d'espace pour déambuler, à la fois sur toute la longueur et surtout sur toute la largeur de la rue. Plus d'espace libéré au centre de la rue permet d'engager le corps en mouvement en prise avec la ville tout autour de nous. Lorsque nous marchons ainsi tout à notre aise dans une rue, nous mobilisons simultanément trois typologies perceptives de la ville qui nous entoure : la perception du sol qui défile sous nos pieds, la perception des façades à hauteur du regard, la perception des verticalités et des repères à large focale au-dessus de nos têtes. C'est en expérimentant ces trois dimensions de façon cinétique que nous éprouvons la ville comme une entité vivante.

En aménageant un cadre de vie plus innovant, plus résilient, plus vert et plus respirable, les « villes du dehors » se positionnent dans le peloton de tête des villes expérientielles. Ce cadre de vie expérientiel doit être promu de façon transversale par de multiples politiques publiques : culture, sports et loisirs, accueil de la petite enfance, société du savoir et *smart city* ou encore nature en ville et biodiversité sont quelques-uns des domaines clés qu'il s'agit de mobiliser, autant que les domaines plus classiques de l'aménagement urbain, la promotion économique ou la mobilité. Il est dès lors fondamental de mener en parallèle une vraie réflexion de design urbain qui soit capable d'envisager concrètement la refonte de la plus petite unité de sens morphologique qui fait la ville : la rue. Quatre stratégies de valorisation de la rue peuvent être mises en œuvre pour contribuer à une lecture cinétique de la ville comme étant une ville expérientielle : les stratégies de valorisation des rez-de-chaussée, les interventions artistiques, notamment sur les façades, les espaces en friche et les espaces fonctionnels, la présence d'éléments de nature, et enfin la mise en scène des autres corps en mouvement dans la ville. À plus grande échelle, les « villes du dehors » consacrent une part non négligeable de leur réseau viaire au corps en mouvement. Nous avons encore vu tout récemment, dans le contexte du déconfinement post-Covid, des villes comme Oakland aux États-Unis, Auckland en Nouvelle-Zélande ou Vancouver au Canada mettre à disposition des piétons et des cyclistes des centaines de kilomètres de rues et oser des opérations radicales d'urbanisme tactique pour faire bouger très rapidement le statu quo de leurs rues. Car la rue, c'est l'ADN de la ville.

2. HADDEN LOH T., LEINBERGER C. B., CHAFETZ J., *Foot Traffic Ahead*, George Washington University Center for Real Estate and Urban Analysis, Smart Growth America and Cushman & Wakefield, 2019

3. TOLLEY R., *Good for Business, The benefits of making streets more walking and cycling-friendly*, National Heart Foundation of Australia, Victoria, 2011.



Le recours à l'art urbain est l'une des façons les plus efficaces d'attirer le regard en ville, notamment lorsqu'il occupe, comme ici, l'entièreté de la façade sur l'une des rues d'un faubourg de São Miguel aux Açores. Toute la rue acquiert ainsi une tonalité singulière qui la distingue des autres.



Les venelles sont souvent des passages peu engageants, mais lorsqu'elles sont activées comme ici à São Miguel par la présence à la fois d'une double terrasse en bordure de façade et d'une canopée, le rapport à l'espace devient tout à fait autre, et cette invitation à séjourner se fait plus intimiste à mesure que les passants ralentissent naturellement le pas…

Avec 17 km d'autoroutes urbaines, 483 km de routes métropolitaines et surtout 2 850 km de voies communales, Toulouse possède un réseau routier généreux qui se situe dans la moyenne des grandes métropoles françaises, et possède donc, tout comme elles, de grandes marges de manœuvre pour faire évoluer ce réseau en se posant la question fondamentale : à quoi sert une rue ? Le défi de la prochaine décennie sera de redistribuer les kilomètres à la faveur de la fonction civique, au-delà de la fonction purement circulatoire. Les kilomètres de voirie sont à la fois surabondants et de plus en plus coûteux à entretenir, alors même que le manque d'espace est criant pour pouvoir respecter correctement les règles de distanciation physique : il ne paraît donc pas aberrant d'entamer une réflexion à l'échelle métropolitaine permettant de réallouer un pourcentage de l'ordre de 10 à 15 % de la voirie en priorité aux corps des humains, pour les faire mieux bouger autant que pour favoriser les échanges et les sociabilités. Cela aurait pour avantages immédiats une usure moindre et donc une plus longue durée de vie des voiries. Certaines de ces trames grises pourraient être transformées en trames vertes : apaiser les vitesses et mieux partager l'espace, désasphalter et végétaliser, réintroduire de la fraîcheur par une présence plus importante de l'eau en ville, créer des « corridors santé » agrémentés de canopées de verdure seraient autant de façons de faire du bien à la santé des populations, de lutter efficacement contre les îlots de chaleur et les effets caniculaires du changement climatique et de libérer les sommes conséquentes d'entretien des routes ainsi économisées afin de les investir plutôt dans des mesures ciblées permettant d'augmenter la résilience urbaine, la vitalité économique et commerciale et le lien social.

Je plaiderai ainsi pour conclure en faveur d'une vraie stratégie métropolitaine d'activation de la rue qui prenne la forme d'une politique publique à part entière, à laquelle on octroierait un budget et des ressources humaines à la hauteur des enjeux que cela représente pour l'attractivité de la ville dans le contexte de démarrage non seulement d'une nouvelle mandature politique, mais d'une décennie charnière pour les futures reconfigurations urbaines du « monde de l'après ».

La rue, c'est l'ADN de la ville



Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace à disposition sur le trottoir, il existe des façons ingénieuses d'en créer. Cet espace supplémentaire, gagné par la correction des gabarits de la chaussée, permet l'installation d'une terrasse marquant de façon très claire la porte qui offre une entrée privilégiée vers le centre-ville de São Miguel aux Açores.

ENTRETIEN AVEC…

François Delarozière

directeur artistique de la Compagnie La Machine

Propos recueillis par Morgane Perset



La Compagnie La Machine est née en 1999 à Toulouse. Après avoir ouvert un second atelier de construction à Nantes, elle s'installe dans le quartier de Montaudran en 2018 et investit pour l'occasion les rues de Toulouse avec le spectacle *Le Gardien du Temple*. Rencontre avec son créateur.



Vous concevez des opéras urbains dans lesquels la rue devient scène de théâtre. Pourquoi investir la rue ?

La rue m'intéresse car c'est un composant narratif de la ville. À mesure que l'on s'y déplace, de nouveaux points de vue s'offrent à nous. Quand on investit la rue pour y faire du théâtre, qu'on oublie les voitures pour y faire circuler des machines de spectacle, cela produit un effet déstructurant. On découvre un silence, on marche là où l'on n'avait pas l'habitude de marcher.
La rue est aussi un lieu de partage. Avec nos spectacles, nous allons à la rencontre des habitants. On va taper à leurs fenêtres, dialoguer avec eux à leurs balcons. On fait intrusion dans leur quotidien sans qu'ils y soient forcément préparés. Ce qui est fascinant, c'est l'effet de surprise. Dans la rue, le théâtre va à la rencontre des gens et non l'inverse. C'est une convocation par la rumeur.
Le paysage m'a toujours fasciné. Aux Beaux-Arts, je me suis intéressé aux performances, au land art et, très vite, j'ai travaillé dehors. J'intervenais dans des villes où j'utilisais le hasard pour créer des rendez-vous impromptus.
C'est lorsque j'ai rencontré la compagnie Royal de Luxe dans les années 1980 que je me suis ouvert au théâtre de rue. Je me suis plu à observer le paysage, à essayer de comprendre comment fonctionne l'espace public, et surtout à trouver le moment opportun pour y intervenir. Il faut aussi bien choisir sa lumière : le soleil ou les lumières de la ville. La rue est un lieu de mouvement, un lieu vivant. Au fil des années, on finit par comprendre un paysage, à le diagnostiquer.

Le point de départ de la conception de vos spectacles est-il l'histoire ou le lieu ?

Mes intuitions viennent souvent d'une confrontation au lieu. Je commence par aller à sa rencontre, je fais attention à ce que me renvoie l'espace et à son histoire. C'est à partir de cela que je crée une aventure.
Pour le spectacle Le Gardien du Temple, *dès le départ je savais qu'il y aurait un grand spectacle avec une machine toulousaine et une halle pour l'exposition de l'écurie de machines. Le projet était pensé comme ça, comme un package. Le Minotaure est arrivé après. C'est en revenant à Toulouse que je me suis replongé dans son histoire antique, sa proximité avec l'Espagne aussi, avec la référence du taureau : la rue Matabiau, la rue du Taur… J'ai marché dans le labyrinthe du centre-ville, avec ses rues monochromes et enchevêtrées. J'ai aussi redécouvert un lexique autour d'Icare, d'Ariane, de Dédale, du mythe de l'aérien…*

Comment travaillez-vous avec les autorités et les services techniques des villes dans lesquelles se déroulent vos spectacles ?

Dans les années 1980, même si on avait une autorisation municipale, la police arrêtait le spectacle en plein milieu pour nous demander de la leur montrer avant de nous laisser redémarrer. Les choses ont évolué. Le théâtre de rue est aujourd'hui le moteur de beaucoup de festivals, c'est un enjeu économique.
Comme pour toute manifestation sur l'espace public, on monte des dossiers de demande de fermeture de routes auprès de la préfecture et de la Ville. On a une expertise assez approfondie de ces sujets, on discute de façon constructive avec les autorités pour mettre en place des systèmes qui dénaturent le moins possible le théâtre que l'on fait dans la rue.
Tous nos déplacements sont minutés, on sait précisément à quelle vitesse avancent nos machines. On propose un premier parcours aux autorités et on définit ensemble le parcours définitif, la date et l'heure. On règle ensuite les problèmes un à un. Par exemple, à Toulouse, il ne fallait pas toucher certains platanes pour éviter de propager une maladie. Donc on élague certains arbres, on enlève des feux rouges, des bornes d'accès, des décorations de Noël… Depuis quelques années, on intègre aussi la problématique de gestion des attentats. On met des plots le long du parcours pour éviter les voitures-béliers par exemple, et c'est l'objet de discussions très précises sur le positionnement de chaque plot.

Vous avez installé des « écuries » de machines sur l'Île de Nantes et dans le quartier Montaudran Aerospace à Toulouse plus récemment. Comment vos projets culturels et artistiques s'insèrent-ils dans ces projets urbains ?

Pour le projet des Machines de l'Île de Nantes, l'idée était celle d'un projet culturel fort pour structurer à la fois la nature du paysage et son imaginaire, pour l'enrichir d'une histoire artistique. Notre projet a participé à la valorisation du territoire, il a créé des pratiques, incité les habitants à passer le pont. Des gens s'y sont installés, des commerces s'y sont implantés. Ce projet est un accélérateur, tout comme celui de Montaudran où on ressent déjà la dynamique liée à l'implantation de la Halle de La Machine. La Piste des Géants est une artère empruntée et on pressent qu'elle va devenir un lieu très pratiqué. Des entreprises sont aussi venues s'installer à proximité de la Halle de La Machine, attirées par l'esprit de ville innovante et vivante. En faisant venir du public, en occupant l'espace public et en créant les conditions pour que les gens s'y réunissent, on crée de l'échange, humain et commercial aussi. C'est pourquoi il est important de donner les moyens aux artistes de participer à la construction de la ville avec les urbanistes, les architectes, les aménageurs, les collectivités !

À paraître :
Machines de ville
coédition Actes Sud/La Machine.

Le nouveau visage des rues de Toulouse en temps de pandémie

A Toulouse comme ailleurs, la pandémie de Covid-19 aura eu un impact en matière d'aménagement urbain et bousculé nos pratiques dans la rue. « Urbanisme temporaire », « coronapistes » font désormais partie du vocabulaire quotidien de l'urbanisme toulousain et illustrent un intérêt renforcé pour les mobilités actives sur les derniers mois. Pour preuve, un partage de la chaussée repensé sur certains axes en faveur des vélos. Autre évolution visible dans nos rues, les usages autres qu'automobiles se sont développés pour répondre aux impératifs de distanciation sociale : agrandissement des terrasses sur la rue et les places de stationnement, extension des commerces sur les trottoirs, allongement des files d'attente des commerces... Des évolutions bien accueillies mais qui complexifient davantage le partage de l'espace public et accroissent la difficulté à accueillir et concilier tous les usages de la rue.







Le **trottoir** à la croisée des chemins

Isabelle BARAUD-SERFATY

En juin 2018, les premières trottinettes électriques commençaient à encombrer les trottoirs parisiens, puis, quelques mois après, ceux des grandes villes françaises. Entre mars et mai 2020, pendant le confinement lié au coronavirus (périmètre de sortie autorisé limité à 1 kilomètre autour de son domicile, fermeture des squares et parcs), le trottoir devenait à la fois le principal espace public pour prendre l'air en bas de chez soi et la « salle d'attente des commerces »[1], tandis qu'une nouvelle « bataille des trottoirs » s'annonçait début juin 2020 en Île-de-France avec l'autorisation donnée aux restaurateurs d'occuper, gratuitement, le trottoir et les places de stationnement bordant leur devanture.

Ainsi, en quelques mois, le trottoir (au sens de la bordure de trottoir, incluant également la bande de stationnement sur la chaussée qui le jouxte), objet souvent déconsidéré ou négligé, est devenu l'objet de toutes les attentions de la part des habitants, des journalistes et des collectivités locales françaises. Mais dans les faits, cela fait déjà quelques années que des acteurs privés s'y intéressent. En 2015, Alphabet-Google nommait sa filiale dédiée aux projets urbains « Sidewalk Labs » (« les laboratoires du trottoir ») parce que son premier développement était l'installation de « bornes intelligentes » sur les trottoirs de New-York[2]. En 2018, la même Alphabet participait à la création de Coord, dont le métier consiste à numériser les informations (réglementation, usage) sur les bordures de trottoirs et à les commercialiser auprès des opérateurs, comme ceux de VTC ou de logistique, pour qui elles constituent une donnée clef. Dans le même temps, en Amérique du Nord, souvent sous la houlette de quelques grandes villes pionnières, se développait une nouvelle pratique, le « *curb management* » (management de la bordure de trottoir), consistant en l'allocation d'une bordure, en temps réel, entre une demande et un besoin de trottoir[3].

Ces évolutions traduisent trois changements majeurs. Premier changement, le trottoir est devenu « l'espace de *plug and play* » (branchement et fonctionnement) de la ville : « l'ancrage physique de la *smart city* se ferait essentiellement au niveau des trottoirs, sur lesquels viendraient se brancher en mode *plug & play* les acteurs du *smart* via leurs innovations, leurs technologies, leurs interfaces numériques et leurs services. »[4] Les nouvelles préoccupations environnementales conduisent également à l'apparition de nouveaux objets sur le trottoir, comme des bornes de recharge électrique, des fontaines rafraîchissantes ou des bornes de collecte de déchets, qui viennent s'ajouter aux traditionnelles terrasses de café ou étalages de magasins. Ainsi, la couche physique du trottoir se double d'une nouvelle couche, « servicielle », avec des installations qui permettent de « rendre des services » aux habitants.

Deuxième changement qui découle du précédent et de l'explosion de l'encombrement des trottoirs (trottinettes, opérateurs de VTC, etc.) : on assiste à une concurrence accrue sur un espace qui reste physiquement limité, avec une conséquence majeure : « l'humble bordure de trottoir devient l'actif urbain le plus convoité. »[5] Ce qui est rare est cher : le trottoir devient l'espace avec le plus de valeur dans la ville. Les collectivités doivent cesser de l'envisager principalement comme une source de coût, cher à fabriquer, cher à gérer.

Troisième changement : aux couches physique et servicielle du trottoir s'ajoute désormais une couche informationnelle : l'accès à l'espace public passe de plus en plus par l'accès à l'information sur l'espace public, que ce soit via des applications comme Coord ou Google Maps. Une conséquence est la multiplication des « opérateurs du trottoir » : alors que la couche physique du trottoir est largement maîtrisée par les collectivités locales, la couche informationnelle est souvent « opérée » par des acteurs privés du numérique, tandis que la couche servicielle l'est par des opérateurs très variés (opérateurs de mobilier urbain ou du secteur des déchets ou de la propreté ; opérateurs énergétiques qui déploient des bornes de recharge ; fournisseurs de solutions d'humidification[6] ; start-up, etc.)[7].

Sous l'effet de ces trois changements, la fabrique (production et fonctionnement) des trottoirs est immanquablement appelée à évoluer, avec plusieurs chemins, ou scénarios, possibles. Le premier scénario serait la poursuite du mode de fabrique actuel, mais il risque de conduire à d'importants conflits

1. Selon l'expression de Mathieu Chassignet, ADEME.

2. En 2017, Sidewalk Labs développera le projet de Waterfront Toronto au Canada, avant d'y mettre fin en mai 2020.

3. Cf. notre article « Le trottoir, nouvel actif stratégique » (*Futuribles*, mai-juin 2020), qui renvoie à de nombreuses références.

4. Citation de Raphaël Languillon.

5. HAO K., « The humble curb is fast becoming the city's hottest asset », *Quartz*, 26 janvier 2018.

6. Par exemple, le projet d'« abribus brumisation » expérimenté dans le cadre de l'Urban Lab est porté par la société BRO, qui a d'abord déployé ses systèmes d'humidification dans le domaine agricole.

7. BARAUD-SERFATY I., « La nouvelle fabrique des espaces publics », note pour le Réseau National des Aménageurs, juin 2020.

d'usage dans les cœurs de métropoles où nous faisons l'hypothèse que la rareté de la bordure de trottoir devrait se poursuivre (que les mesures de distanciation physique perdurent ou non), à moins de limiter autoritairement et drastiquement son encombrement (interdiction ou forte limitation des trottinettes, de la logistique, du stationnement, etc.).

Dans le deuxième scénario, de nouveaux modes de fabrication (notamment de gestion) des trottoirs se mettraient en place, suite à la réunion de trois facteurs : la contraction prévisible des budgets locaux ; la prise de conscience par les opérateurs privés de l'existence d'un nouveau gisement de valeur ; la multiplicité des opérateurs à agréger pour « opérer » les trois couches du trottoir alors même que les collectivités ne sont pas habituées à piloter des écosystèmes urbains. Des groupements de plusieurs opérateurs privés se mettraient ainsi en place, avec une relation à la collectivité qui pourrait être d'intensité variable : de quasi inexistante (exemple : Coord) à relativement forte (comme le contrat On Dijon[8]). Avec aussi de nouveaux modèles de rémunération auprès des opérateurs qui utilisent la bordure de trottoir comme ressource clé et, possiblement, l'instauration de nouveaux indicateurs de performance (comme la diminution du taux d'encombrement des trottoirs). Peut-être verra-t-on très bientôt des concessions de gestion du trottoir, ou des déclinaisons françaises des « *Business Improvment Districts* » anglais[9] ?



Le troisième scénario constitue une réponse des collectivités locales au deuxième scénario. Prenant acte du fait que le trottoir est à la fois une source de valeur et un levier pour réguler de nombreux opérateurs dans la ville, elles décident de le piloter comme un actif stratégique. D'abord, en réunissant tout ce qui concerne le trottoir (le stationnement, la propreté, les redevances d'occupation, le mobilier urbain, la mobilité, etc.) au sein d'une même direction. Ensuite, en énonçant de vrais choix stratégiques, d'une part sur les finalités assignées à cette bordure de trottoir, d'autre part sur ses modalités de financement. Enfin, en activant les leviers dont elles disposent pour gouverner les nombreux opérateurs du trottoir.

***

Dans un roman de 2013 (*Les Morues*), la jeune écrivaine Titiou Lecoq faisait dire à son héroïne :
« *J'ose alors vous proposer mon idée un peu folle : ouvrir les trottoirs à la concurrence ! Voyons les choses en grand. Assurons aux trottoirs une plus grande compétitivité ! Comment ce qui est bon pour les routes empruntées par les voitures* ne le serait pas *pour les chemins traversés par les piétons ? […] L'entretien des trottoirs pèse trop lourdement sur le budget des villes dont les finances sont déjà en danger. Ne nous privons pas de l'aide du secteur privé. Imaginons une rue. Deux trottoirs opposés mais en jachère complète. Donnons, après un appel d'offres, la gestion de chaque trottoir à une société différente. C'est autant d'économies pour la ville.* »

Ce texte est donc un extrait de roman. Que ce qu'il décrit reste de l'ordre de la fiction ou devienne réalité, aux collectivités d'en décider !

8. Contrat de type CREM (réalisation-entretien-maintenance) pour la gestion pendant 12 ans d'un poste de pilotage connecté des équipements de l'espace public des 23 communes de la métropole. Le groupement est composé de Bouygues Énergies & Services, Citelum, Suez et Capgemini.

9. Les BIDs sont une modalité de gestion privée d'espaces et services publics en Grande-Bretagne et aux États-Unis.

À l’ombre des vivants

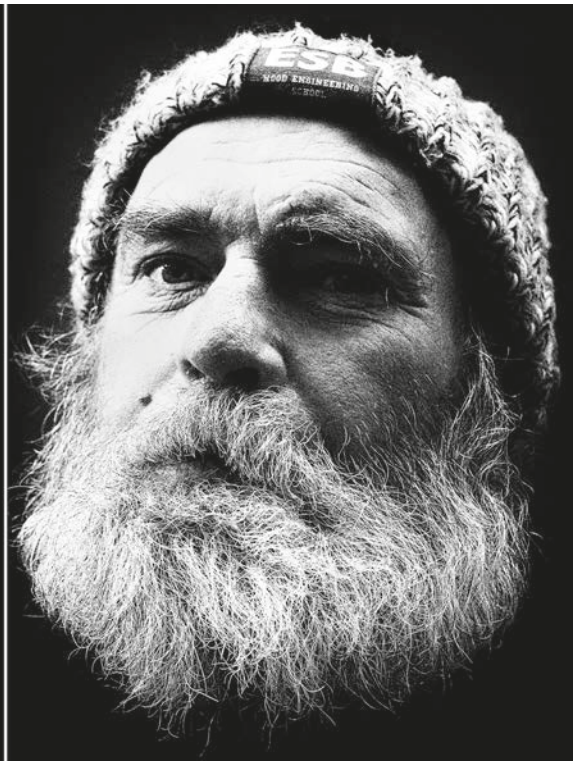


« À travers la série À l’ombre des vivants*, je me suis attaché à suivre des individus qui errent, travaillent ou habitent à la périphérie de la vie... au point de ne plus savoir moi-même si je suis vivant… ou simplement une ombre. »*

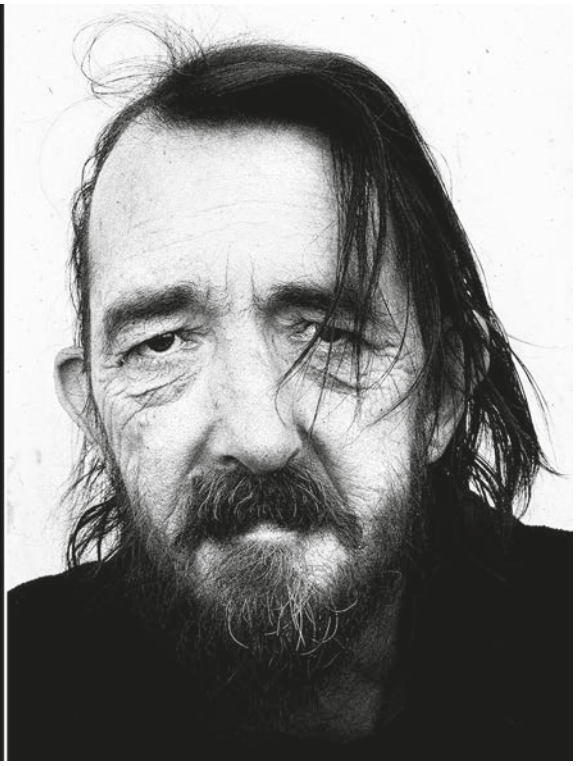
David Siodos

David Siodos est photographe. Son travail s'inspire du mouvement de la photographie humaniste et s'intéresse à la marginalité. Dans sa série « *À l'ombre des vivants* », sa démarche est à la fois sociale et artistique, à la rencontre de personnes vivant dans la rue dont il écoute les histoires et, parfois, réalise le portait.







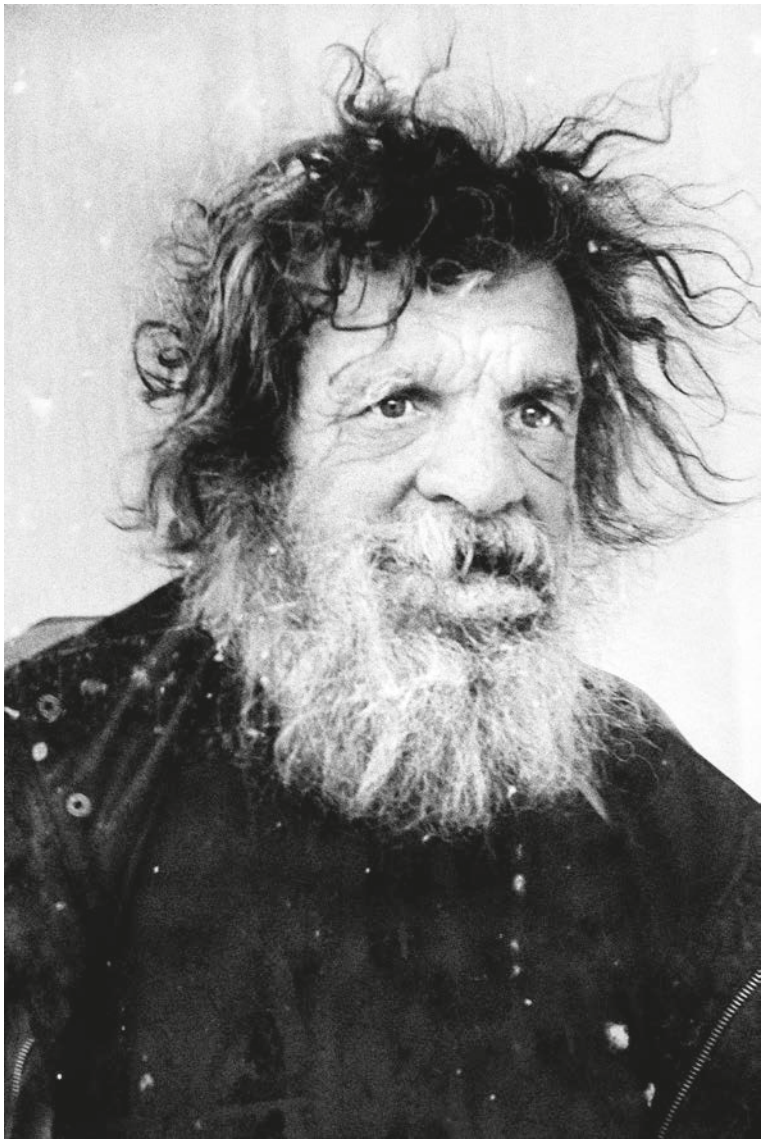




— Hey ! Bonjour maître ! Tu veux venir boire un café ?
— Bah ouais, si vous m'invitez, avec grand plaisir.
— J'm'appelle Jean-Martial. Vas-y, tu peux te poser là.
— Merci, c'est gentil. Vous êtes bien installé...
— Oui c'est vrai, j'me plains pas. J'ai tout construit moi-même avec des objets que j'ai trouvés à droite à gauche. Tu trouves plein de choses sur les trottoirs, tu sais...

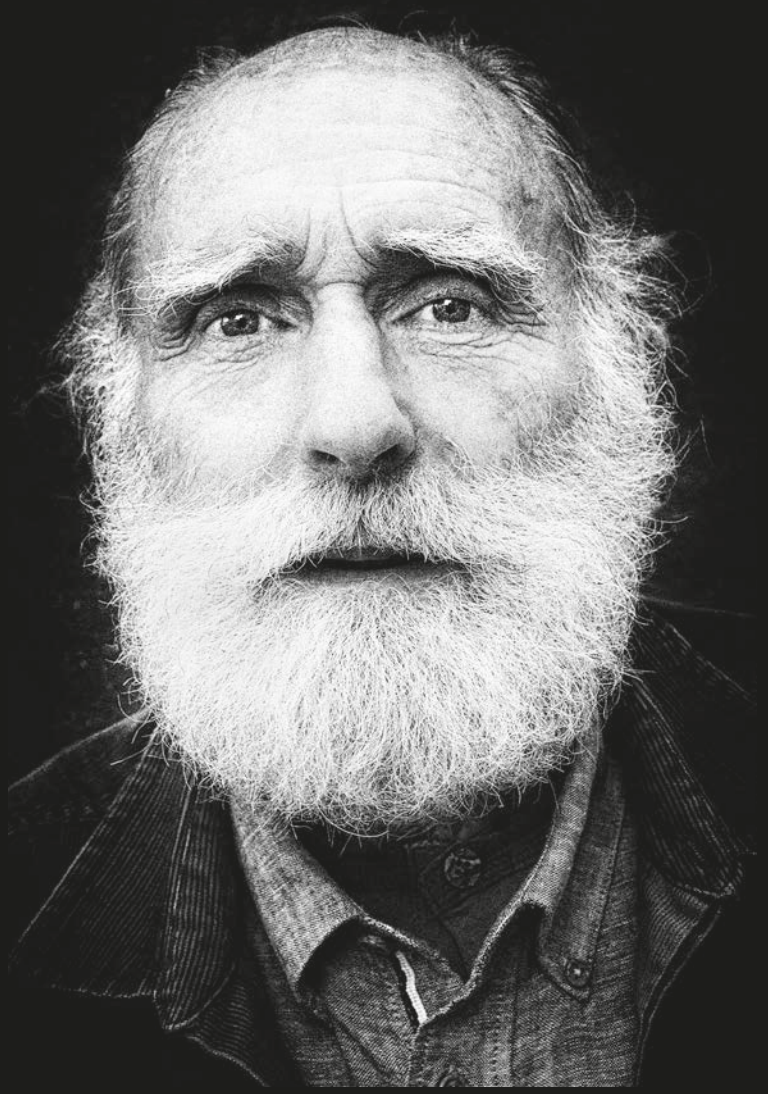
Jean-Martial, septembre 2017, Toulouse





— Vous vivez ici depuis longtemps ?
— Aujourd'hui, ça fait 19 ans que je vis sous ce pont. Mais au départ, j'étais en face, sous l'autre pont, mais j'ai fini par atterrir ici… […] J'ai 74 ans, j'ai passé toute ma vie dehors. Alors c'est vrai, je l'ai un peu cherché, mais aujourd'hui j'en ai marre. On m'a dit que bientôt je pourrai peut-être avoir un petit appartement. Mais c'est long... et puis les papiers... J'ai plus rien moi...
— Du coup c'est probablement votre dernier hiver ici ?
— Ouais, je croise les doigts. Je crois que j'ai mérité des vacances…

André, décembre 2019, Toulouse



« Personne ne veut de moi, je suis tout seul c'est comme ça.[…] J'étais routier avant, je travaillais en Allemagne. La boîte a dû me licencier et je me suis retrouvé dehors. Ma femme m'a quitté et je suis parti loin de tout. »

Christian, novembre 2017, Toulouse



Publications de David SIODOS :

Périphérique
auto-édition, 2019.

Jours étranges
auto-édition, 2016.

Jours ordinaires
auto-édition, 2015.

POUVOIR LOCAL D'EXCLURE

Laure ORTIZ

Ironie des temps : à l'heure du confinement où j'écris, ne s'attardent plus, sur les avenues désertées de la ville, que des sans-abris, des marginaux et des démunis qu'on s'acharnait à chasser. Isolés ou en groupes, ils continuent à veiller le chaland et à dormir sous les porches et auvents, indifférents aux consignes sanitaires. Roms et migrants ont disparu ; les campements sauvages ont été dispersés alors que les centres d'hébergement sont saturés. Bien avant la pandémie (depuis 1993), pour aseptiser l'espace urbain, de nombreux maires ont mobilisé leur pouvoir de police à coups d'arrêtés « anti » (anti-mendicité ; anti-glanage et chiffonnage ; anti-bivouac ; anti-racolage ; anti-stationnement des gens du voyage ; anti-burkini ; anti-SDF) et d'arrêtés couvre-feux pour mineurs. En mars 2020, la fondation Abbé Pierre classait la ville de Toulouse deuxième après Paris au palmarès du mobilier urbain anti-SDF [1]. Droit à la ville [2], droit à l'habitat [3], droit au logement [4] : que de vains mots s'ils désignent le privilège de quelques-uns ! Comment le droit peut-il justifier ces politiques de ségrégation de l'espace public urbain ? L'espace public, lieu métaphorique de l'être-ensemble, du faire communauté, est-il encore le support et le garant de libertés publiques et si oui, lesquelles ?

Une ségrégation basée sur une conception de plus en plus extensive de l'ordre public

Il n'existe pas de droit de l'espace public mais une kyrielle de mesures de police générale (maintien de l'ordre public) ou spéciale (environnement, santé, spectacles, manifestations, patrimoine, etc.), circonstanciées et locales qui, en se combinant sans souci de coordination ou de cohérence et au gré des convenances sociales, en redéfinit le sens et l'usage. Limitée à l'origine à la préservation du bon ordre, de la sûreté, de la sécurité, de la salubrité et de la tranquillité publiques, la police de l'ordre public a vu son champ s'étendre. En intégrant dans ses composantes le respect de la dignité de la personne humaine (lancer de nains), la sauvegarde des valeurs et des principes de la tradition républicaine (affaire Dieudonné) ou ce que la société française considère comme « une condition du vivre-ensemble » (interdiction de la dissimulation du visage), la notion d'ordre public absorbe désormais toutes sortes d'intérêts protégés (esthétiques, environnementaux, moraux, etc.) auxquels les libertés individuelles et collectives sont subordonnées. Dès lors, les maires n'ont plus nécessairement à se prévaloir de circonstances particulières de temps et de lieu. Leurs mesures de police n'ont plus à viser les atteintes matérielles aux personnes et aux biens mais peuvent prévenir le trouble « dans les consciences » (burkini, voile islamique). L'ordre public revêt désormais des dimensions matérielles et extérieures, et immatérielles ou « sociétales ». Ne sont plus exclusivement policés les activités réglementées (vente ambulante, circulation motorisée…) et comportements délictueux (ébriété, miction sur la voie publique), mais aussi des activités dépénalisées (mendicité, vagabondage), tolérées (prostitution) ou licites (glanage, chiffonnage) et même de simples attitudes (occupation abusive et prolongée du domaine public [5], en position debout ou allongée [6], dépôt de denrées et de sacs de voyage [7]).

Le règlement pénal de l'exclusion sociale

La répression des usages et des comportements exclus de l'espace public, qui vise des catégories de la population sans jamais les nommer, repose sur une logique simple : la sanction pénale de la violation des arrêtés de police administrative des maires. Mais cette dialectique de l'administratif et du pénal va au-delà. Les arrêtés municipaux ont contribué au retour spectaculaire d'incriminations de comportements spécifiquement liés à l'espace public : mendicité agressive, délit d'exploitation de la mendicité et mise en péril de mineur, occupation de halls d'immeubles [8], racolage passif [9], délit d'entrave à la circulation [10], incrimination du fait de se trouver aux abords d'une manifestation illicite [11]. Ils participent à ce que Diane Roman appelle « *la gestion pénale de la question sociale* » [12]. Face à ces mesures extensives de police, les juges rechignent à reconnaître des droits et des libertés d'usage de l'espace public. Ce mouvement répressif n'est rendu possible qu'en raison de la dissociation croissante des notions d'espace public et de libertés publiques.

L'espace public, lieu métaphorique de l'être-ensemble, est-il encore le support et le garant de libertés publiques ?

Un espace public vidé des droits fondamentaux dont il est le support

Il n'existe pas de droit *de* l'espace public, disions-nous ; il n'existe pas davantage un droit *à* l'espace public. Pourtant, les deux notions sont apparemment étroitement liées. L'espace public est la condition sine qua non de diverses libertés fondamentales telles que la liberté d'expression, de manifestation, de réunion. Il est aussi, pour les plus démunis et les sans-abris, la condition du droit de vivre, de survivre. Or, on cherchera en vain l'énoncé « d'un droit à l'espace public » ou « d'une liberté de persister dans son existence » dans l'espace public. Au mieux, les juges sanctionnent-ils les arrêtés municipaux rédigés dans des termes d'une généralité excessive. Lorsqu'ils le font, c'est en se plaçant sur le terrain de la liberté d'aller et de venir [13]. Cependant, la plupart des jugements ne prennent pas la peine de se prononcer sur la ou les libertés mises en cause [14]. Pire, ils ont pu, comme la cour administrative d'appel de Douai [15], juger contraire à l'ordre public le fait de considérer la collecte des déchets comme partie intégrante d'un mode de vie (en l'occurrence des Roms) et récuser que le glanage constitue l'exercice d'une liberté d'utilisation de la voie publique ou des choses qui y sont abandonnées. Aucune juridiction n'a reconnu le droit de mendier, de quêter ou de faire l'aumône. Et même lorsque certains juges ont fait preuve d'innovation, comme le tribunal administratif de Besançon [16] découvrant l'existence de la *liberté fondamentale d'aider autrui dans un but humanitaire*, explicitement dérivée du *principe de fraternité*, ils concluent que cela n'implique aucune liberté de mendier et que l'atteinte portée, en l'occurrence à la fraternité, n'est ni suffisamment grave, ni manifestement illégale [17].

En conclusion, la place que le droit réserve aux exclus dans l'espace public, c'est la justification croissante des arguments de leur exclusion. Face à cette situation, le premier geste barrière est de garder à l'esprit que l'espace public et la normalisation dont il est l'objet ne sont que le résultat d'une coproduction sociale à laquelle nous participons tous, chacun et chacune, au premier regard, au premier contact avec une main souillée qui nous réclame l'obole.



1. *La Dépêche du Midi* du 09/03/2020.

2. Loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991.

3. Loi Quillot du 22 juin 1982.

4. Loi du 6 juillet 1989 ; rendu « droit au logement opposable » par la loi du 5 mars 2007, dite « loi Dalo ».

5. Arrêté du maire de Nice suspendu par le tribunal administratif le 14 novembre 2014.

6. Arrêté du maire de Besançon du 8 août 2018.

7. Arrêté du maire de Montpellier du 24 mai 1993.

8. L'article L. 126-3 du Code de la construction et de l'habitation.

9. Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure. L.225-10-1 du Code pénal.

10. Article L412-1 du Code de la route.

11. Le décret n° 2009-724 du 19 juin 2009 (dit « anti-cagoule »).

12. Diane Roman, « Les sans-abri et l'ordre public », *RDSS*, 2007, p 952-964.

13. Ainsi à propos de l'arrêté anti-bivouac du maire de Nice de 2013.

14. Cour administrative d'appel de Lyon, 6 avril 2017, n° 16LY03766, à propos d'un arrêté anti-mendicité du maire de Roanne de 2014.

15. Cour administrative d'appel de Douai, arrêt du 5 juillet 2016 à propos de l'arrêté anti-glanage/chiffonnage du maire de La Madeleine interdisant, sans limitation de durée, la fouille des poubelles sur le territoire de la commune ; validé par le Conseil d'État, arrêt du15 novembre 2017.

16. Cour administrative d'appel de Douai, 5 juillet 2016, et Conseil d'État, 15 novembre 2017, commune de La Madeleine.

17. Ordonnance de référé du tribunal administratif de Besançon n° 1801454 du 28 août 2018.

ENTRETIEN AVEC…

Mickaël Labbé

maître de conférences en esthétique et philosophie de l'art à la faculté de philosophie de Strasbourg

Propos recueillis par Hélène Touche



En octobre 2019 est paru *Reprendre place, contre l'architecture du mépris*. Mickaël Labbé y évoque des aménagements urbains excluants, méprisants, alors même que la rue est le lieu de la vie sociale et l'échelle à partir de laquelle se forge le sentiment d'appartenance à un lieu. Il défend une conception humaine de l'architecture et de l'urbanisme.

Votre ouvrage s'articule autour de la notion de droit à la ville. Pourrions-nous commencer par proposer une première approche de cette notion ?

L'idée de droit à la ville est née en 1968 sous la plume du philosophe et sociologue marxiste Henri Lefebvre dans un ouvrage du même nom. Il fait aussi l'objet d'un immense regain d'intérêt depuis sa reprise par des penseurs contemporains comme David Harvey ou encore dans des mouvements sociaux urbains s'en réclamant.
Pour dire les choses de manière synthétique, l'idée de droit à la ville signifie l'aspiration à une autre manière de vivre et de faire la ville. En un mot : un droit à la vie urbaine pour toutes les couches de la société. Vivre en ville, ce n'est pas simplement habiter un certain type d'espace. C'est un mode d'être, une manière d'exister avec ses possibilités propres. C'est là tout un idéal d'émancipation de l'humain qui est contenu dans cette affirmation du bonheur urbain. Le cœur encore vibrant de cette notion réside, à mon sens, dans la notion d'appropriation qui est en son centre. La ville est un bien commun qu'il ne s'agit pas de posséder, mais de pouvoir s'approprier et définir par nos usages partagés. Or, les habitants sont aujourd'hui encore trop largement dépossédés de ce pouvoir d'appropriation et de mise en forme de ce qui les concerne pourtant au plus haut point : le lieu même dans lequel se déroule leur vie.
Pour ma part, je pense que cette aspiration à nous relier autrement à nous-mêmes et aux autres par le biais d'une manière plus profonde de vivre notre rapport à nos milieux de vie est aujourd'hui encore d'une grande force.

Ce numéro de notre revue se concentre sur le sujet de la rue. En quoi cette figure est-elle archétypale de l'espace public ? Quel est l'enjeu de la « figure urbaine de la rue » au regard des problématiques soulevées dans votre ouvrage ?

Dans l'optique du droit à la ville, la rue ne saurait être considérée uniquement comme une « machine à circuler » (ce qu'elle est aussi bien entendu !), mais comme un lieu urbain incarnant un certain idéal d'urbanité. Un espace de rencontre, d'aventure, de flânerie, d'apparition publique, de confrontation à l'altérité et de cohabitation avec d'autres, un certain accès à la centralité… Un type d'espace offrant des possibilités spécifiques et contribuant à une certaine manière de faire ou non communauté. La manière dont la rue est traitée par les politiques urbaines est à cet égard symptomatique du modèle social qui les sous-tend. On peut lire une formation sociale à sa manière d'investir ses rues.
La rue n'est ainsi pas uniquement lieu de passage ou de consommation, mais bien lieu de vie. Elle est ce qui relie différents types d'espaces (des places, des immeubles, des commerces, etc.) ou, au contraire, les sépare. Cela a été montré de manière magistrale par Jane Jacobs. La rue est le lieu de la vie sociale, qu'il s'agisse de nos interactions les plus ordinaires (croiser un voisin, aller faire ses courses, voir des enfants faire de la trottinette), jusqu'à des rassemblements plus politiques. Elle est le lieu dans et par lequel une communauté sociale se forme et prend forme. La rue, c'est aussi ce sens de l'identité et de l'appartenance à un lieu : « dans ma rue », dit-on.
Là encore, il me semble que dans la fabrique néolibérale de la ville, la rue est traitée d'une manière limitative et pathologique. Ou bien selon une obsession excessive pour les questions de sécurité. La rue est vue comme espace de contrôle et d'angoisse, de flux et de stress ; ou bien suivant une logique purement marchande qui n'envisage plus le rassemblement des hommes autrement que sur le modèle de la consommation. La manière de faire usage de nos rues est ainsi extrêmement pauvre. Une sorte de rue à usage unique, là où quelqu'un comme Jacobs expliquait la vitalité de la vie urbaine par la présence de

rues vivantes, faisant coexister des personnes différentes venues pour des raisons et des usages différents, à des moments différents de la journée, etc. Une autre rue est donc bien possible !

Vous évoquez, en contrepoint des figures pathologiques de l'espace urbain que vous étudiez (mobilier anti-SDF, privatisation, sur-tourisme...), la nécessité d'une ville de la confiance, de la reconnaissance vis-à-vis de tout individu qui habite, au sens large, l'espace public. Pourriez-vous développer cette idée ?

L'espace métropolitain contemporain est synonyme d'inégalités et de fracturation des espaces. La question directrice du droit à la ville est en fait extrêmement simple : qui a droit à la ville ? Pour qui la ville est-elle faite ? Ce pour quoi nous devons militer, c'est pour que ces questions reçoivent des réponses pluralistes et ouvertes. La ville, c'est un bien commun à usage collectif et public. Mais la manière dont nous faisons la ville est-elle encore réellement soucieuse d'autres habitants, qui ont d'autres vies, d'autres usages et d'autres besoins ? Qu'en est-il des personnes âgées, des enfants, des SDF, des migrants, des personnes handicapées, des précaires, des banlieusards, etc. ? Qu'en est-il des femmes dans l'espace public ? Il s'agit là bien d'habitants et d'usagers au même titre que les autres.
Les phénomènes que vous indiquez sont tous les symptômes d'une architecture du mépris, de la défiance, de l'hostilité. Il faut bien se rendre compte que la ville est un espace politique. Aucune décision d'aménagement, aussi insignifiante soit-elle (j'enlève des bancs, je les remplace par du mobilier assis-debout), n'est purement technique ou neutre. Toute décision spatiale implique un modèle social. Elle rend possible ou impossible des formes de vie, elle favorise ou empêche des manières d'être ensemble, elle signifie à ses usagers des messages implicites qui agissent sur la formation de leur identité, sur la reconnaissance



Place du changement, *projet du Collectif Etc à Saint-Étienne*

de leur place au sein de la société. Installer un mobilier anti-SDF, par exemple, c'est indiquer très clairement à la personne visée qu'elle est indésirable, qu'elle vaut moins que d'autres personnes qui, elles, ont le droit d'être là. C'est également inscrire dans l'espace même d'un lieu une telle hostilité, une telle méfiance, ce qui produit des rapports sociaux d'hostilité, une société plus défiante vis-à-vis de l'autre. Il en va de même lorsque l'on traite les habitants comme pesant bien moins dans les décisions qui les concernent que les touristes, les promoteurs ou les plates-formes. C'est un signal de mépris.
Donc oui, nous avons besoin d'une architecture de la reconnaissance, d'un urbanisme de l'égard. Et cela est possible, car l'architecture ou l'urbanisme peuvent avoir des effets d'amélioration formidables.

En matière de configuration, de dispositifs spatiaux, comment cela pourrait-il se traduire ?

Il ne faut jamais fétichiser des dispositifs spatiaux particuliers ou rêver à des solutions types qui agiraient partout et toujours comme des formules magiques. Il faut sans doute être à la fois très conscient des problématiques d'ensemble et s'inspirer des meilleurs exemples (j'en cite quelques-uns dans mon ouvrage).

Comment arrive-t-on, dans la chaîne de conception et de décision, à la production de ces espaces dysfonctionnels ? Comment peut-on analyser le rôle de chaque acteur dans le processus de production de l'espace social, dans leur niveau d' « habitabilité » (architectes, urbanistes, services techniques de collectivités, élus, instances de concertation...) ?

Mon propos est souvent incisif et critique. C'est là, à mon sens, le rôle de l'intellectuel : aider à formuler les problèmes, plutôt que de fournir des solutions clés en main. Car je ne suis ni architecte ni responsable politique. Mais je tiens à souligner que cet ouvrage est un geste d'amour en direction de l'architecture et de l'urbanisme.
Je pense que la complexité de la situation est pour partie responsable de ces échecs. Les décisions locales sont enrégimentées dans un fonctionnement systémique à l'échelle globale. La concurrence territoriale, le recours au branding*, la course aux labels et aux grands événements, l'obsession sécuritaire font partie d'une sorte d'inconscient de l'action municipale et urbaine aujourd'hui. Difficile donc de s'en défaire. De la même manière, la gentrification est un processus mondial, très largement mécanique et anonyme. Sans oublier le fait que certains intérêts privés, puissants, n'ont aucun souci de produire une ville habitable pour tous. La connaissance du cadre économique et politique large dans lequel toute décision prend place me semble encore insuffisante. Pour ne prendre qu'un exemple : la piétonisation d'une rue ou le réaménagement d'une place sont à priori des initiatives excellentes (en matière d'écologie et d'urbanité). Mais si l'on ne prend pas suffisamment en compte le contexte et les effets potentiels de telles décisions (gentrification, augmentation des loyers, expulsion des populations plus précaires qui vivent dans les endroits concernés), elles produiront au final plus de mal que de bien. Cela suppose une volonté politique claire et explicite de faire la ville autrement. Au-delà de tous les mots d'ordre, de tous les slogans (participation, ville verte, écosystème ouvert…), il faut assumer que l'on fait de la politique, c'est-à-dire des choix orientés par des valeurs dont il faudra rendre compte aux citoyens-habitants.*



ENTRETIEN AVEC…

David Mangin

architecte urbaniste

Propos recueillis par Morgane Perset





Extrait du Plan-Guide de la ZAC Toulouse Aerospace

Grand prix de l'urbanisme en 2008, militant de la « ville passante », David Mangin est connu localement pour son projet d'aménagement de la ZAC Toulouse Aerospace. Dans le cadre de ses activités d'enseignement et de recherche, il coordonne depuis quatre ans un programme de recherche international sur les rez-de-ville.

Vous avez développé la notion de rez-de-ville qui considère à la fois les rez-de-chaussée d'immeubles et les espaces ouverts sur lesquels ils donnent. Vous la qualifiez d'« angle mort » de l'aménagement urbain. Pouvez-vous revenir sur cette notion ?

Cela fait un certain nombre d'années que la question des rez-de-chaussée d'immeubles pose des problèmes de programmation, d'aménagement et de vacance. On le voit dans l'urbanisme de ZAC tout comme dans la crise des villes moyennes. Mais il ne faut pas circonscrire cette question aux pieds d'immeubles ou à l'urbanisme opérationnel des ZAC dans lesquelles on n'arrive pas à faire fonctionner les rues et à remplir les rez-de-chaussée. Il n'est pas non plus satisfaisant de penser qu'il suffit de mettre plus de commerces. Donc, tout le monde tourne autour de la question, mais les réponses apportées ne sont bien souvent pas à l'échelle du sujet.
Je m'intéresse depuis longtemps aux conditions de fabrication de la rue, de sa construction progressive. C'est dans ce questionnement que s'insère cette réflexion sur les rez-de-ville. Il s'agit tout d'abord de penser un urbanisme d'itinéraires et non de périmètres, c'est-à-dire de penser la quotidienneté, celle des parcours de tous les jours : déposer ses enfants à l'école, prendre le métro, s'arrêter pour faire des courses au retour… Ces parcours dépassent les périmètres de l'aménagement ou les cercles d'accessibilité des gares.
Par ailleurs, la question de la rue, c'est aussi celle de la profondeur des espaces publics et des îlots. Faut-il faire des cours ? Faut-il qu'elles relèvent d'une gestion publique ou privée ? Que vous soyez dans une rue animée ou résidentielle, il faut penser les choses avec plus de profondeur, à l'intérieur de la limite public/privé. Il faut aussi sortir de l'idée reçue que toutes les rues doivent être animées et commerçantes. Il peut y avoir des rues résidentielles franchement assumées avec des jardins comme interfaces avec les logements. Il peut aussi y avoir des locaux qui donnent à la fois sur la rue et sur des jardins ou des cours. On sait tout à fait faire des rez-de-chaussée résidentiels habitables. Simplement, par paresse et pour des raisons d'économie immobilière, on ne fait pas ce qu'il faut pour rendre les rez-de-chaussée franchement habitables.

Comment avez-vous travaillé cette notion de rez-de-ville, d'urbanisme d'itinéraires, de profondeur, pour la ZAC Toulouse Aerospace ?

Sur ce projet, l'idée est justement de créer des itinéraires. Si nous avons gagné le concours, c'est qu'au-delà de la Piste des Géants

orientée nord-sud, nous avons fourni des plans avec des itinéraires est-ouest permettant de relier le quartier de Montaudran de l'autre côté de la voie ferrée et le campus de Rangueil en enjambant la rocade. Ensuite, la question des rez-de-ville s'est posée à double titre : d'une part pour les immeubles bordant la Piste des Géants et, d'autre part et de façon plus classique, pour le reste de la ZAC. Les immeubles qui donnent sur la Piste des Géants sont principalement des bureaux avec des halls d'accès. En lien avec la montée des questions sécuritaires, le traitement de ce type de rez-de-chaussée devient de plus en plus complexe… ou de plus en plus simple puisqu'il n'y a plus qu'un seul accès. Cela réduit la porosité des immeubles. Nous avons dessiné un système de quinconces et de redans permettant de faire des cours, des jardins, de traiter les entrées d'immeubles avec un recul suffisant par rapport à la Piste des Géants et d'avoir un espace d'accueil à l'extérieur. Une des discussions a été de savoir si ces espaces devaient être entretenus par le public ou le privé. Nous essayons autant que possible qu'ils soient accessibles et entretenus par le public.*

Un autre élément à avoir en tête pour les immeubles qui bordent la Piste des Géants, c'est que nous partons de zéro. Nous essayons donc d'en faire des adresses. Adresser est une des fonctions primordiales de la rue. Nous avons choisi de donner aux immeubles les noms de villes-étapes de l'Aéropostale.

Sur les immeubles proprement de ZAC, la question du rez-de-ville porte notamment sur les parkings. C'est aujourd'hui une vraie question dans les ZAC. Les promoteurs ne souhaitent pas enterrer les parkings pour des raisons de coûts, sauf à faire franchement des pilotis, et de notre côté nous souhaitons réduire leur occupation des rez-de-chaussée. Cela nous pose des problèmes de gestion des interfaces. Nous essayons de ne pas avoir entièrement des rez-de-chaussée de parkings dans une même rue, mais aussi des commerces, des jardins. Ce n'est pas toujours satisfaisant, nous essayons de faire évoluer les mentalités.

Dans le cadre du programme de recherche international sur les rez-de-ville que vous coordonnez, vous vous intéressez à ce qui se passe dans d'autres villes du monde. Vous développez à partir

* Disposition des immeubles alternativement le long d'une voie et en retrait.

Vue 3D de la Piste des Géants



de ces expériences l'idée de « formel/informel, besoin des deux ». Quelles sont les principales leçons à en retenir ?

Il y a beaucoup à apprendre en observant les rues des grandes mégapoles d'Asie, d'Afrique et d'Amérique du Sud. L'informel est en réalité très régulé. Les choses sont négociées, organisées, imposées… avec de l'imagination pour régler les problèmes car les places sur l'espace public valent cher. Les choses se déploient, se rangent, s'arrangent, se montent et se démontent dans la rue. Il y a énormément d'observations à faire. On y redécouvre aussi, par exemple, la vertu des marchés qui fonctionnent avec les commerces alentour et non de manière isolée. Ils se déploient plusieurs fois par semaine et leur dispositif évolue au cours de la journée et des contraintes d'ensoleillement. Il y a aussi une leçon à retenir des formats de commerces en Asie. Ils peuvent être très petits et pour autant très utiles, se déployer de façon tarabiscotée voire sur plusieurs étages. À Paris aussi, des moyennes surfaces réussissent à s'installer dans des formats tout à fait incroyables, parfois avec 5 mètres d'ouverture sur la rue et 50 mètres de profondeur. Cela permet de fabriquer des rez-de-ville plus profonds avec des systèmes de cours.

La crise du Covid-19 a impacté nos modes de vie dans la rue, dans la ville. En tirez-vous des premières leçons ?

Le vélo a gagné de la place sur la voiture. Si la crise peut donner un coup d'accélérateur de ce côté, tant mieux ! Il y a néanmoins encore du chemin à faire pour développer du véloroute sur des distances de 10 km. Il ne s'agit pas uniquement de gagner de la place sur la voiture, en centre-ville, mais de créer des vrais itinéraires vélo qui desservent les cités par exemple. On parle beaucoup de la place gagnée par le vélo rue de Rivoli : c'est très bien, mais l'échelle du vélo doit être celle des agglomérations. La crise nous a aussi rappelé que les logements sont trop petits. Donnons plus d'espace aux habitants dans les rez-de-ville en faisant des locaux de télétravail, des blanchisseries, des cours qui permettent de voisiner, des jardins avec des potagers… Cela nous sortirait de l'impasse du commerce. C'est une opportunité pour accélérer la réflexion et les expérimentations sur les rez-de-ville !



CHRONIQUE AUAT

La **rue**, outil privilégié pour l'urbaniste

Comment créer des lieux et des liens en ville ?

Jérôme IONESCO, Guillaume OUALLET et Hélène TOUCHE
pour l'équipe Projet urbain de l'AUAT

La rue est un outil essentiel du travail de l'équipe Projet urbain de l'AUAT. Bien souvent, elle est la clé de la réussite des missions qui lui sont confiées, qu'il s'agisse de la requalification de quartiers de la politique de la ville ou d'entrées de ville, du Pacte urbain [1], ou de projets d'extension urbaine.
La rue est avant tout une ressource inépuisable pour connaître l'histoire des lieux. Dynamique, c'est le support privilégié de tous les flux pour desservir le territoire et créer des liens. Permanente, elle permet de faire passer tous les réseaux. Mixte et diversifiée, elle peut prendre tous les visages et servir tous les usages à condition de bien l'utiliser et de trouver les réponses adaptées aux situations. La rue peut être une coupure ou une couture. Elle peut rassembler, animer, être le théâtre de manifestations joyeuses. Elle peut aussi fragmenter, éloigner, séparer. Contrairement aux années 1970 où les flux étaient dissociés et où le réseau viaire n'assurait plus le rôle d'élément structurant sur lequel se construisaient peu à peu les quartiers, la rue retrouve aujourd'hui son rôle principal et nous donne la bonne adresse.

La rue, partie de l'histoire d'une ville. Sa toponymie est un facteur essentiel, elle laisse des traces et les inscrit dans une continuité historique. On parle d'ailleurs de « palimpseste » pour évoquer les différentes couches de l'histoire de la ville. Ainsi, on ne part jamais (ou rarement) d'une page blanche, mais on participe au renouvellement de la ville sur elle-même. Aussi, s'inscrire dans le dessin du parcellaire est un gage d'économie.

La rue, support de tous les flux. La rue partage tout comme elle associe tantôt un boulevard, tantôt une allée, un cours, une venelle… Sa diversité fait la richesse des villes et nous donne des repères. La composition urbaine est efficiente si les profils de voies sont dans un bon rapport avec les îlots desservis.

La rue, lieu de permanence. Inscrite le plus souvent dans le domaine public, contrairement aux îlots constitués de parcelles qui se renouvellent sans cesse, la rue demeure à travers le temps et c'est le sous-sol qui, lui, se transforme avec les réseaux.

La rue, support d'usages. Lieu d'animation, de rencontres riches et diversifiées... tout le monde peut emprunter la rue ! Les grands axes, les boulevards, les avenues sont également supports de commerces et de services. Dans les quartiers, la rue devient un pôle de sociabilité, c'est là que se tissent les relations de voisinage. La présence de riverains qui pratiquent l'espace public est un gage de sécurité pour tout le monde. La rue décloisonne et sécurise.

La rue, une adresse. Habiter un quartier, donner une direction, s'inscrire dans la ville, participer à la constitution d'un ensemble bâti ou paysager cohérent, conforter une identité... la rue est aussi un repère dans la ville. On entre dans les villes et on en sort par les routes (route d'Albi, route de Revel…), ce qui nous donne à la fois des indications de direction et de distance. Celles-ci sont prolongées par des avenues dans les faubourgs, puis par des rues jusqu'aux anciens chemins ruraux.

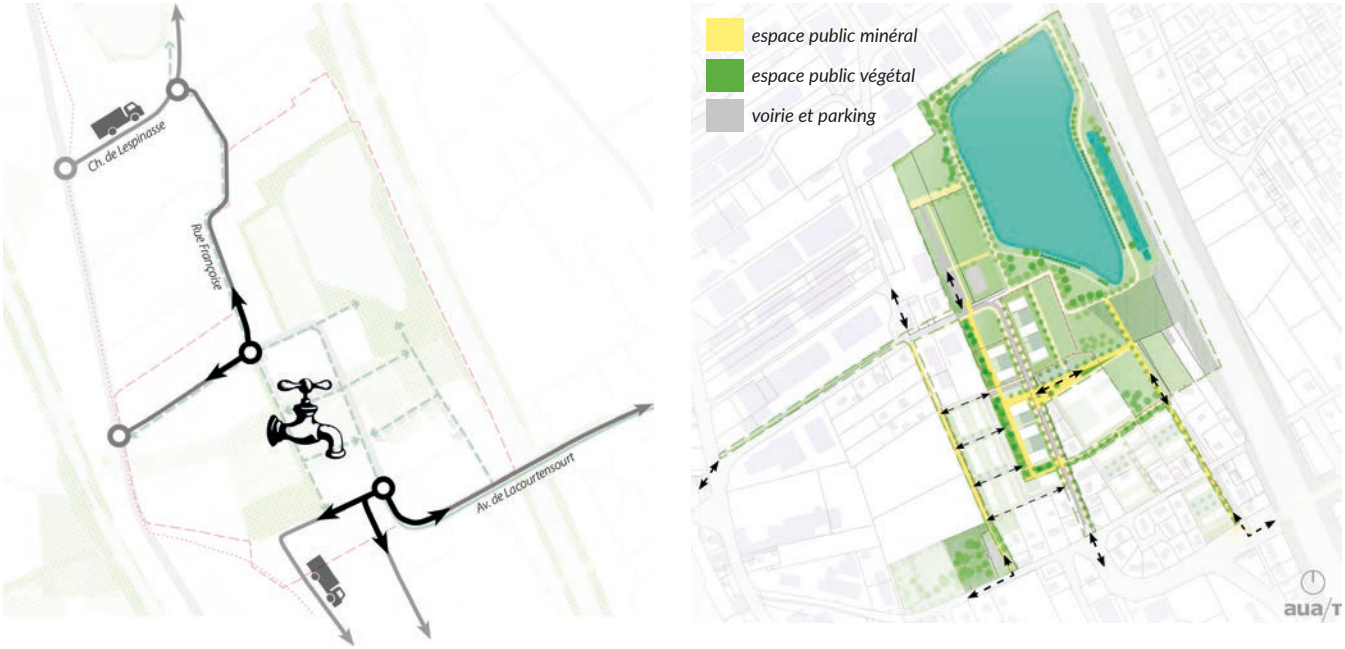
Deux exemples, parmi les travaux récents, illustrent la pratique quotidienne et diversifiée de la rue par l'équipe Projet urbain : la requalification du chemin Gratian à Aucamville et le schéma directeur de Mirail Université.

1. Le Pacte urbain est passé entre l'autorité organisatrice des transports (Tisséo) et les collectivités desservies par la 3e ligne de métro de Toulouse, la ligne Aéroport Express et la connexion à la ligne B. Il est l'expression d'un projet de territoire autour des futures stations. Dans un principe de cohérence urbanisme-transports, il favorise le report modal entre les stations et les quartiers alentour.

De la route à la rue : la requalification du chemin Gratian à Aucamville

Aucamville a souhaité que l'agence l'accompagne pour la requalification et le développement d'un secteur isolé du centre-ville, à proximité d'activités industrielles et artisanales, et d'un lac. Celui-ci a fait l'objet d'une renaturation et un petit parc vient agrémenter l'ensemble. Néanmoins, la fréquentation intensive de poids lourds traversant le secteur rend caduque toute velléité d'habiter un lieu à la fois bruyant et hostile. Comment passer d'une route de transit à une rue apaisée, support de vie sociale, d'échanges et d'animation d'un nouveau quartier de ville ?
La première intuition a été d'étendre le parc vers les nouvelles habitations, de travailler sur l'idée d'un « parc habité », mais sans réduire l'impact des nuisances existant sur le site, le travail aurait été vain.
C'est le travail de requalification du chemin Gratian qui a été le moteur de la révélation de l'habitabilité du site. Cette réappropriation du chemin, qui coupait en deux le secteur avec un flux de transit permanent, était d'autant plus vitale qu'outre la desserte interne, il représentait le seul lien avec le centre-ville. La circulation des poids lourds a été arrêtée afin de supprimer tout trafic de transit. Un parcours alternatif a été mis en place, permettant l'accès aux activités sur des voiries plus appropriées restant à l'intérieur de la zone d'activités économiques.

Grâce à ce changement de statut, le chemin Gratian n'est plus considéré comme une « coupure » mais comme une « couture ». Le secteur d'étude n'est plus séparé en deux, mais peut se concevoir comme un ensemble homogène en extension du parc et du lac à proximité.
Conçu comme l'armature du nouveau quartier, le chemin Gratian devient le maillage privilégié de la desserte locale, le support des modes actifs, le lieu d'adressage des futures opérations d'habitat et des équipements programmés sur le site. Les aménagements paysagers sont conçus en extension du parc et du lac pour renforcer la cohésion et l'image du nouveau quartier. C'est donc naturellement sur cet axe que peut venir se greffer la création d'un espace public et de locaux associatifs favorisant les échanges et les lieux de rencontre, l'implantation de jeux et de lieux détente.



Jugulation du flux de transit existant par un nouveau plan de circulation déviant les poids lourds, pour faire émerger un quartier résidentiel

« Retrouver la rue » dans le quartier Mirail Université

L'AUAT accompagne depuis 2017 Toulouse Métropole dans le processus de renouvellement urbain du secteur de Mirail Université[2]. Le schéma directeur conçu par l'agence repose sur un diagnostic socio-urbain approfondi du quartier, et a été bâti autour de grands principes partagés avec les habitants et gestionnaires d'équipements durant la phase de concertation préalable. Au premier rang de ces grands principes se trouve l'idée de « retrouver la rue ». Le projet entre aujourd'hui en phase de réalisation.

2. Secteur qui relève de la politique de la ville depuis 2014.

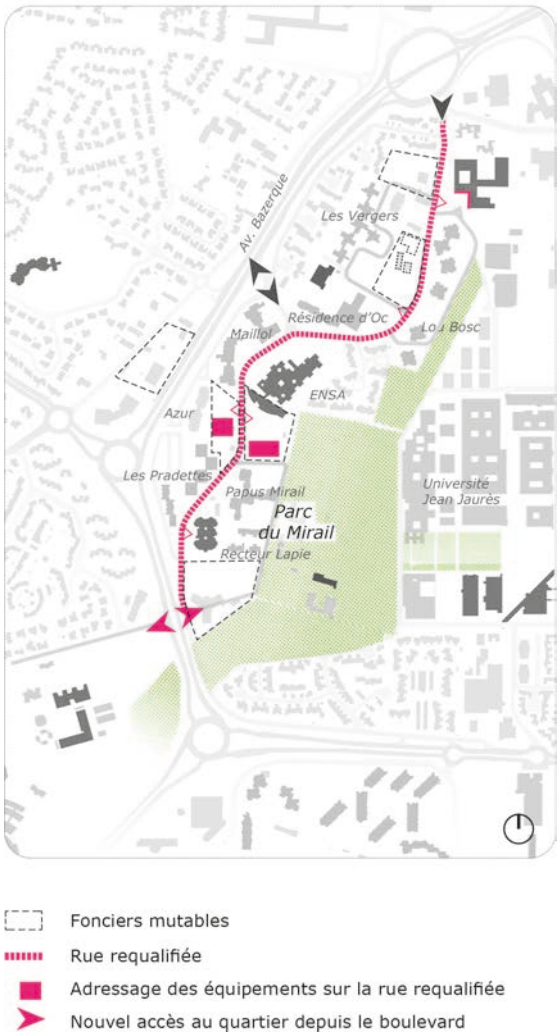
Édifié dans les années 1970-1980, le secteur de Mirail Université présente certaines caractéristiques urbaines récurrentes de cette période, dans le sillage de l'époque moderniste et des grands ensembles :

– de grands espaces ouverts et paysagers en pied d'immeubles, sans distinction claire des espaces publics ni privacité en pied d'immeubles,
– une dissociation des flux entre la voie principale empruntée par les voitures – voie à l'aménagement routier et souvent sans trottoirs – et des cheminements piétons au cœur des zones résidentielles qui empruntent des passages sous bâtis et des trémies sous les voies,
– des stationnements résidentiels à l'arrière des immeubles desservis par des contre-allées, orientant fortement l'adressage des bâtiments,
– de nombreux équipements de proximité et métropolitains (école d'architecture, collège, université, écoles, centre social, complexe omnisports...), mal repérés par les visiteurs comme par les habitants.

Le diagnostic socio-urbain a ainsi mis en évidence un espace peu lisible où il est difficile pour un visiteur de s'orienter et de trouver son chemin, ainsi qu'une richesse en équipements peu valorisée. Ces observations ont par ailleurs trouvé un écho dans le constat fait par les habitants d'un manque de vie sociale, de lieux rassembleurs, de liens de voisinage et d'une faible fréquentation des équipements.
En lien avec l'idée de « retrouver la rue » – principe partagé en phase de concertation –, le schéma directeur de Mirail Université propose deux axes d'intervention. D'une part, en matière d'aménagement de l'espace public, le schéma directeur propose d'organiser le quartier autour de son axe central (rue Maillol/chemin du Mirail) en l'aménageant pour un usage confortable, partagé et apaisé entre piétons, cycles, voitures, mais également entre résidents, usagers des équipements et visiteurs. Il s'agit notamment d'élargir le profil de la voie, d'aménager les trottoirs, de réaliser des carrefours et des traversées en plateau, de conforter les alignements d'arbres…

D'autre part, en matière de rapport à la rue des lots bâtis, le projet propose d'adresser les équipements publics existants et futurs comme les immeubles résidentialisés sur cette rue centrale. Ce deuxième axe se traduit notamment dans le suivi des projets de construction et d'extension des équipements publics (situation et conception du futur centre social/accueil jeune et du projet d'extension de l'école d'architecture), tout comme dans les prescriptions de résidentialisation des logements sociaux (limites privé/public, position des entrées, stationnements).

1.
Retrouver la rue : équipements adressés sur un axe principal partagé tous modes

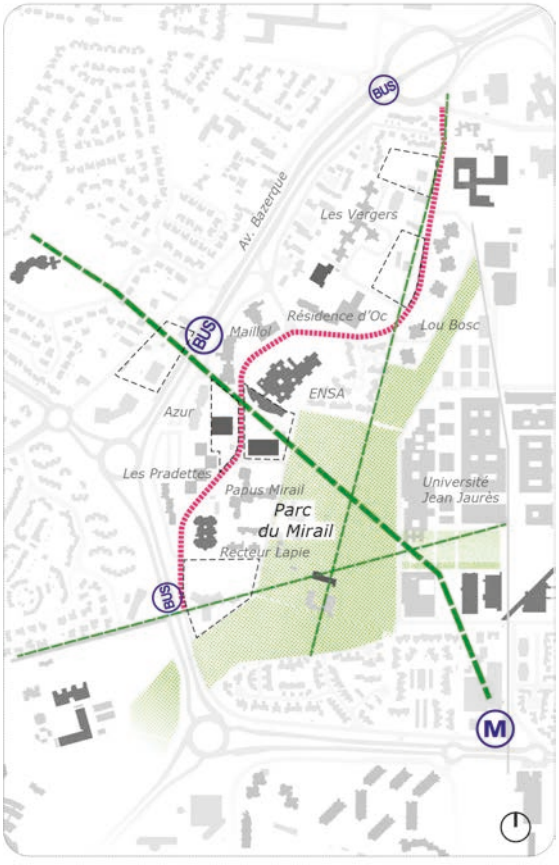


Ainsi, la rue, espace confortable, partagé et multifonctionnel, se veut propice aux usages partagés et aux rencontres entre les différents publics qui fréquentent le quartier. En retour, les pieds d'immeubles dégagés des circulations piétonnes pourront bénéficier du recul nécessaire à l'intimité des logements. Par ailleurs, les équipements gagneront en lisibilité et pourront participer à l'animation de la vie de quartier.

Les enjeux traités autour de la figure de cette rue centrale, au-delà de la qualité de l'aménagement de la voirie en elle-même, relèvent de la cohabitation harmonieuse entre vie privée et vie collective, entre constitution d'un cadre propice à une vie de quartier et valorisation des usages métropolitains.

2.

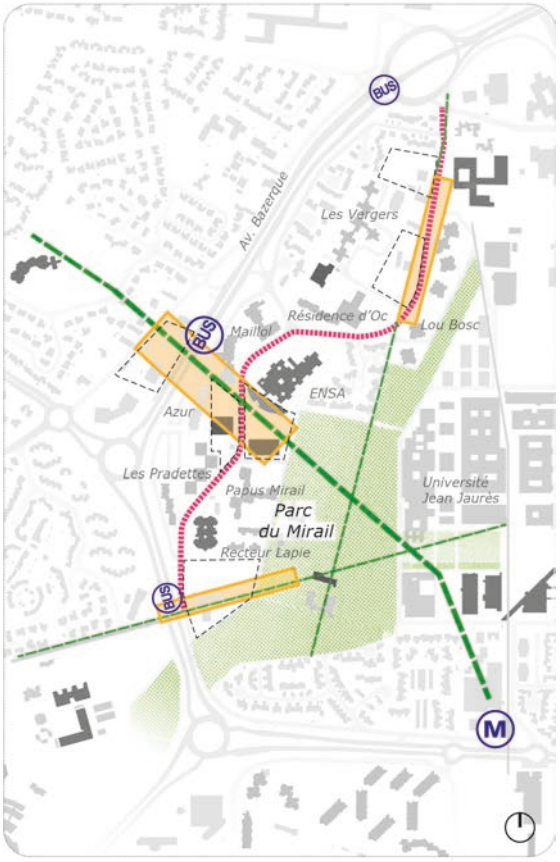
Des traversées piétonnes interquartiers lisibles et continues



Fonciers mutables
Rue requalifiée
Axe de traversée piétonne

1+2.

Une polarisation équilibrée, à la croisée des chemins



Fonciers mutables
Rue requalifiée
Axe de traversée piétonne
Polarités et espaces publics aux croisements de la rue requalifiée et des axes de traversées piétonnes

L'APPROPRIATION DE LA RUE PAR LES FEMMES

Lucette ESCUDIER
et Bruno BALMOT

La rue est, théoriquement, accessible à tous. Nombre de rues restent pour autant difficilement praticables pour une partie des usagers, que ce soient les personnes en situation de handicap physique, cognitif, les enfants ou les personnes âgées… Schémas directeurs et autres plans piétons se multiplient et interrogent l'espace dans sa capacité à accueillir ces publics dits « fragiles », améliorant de fait le confort de tous par des aménagements plus inclusifs. Or, si la rue est parfois excluante par les aménagements qu'elle propose, elle peut également l'être par les rapports sociaux qui s'y jouent, à l'image des importantes inégalités femmes-hommes qui y subsistent et qu'un regard genré sur l'espace public met en exergue.

Les inégalités femmes-hommes à l'échelle de la rue sont perceptibles dans l'observation des pratiques de mobilité. Celles-ci montrent, d'une part, que les femmes marchent et utilisent les transports en commun plus que les hommes et, d'autre part, que leurs déplacements et plus largement leur quotidien sont davantage contraints en lien avec la charge des tâches domestiques et les trajets liés à l'accompagnement. Ainsi, à l'échelle de l'agglomération toulousaine, 60 % des déplacements liés à l'accompagnement sont réalisés par les femmes, qui sont par ailleurs 24 % à pratiquer la marche à pied contre 19 % pour les hommes [1].

Si cette mobilité conduit les femmes à davantage pratiquer l'espace public, la rue est pourtant le lieu de rapports de domination qui persistent au-delà de la sphère privée, de manifestations du sexisme, de harcèlements. Pour y faire face, consciemment ou non, les femmes adaptent leurs parcours et adoptent des stratégies d'évitement des espaces anxiogènes ou accaparés par les hommes. La rue reste ainsi pour les femmes davantage un lieu d'insécurité qu'un espace de liberté.

1. Enquête « Ménages/ Déplacements de la grande agglomération toulousaine », 2013.

L'observation et l'aménagement de la rue, et plus largement de la ville, en tenant compte du regard des femmes et de leur vécu, sont encore trop peu rentrés dans les pratiques, alors que c'est un enjeu majeur pour tendre vers des espaces publics réellement inclusifs. Différents outils peuvent permettre d'y remédier, dont des marches exploratoires qui donnent une reconnaissance au vécu des femmes dans l'espace public. À la fois outil d'« *empowerment* » et dispositif de démocratie participative, la marche exploratoire invite les habitantes d'un quartier à proposer des aménagements qui pourraient leur permettre de se réapproprier l'espace public et de lever les freins liés à l'insécurité. Ses objectifs sont multiples, de l'incitation des femmes à marcher en groupes en brisant les préjugés et en s'appropriant l'espace public, à l'amélioration du cadre de vie et de l'ambiance urbaine en faveur d'un aménagement plus inclusif, moins genré et plus sécuritaire.

Cet article propose de voir comment cet outil a été mobilisé en 2015 par la Fédération des Femmes Pour l'Europe (FFPE) dans le quartier prioritaire de la Gloire, à Toulouse.

La marche exploratoire : reconnaître l'expertise des femmes dans le quartier de la Gloire

Association qui œuvre à Toulouse depuis 1989 pour l'égalité femmes-hommes et la lutte contre les discriminations, la FFPE s'est saisie du Contrat de ville 2015-2020 de Toulouse Métropole pour organiser une marche exploratoire dans le quartier de la Gloire afin d'y recueillir l'expertise des femmes et d'améliorer leur appropriation de l'espace urbain. Ce quartier des faubourgs est de Toulouse, identifié « quartier politique de la ville », fait état d'un sentiment diffus d'insécurité des femmes et d'un espace public non investi par elles en dehors des trajets maison-école. Ce constat est renforcé par des défauts d'éclairage, un manque d'entretien des espaces publics, etc.

L'expertise des femmes dans leur pratique du quartier de la Gloire a été intégrée à la démarche, dès le choix du parcours de la marche exploratoire (heures de visite, itinéraire emprunté, choix de lieux vécus comme anxiogènes ou théâtres d'incidents ou de violences). Six principes de base ont ensuite été retenus par la FFPE pour observer l'environnement urbain du quartier avec un regard sécuritaire :
– savoir où l'on est et où l'on va,
– voir et être vue,
– entendre et être entendue,
– pouvoir s'échapper et obtenir du secours,
– vivre dans un environnement propre et accueillant,
– agir ensemble.

Menée avec l'appui de guides, de carnets d'enquête, de cartes et plans des lieux, d'appareils photographiques…, la marche exploratoire a amené les femmes du quartier de la Gloire à formuler des constatations collectives et à proposer des solutions concrètes d'aménagement et de sécurité. Parmi ces propositions, un important travail sur l'éclairage public a été proposé ainsi que sur l'entretien des espaces, la création d'espaces de repos ou le réaménagement de lieux non fréquentés (espaces verts, bas d'immeubles). Les éléments du diagnostic et les propositions réalistes susceptibles d'être mises en œuvre rapidement ont été remis aux partenaires pour favoriser l'intervention des services en charge des questions concernées. La démarche a ainsi impliqué une sensibilisation des décideurs publics, des élus et des services techniques.

Aménager une rue inclusive

L'expérience de cette marche exploratoire a été une occasion unique de redécouvrir le quartier de la Gloire par le prisme de l'insécurité des femmes dans l'espace public : connaître les endroits où les femmes ne passent jamais, les dangers liés aux fréquentations, à l'insalubrité, au manque d'éclairage, etc. Elle a fait émerger une prise de parole sur un sentiment de vulnérabilité dans un environnement insécurisant, pouvant conduire à des stratégies d'évitement et à des pratiques qui diffèrent fortement de celles des hommes dans l'espace public.

La multiplication de ces démarches doit permettre de donner une place centrale à l'adaptation de l'espace public aux besoins des femmes. C'est un changement culturel et de paradigme qui doit être à l'œuvre pour concevoir une autre façon de faire la ville, dans laquelle l'aménagement participe à rendre à tous les habitants la place qui leur revient avec une vision plus humaine de leur environnement. La prise en compte du « droit à la ville des femmes » est essentielle pour que les 40 % d'entre elles qui ont renoncé à fréquenter certains espaces publics à la suite de comportements sexistes [2], ne soient plus confinées !

2. Source : Ministère des Familles, de l'Enfance et des Droits des femmes.



Réguler les usages de la rue : les **polices municipales** en première ligne

Virginie MALOCHET

D'un point de vue normatif, la rue n'est pas un espace neutre. Elle fait l'objet d'appropriations multiples, parfois problématiques, et cristallise les enjeux de cohabitation dans la ville. Elle est ouverte à tous, à condition d'y respecter les règles censées garantir l'innocuité de la vie urbaine. Elle reste sous contrôle des autorités, sous surveillance des forces de l'ordre dont c'est le terrain d'intervention privilégié. En France, malgré la prégnance de l'imaginaire régalien, cette police de la rue n'est pas l'apanage des seuls services de l'État. Aux côtés des policiers et des gendarmes, les acteurs locaux tiennent une place croissante dans ce qu'il est désormais convenu d'appeler la coproduction de sécurité.



Des dispositifs locaux pour garantir une présence régulatrice dans les rues

Outre le secteur de la sécurité privée, les collectivités territoriales contribuent directement à ce système, en particulier les communes parce que les maires sont dotés de larges pouvoirs de police pour assurer le bon ordre dans la cité. Si leurs politiques de sécurité jouent sur plusieurs leviers (vidéosurveillance, prévention sociale ou situationnelle, participation citoyenne, etc.), elles reposent d'abord sur le déploiement d'agents destinés à pacifier et sécuriser les rues.

Ces agents peuvent relever de différents métiers. À l'instar des correspondants de nuit de la métropole rennaise ou de la ville de Paris (pour citer deux dispositifs emblématiques), les médiateurs sociaux misent entièrement sur le dialogue. Leur référentiel professionnel ne les positionne d'ailleurs pas sur le registre de la sécurisation : ils sont d'abord chargés de créer du lien social. Il n'empêche qu'à travers leur présence, ils participent à la tranquillité des lieux, et c'est souvent ce qui motive leur mise en place du côté des décideurs publics.

Les policiers municipaux s'inscrivent dans un registre plus classiquement sécuritaire. En l'espace de quatre décennies, leur filière s'est fortement développée, structurée et professionnalisée ; ils sont aujourd'hui près de 23 000 répartis dans plus de 4 000 communes. Depuis 2015, le contexte d'attentats à répétition les a confortés dans un rôle de police à part entière, favorisant plus encore les recrutements, l'extension des pouvoirs répressifs et la banalisation de l'armement.

Les polices municipales sur le terrain de la sécurité quotidienne

Dans la limite de leurs attributions, les policiers municipaux sont chargés d'exécuter les tâches que le maire leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques. Sur le plan judiciaire, leur champ de compétences reste assez restreint. Comme tout citoyen, ils peuvent intervenir en cas de crime ou délit flagrant pour en appréhender l'auteur, mais ils n'ont aucun pouvoir d'enquête ni ne sont habilités à l'enregistrement des plaintes, ce qui minimise leur activité procédurale et les laisse libres d'investir pleinement la voie publique.

La voie publique, voilà le cœur de métier de ces polices locales dont la présence visible se veut rassurante et dissuasive, et dont l'approche est centrée sur la qualité de vie dans la ville. Pour l'essentiel, les missions se rapportent aux problématiques de tranquillité, de sécurité quotidienne et de coexistence dans les espaces publics (circulation, stationnement, occupations abusives, nuisances sonores, déjections canines, dépôts de détritus, etc.). Elles relèvent d'un rôle de régulation des usages (non autorisés, déviants, conflictuels) de la rue.

Ce rôle se confirme et se décline d'une manière particulière à l'heure où l'on écrit cet article, en plein état d'urgence sanitaire, les policiers municipaux étant mobilisés en première ligne pour faire appliquer les mesures de confinement – autrement dit, pour contrôler les déplacements dans les rues. Dans ce contexte exceptionnel comme en temps normal, c'est donc la pratique de l'espace public qu'il leur revient de surveiller et de sanctionner le cas échéant. La rue focalise leur action.

Diversité des déclinaisons locales, durcissement de l'image globale

Par-delà cette description générale, les polices municipales donnent à voir des réalités plurielles. Les priorités d'action, les modes d'intervention, les effectifs et le niveau d'équipement varient fortement d'une ville à l'autre, reflétant tout autant les disparités territoriales que les choix politiques. À Nice, Lyon ou Toulouse par exemple, les policiers municipaux sont dotés d'un pistolet automatique et interviennent 24h/24, tandis qu'à Bordeaux, Lille ou Nantes, ils n'ont pas d'arme à feu et patrouillent sur des plages horaires plus restreintes.

Malgré ces différences, une tendance forte se dégage, comme un glissement de modèle qui pousse les polices municipales à se concentrer davantage sur les opérations de contrôle, la verbalisation et les interpellations. Derrière la référence consensuelle à la police de proximité, cette inflexion témoigne de l'altération des rapports avec le public, de la crispation sur une posture répressive et de la difficulté à forger une approche alternative de la police quotidienne de la rue. L'ancrage local, l'implication partenariale et les liens de confiance avec la population sont pourtant déterminants pour gagner en légitimité, donc en efficacité. Il en va de la plus-value des polices municipales dans le dispositif français de sécurité, alors que les forces étatiques semblent leur avoir abandonné, malgré les réformes en faveur d'un rapprochement avec les citoyens, cette présence préventive et régulatrice qui constitue l'essence même du travail policier de voie publique.

L'ancrage local, l'implication partenariale et les liens de confiance avec la population sont déterminants pour gagner en légitimité

Une sélection d'**ouvrages** et de **podcasts** pour prolonger et compléter les articles du numéro

… À LIRE…



Antoine COMPAGNON,
Les Chiffonniers de Paris
Gallimard, 2017



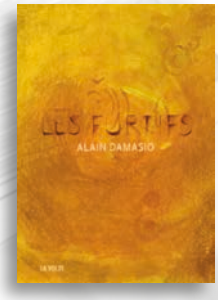
Arlette FARGE,
Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e^ siècle,
Gallimard, 1992

Deux ouvrages qui proposent un regard historique sur la rue : l'un dans les pas des chiffonniers, témoins de la mise en œuvre de la pensée hygiéniste avec l'apparition des trottoirs et des poubelles au XIX^e^ siècle ; l'autre consignant des tranches de vie populaires du Paris du XVIII^e^ siècle en s'appuyant sur les archives judiciaires et des récits de Parisiens et de voyageurs.



Nicolas SOULIER,
Reconquérir les rues
Ulmer, 2012

Conçu comme un guide pratique, cet ouvrage démontre que la reconquête des rues tient souvent à des détails, à des petites modifications qui, accumulées, peuvent avoir de grands effets. À l'appui de retours d'expériences français et internationaux, il propose des pistes d'actions à l'attention des professionnels de l'urbanisme et des élus.



Alain DAMASIO,
Les Furtifs
La Volte, 2019

Les Furtifs nous plonge dans un futur proche où les villes ont été rachetées par des multinationales et où l'accès aux rues, devenues privées, est régulé par la souscription de forfaits. Dans cette dystopie, les citoyens *standard* n'ont accès qu'à 50 % des rues quand les citoyens *privilège* circulent librement. « Intelligente » et « clientélisée », la rue est équipée de capteurs pour l'envoi de publicités ciblées et le traçage des citoyens.

… À ÉCOUTER…

Podcast ***Périphéries***,
« Espace public, espace genré »
Dans cet épisode du podcast de décryptage des réalités sociales et urbaines des banlieues, Édouard Zambeaux s'entretient avec Chris Blache, créatrice de *Genre et Ville*. À qui appartient la rue ? Réponse en arpentant les rues d'Aubervilliers.

Discussion avec Claire Parin à propos du livre de Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*
Traductrice et auteure de la préface de la version française du livre de Jane Jacobs, Claire Parin explique en quoi les idées de la journaliste et militante canadienne restent d'actualité, notamment à propos des rues vivantes comme vecteur de vitalité urbaine.

Retrouvez les liens vers les podcasts et davantage de conseils de lecture et d'écoute sur le site de la revue : **www.revue-belveder.org**

AUAT

52 ***... en photos***
L'agence aux côtés des territoires

54 ***... en partenariat***
Décrypter les dynamiques des métropoles françaises

56 ***... en images***
Portail carto

58 ***... en étude***
Programmation d'immobilier d'entreprise

... en photos

L'agence aux côtés des territoires

1 Séminaires interservices avec Gaillac-Graulhet Agglomération et Portes d'Ariège Pyrénées
décembre 2019 - mars 2020
Mieux se connaître, développer et diversifier les collaborations techniques tout en les inscrivant dans la permanence étaient les objectifs de deux séminaires organisés avec l'agglomération de Gaillac-Graulhet puis avec celle de Portes d'Ariège Pyrénées. Ils ont permis d'enrichir les partenariats par-delà l'engagement de projets d'aménagement communautaire ou de territoire, en ouvrant sur d'autres sujets tels que l'habitat, les mobilités ou l'écologie.

2 Poursuite du Pacte urbain de la 3e ligne de métro, de la ligne Aéroport Express et de la connexion avec la ligne B
2020
Le Pacte urbain confié par Tisséo est le 2e de France par son ampleur après le Grand Paris Express. Il a pour objectif de penser l'évolution des quartiers autour des futures stations de métro et de tramway. Suite à une 1ère phase de diagnostic et d'enjeux, il s'agit aujourd'hui de travailler le phasage de scénarios à horizon 2025, 2030, 2035, pour la définition d'un scénario cible et la signature attendue du Pacte urbain en fin d'année.

3 Diagnostic du projet de territoire de la CC Save au Touch
janvier 2020
Cette mission, dont le 1er volet a été restitué en début d'année, a pour objectif la construction d'une vision stratégique du développement intercommunal de la Save au Touch, en accord avec les spécificités et les atouts du territoire et la portée de son développement pour le futur de l'agglomération toulousaine.

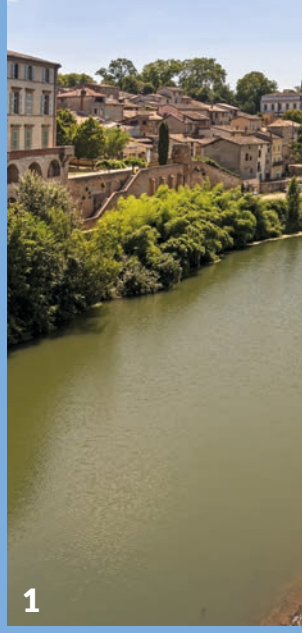
4 Atlas de l'ADN économique des territoires d'Occitanie
janvier 2020
Réalisé pour l'EPF Occitanie, ce diagnostic territorial des 161 EPCI de la région rend compte des activités dominantes, de leur dynamique et de l'ancrage territorial des filières régionales. Bien qu'élaborée avant la crise née du coronavirus, cette grille de lecture apporte une indication sur la structure économique des territoires et, probablement, sur leur « degré » d'exposition à la crise.

5 Agrément de l'Observatoire local des loyers de l'agglomération toulousaine par le ministère de la Cohésion des territoires
février 2020
L'Observatoire local des loyers est désormais doté d'une gouvernance assurant une représentation équilibrée des propriétaires bailleurs, locataires et professionnels de la gestion locative. La participation maintenant requise de tous les gestionnaires à la collecte de références locatives devrait encore améliorer sa fiabilité et sa représentativité.

6 Approbation du PLU de Seysses
février 2020
La 2e révision du PLU de Seysses a été approuvée le 26 février 2020. Cette commune au centre-bourg historique et patrimonial a connu une forte croissance de l'habitat pavillonnaire et dispose encore d'un potentiel de développement. Le PLU pose le cadre d'une croissance maîtrisée autour du centre, tout en préservant l'environnement et la qualité du cadre de vie.

7 Étude sur les travailleurs pauvres à Toulouse : « Quand le travail ne protège pas de la pauvreté ! »
avril 2020
Intérimaires, indépendants, étudiants, contrats courts, saisonniers, familles monoparentales... autant de situations, souvent cumulatives, qui exposent davantage à la précarité malgré l'emploi. Cette étude, menée pour le CCAS de Toulouse, montre notamment la diversité des publics concernés et des situations individuelles.

8 Analyse du positionnement des pôles d'échanges multimodaux dans l'armature territoriale
juin 2020
Cette étude met en évidence les synergies entre pôles d'échanges et centralités urbaines à l'échelle du SCoT de la grande agglomération toulousaine. Elle a été menée dans le cadre de la commission mixte Smeat-Tisséo Collectivités.


1



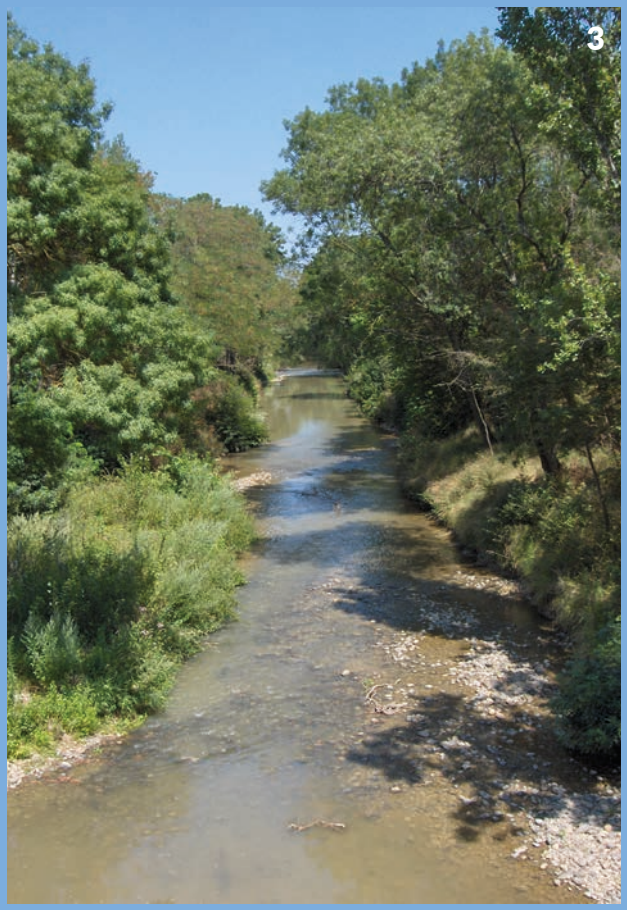
7


5





2


3


4


6


8

... en partenariat

Décrypter les dynamiques des métropoles françaises

Isabelle BOULET et Karine HUREL (FNAU)

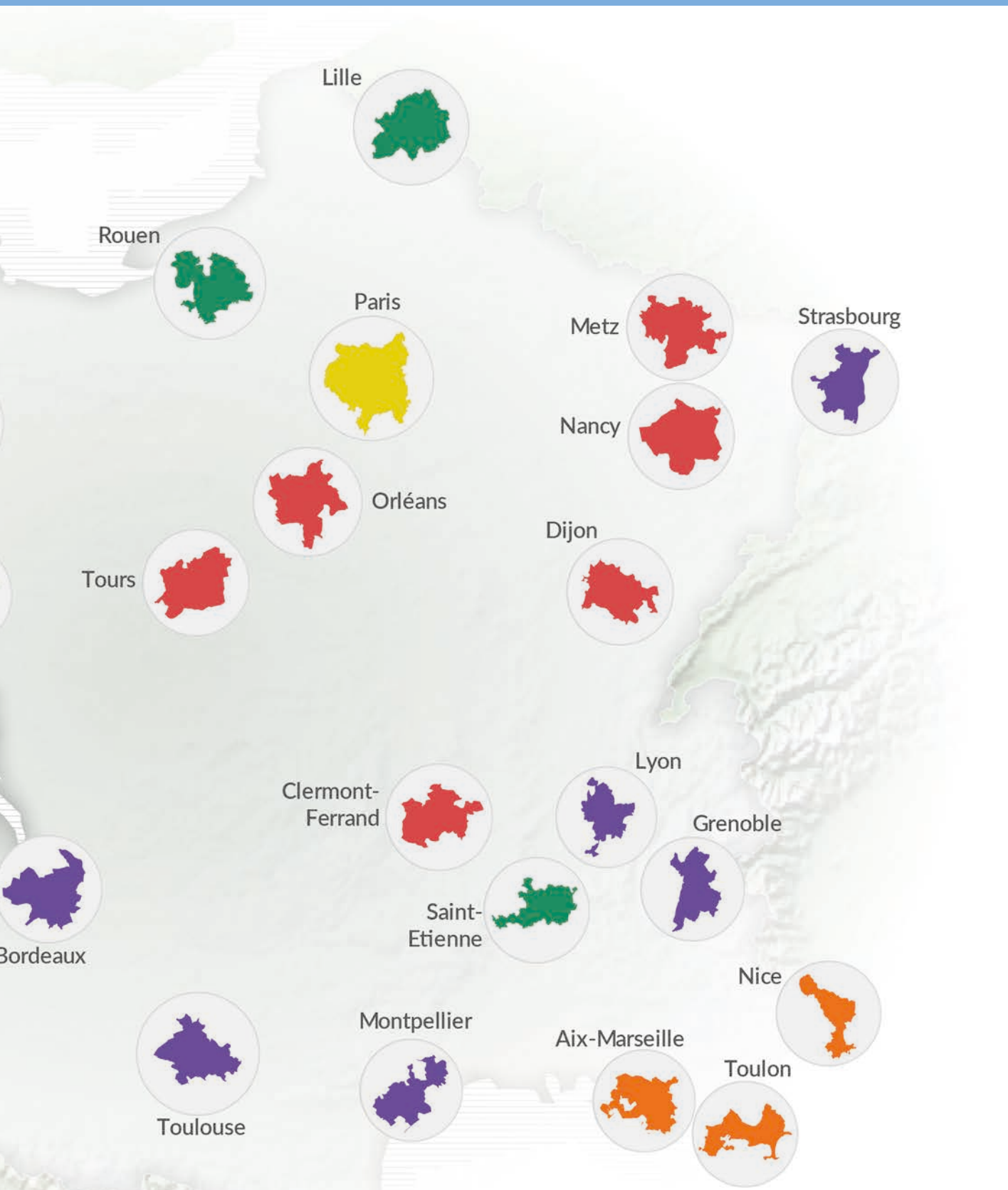


L'AUAT est engagée aux côtés de la FNAU dans la démarche Métroscope qui propose une observation collaborative des 22 métropoles de l'Hexagone définies par la loi en 2014. Elle est le fruit d'un partenariat initié par la FNAU avec France urbaine, l'Assemblée des communautés de France (AdCF) et le Commissariat général à l'égalité des territoires, aujourd'hui Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Un exercice similaire, Observ'agglo, existe pour les intercommunalités de plus de 180 000 habitants, qui rassemblent les métropoles, des communautés urbaines et des communautés d'agglomération, soit cinquante-neuf intercommunalités au total.

Le principal apport de cette démarche est de produire des éléments de compréhension des dynamiques métropolitaines. Elle s'appuie sur la connaissance qu'ont les agences d'urbanisme et les collectivités territoriales des spécificités locales et des dynamiques à l'œuvre dans chaque territoire, sur la base d'indicateurs diversifiés et souvent originaux. Ce travail comporte un triple intérêt. D'une part, il permet à toutes les parties prenantes d'accéder à une connaissance partagée des dynamiques métropolitaines. D'autre part, il les invite à se positionner pour mieux comprendre les enjeux spécifiques de chaque territoire en relation avec les tendances nationales. Enfin, il est l'occasion d'une mise en perspective des enjeux urbains à l'échelle de toute la France.

L'objectif de Métroscope n'est pas de dresser un classement des territoires, mais bien de proposer des représentations cartographiques, des typologies illustrant les analyses.

La démarche Métroscope se traduit par des publications dont la deuxième édition, parue en mai 2020, analyse les dynamiques les plus marquantes des vingt-deux métropoles françaises cinq ans après leur création. Ces dynamiques sont analysées par le prisme de quatre fonctions métropolitaines : la fiscalité, l'enseignement supérieur et la recherche, l'emploi et l'habitat. Une partie est également consacrée aux enjeux de qualité de vie dans les espaces métropolitains, notion complexe à appréhender car fortement sensible et qualitative. Elle révèle des préoccupations prioritaires sur les enjeux environnementaux, climatiques, le rapport à la nature, l'urbanisme favorable à la santé, l'intégration de tous... Autant de préoccupations qui prennent un éclairage nouveau dans le contexte actuel de pandémie, et mobilisent fortement les équipes des agences d'urbanisme.


Lille
Rouen
Paris
Metz
Strasbourg
Nancy
Orléans
Tours
Dijon
Lyon
Clermont-
Ferrand
Grenoble
Saint-
Etienne
Bordeaux
Nice
Montpellier
Aix-Marseille
Toulon
Toulouse
Profil des métropoles en matière de qualité de vie
Métropoles privilégiant le service à la population
Métropoles de la bonne santé
Métropoles alliant parité et attractivité
Métropole-monde jeune et rayonnante
Métropoles aux effets d'entraînement économique
Métropoles de soleil et de nature

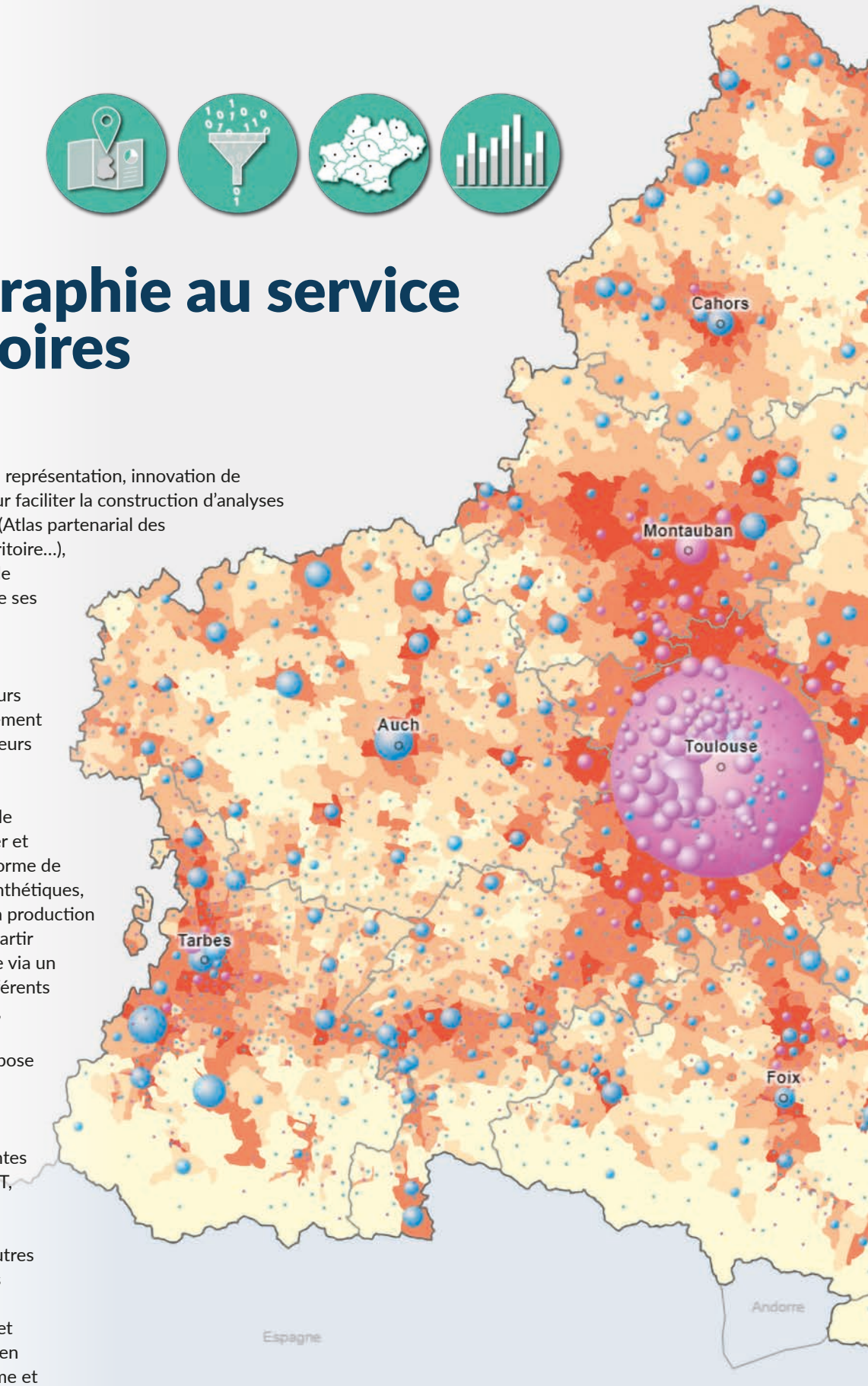
Portail Carto

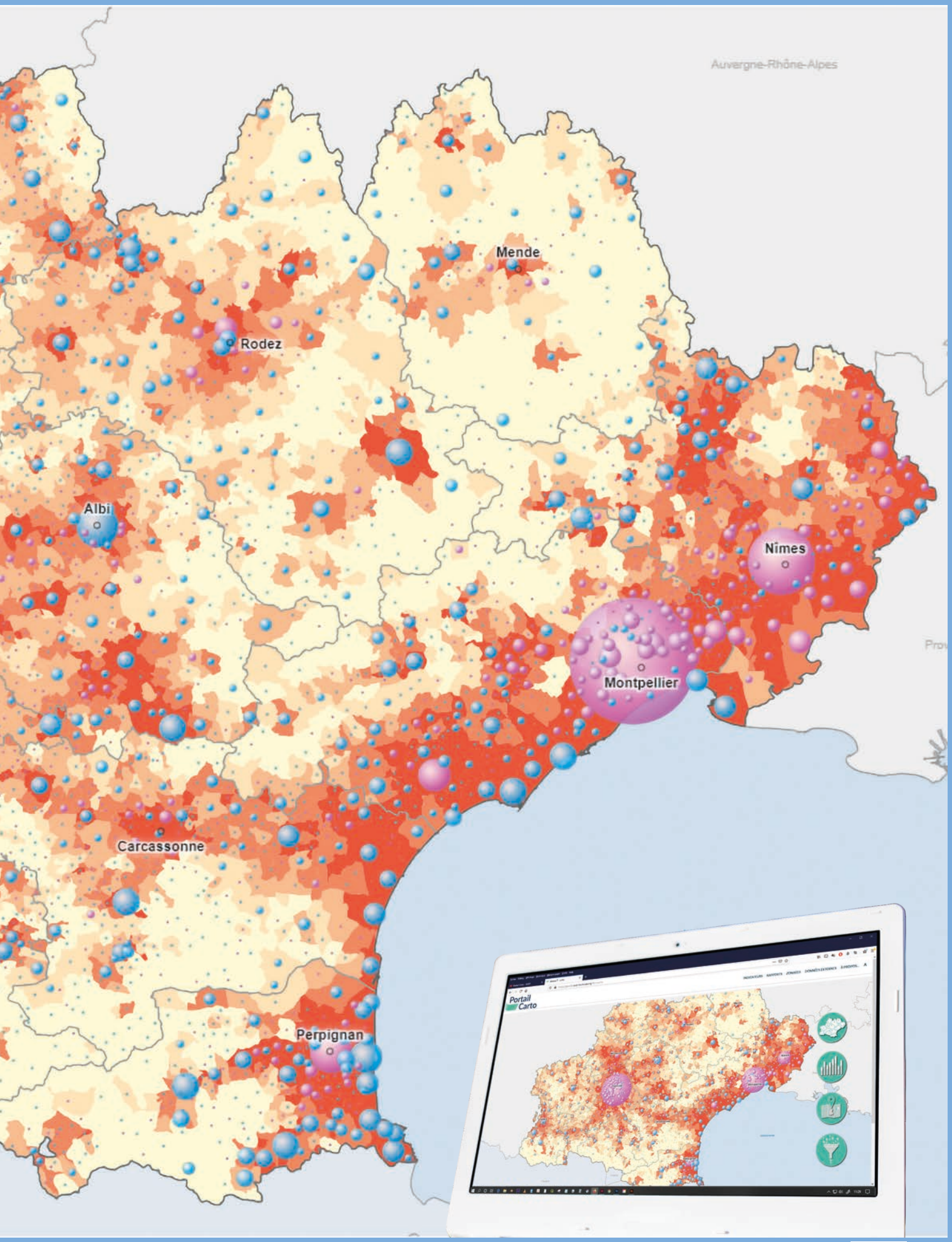
www.geoclip.aua-toulouse.org

La cartographie au service des territoires

Virginie CHOPPIN

Depuis 2004, l'équipe Données, représentation, innovation de l'AUAT développe des outils pour faciliter la construction d'analyses territoriales et cartographiques (Atlas partenarial des parcs d'activités, Portrait de territoire...), tant à destination des équipes de l'agence que de ses membres, de ses partenaires et du grand public.
L'équipe travaille ainsi depuis plusieurs années sur la mise en place d'un référentiel d'indicateurs « socles », produits automatiquement pour que l'ensemble des utilisateurs disposent de données chiffrées à jour, communes et partagées.
Le Portail Carto est un outil facile d'accès qui permet de centraliser et visualiser ces indicateurs sous forme de cartographies et de rapports synthétiques, matière première nécessaire à la production des études. Il a été construit à partir de la solution Géoclip et s'utilise via un navigateur web s'adaptant à différents supports (ordinateur, téléphone, tablette).
Dans sa première version, il propose une banque d'indicateurs cartographiques et statistiques permettant de dresser des portraits de territoires à différentes échelles (communes, EPCI, SCOT, PETR, départements, régions, France, aires urbaines, etc.).
Ce Portail Carto, ainsi que les autres outils produits, s'inscrivent dans une démarche de mutualisation plus globale des connaissances et compétences, issue d'un travail en réseau entre agences d'urbanisme et partenaires locaux, engagée depuis trois ans.



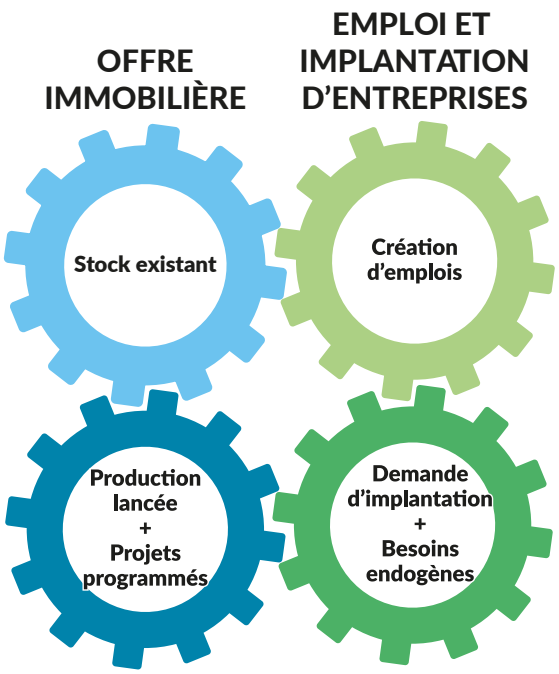

Auvergne-Rhône-Alpes
Mende
Rodez
Albi
Nîmes
Montpellier
Carcassonne
Perpignan
Portail Carto

Programmation d'immobilier d'entreprise : **un outil au service de la stratégie métropolitaine**

Christine ENCINAS

Sur la dernière décennie, l'économie toulousaine a connu une croissance soutenue de l'emploi comme du nombre de créations d'entreprises, et ce grâce à une base productive solide, au développement d'activités tertiaires, à l'émergence de secteurs innovants et à une croissance de l'économie de proximité. Pourtant, des tensions existent sur le marché de l'immobilier d'entreprise, faute d'une offre immobilière suffisante et adaptée aux attentes des entreprises. Les éléments les plus marquants sont un déficit d'offre de bureaux neufs dans le centre-ville ou de locaux d'activités dédiés à la production et à l'artisanat.

L'objectif de l'outil d'aide à la programmation d'immobilier d'entreprise, développé par l'agence d'urbanisme à l'échelle de l'aire urbaine de Toulouse, est justement de mieux anticiper les besoins futurs des entreprises. Cette ambition pose la question du phasage et de la coordination des programmes



au bon rythme, à la bonne échelle, tout en assurant une mise sur le marché d'une offre à la hauteur des besoins de toutes les activités économiques.
Cet outil à visée opérationnelle est bâti sur une analyse croisée de l'offre et de la demande en matière d'immobilier d'entreprise.

La première étape repose sur une modélisation de la demande. Pour approcher les besoins des entreprises à court et moyen terme (trois à quatre années à venir), les scénarios sont construits à partir de la reconduction des dynamiques d'emploi observées au cours des cinq dernières années.
Ces projections d'emplois sont ensuite converties en surface immobilière en appliquant des ratios de m² occupés par salarié, ratios différenciés selon l'activité économique et la nature des locaux.
Chacune des simulations est réalisée selon deux hypothèses : une basse et une haute, développées à partir de variations d'occupation de locaux observées localement.
La modélisation permet ainsi de segmenter la demande par typologie d'immeubles (bureaux, locaux d'activité, entrepôts logistiques) ainsi que par filière économique, en tenant compte des spécificités territoriales (besoins pour l'aéronautique, le spatial, la santé et les sciences du vivant, les activités émergentes comme les mobilités du futur, l'énergie, le numérique...).

La deuxième phase consiste en l'analyse de l'offre actuelle et future. Les estimations sont réalisées, d'une part, à partir du recensement des stocks immédiatement disponibles et, d'autre part, à partir d'enquêtes conduites auprès des services de la Métropole, d'Oppidéa, d'Europolia et de promoteurs-constructeurs pour l'identification de l'offre future.

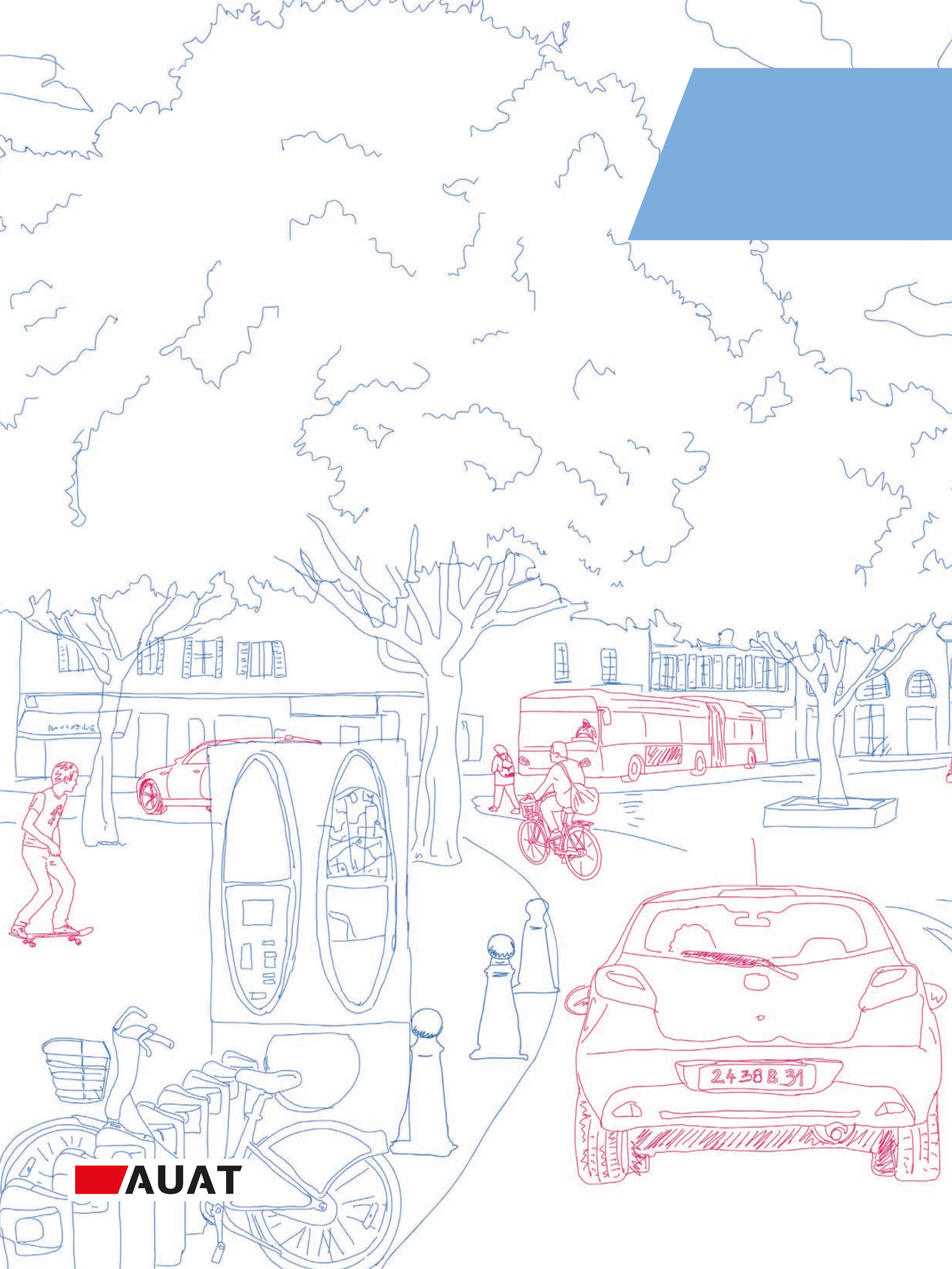
L'ensemble de ce dispositif technique est adossé à une instance de dialogue avec les acteurs de toute la chaîne immobilière, mais aussi des petites comme des grandes entreprises. Cette étape est

indispensable pour ajuster les résultats tant d'un point de vue quantitatif, qualitatif que géographique, en tenant compte de la stratégie des professionnels. L'enjeu est de véritablement partager les objectifs de programmation pour, à la fois, mieux répondre aux attentes des entreprises et clarifier la destination économique des différents sites d'accueil de l'activité économique.

Au cours de l'année 2019, cet outil a permis de conduire des analyses territoriales à différentes échelles. Dans le contexte actuel lié à la Covid-19, il pourrait être mobilisé pour projeter les évolutions futures au regard des nouvelles exigences sanitaires, organisationnelles et surtout économiques, mais aussi en intégrant l'évolution des besoins compte tenu des nouvelles formes de travail, notamment liées au télétravail.



Pour accéder aux articles en ligne et aux contenus additionnels :
www.revue-belveder.org



AUAT