



**HAL**  
open science

# Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul

Antoine Fleury

► **To cite this version:**

Antoine Fleury. Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2007. Français. NNT : . tel-00259957

**HAL Id: tel-00259957**

**<https://theses.hal.science/tel-00259957v1>**

Submitted on 29 Feb 2008

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les espaces publics dans les politiques métropolitaines.  
Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris  
aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul

Antoine FLEURY



THÈSE

pour obtenir le grade de Docteur de l'université de Paris 1 en géographie  
présentée et soutenue publiquement le 14/12/2007

Sous la direction de Thérèse SAINT-JULIEN, Professeur émérite  
à l'université de Paris 1

JURY

M. Francis BEAUCIRE, Professeur à l'université de Paris 1, président  
M. Bruno GOUYETTE, urbaniste, Secrétariat Général de la Ville de Paris  
M. Jean-Bernard RACINE, Professeur à l'université de Lausanne, rapporteur  
M. Franck SCHERRER, Professeur à l'université de Lyon II, rapporteur  
M. Michael WERNER, Directeur d'études à l'EHESS-CNRS



*Flanieren ist eine Art Lektüre der Straße, wobei Menschengesichter, Auslagen, Schaufenster, Café-Terrassen, Bahnen, Autos, Bäume zu lauter gleichberechtigten Buchstaben werden, die zusammen Worte, Sätze und Seiten eines immer neuen Buches ergeben...*

*F. Hessel, Ein Flaneur in Berlin*

*Que fait-on dans la rue, le plus souvent ? On rêve. C'est un des lieux les plus méditatifs de notre époque, c'est notre sanctuaire moderne, la Rue.*

*L.-F. Céline, Semmelweis*

# INTRODUCTION

*Dans les plis sinueux des vieilles capitales,  
Où tout, même l'horreur, tourne aux enchantements,  
Je guette, obéissant à mes humeurs fatales,  
Des êtres singuliers, décrépits et charmants*

*Baudelaire, Les petites vieilles*

Sur les pas de Baudelaire, je suis depuis longtemps séduit par « les plis sinueux des vieilles capitales », à la recherche d'« horreur » et d'« enchantement ». Ce sont les quartiers centraux de ces vieilles capitales qui m'attirent, et en particulier leurs rues, leurs places et leurs jardins. Je suis attaché voire fasciné par ces lieux que j'aime à parcourir, dont je ne me lasse pas d'observer les usages et les micro-événements, dont je tente presque quotidiennement de décrypter la mémoire. En faire mon terrain et mon objet m'est donc rapidement apparu comme une évidence quand il s'est agi de m'engager dans la voie de la recherche. Cet attachement et cette fascination constituent un biais que je revendique et qui devra rester présent à l'esprit du lecteur. Moteurs de mes recherches, ils ne m'ont cependant pas empêché, je crois, de réfléchir sur un plan scientifique aux processus qui chaque jour les font vivre et progressivement les transforment. Le travail en équipe, et surtout les conseils de ma directrice de thèse, Thérèse Saint-Julien, m'ont sans conteste permis de me détacher de cette dimension affective du terrain, sans pour autant en effacer le rôle moteur : c'est bien ce sentiment qui, depuis quelques années, « me fait courir derrière les espaces publics ».

## *De la rue Oberkampf aux espaces publics*

Au moment de choisir mon terrain de maîtrise, j'ai décidé que mon mémoire serait précisément consacré à l'un de ces plis : la rue Oberkampf. Une année durant, j'ai arpenté la rue, observé ses commerces et ses pratiques, interviewé ses usagers et ses commerçants. A la recherche d'outils conceptuels, je me suis mis à lire des grands classiques de la géographie et de la sociologie urbaines qui avaient si bien mis en évidence toute l'importance des rues et des places dans la vie urbaine et dans les transformations de l'espace urbain : M.-J. Bertrand, X. Piolle ou M. Roncayolo pour les géographes, H. Lefebvre, P. Sansot, R. Ledrut ou P.-H. Chombart de Lauwe pour les sociologues. C'est aussi à cette époque que j'ai découvert la pensée de M. de Certeau, si enrichissante pour qui veut comprendre les pratiques quotidiennes du citadin. Il en est ressorti une étude de cas où j'ai essayé de démontrer que toutes les pratiques de la rue comptent – déplacements, consommation, loisirs, etc. – et qu'elles ne prennent sens que dans un contexte en pleine mutation, celui de la ville tout entière et en particulier celui des quartiers orientaux de la capitale, où se construisaient alors sous nos yeux de nouvelles centralités<sup>1</sup>. Très vite cependant, je me suis rendu compte que cette étude de cas,

---

<sup>1</sup> Mémoire de maîtrise sous la direction de Thérèse Saint-Julien, soutenu en septembre 2000 et intitulé : *Passagers de la rue. Oberkampf, Paris 11<sup>ème</sup> arrondissement* (cf. Fleury, 2003b).

malgré l'usage d'outils conceptuels enrichissants, n'apportait pas beaucoup plus que celles qui avaient été menées par mes prédécesseurs géographes<sup>2</sup>.

L'année suivante, consacrée à la préparation de l'agrégation, m'a donné des outils plus actuels pour mettre en perspective les évolutions micro-locales que j'avais mises en évidence pendant mon année de maîtrise. Le programme, qui portait sur les grandes villes du monde, m'a permis de mieux connaître les processus qui travaillent ces villes et qui conduisent en particulier à d'importantes recompositions des centralités, dans un contexte de métropolisation. Fort de ces connaissances, je me suis penché plus précisément, pendant mon année de DEA, sur les études de sciences sociales consacrées aux espaces publics. Développées de longue date en Amérique du Nord et en Grande-Bretagne, elles avaient commencé à se multiplier considérablement en France à cette époque. Elles parlaient notamment de « privatisation », d'« ethnicisation », de « festivalisation » ou encore de « muséification » des espaces publics, autant de processus reliés à la métropolisation et plus généralement à la mondialisation<sup>3</sup>. Elles ont suscité à la fois mon intérêt et mon incompréhension. Intérêt parce que cet appareil critique semblait pouvoir me servir à élargir les réflexions engagées quelques années auparavant à partir de mon étude sur la rue Oberkampf, à mener un travail plus large sur les espaces publics et leurs recompositions au centre des métropoles. Incompréhension surtout parce que ces études, fortement influencées par les sciences sociales anglophones, me semblaient très éloignées de ce que j'avais observé rue Oberkampf et que je vivais quotidiennement à Paris, et ce d'autant plus qu'émergeait à l'époque une nouvelle politique municipale qui plaçait les espaces publics au cœur de son action et commençait à en modifier considérablement à la fois la forme et les pratiques. Elles semblaient réduire les espaces publics des grandes villes à ceux de leur périphérie en construction – les centres commerciaux exerçant une nette attirance sur les chercheurs – ou à ceux de quelques morceaux de ville nouvellement aménagés, passant sous silence les plis sinueux de *leurs quartiers centraux*... quand elles ne considéraient pas ces derniers comme muséifiés, comme s'ils n'évoluaient plus. J'ai alors tenté de réfléchir à une *autre* approche pour ces espaces publics centraux, qui mêlerait théorie et terrain, qui articulerait les pratiques quotidiennes avec les recompositions de l'espace métropolitain. Il fallait pour moi alors revenir, dans la lignée de mon travail de maîtrise, à *ce qui fait* l'espace public : la centralité. Mettre en évidence les répercussions locales des changements qui affectaient les centralités à l'échelon métropolitain devait permettre de saisir l'évolution des pratiques de l'espace public<sup>4</sup>.

#### *La part d'Istanbul : le choix de la comparaison*

Ma réflexion s'est poursuivie dans une autre vieille capitale : Istanbul, où je suis parti pour un stage à l'Institut Français d'Etudes Anatoliennes. Pendant plus de trois mois, j'ai parcouru les plis de la vieille ville. Celle-ci a aiguisé mon intérêt pour la question des espaces publics, dans un univers où les formes et les pratiques apparaissaient à la fois proches et lointaines de celles qui m'étaient familières. A côté des rues commerçantes et des quelques

---

<sup>2</sup> Voir notamment l'étude pionnière de Ch.-A. Roux (1913), analysée par G. Montigny (1992) et M. Giroud (2000), ainsi que les articles suivants : Aufrère (1942) et Martin (1950).

<sup>3</sup> Voir en particulier Ghorra-Gobin, 2001.

<sup>4</sup> Mémoire de DEA sous la direction de Thérèse-Saint-Julien soutenu en juin 2002 et intitulé : *L'espace public, expériences de la centralité*.

places monumentales, si proches de celles que je connaissais, nombre d'espaces publics ne semblaient pas entrer dans les définitions construites en « Occident », au premier rang desquelles les cours des mosquées ou le Grand Bazar, et les appropriations multiples de cet « espace public » – étalages, marchands ambulants, constructions privées – tranchaient avec celles que l'on retrouve dans les villes d'Europe occidentale. Le terme d'espace public et tout son champ sémantique semblaient en outre quasiment absents dans une ville où, de surcroît, les politiques publiques vis-à-vis de ces espaces étaient ambivalentes. En effet, à côté des espaces verts, des promenades littorales et des rues piétonnes en pleine expansion, j'y ai trouvé une politique nettement favorable à la circulation automobile et globalement peu soucieuse des piétons, ainsi qu'une intervention considérable des acteurs privés. Quel a été le rôle d'Istanbul dans la construction de mon objet de recherche ? Si les évolutions constatées dans la métropole turque faisaient en partie écho à la littérature sur les espaces publics, mon incompréhension vis-à-vis de cette dernière s'est encore accrue. A Istanbul aussi, l'action publique – malgré ses ambiguïtés – semblait jouer un rôle non négligeable dans les changements qui affectaient les espaces publics, comme en témoignaient notamment les aménagements nombreux engagés le long de ses rivages<sup>5</sup>. Mais cette expérience m'a en fait surtout permis de commencer à déconstruire à la fois la notion d'espace public, produit d'une approche occidentale de la ville, et mon propre regard sur ces lieux, qui était inévitablement ancré dans cette approche, en particulier dans mon expérience parisienne. C'est donc à Istanbul que j'ai pris conscience de *la nécessité de construire une démarche comparée* pour appréhender les espaces publics et leurs changements, au sein de la métropole contemporaine. Il me fallait assumer cet ancrage personnel dans la ville occidentale et ses représentations, tout en essayant de me distancier de cette expérience. S'il ne m'était pas possible de me départir de cet ancrage, la distanciation devait constituer l'horizon de mes recherches. Plus particulièrement, c'est d'Istanbul que j'ai commencé à poser un autre regard sur l'évolution des espaces publics parisiens. Il m'est apparu urgent alors de repenser la façon dont étaient envisagés ces derniers, présentés à la fois comme éminemment spécifiques – alors que l'on retrouvait dans une ville aussi différente qu'Istanbul de nombreux points communs – et comme un modèle du genre – alors que d'autres choix étaient faits dans d'autres contextes, qui pouvaient se révéler tout aussi pertinents –.

#### *Pour une définition géographique des espaces publics*

Au commencement de ma thèse, fort de ces expériences dans des contextes proches ou lointains, et convaincu de l'écart qui existait entre ces expériences et les phénomènes mis en évidence par la littérature, j'ai pensé qu'une approche des espaces publics plus sensible à leur dimension géographique, alliant études empiriques et théorie, devait être mise en œuvre. Il s'agissait notamment de tracer la voie de la géographie dans le champ des études sur l'espace public, largement dominées en France par la sociologie interactionniste, dans le sillage d'I. Joseph. Celle-ci met l'accent sur les interactions sociales qui composent les espaces publics, sans se confronter directement à leurs contextes géographiques. Les espaces publics centraux – et donc principalement les espaces publics hérités – seraient mon objet d'étude. Il fallait tenter de les *définir*, sans pour autant limiter cette définition à ces seuls espaces publics que

---

<sup>5</sup> *Les rivages d'Istanbul : des espaces publics à part, au cœur de la mégapole*, mémoire de stage, janvier 2003, consultable sur le site de l'IFEA [[www.ifea-istanbul.net/istanbul](http://www.ifea-istanbul.net/istanbul)]. Cf. aussi Fleury, 2004.

sont les rues, les places ou les jardins des espaces centraux : les centres commerciaux, les gares ou les rues des nouveaux quartiers résidentiels de la périphérie – qui avaient jusque-là focalisé l’attention des sciences sociales – sont aussi des espaces publics. J’ai progressivement acquis la conviction que les espaces publics devaient être définis de manière très large comme un *système de lieux et d’acteurs, inscrit dans un contexte géographique à plusieurs échelles*. Les lieux qui forgent ce système s’individualisent au sein de l’espace urbain par leur ouverture et par la pratique que le public en a, mais ils présentent une grande diversité de formes et d’usages. Ces lieux sont en outre façonnés par des acteurs, plus précisément par leurs pratiques – pour le public –, par leurs décisions et leurs stratégies – pour les gestionnaires, les décideurs ou les investisseurs – et par l’interaction qui s’établit entre ces différents acteurs situés à différentes échelles, de l’échelon de la ville tout entière à celui du quartier. Ce système de lieux et d’acteurs ne prend cependant sens qu’en tant qu’il s’inscrit dans l’espace urbain qui l’englobe ; or, celui-ci est fortement différencié dans ses composantes socio-résidentielles et fonctionnelles, il est également polarisé par des centres plus ou moins attractifs. C’est sur cette définition, résolument géographique, que j’ai appuyé mes travaux. Elle constitue à mon avis une valeur ajoutée dans le débat scientifique sur les espaces publics, complétant voire intégrant les autres définitions disciplinaires sans pour autant s’y substituer. Elle permet de « démythifier l’espace public » – pour reprendre les termes de M. Lussault (2001 ; 2003) – de deux façons. Tout d’abord, en ce qui concerne l’espace public à proprement parler : elle permet de prendre en compte la diversité des statuts de l’espace (public, privé, semi-public), ainsi que la diversité des pratiques (déplacement, consommation, sociabilité) et des acteurs impliqués dans la production ou la gestion (acteurs publics et acteurs privés). Ensuite, cette définition permet de saisir l’espace public comme une portion – certes éminemment spécifique – de l’espace urbain : à ce titre, les espaces publics ne peuvent se comprendre sans que soient explicités les liens qu’ils entretiennent avec les contextes dans lesquels ils s’inscrivent, qui leurs donnent des formes et des usages variables.

#### *Des pratiques aux lieux et aux acteurs : objet d’étude et méthode*

J’aurais pu, en m’appuyant sur cette définition, m’intéresser aux pratiques de l’espace public et à leurs recompositions au sein de la métropole. C’était d’ailleurs initialement mon intention. Le renouvellement important de ces pratiques, que certaines études avaient bien mis en évidence et que j’avais constaté à Paris et à Istanbul, justifiait cet intérêt. Mais ce sont finalement les *lieux* et le rôle des *acteurs* dans la *production* de ces derniers qui ont retenu mon attention. L’enjeu était de saisir les mécanismes de production des espaces publics aujourd’hui – en analysant les pratiques et les stratégies des acteurs, ainsi que leurs interactions, faites de rapports de force, de négociations et de conflits. D’autres chercheurs avaient déjà adopté cette démarche, en particulier C. Dessouroux à Bruxelles<sup>6</sup>, ce qui m’a renforcé dans ce choix. Je n’en perdais pas pour autant de vue les pratiques des citoyens. Il s’agissait pour moi désormais de travailler à l’interface entre les pratiques et les acteurs, avec toutes les questions que cela pose en termes, de rapports de force là encore, de conflits et de résistances, mais aussi de débats et de négociations. La mise en évidence de ces mécanismes de production passait évidemment par leur inscription dans leur contexte urbain. Il s’agissait dès lors de voir en quoi de ces mécanismes se différenciaient au sein des espaces centraux, et

---

<sup>6</sup> Avec qui j’ai pu échanger quelques courriels et qui a récemment soutenu sa thèse (Dessouroux, 2006).



au-delà, en quoi ils contribuait ou non à transformer ces espaces. Cette redéfinition de mon objet de recherche impliquait une redéfinition du choix des méthodes d'investigation. Partant de méthodes comme l'observation directe et le questionnaire aux usagers tels que je les avais mis en pratique au moment de ma maîtrise, je me suis rapidement recentré sur l'entretien avec les acteurs. Il fallait rencontrer l'ensemble des acteurs impliqués, des acteurs institutionnels aux acteurs associatifs en passant par les professionnels de la ville, de l'échelon de la ville à celui du quartier. Certains de ces entretiens ont été menés par des étudiant(e)s de maîtrise/master 1 avec qui j'ai travaillé et qui m'ont permis de couvrir au maximum l'éventail des acteurs impliqués (Pouessel, 2005 ; Billard, 2006 ; Kaldi, 2007 ; Fromeut-Meurice, 2007). Pour compléter ces entretiens, j'ai également consulté un large éventail de sources documentaires et progressivement constitué un corpus de documents<sup>7</sup>. Enfin, la compréhension des contextes imposait le recours à des données statistiques que j'ai pu exploiter dans le cadre de l'UMR Géographie-cité, notamment au sein d'une équipe constituée autour de la question « Qu'est-ce qui fait quartier à Paris ? »<sup>8</sup>.

### Le choix des terrains et du croisement

Si cette redéfinition de mon objet de recherche m'a poussé à repenser les méthodes d'investigation, elle n'a cependant en rien remis en cause le choix de travailler sur plusieurs terrains. J'ai décidé de m'intéresser principalement au cas parisien, parce que la ville m'était familière, que j'y avais déjà mené des enquêtes de terrain et que les données de contexte m'étaient facilement disponibles, et surtout parce que semblaient s'y développer d'importants changements. Mais j'ai également décidé de continuer à construire mes recherches en conservant le cas stambouliote. Tout d'abord, je ne pouvais pas abandonner en si bon chemin une ville qui m'avait servi à aiguiser mon regard de chercheur, et il me semblait impossible de ne pas mettre à profit dans ma thèse l'expérience que j'avais acquise. Je m'étais également engagé dans une ACI qui devait mener un travail de comparaison entre les espaces publics de plusieurs métropoles de pays d'économie intermédiaire, qui non seulement me permettait de mettre en perspective le cas stambouliote, mais m'accordait aussi des financements<sup>9</sup>. Enfin, ce choix était en quelque sorte « militant », à l'heure où la Turquie obtenait le statut de pays candidat à l'entrée dans l'Union Européenne et où son « européanité » était discutée. Pour autant, il ne me paraissait pas concevable de demeurer dans ce *tête-à-tête* entre deux villes que tout ou presque semblait opposer. Le choix de « l'incomparable » – défendu notamment par M. Détéienne (2000) – avait beaucoup d'intérêt, mais il ne pouvait pas seul permettre de mener à bien mes recherches. Il fallait une autre ville pour équilibrer ce travail en lui donnant plus explicitement une *dimension européenne*. Mon choix s'est porté non pas sur Londres, qui aurait été plus attendue parce que déjà maintes fois comparée à Paris, mais sur Berlin, capitale depuis peu et métropole en devenir. Plusieurs recherches avaient déjà engagé un travail de comparaison (Duhem, Grésillon & Kohler, 2000) et pouvaient constituer un point de départ ;

---

<sup>7</sup> Voir encadré n°4 (chapitre 4) et corpus à la fin de la thèse pour la liste des entretiens et des documents. Il s'agit en premier lieu des textes officiels (lois, règlements, délibérations), mais aussi des bulletins de liaison publiés soit par les pouvoirs publics (magazines municipaux), soit par les associations. J'ai aussi abondamment consulté les études et documents d'aménagement.

<sup>8</sup> Contrat UMR Géographie-cités/Ville de Paris (Direction des affaires scolaires – bureau de la recherche et de l'innovation).

<sup>9</sup> ACI jeunes chercheurs « Une géographie des espaces publics dans les pays d'économie intermédiaire », dirigée par M. Houssay, ENS-LSH.

l'accueil sur place était facilité par l'existence du Centre Marc Bloch et le financement de mes recherches favorisé par l'existence de nombreux moyens de financement, notamment ceux du Centre Interdisciplinaire d'Etudes et de Recherches sur l'Allemagne (CIERA). Il s'agissait de comparer deux métropoles « incontestablement » européennes, qui depuis longtemps entretenaient des liens puissants et souvent conflictuels, mais qui donnaient à voir des contextes urbanistiques, politiques et socio-économiques très différenciés.

Comment alors inscrire ce choix de trois terrains si différents dans un cadre scientifiquement valide ? La méthode du croisement, théorisée par M. Werner et B. Zimmermann (2004), m'a incontestablement permis de clarifier ma démarche. Il s'agissait non plus de comparer ces trois villes, mais de construire une démarche qui s'inscrive au croisement de ces trois cas, en partant du cas parisien que j'envisageais dès lors dans un aller-retour constant avec les deux autres villes. Les cas de Berlin et d'Istanbul ne devaient donc intervenir que pour relativiser, nuancer et remettre en perspective les interprétations tirées du cas parisien, pour mieux comprendre les mécanismes de production d'un espace public sur un plan plus général dans les métropoles européennes. Il ne faut donc pas s'attendre dans cette thèse à trouver une présentation des espaces publics et de leur production dans chacune des trois villes, ni à une comparaison exhaustive mettant en avant les différences et les points communs. De plus, si Paris et Berlin ont pris au bout du compte plus d'importance dans ce croisement, le cas stambouliote s'effaçant quelque peu dans les résultats finaux présentés ici, je n'en ai pas moins décidé de le conserver. En effet, cette ville a joué un rôle considérable, notamment par le décentrement constant qu'elle m'a imposé.

### *Un double questionnement*

Le recentrage de mon objet de recherche sur les lieux et les acteurs m'a rapidement conduit à m'intéresser tout particulièrement au *rôle de l'action publique* dans les transformations des espaces publics. Cette grille de lecture découlait de manière évidente de mon expérience parisienne et de mon ancrage dans cette ville où les pouvoirs publics ont largement les moyens – financiers, techniques et humains – de mettre en œuvre une action publique forte et ambitieuse. Elle était aussi étroitement liée à mon incompréhension première vis-à-vis des études menées jusque-là, qui pour la plupart insistaient sur le rôle prétendument croissant du privé dans la production des espaces publics et sur la privatisation censée en découler. Il s'agissait pour moi d'attirer l'attention sur l'action publique et sur le rôle joué par les élus et les services techniques, un peu trop vite laissés de côté. Je m'inscrivais par là-même dans le sillage de F. Tomas (Tomas, 2001, 2002 ; Blanc & Tomas, 2003), témoin et acteur des transformations profondes qui avaient changé le visage des espaces publics stéphanois dans les années 1990, et dont la voix, quelque peu dissonante parmi les études sur l'espace public, m'avait séduit.

Concernant la production des espaces publics, nombreuses sont les études à avoir mis en évidence un retrait des pouvoirs publics. Par conséquent, tout au long de mes investigations, je me suis demandé quelle était la part des pouvoirs publics dans les transformations qui affectent aujourd'hui les espaces publics centraux des métropoles européennes. C'est mon premier questionnement. Y a-t-il vraiment un retrait ou plutôt un maintien de l'action publique dans la production des espaces publics ? Pour répondre à cette question, j'ai décidé de m'intéresser concrètement aux objectifs qui gouvernent l'action publique, de caractériser

ses formes et ses logiques spatiales, ainsi que ses éventuels effets sur l'espace urbain et ses pratiques. Cette démarche nécessite également selon moi de replacer les aménagements contemporains dans une temporalité plus large, afin de mieux comprendre les processus qui gouvernent les choix des pouvoirs publics à plus long terme. De cette première question découle directement une seconde. *Comment* les pouvoirs publics organisent-ils la production des espaces publics ? En d'autres termes, *comment* s'organisent-ils pour produire les espaces publics : leur action passe-t-elle par une redistribution des rôles et un renouvellement des méthodes de travail ? En effet, à quelques exceptions près, les sciences sociales ne s'intéressent que marginalement aux différents acteurs qui composent ce que l'on appelle de manière générique les « pouvoirs publics » ; elles laissent en cela le champ libre aux aménageurs et aux urbanistes. Or, il paraît évident que l'on ne peut comprendre les recompositions de l'action publique sans s'intéresser précisément à ceux qui la font et à ce qu'ils ont à dire, condition *sine qua non* pour mieux saisir l'ampleur du retrait, du maintien ou de l'expansion de l'action publique. A cette question de l'organisation des pouvoirs publics s'en agrège enfin une troisième, plus explicitement liée aux phénomènes mis en évidence par les sciences sociales : dans quelle mesure ces mécanismes de production de l'espace public intègrent-ils *des acteurs extérieurs au secteur public* ? Il faut s'interroger sur la place accordée aux autres acteurs – ou prise par eux – et sur la nature de ces acteurs, les enjeux et les conséquences de l'intervention n'étant pas les mêmes. Parmi les acteurs potentiellement intéressés, on retrouve certes le secteur privé, mais aussi des acteurs individuels comme les habitants, des acteurs collectifs comme les associations, ou encore des acteurs semi-publics. Ces deux dernières questions, comme la précédente, invitent également le chercheur à mettre en perspective les mécanismes actuels de production de l'espace public dans leur contexte historique, pour comprendre comment les modes d'organisation des pouvoirs publics évoluent et savoir si le rôle des acteurs extérieurs au secteur public se développe.

Outre qu'elles insistent particulièrement sur la question de la privatisation, et ceci est intrinsèquement lié à cela, la majorité des études consacrées aux espaces publics urbains associent ces derniers à l'espace public au sens politique, le terme recouvrant ainsi deux réalités très différentes : les lieux du public dans la ville et la sphère du débat public. A la suite de certains chercheurs comme M. Lussault (2001, 2003b), F. Tomas (2001) et quelques autres<sup>10</sup>, je considère d'une part qu'il faut dépasser ce brouillage – celui-ci conduisant à passer sous silence une grande partie des processus qui travaillent les espaces publics – et qu'il convient d'autre part d'explicitier comment ces deux réalités s'articulent concrètement. Il s'agit en fait de comprendre *dans quelle mesure les transformations affectant la production des espaces publics permettent d'observer les recompositions de l'espace public au sens politique*. L'analyse des mécanismes de production de l'espace public d'une part, de la distribution des rôles entre les différents acteurs – publics et autres – d'autre part, doit permettre de répondre à cette question. Il conviendra notamment de mettre en évidence la manière dont la production des espaces publics s'inscrit dans la sphère publique, ainsi que les rapports de force et les conflits d'intérêts qu'elle suscite. L'horizon de ce questionnement est de savoir si la production des espaces publics telle qu'elle est menée aujourd'hui est influencée par les intérêts privés ou si elle s'inscrit dans une recherche du bien public.

---

<sup>10</sup> Voir entre autres Berdoulay *et alii*, 2004.

### Plan de la thèse

Il convenait pour commencer de définir *en géographe* mon objet de recherche. La première partie de ma thèse est consacrée à cette question. Je commence par faire l'archéologie de la catégorie d'espace public comme catégorie de lecture et catégorie de l'action (chapitre 1), avant de m'intéresser aux recompositions récentes des pratiques citadines, qui ont conduit en retour à une redéfinition de la catégorie d'« espace public » dans le champ des sciences sociales (chapitre 2). En m'appuyant sur ces deux chapitres, je présente ensuite une définition de mon objet de recherche et de ma problématique (chapitre 3) puis de ma méthode et de mes terrains de recherche (chapitre 4). Les deux parties qui suivent présentent les résultats de mes travaux. La seconde partie est consacrée à la mise en évidence des formes de l'action publique sur les espaces publics. Les objectifs visés par les pouvoirs sont la représentation et le marketing urbain (chapitre 5), la gestion des déplacements (chapitre 6), l'amélioration du cadre de vie dans la proximité (chapitre 7) et la démocratisation culturelle (chapitre 8). A chaque fois, j'ai tenté de remettre ces mesures dans leur contexte historique et de caractériser leur inscription spatiale, avant de m'interroger sur leurs effets et leurs enjeux au sein des métropoles. La troisième partie adopte un point de vue différent mais complémentaire puisque les trois chapitres qui la composent traitent d'une dimension moins visible de l'action publique : les recompositions des modes de production de l'espace public. J'y insiste tout particulièrement sur la distribution des rôles entre acteurs publics et acteurs privés. Les changements en cours dans les jeux d'acteurs sont nombreux, que ce soit au sein même des acteurs publics – de plus en plus nombreux et adoptant de nouvelles méthodes d'action – (chapitre 9), dans leurs relations avec les habitants et les acteurs locaux (chapitre 10) ou avec le secteur privé ou semi-public (chapitre 11). Dans ces deux derniers chapitres, j'ai tâché de relever les signes de « privatisation » des modes de production, tout en étant attentif au processus inverse de « publicisation » concomitant.

## Avertissement

### Lecture du turc

Nous avons choisi de conserver l'orthographe originale des termes turcs, avec ses caractères spéciaux :

Ç – ç se prononce tch

Ğ – ğ ne se prononce pas mais allonge la voyelle qui suit

I – ı son intermédiaire entre le i et le eu français

İ – i se prononce comme le i français mais la majuscule conserve le point

Ö – ö se prononce eu

Ş – ş se prononce ch

Ü – ü se prononce comme le u français

### Traductions

Les textes rédigés en anglais sont cités dans la langue originale. En revanche, les textes allemands ont été traduits par l'auteur. Seuls les principaux termes que voici ont été utilisés en allemand dans le texte :

*Amt (Ämter)* : service(s)

*Bezirk(e)* : arrondissement(s)

*Bürgermeister* : maire

*Gebiet(e)* : zone(s), territoire(s)

*Öffentlicher Raum* : espace public

*Planwerk Innenstadt* : Plan d'aménagement urbain pour le centre-ville

*Senatsverwaltung* : administration du Sénat (gouvernement de Berlin)

*Stadterneuerung* : rénovation urbaine

*Stadtrat* : Conseil municipal

*Stadtstaat* : ville-Etat

A noter aussi les principaux termes turcs utilisés :

*Belediye* : mairie

*İlçe* : mairie de second rang ou arrondissement

*Caddesi* : avenue

*Meydan* : place

### Sigles et acronymes

Les signes sont nombreux dans le contexte français et notamment parisien. Dans la mesure du possible, nous avons essayé d'en rappeler régulièrement la signification. Voici les plus récurrents :

ABF : Architectes des Bâtiments de France

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

CCIP : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

CEMD : Commission Extra-Municipale des Déplacements

CICA : Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement  
DEVE : Direction des Espaces Verts et de l'Environnement  
DPE : Direction de la Propreté et de l'Environnement  
DPJEV : Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts (ancien nom de la DEVE)  
DU : Direction de l'Urbanisme  
DVD : Direction de la Voirie et des Déplacements  
EDL : Equipe de Développement Local  
GPRU : Grand Projet de Renouvellement Urbain  
GUP : Gestion Urbaine de Proximité  
PDP : Plan des Déplacements de Paris  
PDUIF : Plan des Déplacements Urbain d'Ile-de-France  
PLU : Plan Local d'Urbanisme  
SDAP : Service Départemental de l'Architecture de Paris  
SG : Secrétariat Général (de la Ville de Paris)  
SRU : Loi Solidarité et Renouvellement urbain  
STIF : Syndicats des Transports d'Ile-de-France

On trouve également quelques acronymes dans le contexte allemand et berlinois. En voici les principaux :

*SenStadt* : Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Administration du Sénat pour le développement urbain)

*StEP ÖR* : *Stadtentwicklungsplan Öffentlicher Raum* (Plan de développement urbain pour l'espace public)

*StEP Verkehr* : *Stadtentwicklungsplan Verkehr* (Plan de développement urbain pour les transports)

#### Notes de bas de page

Les notes de bas de page sont numérotées par chapitre.

#### Sources et références bibliographiques

Des bibliographies très complètes existant déjà dans de nombreuses études récentes (voir notamment Dessouroux, 2006 ; Sabatier, 2006), nous avons choisi de ne faire figurer à la fin de la thèse que les références citées dans le corps du texte. Les sources écrites utilisées – études, documents, brochures, sites Internet – apparaissent en note de bas de page et en fin de thèse dans la rubrique « sources » du corpus.

#### Crédit photographique

La plupart des photographies sont de l'auteur et nous précisons le mois durant lequel elles ont été prises. Quand tel n'est pas le cas, l'auteur du cliché est précisé en légende. Nous tenons à remercier Céline Pouessel, Claire Billard et Christophe Imbert de nous avoir fourni certains clichés. Les photographies de Karim Béjoui, Anne Sengel et Nathalie Prébende sont extraites du mémoire de maîtrise de Céline Pouessel (2005).



# 1<sup>ERE</sup> PARTIE

## L'ESPACE PUBLIC COMME OBJET

### GEOGRAPHIQUE

1. *L'invention des espaces publics dans la ville post-industrielle*
2. *Renouvellement des pratiques et nouveaux questionnements*
3. *Les espaces publics centraux dans la métropole : lieux, contextes et acteurs*
4. *Croiser les terrains et les méthodes*



La catégorie d'espace public est aujourd'hui omniprésente dans les villes européennes, à la fois dans le champ des sciences sociales et dans celui de l'action – professionnels de la ville et élus – mais aussi, de plus en plus, dans toutes les sphères de la société, en commençant par les associations et les médias. Elle constitue donc un moteur pour l'action sur l'espace urbain d'une part, un outil de réflexion et de débat sur la ville d'autre part. Le débat scientifique autour des espaces publics est très riche, il a sans doute permis d'introduire un nouveau regard sur la ville, qui ne se limite pas aux *intérieurs* – le logement, l'entreprise – mais introduit une attention accrue aux *extérieurs*, et par là-même aux questions de paysage urbain, de sociabilité ou d'exclusion, de mobilité. Pour autant, il est indéniable que cette omniprésence des espaces publics confine à l'engouement, voire à l'effet de mode. De plus, les approches sont multiples et varient considérablement d'un champ à l'autre. Chacun élabore sa définition de l'espace public – sociologues, politologues, aménageurs et urbanistes, etc. – avec ses propres préoccupations, conduisant à une complexification aussi enrichissante que problématique.

Nous avons pour notre part fait le choix, *en géographe*, de nous intéresser aux espaces publics en tant que lieux, au centre des métropoles. Fallait-il se démarquer de la catégorie d'espace public ? Nous aurions pu proposer, comme certains, un nouveau terme et notre propre définition. Mais nous avons choisi d'assumer notre ancrage dans un contexte scientifique et social où elle est omniprésente, et de la prendre *à bras le corps*, pour participer pleinement au débat scientifique qu'elle nourrit. Pour cela, il fallait, dans un premier temps, prendre du recul par rapport à cette catégorie, pour éviter qu'elle *fasse écran* à la prise en compte des lieux. Nous avons donc d'abord tenté de comprendre pourquoi et comment elle s'est construite dans le contexte de la ville européenne (chapitre 1). Nous verrons qu'elle est née au tournant des années 1970 et 1980, dans le contexte éminemment spécifique de la ville post-industrielle ; située au croisement de l'action et de la recherche urbaine, elle avait alors un contenu quelque peu différent de celui qu'on lui connaît aujourd'hui. Nous nous sommes ensuite interrogé sur les changements intervenus depuis plusieurs décennies dans les pratiques des citoyens (chapitre 2). Ces changements ont contribué à redéfinir les espaces publics eux-mêmes, mais aussi les approches des chercheurs ; en effet, dans les années 1990, le contenu de la catégorie d'espace public s'est renouvelé, se nourrissant d'ailleurs en partie des études menées outre-atlantique sur la privatisation de l'espace public.

Cette prise de recul ne constituait qu'un premier jalon. Dans un second temps, il fallait construire une démarche qui nous permettrait de mieux comprendre comment sont aujourd'hui *produits* les lieux que l'on nomme « espaces publics ». C'est selon une entrée par les lieux, les acteurs et les contextes que nous nous proposons de poser ici un regard renouvelé sur les dynamiques de l'espace public contemporain autant que sur la catégorie elle-même (chapitre 3). Notre démarche s'articule en outre sur la notion de *croisement* : nous avons en effet travaillé au croisement de trois terrains – Paris, Berlin et Istanbul – et de plusieurs méthodes d'investigation, surtout qualitatives mais aussi quantitatives, ainsi qu'au croisement de différentes échelles, du quartier à la ville (chapitre 4).

# CHAPITRE 1

## L'invention des espaces publics dans la ville post-industrielle

---

*La rue-corridor à deux trottoirs, étouffée entre de hautes maisons, doit disparaître. Les villes ont le droit d'être autre chose que des palais tout en corridors.*

*Le Corbusier, Urbanisme*

*L'espace public sous toutes ses formes est crucial pour l'intégration et la cohésion sociales. La démocratie trouve son expression (...) dans la qualité de vie de la rue.*

*R. Rogers*

*Toujours un nouveau mode de production, une nouvelle société, s'approprie, c'est-à-dire organise à ses fins l'espace préexistant, modelé auparavant.*

*Henri Lefebvre, La production de l'espace*

Les espaces publics ont longtemps été au centre des préoccupations dans les villes européennes : rues, places, boulevards sont à la fois les lieux du public où les citoyens circulent, se côtoient, travaillent ou font leurs achats, et les lieux de l'intervention des pouvoirs publics sur l'espace urbain depuis le Moyen Âge (encadré n°1). Cette intervention a d'ailleurs pu aller, ponctuellement, jusqu'à la négation des formes traditionnelles, au profit de nouvelles formes, que ce soit des « espaces ouverts » entourant les immeubles ou des « espaces collectifs » voués à la rencontre, en application des théories de l'urbanisme moderne (encadré n°2). Pour autant, il n'y a longtemps pas eu de terme recouvrant l'ensemble de ces formes, pratiquées par les citoyens de manière très diverse, et objet d'interventions variées de la part de la puissance publique. Différents termes se côtoient jusque dans les années 1970, qui ne se recouvrent pas et s'inscrivent dans des sphères très différentes. Ceux qui renvoient aux formes urbaines – « rues », « places », « boulevards », « parcs » – sont alors les plus usités à la fois par le public, par les universitaires, par les professionnels et par les pouvoirs publics. Ils sont parfois regroupés sous le vocable d'« espaces libres » mais celui-ci demeure très vague et se contente de mettre en exergue leur caractère non bâti. Les termes de « voirie » ou de « voie publique » sont également répandus, qui sont respectivement d'ordre technique – c'est la rue vue par les ingénieurs – et d'ordre juridique. Enfin, le « domaine public », dont les contours ont été définis au XIX<sup>e</sup> siècle, comprend quant à lui une grande variété de lieux, au-delà de la rue ou des parcs : que ce soit des lieux ouverts au public (mairies, écoles, hôpitaux, etc.) ou des lieux qui ne le sont pas mais appartiennent tout de même aux collectivités publiques ou plus généralement au secteur public (terrains militaires, emprises ferroviaires, etc.). Il ne recouvre donc qu'en partie les termes précédents. En

conséquence, nous appellerons indistinctement « lieux du public » ou « espaces d'usages publics » ces lieux auxquels on n'a pas encore donné de nom.

Le terme d'espace public n'apparaît en fait qu'au cours des années 1970. L'invention même du terme traduit un regain d'intérêt pour ces lieux qui n'étaient plus au cœur des préoccupations ni des urbanistes et ni des pouvoirs publics, pendant toute une partie du XX<sup>e</sup> siècle. Il convient ici d'identifier les *acteurs* et les *étapes* du processus qui a conduit à cette invention, dans le contexte de la ville post-industrielle. Les recompositions qui travaillent à l'époque les lieux du public sont perçues comme une crise voire comme une dégradation irréversible, que ce soit dans les centres envahis par la voiture ou dans les quartiers hérités de l'urbanisme moderne. Elles conduisent à la fois les acteurs et les observateurs de la ville européenne à inventer un nouveau terme qui apparaît comme un diagnostic et comme un point de départ pour l'action. Ainsi l'invention des espaces publics est-elle concomitante de leur déclin ou de leur mort annoncée (Tomas, 2001). Mais en donnant un nom générique à ces lieux aux statuts, aux formes et aux pratiques variés, acteurs et observateurs de la ville autonomisent une portion de l'espace urbain à laquelle ils attribuent des caractéristiques propres que nous tenterons de définir ici. Il s'agit tout autant d'une invention, puisque aucun terme n'existait auparavant, que d'une *réinvention*, puisque ce modèle demeure fortement imprégné d'un héritage historique qui les a longtemps placés au cœur des préoccupations et qui se trouve revisité dans un nouveau contexte.

### **Encadré n°1. Les lieux du public au cœur de l'« urbanisme » européen du Moyen-Age jusqu'au XIXe siècle**

#### Au Moyen-Age : des tentatives multiples d'organisation de l'espace public

Enfermée dans ses murailles, la ville médiévale est desservie par un réseau peu organisé de rues sinueuses, de passages et de cours, qui sont le produit d'une part des contraintes topographiques et foncières, d'autre part de « l'absence de règlements d'urbanisme et de voirie ou [de] l'inobservance des rares mesures aujourd'hui édictées localement » (Leguay, 1984, p. 32). L'ensemble des bâtiments est orienté vers cet « espace commun » (Benevolo, 1983, p. 41), exigü et saturé, où se joue la vie urbaine.

La volonté de maîtriser voire de transformer cet espace est une constante dans l'histoire des villes européennes. Elle s'exprime plus ou moins

fortement selon les contextes, dès le Moyen-Age. C'est en Italie du Nord que les réalisations sont les plus abouties, sous l'impulsion des Communes. Le percement de voies nouvelles et la construction de grandes places (Piazza del Campo à Sienne à Piazza del Comune à Bologne) s'accompagnent même de la création de moyens réglementaires (Heers, 1990, p. 358) et de services technico-administratifs (Thiberge, 2002, pp. 41-43). Pour autant, « les bonnes résolutions, en supposant qu'il y en ait eu, sont restées lettres mortes » dans l'immense majorité des cas (Leguay, 1984, p. 43), les opérations se limitant finalement à des « aménagements de détail, appelés par une urgence manifeste et de réalisation relativement aisée » (Heers, 1990, p. 372).

*Figure n°1.  
La Piazza Majore de  
Bologne  
(juin 2006)*



#### Les expérimentations de l'époque moderne

Le processus prend véritablement son essor à l'époque moderne, où sont menées de nombreuses expérimentations, la plupart du temps grâce au renforcement du pouvoir royal ou princier. La Renaissance puis le Baroque italiens – de Florence à Pienza, puis à Rome – mettent en scène la ville autour de rues et de places qui sont désormais conçues dans leur totalité, avant même leur réalisation, par un architecte. Leur aménagement devient alors une véritable pratique savante, en particulier grâce à l'invention de la perspective (Thiberge, 2002). A la dimension esthétique et symbolique de ces réalisations, le XVII<sup>e</sup> siècle français ajoute une nouvelle dimension. Avec la place royale, il s'agit ainsi non seulement de penser un espace dans ses formes – la construction y est étroitement réglementée – et avec ses usages, mais aussi d'inscrire cet espace dans un projet plus global pour la ville : « aménager la ville là où le tissu urbain le permet, en la dotant de places à caractère monumental et de promenades, en rééquilibrant la distribution de ses fonctions et de ses populations » (Chartier & Neveux, 1981, p. 130), tel est le projet d'Henri IV pour Paris. Après sa destruction par le grand incendie de 1666, Londres définit une méthode de reconstruction qui s'articule sur un réseau des rues rectifié : une typologie est établie et l'on règle le nombre d'étages des immeubles en relation avec la largeur de la rue (Thiberge, 2002, pp. 90-91). Dans la plupart des villes qui mettent en œuvre

des plans d'extension, les nouveaux quartiers sont également construits autour du réseau des rues, qui d'ailleurs prend souvent, contrairement à Londres, une allure très géométrique, comme c'est le cas à Berlin (Buffet, 1993, p. 87). On le voit, que ce soit pour construire, reconstruire ou seulement améliorer la ville, l'action du pouvoir s'appuie avant tout sur le réseau des rues et des places.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle marque une rupture importante passant d'un « urbanisme de régulation » à un « urbanisme progressiste » (Leménorel, 1997, p. 427), dans une ville qui se libère de ses murailles. C'est à partir de cette époque que la forme et la place des lieux du public dans la ville est véritablement théorisée, sur la base de l'hygiénisme. Cette rationalisation ne peut se comprendre sans être mise en relation avec une « spécialisation progressive des acteurs techniques intervenant dans la construction de la ville » (Thiberge, 2002, p. 108). De là émergent de nouvelles formes, en particulier le jardin public et le boulevard dont se dotent la plupart des villes européennes, de Paris à Vienne, en passant par Londres où se développent également les squares dans les quartiers résidentiels : « [offrant] à la population aisée des conditions de vie très agréables, [ils] se développèrent rapidement, jusqu'à devenir un élément essentiel de la structure de l'agglomération londonienne » (Thiberge, 2002, p. 93). Ainsi la grammaire des lieux du public s'enrichit-elle de nouvelles formes, fortement imprégnées par la référence à la nature.

### Les espaces publics comme outil pour organiser la ville industrielle

Tous ces héritages sont repris et systématisés au XIX<sup>e</sup> siècle, les espaces d'usages publics devenant alors un outil pour organiser l'espace urbain. Conçus en termes techniques et fonctionnels, ils permettent de fabriquer du « terrain à bâtir » (Thiberge, 2002, p.119) et deviennent le principal support des réseaux qui structurent désormais la ville : circulation, égouts et adduction d'eau, puis gaz et électricité (voir par exemple pour Paris : Caron, Dérens & Passion, 1990 ; Landau, 1993 ; Loyer, 1987). Si Paris constitue le modèle pour le XIX<sup>e</sup> siècle, c'est avant tout par le soin apporté à ces espaces d'usages publics. La rue « est entièrement normalisée, techniquement et administrativement, dans ses dimensions (hauteurs comprises), ses réseaux d'infrastructure et son mobilier, comme dans le règlement qui s'applique aux constructions » (Thiberge, 2002, pp. 126-127).



*Figure n°2. Les espaces publics de la ville industrielle vus par l'artiste F. Masereel en 1925*

Le système des rues est en outre fortement hiérarchisé. Les boulevards, principaux axes de circulation, sont bordés par les principaux équipements commerciaux et de loisirs ainsi que par les grands monuments publics ; plantés d'arbres, ils constituent également des espaces de promenade, reliant d'ailleurs entre eux les grands parcs. Mais si Paris se dote d'une trame verte, d'autres capitales vont plus loin dans ce domaine. C'est notamment le cas de Berlin (Schöbel, 2003) : le plan de Lenné prévoit une série de grands parcs, idée reprise par Hobrecht (1862), qui leur adjoint des places ornementales, des promenades et de petits parcs, puis par Jansen (1910) qui va plus loin encore en prévoyant une ceinture intérieure, relativement petite, et une autre extérieure, plus large, formée de forêts, jardins et prairies et qui doivent désormais organiser Berlin.

### Le tournant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle

Malgré tout, la croissance urbaine s'est faite selon des conditions très rudes au XIX<sup>e</sup> siècle. Elle aboutit globalement « à l'incohérence, à l'entassement et à l'asphyxie » (Thiberge, 2002, p. 133). Diverses solutions sont envisagées pour remédier à la situation. La « cité-jardin » imaginée par E. Howard en constitue une première tentative. La place des espaces d'usages publics y demeure importante, même si les formes héritées sont revisitées pour intégrer la nature dans la ville. S'inspirant des banlieues résidentielles qui se sont développées dès le XIX<sup>e</sup> siècle pour les catégories privilégiées, ce nouveau type d'habitat pavillonnaire, destiné aux ouvriers, ménage des espaces de transition entre l'enceinte domestique et la rue, et notamment des espaces verts collectifs à l'usage d'un groupe d'habitations, qui s'ajoutent aux jardins privés (Dubost, 1996). Néanmoins, le modèle de la cité-jardin « retourne subrepticement le sens de l'espace urbain » : si jusque-là, avec la rue haussmannienne par exemple, « on avait cherché à normaliser l'espace creux », cette fois « ce sont les maisons qui sont typifiées [et grâce] à l'analyse rationnelle de leur implantation sur la parcelle, ce sont elles qui deviennent l'élément générateur de la forme urbaine » (Thiberge, 2002, p. 137). Quelques décennies plus tard, l'urbanisme moderne s'inscrit dans cette tendance en la radicalisant (encadré n°2) : d'une part, il prône une rupture totale avec la tradition en termes de formes prises jusque-là par les espaces d'usages publics, d'autre part il met le logement et les équipements au premier rang de ses préoccupations.

## **1. Les lieux du public à la fin de l'ère industrielle**

Les années d'après-guerre ont modifié la donne en termes d'espaces d'usages publics. L'application des théories de l'urbanisme moderne et la généralisation de l'automobile ont en effet profondément modifié les lieux hérités de l'histoire, dans leur configuration comme dans leurs usages ; ils ont également donné naissance à des formes radicalement différentes dans les quartiers nouvellement construits, au centre comme en banlieue. Dans les années 1970, ils conduisent également au développement de la périurbanisation, qui ne cesse par la suite de prendre de l'ampleur ; or dans la ville diffuse qui émerge alors, les formes traditionnelles d'espaces d'usages publics n'ont plus leur place. Cette évolution est vécue par de nombreux acteurs et observateurs comme une crise, voire comme une dégradation des lieux du public.

### **1.1 La fin des usages sociaux de la rue sous la pression de l'automobile ?**

En Europe occidentale, rues et places ont longtemps constitué des lieux de sociabilité incontournables, où les pratiques de plein air sont anciennes et riches. Jusqu'au cœur du XX<sup>e</sup> siècle (Korosec-Serfaty, 1991), c'est dans la rue, au cœur du quartier où l'on habite et où l'on travaille, que s'enracine la sociabilité : « habiter et travailler se mêlent, multipliant sur place les liens personnels et l'échange sous toutes ses formes, dans la rue principale comme dans les passages et impasses, second réseau de circulation et de communication » (Leménorel, 1997, p. 428). Le commerce est omniprésent, que ce soit par les boutiques, qui empiètent souvent sur la rue par leurs étalages, par les marchés ou les marchands ambulants (Garden, 2006, p. 13). Ainsi le lieu et le moment du commerce demeurent-ils un point de repère important pour tout citoyen. Cette situation est favorisée par des densités fortes et des déplacements qui se font majoritairement à pied ou en transports en commun jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle. Dans le contexte de régimes démocratiques, les rues et les places sont aussi des lieux d'expression voire de contestation politique, en particulier depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la diffusion de la pratique de la manifestation (Tartakowsky, 1998). Pourtant, le XX<sup>e</sup> siècle marque un tournant dans la fréquentation des rues et des places qui se vident progressivement de leurs pratiques sociales en plein air : en relation avec « la valorisation des espaces intérieurs comme lieux du bien-être », on observe « par contrecoup, la dévalorisation de la rue comme espace de rencontre et de sociabilité. » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 50).

L'accroissement de la circulation est le principal moteur de ce changement. Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, les fonctions commerciales commencent à fuir les tracasseries de la rue et à se replier dans les intérieurs de la ville, avec les passages puis les grands magasins (Benjamin, 1989, p. 65) ainsi que les marchés couverts (Garden, 2006, p. 11). Si les aménagements urbains de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ont permis de concilier pendant plusieurs décennies la mixité des usages, l'avènement puis la démocratisation de l'automobile bouleversent la donne. Après la Seconde Guerre mondiale, les rues et les places se trouvent progressivement envahies de véhicules, mobiles ou immobiles. Décidée par les pouvoirs publics et mise en œuvre par les ingénieurs (en charge l'aménagement de la voirie), la configuration des rues et des places est complètement modifiée (Laisney, 2001). Les chaussées sont réaménagées pour accueillir un maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement. La norme autoroutière et routière pénètre à l'intérieur des villes, avec ses trémies et ses autoponts. Les boulevards sont réaménagés suivant cette norme ; les couloirs naturels accueillent de nouvelles voies (voies d'eau couvertes, berges) et des percées sont construites

au cœur des tissus anciens. Quant aux places, elles deviennent de vastes parkings collectifs, au même titre d'ailleurs que le moindre espace libre disponible. C'est ainsi que les lieux du public tendent à devenir des lieux de l'automobile et de la circulation, conformément aux théories fonctionnalistes, qui visent à une séparation des fonctions et de niveaux de circulation (encadré n°2). Les dangers et les nuisances que ce mode de déplacement engendre ont incontestablement des effets sur les pratiques publiques qui déclinent, au cœur des villes européennes. De plus, comme le rappelle P. Korosec-Serfaty (1991, p. 51), « le primat de la circulation est par nature destructeur des activités de séjour » dans les lieux extérieurs ; outre la circulation elle-même, l'évolution du droit entraînée par la diffusion de l'automobile a d'importants effets sur les usages sociaux de la rue (Devreton, 1997). Enfin, aménagements et circulation créent des discontinuités supplémentaires dans l'espace urbain, et de surcroît dans ses pratiques par le public :

Autrefois solidaire de l'immeuble, [la rue] s'en détache, réduite à la seule fonction de circulation. Il est remarquable que bien souvent, devenue boulevard, pénétrante, bretelle, ceinture... la rue dans son dessin contribue à morceler le tissu urbain, à dissocier les espaces au lieu de les relier, et finalement à créer plus d'évitement que de rencontre. (Leménorel, 1997, p. 429).

Les changements profonds qu'implique la généralisation de l'usage de l'automobile dans la structure des villes européennes conduisent également à modifier la pratique de ses lieux par le public. Les lieux d'emploi se développent au-delà des centres-villes – usines et bureaux en particulier – accentuant la mobilité des citoyens et atténuant la mixité des centres-villes en termes de fonctions ; les pratiques de sociabilité liées au travail tendent ainsi à quitter les rues. Il s'agit aussi de la structure commerciale des villes, avec l'apparition de centres commerciaux en périphérie. De nouvelles centralités commerciales concurrencent désormais le centre-ville (Metton, 1984). La crise du petit commerce traditionnel constitue l'un de ses corollaires, or celui-ci avait longtemps contribué à l'animation de la ville dense et de ses rues.

Tous ces changements, dont l'ampleur conduit à une perte de repères, sont de plus en plus ressentis par de nombreux acteurs comme une dégradation des centres-villes et des lieux réservés au public. Dans un contexte où les idées et informations circulent de mieux en mieux, les tendances qui se dessinent outre-atlantique ne sont pas non plus étrangères à cette attitude.

Vers 1965, la question des centres urbains se trouve projetée au premier plan – et à l'échelle internationale. Venue des Etats-Unis, c'est l'image et bientôt le fantasme de la dégradation sociale et du pourrissement des centres ; c'est la crainte, déjà introduite en Europe, d'une nouvelle géographie du commerce dictée par l'usage de l'automobile (*shopping centers*) et entraînant l'effondrement des valeurs foncières dans les quartiers anciens ; c'est le constat général que les activités industrielles s'amenuisent. (Roncayolo, 2001, pp. 130-131)

C'est en effet de manière encore plus brutale que les grandes artères des villes américaines ont été remplacées, quelques décennies plus tôt, par des autoroutes, que les fonctions centrales, qu'elles soient directionnelles ou commerciales, mais aussi les classes moyennes, ont quitté les espaces centraux au profit des *suburbs* en plein développement. Les rues et les places des centres-villes américains sont alors abandonnés aux voitures et aux populations les plus défavorisées ; violence et criminalité semblent y prospérer. Les centres-villes européens vont-ils évoluer dans ce sens ? Vont-ils perdre leur dynamisme au profit des nouvelles centralités en banlieue ? Certes la situation des villes européennes est différente de celle observée outre-

atlantique. Il existe bel et bien en Europe occidentale une continuité dans l'usage des centres-villes et des lieux réservés au public, pour la promenade, pour la consommation ou pour les loisirs. Si les rues et les places sont envahies de voitures, les parcs par exemple assurent cette continuité. Mais cette crainte, qui naît dans les années 1960 et se développe dans les années 1970, n'est certainement pas à perdre de vue, préparant l'invention de nouveaux modèles en Europe.

## **1.2 Les « espaces collectifs » hérités de l'urbanisme fonctionnaliste : un échec ?**

Après une phase de rejet des formes traditionnelles (encadré n°2), l'urbanisme fonctionnaliste a tenté de repenser les lieux du public et créé de nouvelles formes. Contrairement à tout ce qui a pu être écrit, ce n'est donc pas la fin des espaces d'usages publics que vise l'urbanisme fonctionnaliste, mais plutôt celle des formes héritées, comme la rue ou la place, entourées d'immeubles et de maisons. Bien plus, les « espaces collectifs » sont au centre des préoccupations après la Seconde Guerre mondiale : « *The eventual shape of reconstructed streets (...) stemmed from the specific circumstances of reconstruction and not from blind application of visionary prototypes from a previous era* » (Gold, 1998, p. 56). Ainsi le VIII<sup>e</sup> CIAM réuni en juillet 1951 a-t-il été entièrement consacré à la question des espaces publics.

C'était d'ailleurs, nous dit José Luis Sert<sup>1</sup>, un thème d'actualité parce qu'il fallait à la fois reconstruire les centres des villes bombardées et préserver les autres des dangers que leur faisaient courir la priorité donnée à l'automobile, la croissance incontrôlée des banlieues et l'individualisme favorisé par la diffusion rapide des technologies nouvelles de communication. (Tomas, 2001a, p. 4)

Deux types de lieux publics sont alors développés surtout dans les villes reconstruites, en France ou en Allemagne, mais aussi dans les quartiers rénovés des centres-villes et dans les nouveaux quartiers édifiés en banlieue entre les années 1950 et 1970. Il s'agit d'abord de « centres civiques » ou d'« espaces collectifs ». Ceux-ci prennent souvent la forme de « dalles » et sont séparés de la circulation automobile, bordés (sans être organisés) par des équipements collectifs, des commerces ou des bureaux. Les villes reconstruites sont dédensifiées, ce qui permet aussi la création d'espaces verts au sein des nouveaux quartiers ; en périphérie sont également aménagés de nombreux espaces verts, conformément aux plans inspirés des thèses fonctionnalistes. Berlin-Ouest constitue un bon exemple de cette politique des espaces verts que les plans nomment *Grünanlagen* ou *Freiräume*<sup>2</sup> (Schöbel, 2003).

Cependant, les nouveaux quartiers ne reflètent pas complètement les idées généreuses développées par les urbanistes des CIAM. Le manque d'imagination et les moyens financiers limités d'une administration qui doit de surcroît construire très vite des milliers de logement, ainsi que l'hégémonie des ingénieurs – avec son corollaire, le rôle mineur des architectes – l'expliquent en partie (Roncayolo, 2001). La crise économique et sociale qui touche, à partir des années 1970 et surtout dans les années 1980, les pays d'Europe occidentale et en particulier ces quartiers amplifie ensuite le problème. Dans de nombreux grands ensembles,

---

<sup>1</sup> Cf. Rogers E.N., Sert J.L., Tyrwhit J. (dir.) (1952), *The Heart of the City: towards the Humanisation of Urban Life*, Londres, Lund Humphries and Co. Ltd., 185 p.

<sup>2</sup> Deux termes que l'on peut respectivement traduire par « espaces verts » ou « surfaces vertes » et « espaces libres (de constructions) ».



les seuls espaces d'usages publics sont ces « espaces ouverts » où ont été implantés logements et équipements collectifs : conçus initialement comme des « surfaces vertes » qui auraient dû être des espaces libres ouverts à la rencontre, ils n'ont finalement permis ni « d'approfondir les rapports à la nature », ni « d'interroger les conditions de l'usage » (Voisin, 2001, pp. 44-45) et ont fini par devenir des parkings voire de vastes terrains vagues, simples interstices entre les constructions. Quand les « espaces collectifs » pensés comme tels existent, malgré les appellations courantes de « forums » ou de « places », ils s'avèrent ne pas satisfaire, le plus souvent, les citoyens européens (Tomas, 2001a). Les dalles construites à partir des années 1970 en témoignent : les urbanistes ont par là-même tenté de « recoudre les territoires » mais

malgré la prouesse technique et financière que représente le sol artificiel et la qualité de son traitement, les dalles n'eurent aucun effet structurant. Ignorant les quartiers alentours, elles resteront des espaces résiduels, luxueux quand ils se développeront au cœur des centres d'affaires, misérables dans la plupart des autres cas. » (Rey & Scherrer, 1997, p. 123)

Bref, on ne compte plus les espaces souterrains anxiogènes et les dalles piétonnières désertées à la fois par le public et par les commerces, que ce soit en centre-ville ou en périphérie. Aux problèmes d'usage s'ajoutent des problèmes de gestion. La plupart de ces « espaces communs » sont en effet la propriété des offices et organismes de logements sociaux. Ainsi donc, si les pouvoirs publics (en particulier les municipalités) ont en charge la gestion et l'entretien des voies primaires et secondaires, ils n'interviennent pas dans la gestion des voies tertiaires, des parkings et des espaces verts, tout comme les « agoras » et autres « forums », qui « restaient de statut privé et on comprendra facilement qu'ils aient été de plus en plus négligés par des propriétaires qui ne parvenaient même plus à entretenir les immeubles. » (Tomas, 2001b, p. 80).

Mais c'est plus globalement la forme et les localisations des nouveaux quartiers qui posent problème : il n'y a « pas de raisons de passer » dans ces espaces construits « à distance des lignes de circulation », où « les rues sont d'ailleurs le plus souvent des impasses, de simples voies d'accès pour les résidents » (Bordreuil, 2000, p. 176). Les espaces collectifs ne sont donc que traversés, *a fortiori* par les résidents presque exclusivement, ce qui a des effets sur les conditions de sécurité pour l'utilisateur, comme on l'avait déjà constaté dans les années 1960 aux Etats-Unis (Jacobs, 1961). La crise économique touchant de plein fouet ces résidents, en proie au chômage et à la pauvreté, de plus en plus isolés au sein de l'espace urbain, les espaces initialement conçus comme des espaces de rencontre se sont mués en « espaces d'exclusion », fragmentés entre « territoires des jeunes qui occupent les entrées d'immeuble (...) et s'affichent dans les lieux stratégiques aux frontières du quartier » ou « espaces des hommes adultes qui se regroupent sur les rares lieux de centralité ou aux entrées du quartier », alors que les « territoires de la famille » tendent à se limiter au logement (Voisin, 2000, p. 45). L'échec de ces espaces a sans doute largement contribué à accentuer la « distance sociale » dans ces quartiers (Chamboredon & Lemaire, 1970). Enfin, l'abandon de ces espaces par les usagers comme par les gestionnaires en ont fait des espaces d'insécurité, et a évidemment aussi contribué à la dévalorisation des quartiers eux-mêmes, ne faisant qu'accentuer les effets de la crise économique et sociale.

## **Encadré n°2. De la « rue-corridor » aux « espaces ouverts » : les lieux du public dans les théories de l'urbanisme moderne au XX<sup>e</sup> siècle**

Le mouvement moderne dresse le constat d'une crise de la ville traditionnelle et notamment de la rue. Le réseau hérité, malgré les transformations du XIX<sup>e</sup> siècle, ne permet plus, selon le Corbusier, d'absorber les flux auxquels donnent lieu la ville contemporaine : dans la continuité des discours de l'époque moderne, il critique cet « ensemble de ramifications développées autour des grandes routes de communication... ces dernières [remontant] dans le temps, en Europe, bien au-delà du Moyen Age » (Le Corbusier, 1941, article 51), désormais inadapté, dans son tracé comme dans sa largeur, aux « moyens de transport mécaniques » (Le Corbusier, 1941, article 52) et générateur de problèmes multiples (saturation, accidents, nuisances sonores, pollution, etc.). La rue apparaît comme un frein au développement de l'hygiène publique, à la pénétration dans la ville de l'air et de la lumière. C'est pourquoi « la rue-corridor à deux trottoirs, étouffée entre de hautes maisons, doit disparaître. Les villes ont le droit d'être autre chose que des palais tout en corridors. » (Le Corbusier, 1925, p. 69). Par là-même, le mouvement moderne conteste également « l'idée même d'espace public représentatif au bénéfice de celle d'espace collectif d'usage » ; il rejette ainsi « la pratique classique d'un art urbain (...) mettant en scène la ville, ses rues et ses palais au travers de perspectives » (Rey & Scherrer, 1997, p. 123)

Mettant le logement et les équipements au premier rang de ses préoccupations, au point de la monumentaliser, l'urbanisme moderne prône un changement d'échelle de l'espace urbain et une densification en hauteur. Celle-ci soit permettre un dédensification du sol et l'introduction de vastes espaces ouverts dans la ville : « Les constructions hautes implantées à grande distance l'une de l'autre, doivent libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes » (Le Corbusier, 1941, art. 29). Aux immeubles de front de rue se substituent ainsi des tours et des barres affranchies de toute référence à la parcelle, à l'îlot et à la rue : « l'alignement des habitations au long

des voies de communication doit être interdit » (Le Corbusier, 1941, art. 27). Dans cet espace ouvert, qui est amené à devenir un espace vert mais qui n'est pas conçu comme un objet en tant que tel, sont disposés les logements ainsi que les équipements collectifs ; selon le principe du zonage, les différentes fonctions sont séparées, rompant avec les fonctions complexes de l'espace d'usages publics traditionnel. Il est désormais considéré comme nécessaire de « cantonner les activités économiques dans des zones spécifiques » afin de « préserver des secteurs résidentiels salubres » (Thiberge, 2002, p. 136). Prolongement du logement, l'espace ouvert ne doit pas être appropriable : « Contrairement à ce qui se passe dans les cités-jardins, les surfaces vertes ne seront pas compartimentées en petits éléments d'usage privé, mais consacrées à l'essor des diverses activités communes » (Le Corbusier, 1941, art. 35). Ainsi, toute distinction entre espaces public et privés n'a plus de raison d'être. Des espaces verts doivent également être développés, bien reliés aux nouveaux ensembles d'habitation, dont la principale fonction est le loisir (Le Corbusier, 1941, art. 39). De même, les différents niveaux de circulation doivent être séparés : des voies d'accès aux logements aux grands axes de communication. Les rues – si tant est qu'on puisse encore parler de rue – sont donc « différenciées selon leurs destinations : « rues d'habitation, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses » (Le Corbusier, 1941, art. 63). Des usages, des modes de déplacements et des vitesses différentes doivent prendre place dans ces divers types de rues, qui se différencient en retour par leur forme.

En passant de la théorie à la pratique, après la Seconde Guerre mondiale, l'urbanisme moderne réfléchit plus précisément à la forme à donner aux lieux du public (Gold, 1998), comme en témoignent les dalles (Rey & Scherrer, 1997) Il n'en conserve pas moins les fondements de sa réflexion : la séparation des flux et des fonctions, deux principes qui d'ailleurs continuent d'irriguer l'urbanisme aujourd'hui encore, malgré la rupture des années 1970 et le retour à un urbanisme culturaliste.

### **1.3 La fin des espaces d'usages publics dans la ville « desserrée » ?**

Dans la ville dense, héritée de l'histoire, ce sont les espaces d'usages publics – rues, boulevards, places – qui mettent en relation les lieux de la ville dont il assurent la continuité (Gourdon, 2001). Mais à partir des années 1970, la généralisation de l'automobile et le développement de l'étalement urbain remettent complètement en cause les modèles connus jusqu'alors en Europe. Les lieux du travail, les lieux du commerce ou des loisirs (espaces verts, parcs d'attraction) et les lieux de résidence se trouvent mis à distance les uns des autres, et s'autonomisent par rapport aux formes traditionnelles d'espaces d'usages publics. Les rues n'ont plus l'exclusivité des déplacements et des mises en relation entre ces lieux. Elles deviennent un vecteur de mise en relation parmi d'autres : les transports en commun, le train de banlieue ou le métro, et surtout, l'automobile. Mais à l'inverse des transports en commun qui ménageaient encore des espaces d'usages publics – que ce soit les trains eux-mêmes, les stations de métro, les gares et les quartiers de gare – l'automobile désormais dominante ne le fait pas forcément. La ville est de plus en plus un système de lieux entre lesquels s'opèrent des déplacements à longue distance sans espaces d'usages publics.

Dans les nouveaux lotissements périphériques, essentiellement habités par les classes moyennes, les espaces extérieurs entourant les maisons sont peu fréquentés, le plus souvent juste traversés : « L'espace extérieur immédiat est utilisé à des fins purement fonctionnelles ; dessertes, stationnements, ou aménagé pour certaines pratiques codifiées (tennis, piscine, terrains de sports) » (Plan urbain, 1988, p. 65). Dans ces espaces résidentiels s'est de plus opéré un découplage entre résidence et circulation (Gourdon, 2001). Du point de vue des lieux que pratiquent les citoyens, quelles en sont les conséquences ? Dans la ville dense, « une bonne partie des zones parcourues étaient résidentielles, et une bonne partie des zones résidentielles étaient parcourues et/ ou parcourables » (Bordreuil, 2000, p. 177). Ainsi passants et résidents se mélangeaient-ils dans les espaces d'usages publics : les résidents étaient les riverains d'un espace parcouru par des passants qui pouvaient les traverser sans s'y voir confier un statut de visiteur, qui devrait s'interroger sur l'éventuel côté malvenu de sa présence. Dans la ville desserrée, au contraire, « émergent des îlots résidentiels, des enclaves, fondés sur la sérialité » (Bordreuil, 2000, p. 177) sur lesquels s'affirme la « prétention territoriale » du résident tandis que le passant se mue en visiteur : « les parages résidentiels et leurs abords (“cités” aussi bien que lotissements “périurbains”) font (...) se lever la figure du visiteur et ce qu'elle suppose comme frais rituels d'admissibilité » (Bordreuil, 2000, p.179). Pour le résident, les espaces entourant le logement prennent un autre sens, à dimension symbolique :

L'espace public et les espaces communs constituent des attributs statutaires du logement. Signes de distinction plutôt que supports de pratiques sociales, la demande à leur égard porte sur la continuité des apparences, l'entretien régulier et le maintien à l'identique comme marques d'appartenance sociale et d'identité statutaire. (Plan urbain, 1988)

La possession d'une ou plusieurs automobiles par famille permet aux citoyens de se déplacer vite et facilement, de participer à des rencontres professionnelles ou affinitaires dans d'autres espaces privés, d'accéder à des équipements divers (établissements scolaires, grandes surfaces, centres de loisirs) mais aussi à des espaces d'usages publics d'un nouveau type.

Figure n°3. Centre commercial à Marne-la-Vallée : autoroute, échangeur et parking pour desservir un espace public voué au commerce (janvier 2006)



En effet, « [de] bretelles de contournement en bretelles de contournement, [les nouvelles lignes de flux] finissent par se connecter entre elles sur des marges vacantes » (Bordreuil, 2000, p. 176). Au niveau de ces points nodaux se regroupent les différentes fonctions autres que résidentielles (commerce, loisirs, emploi), formant de nouvelles centralités. Au cœur de ces nouveaux pôles d'emploi, de ces nouveaux nœuds de communication que sont les aéroports ou les gares, de ces centres commerciaux qui naissent dans les années 1970 et se développent par la suite (Metton, 1980), on retrouve des espaces d'usages publics qui permettent les relations de proximité. Ce sont les galeries et les parkings bordés de commerces et de grandes surfaces, arpentés par des milliers de consommateurs ; ce sont aussi les espaces desservant les bureaux dans les nouveaux quartiers d'affaires, comme la dalle de La Défense, ou encore les halls d'aéroports. S'ils font référence à la ville héritée, avec des formes parfois proches de la rue ou de la place, ces nouveaux lieux du public sont aussi souvent des héritiers de l'urbanisme fonctionnaliste (Gourdon, 2001) – mais des héritiers adoptés par les usagers, loin de l'échec des « espaces collectifs » dans les grands ensembles – et prennent des formes plus diversifiées : extérieurs, comme la dalle, ou intérieurs, comme les galeries commerciales, ce sont aussi souvent des espaces souterrains et à plusieurs niveaux.

Les lieux fréquentés par le public dans la « ville desserrée » deviennent donc des points dans un réseau, ils sont désormais davantage *mis en relation* – par les transports en commun ou les voies rapides – qu'ils *ne mettent en relation*, au même titre que les lieux de résidence ou de travail. Entre deux, ce sont de vastes espaces où l'on ne fait que circuler, travailler ou résider. Bref, il n'y a plus, comme dans la ville dense, de continuité entre les lieux du public. C'est d'ailleurs ce qui conduit, encore une fois, acteurs et observateurs à proclamer la fin des espaces d'usages publics, le modèle de référence restant, en Europe occidentale, celui de la ville héritée. Ainsi, pour F. Laisney, « la ville diffuse [est un] péril mortel pour l'espace public » (Laisney, 2001, p. 44). Quant à J.-L. Gourdon, il pose la question suivante :

L'extension indéfinie de l'espace urbain ne fait-elle pas éclater le concept d'espace public, espace du conflit et de dépassement des conflits, mais aussi lieu possible de production de civilité, voire de solidarité des groupes sociaux ou des

individus entre eux et de négociation pour le partage de l'usage ? (Gourdon, 2001, p. 231)

Désormais, l'espace de vie des citoyens s'étend à une partie importante de l'agglomération, et ils peuvent donc fréquenter des lieux situés aux quatre coins de la ville. De manière concomitante, la mobilité ouvre donc « la possibilité d'un tri socio-spatial des mobilités », permettant une « ventilation sociale des trajets » (Bordreuil, 2000, p. 179) et, en conséquence, des choix de fréquentation. Les publics ayant les moyens de se déplacer choisissent de fréquenter certains lieux, d'en éviter d'autres ; ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer n'ont pas le choix de leurs lieux et demeurent dans la proximité de leur logement. La ville « desserrée » conduirait alors à une spécialisation sociale des espaces d'usages publics, ce qui est l'autre grande crainte des acteurs et observateurs de la ville européenne, qui prendra de l'ampleur dans les années 1990-2000 comme nous le verrons dans le chapitre 2.

Les tendances qui se dessinent dans les extensions des villes européennes à partir des années 1970 sont souvent vécues comme une irruption du modèle nord-américain. En effet, les villes américaines se sont considérablement étalées depuis l'entre-deux-guerres, et leurs *suburbs* ont déjà pris une importance considérable à cette époque, Los Angeles symbolisant cette évolution (Bottles, 1987). Même si les conditions historiques qui ont permis cette évolution aux Etats-Unis (Ghorra-Gobin, 1998) ne sont pas présentes en Europe occidentale, tout du moins sur le continent, le spectre américain ne cesse plus alors d'être agité et les villes américaines tendent à devenir un contre-modèle voire un modèle répulsif.

## **2. Le renouvellement des représentations de la ville au seuil de l'ère post-industrielle**

Si le devenir des rues et des places dans les centres-villes, des « espaces collectifs » hérités du fonctionnalisme ou encore l'absence présumée des lieux du public dans les périphéries font débat dans la vie publique à partir des années 1970, c'est notamment parce qu'émergent à cette époque de nouvelles représentations de la ville, à la fois dans le champ des sciences sociales et au sein des milieux professionnels, mais aussi dans la société elle-même. Ces représentations et ces pratiques remettent les lieux du public au cœur des préoccupations et posent les jalons d'une thématisation des espaces publics urbains.

### **2.1 Une nouvelle culture urbaine**

Durant les années 1970 se développe une série de grands mouvements de contestation qui changent profondément la société et le regard qu'elle porte sur la ville, au point de fonder une « nouvelle culture urbaine » (Tomas, 1995) :

Il s'agit là certes de mouvements très diversifiés, parfois même contradictoires, mais cela ne les a pas empêchés de renouveler tous nos concepts en matière d'aménagement, soit en transformant le signifié des plus anciens (architecture, urbanisme ou paysage), soit en faisant émerger les concepts nouveaux. (Tomas, 2001a, p. 78)

Ces mouvements amènent de nouveaux acteurs dans le jeu des acteurs de la ville, avec leurs préoccupations et leurs propres représentations. Ce sont eux qui sont en grande partie à l'origine des changements intervenant dans la représentation des espaces d'usages publics.

A cette époque, d'importants mouvements populaires sont à l'origine de « luttes urbaines » dans les quartiers anciens des grandes villes européennes comme Paris (Cherki & Mehl, 1979) ou Berlin-Ouest (Bodenschatz, 1987). Ce sont eux qui vont plus directement et plus rapidement transformer le regard porté sur les lieux du public, même si le terme d'espaces publics n'apparaît pas encore systématiquement dans les discours. Ces derniers apparaissent en effet plus ou moins directement comme l'un des enjeux des « luttes urbaines » (Decroly, Dessouroux & Van Criekingen, 2003). Les habitants, qui développent des initiatives citoyennes ou se regroupent en associations, se battent ainsi contre l'urbanisme fonctionnaliste mais aussi contre les modes de gouvernement de la ville qui leur donnaient jusque-là peu voix au chapitre. En même temps qu'ils luttent contre la rénovation des quartiers anciens ou contre la construction d'infrastructures lourdes, ces nouveaux acteurs se prononcent souvent pour la préservation des espaces d'usages publics de la ville héritée, que ce soit les rues, les places ou les ruelles, dans leurs formes tout comme dans leurs fonctions – avec leurs petits commerces – et leurs pratiques. Car au-delà de l'architecture et du bâti hérité, c'est tout le réseau de relations et de pratiques de l'espace à l'échelle du quartier que l'on souhaite préserver (Amzert, 2001), parce qu'ils font la qualité de vie et forment l'urbanité, deux concepts qui émergent également à partir des années 1970 (Tomas, 2001a).

Les « luttes urbaines » peuvent enfin être inspirées par des mouvements identitaires mais aussi surtout par les mouvements écologistes naissants, de manière plus ou moins affirmée selon les contextes nationaux. Ainsi s'expriment pour la première fois des préoccupations environnementales : certains s'engagent en faveur du développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, ce qui passe souvent par le rejet des grandes infrastructures routières et par la demande de nouveaux aménagements de voirie. La plupart revendiquent un meilleur cadre de vie au sein des quartiers anciens, qui passe par le développement quantitatif des espaces verts, mais transforme aussi progressivement les rues et les places en lieux de valorisation de la « nature » en ville, comme à Berlin-Ouest (Schöbel, 2003). Cette préoccupation est plus affirmée dans les villes d'Europe du Nord qu'en France ou dans l'Europe du Sud, où la dimension patrimoniale décrite ci-dessus l'emporte.

Moins directement reliés à la question des espaces publics urbains, des mouvements de contestation plus généraux sont cependant aussi à prendre en compte. Il s'agit des mouvements féministes et homosexuels. Ils conduisent d'abord à une critique radicale des espaces d'usages publics hérités, accusés d'être des espaces de la masculinité ou de l'« hétéronormalité », mais permettent surtout d'attirer l'attention sur toutes les minorités, qu'elles soient sexuelles ou raciales, ainsi que sur certains groupes particuliers – enfants ou adolescents, handicapés – dont la pratique de l'espace pose des problèmes jusque-là ignorés. Dans le sillage de ces mouvements de contestation se développent de nouvelles approches de la ville (Racine, 1996). C'est le point de départ de nombreuses études sur l'espace public, notamment en France (Coutras, 1987) et en Allemagne (Bochnig, 1993 ; Herlyn *et alii*, 2003), même si elles demeurent encore marginales par rapport aux pays anglophones<sup>3</sup>.

Pour innovante qu'elle soit du point de vue des actions collectives, des représentations ou encore des concepts, cette « nouvelle culture urbaine » reste profondément ancrée dans la ville dense héritée. Elle tend donc à valoriser fortement les lieux hérités, rues et places

---

<sup>3</sup> Pour un état de la question dans le monde anglophone, voir notamment Mitchell, 2000.

notamment, aux dépens des autres formes urbaines qui continuent à se développer aux marges de la ville ; elle reste très attachée à l'histoire et au patrimoine.

## **2.2 Un urbanisme culturaliste**

En Europe occidentale, des courants urbanistiques se construisent à partir des années 1960 et se développent dans les années 1970. Ils s'inscrivent pleinement dans cette tendance de la société, qu'ils ont sans doute aussi nourrie. Parmi les urbanistes et architectes – dont c'est le grand retour, puisque les ingénieurs dominaient l'aménagement des villes depuis le XIX<sup>e</sup> siècle – émerge une nouvelle sensibilité humaniste. Ils s'appuient sur une remise en cause radicale de la modernité architecturale et urbanistique. Le mouvement moderne est en effet accusé d'avoir dissocié la production de la ville des réalités sociales, aboutissant à des lieux sans singularité et par conséquent sans identité, bref à une ville sans signification (Choay *et alii*, 1977) et sans *qualités*. Cette critique se développe partout en Europe, en Italie avec Rossi (1966) ou en France avec Culot et Castex, en passant par l'Allemagne avec Mitscherlich (1965) ou Siedler (1964) pour ne citer que quelques grands noms. La condamnation de la rue par les CIAM est alors considérée comme symptomatique : « en condamnant la rue, il a dissous les pratiques sociales et l'imaginaire qu'elle portait en elle » (Leménorel, 1997, p. 430). Ces architectes et ces urbanistes développent donc en réaction une nouvelle pensée sur la ville qui s'apparente aux courants « culturalistes » déjà anciens en Europe (Choay, 1965). Des écrits plus anciens sont ainsi revisités, comme ceux de Camillo Sitte. La référence à ce grand penseur des places européennes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Sitte, 1889) n'est d'ailleurs pas anodine : au moment des grands travaux qui transforment les villes européennes, il s'opposait déjà au percement de larges avenues et proposait le retour à l'espace clos et continu, inspiré des villes antiques et médiévales.

Le mouvement se développe d'abord en Italie et en Espagne avec le courant néo-rationaliste qui « *expressed city building in terms of typology and morphology* » (Ellin, 1995, p. 10). Les néo-rationalistes tentent alors de trouver « *the fundamental types of habitat* », parmi lesquels « *the street, the arcade, the square, the yard, the quarter, the colonnade, the avenue, the boulevard (...). So that the city can be walked through* » (Delevoy, 1978, p. 17). Le plus influent des néo-rationalistes est A. Rossi (1966). Ses théories circulent largement en Europe, notamment en Europe du Nord et donnent naissance au « Mouvement de la reconstruction de la ville européenne » pendant les années 1970 (Ellin, 1995, p. 14). Ce mouvement se prononce à Bruxelles en 1980 pour « l'intégration de l'histoire dans la pratique urbaine » et pour « réaliser ce qui toujours fut la ville, à savoir : des rues, des places, des îlots, des jardins, des quartiers » (cité par Leménorel, 1997, p. 432). L'un des porte-parole les plus importants de ce mouvement est le luxembourgeois L. Krier qui considère les espaces d'usages publics comme l'élément structurant de la reconstruction des villes européennes (cité par Ellin, 1995, p. 17) :

*A City can only be reconstructed in the forms of streets, squares, and quarters.  
(...) The streets and squares must present a familiar pattern.  
Their dimensions and proportions must be those of the best and most beautiful pre-industrial cities.*

*(...) The city must be articulated into public and domestic spaces, monuments and urban fabric, squares and streets, classical architecture and vernacular building.*

Krier travaille beaucoup avec l'École d'architecture de La Cambre à Bruxelles. Dirigée par R.-L. Delevoy et M. Culot, elle contribue largement aux discussions pendant les années 1970. On y retrouve d'autres grandes figures du mouvement, venant de toute l'Europe : Scolari, Huet, Devillers, Montès, Panerai, Castex (Lucan, 1989, p. 126).

D'autres courants émergent également à la même époque. En Italie et en Espagne se développe ainsi le courant néo-classique, qui se réfère à la notion d'imitation. Comme le précédent, il insiste sur la forme urbaine et sur sa signification, mais s'en distingue par la place qu'il accorde à la composition urbaine, dans la lignée des architectes baroques des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Les formes traditionnelles prises par les espaces d'usages publics sont donc là encore remises à l'honneur, dans leur version monumentale cette fois-ci. L'architecte R. Bofill est l'une des grandes figures de ce courant. En France, architectes et urbanistes font la synthèse de ce courant néo-classique et du courant néo-rationaliste pour créer un modèle d'architecture urbaine original (Ellin, 1995, p. 27), devenant en retour une référence dans les autres pays. Les espaces d'usages publics, dans leurs formes traditionnelles, ont encore une fois un rôle structurant. Par exemple, partant d'une analyse historique, l'ouvrage emblématique de Castex, Depaule et Panerai (1977)<sup>4</sup> traite de la relation entre les bâtiments et leur environnement, entre les espaces d'usages publics et les espaces privés. Des architectes comme C. de Portzamparc, D. Mangin ou A. Grumbach réfléchissent beaucoup à la question, ils demeurent d'ailleurs des acteurs incontournables aujourd'hui encore, dans la création d'espaces publics<sup>5</sup>. Quant aux prises de position des G.A.M. (Groupes d'Action Municipale), elles vont elles aussi dans ce sens.

Les idées développées par l'urbanisme culturaliste circulent donc dans toute l'Europe occidentale. Outre la circulation des acteurs eux-mêmes, les grandes expositions d'architecture et d'urbanisme jouent un rôle important, que ce soit à Berlin avec les Expositions Internationales d'Architecture (*Internationale Bauausstellung*) ou encore à Paris et Venise dans le cadre de leurs Biennales (Ellin, 1995). Ainsi, au moment où les États-Unis et la Grande-Bretagne développent leurs banlieues résidentielles sans vraiment s'encombrer de théories, les Européens du continent mettent quasi collectivement en place un nouveau modèle de ville où « les significations de l'espace ont remplacé les besoins » (Racine, 1993, p. 177)<sup>6</sup>. Pour cela, urbanistes et architectes se tournent vers l'héritage du passé, « *for inspiration and legitimation* » (Ellin, 1995, p. 10) : « [alors] que pour *moderniser* on rejetait les valeurs anciennes et on détruisait les choses du passé, pour *post-moderniser*, on a fusionné l'ancien et le nouveau » (Racine, 1993, p. 179). S'il ne se réfère pas toujours tout de suite à la catégorie d'« espace public », cet urbanisme culturaliste n'en remet pas moins au cœur de ses préoccupations les rues et les places dont il redécouvre, comme on l'a vu, les fonctions séculaires. Il redécouvre en fait une grammaire héritée des espaces d'usages publics pour la théoriser et l'adapter au nouveau contexte urbain, dans cette seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle. L'objectif de cette réhabilitation est certes d'ordre esthétique mais aussi et surtout d'ordre

---

<sup>4</sup> Parmi d'autres. Voir par exemple Castex, Depaule et Panerai (1980), *Elements d'analyse urbaine* ; Burlen, Castex, Céleste, Furet (1977), *Lecture d'une ville : Versailles* ; Gulgonen, Laisney (1977), *Morphologie urbaine et typologie architecturale*.

<sup>5</sup> Voir notamment les chapitres 5 et 11.

<sup>6</sup> Ce qui s'explique par l'attachement historique et culturel des Européens à la ville et la permanence de la désirabilité des centres urbains (Ellin, 1995, p. 10).



social : il s'agit de reconstruire l'urbanité. Pour le mouvement culturaliste, la rue est un « lieu de contrôle collectif, de régulation sociale et d'intégration » et vouloir la supprimer, c'était en réalité « tourner le dos à la vie » (Leménorel, 1997, pp. 430-431). Ce qui est proposé, c'est en fait de « revenir à une cohérence organique, à des espaces clos, contigus, différenciés et historiques, qui à la fois provoquent la rencontre et permettent de se singulariser, de s'identifier, dans le temps et dans l'altérité » (Leménorel, 1997, p. 431). Pour autant, ce nouveau modèle de ville s'appuie sur « une vision rétrospective de la ville européenne, resserrée et riche en proximités, vision qui n'est pas seulement présente dans les travaux des historiens mais qui a été longtemps une source pour les doctrines d'urbanisme et pour les actions de l'administration » (Haumont, 1993). Lieu du côtoiement par excellence, la rue médiévale constitue un nouvel idéal-type<sup>7</sup> qui marquera profondément la représentation des espaces d'usages publics jusqu'à nos jours.

### **2.3 Les nouvelles préoccupations des sciences sociales**

Si l'urbanisme remet les lieux du public au cœur de ses préoccupations, les sciences sociales ne sont pas en reste. « Dans les sciences sociales et humaines », écrit J.-B. Racine (1993, p. 174), « c'est le retour en force du sujet (...). [On] relativise, on "réhumanise", on "re-sensibilise" ». On s'intéresse notamment de plus en plus « aux rites de la vie ordinaire, aux espaces et modes de vie comme aux formes de la socialité » (Betin, 2001, p. 48). A partir des années 1970, les historiens se penchent de plus en plus sur l'histoire des villes et en particulier celle de la vie quotidienne de leurs habitants. C'est surtout le cas en Allemagne, où se développent de nombreuses recherches dans le sillage de l'*Alltagsgeschichte* (Pinol, 1991, p. 7), mais aussi en France avec l'*Histoire de la France urbaine* dans les années 1980. Les travaux de L. Mumford (1961), traduits dans toute l'Europe, jouent également un grand rôle, d'autant plus que l'historien prend des positions très claires contre l'urbanisme moderne. En sociologie et en géographie se développe aussi un intérêt croissant pour la ville et plus précisément pour l'échelon local, celui de l'habitant, en opposition à l'échelon global qui est celui des politiques et des aménageurs. Si la géographie sociale travaille alors de plus en plus sur les pratiques et la signification de l'espace<sup>8</sup>, c'est en sociologie urbaine que se développent les travaux les plus marquants, en France notamment, dans le sillage d'H. Lefebvre. A l'urbanisme moderne, duquel il dresse un bilan négatif, H. Lefebvre oppose une réflexion qui tient compte de l'habitant et de la réalité de la vie quotidienne<sup>9</sup>. Pour lui, la ville est avant tout « rassemblement » et la rue est l'un des lieux qui permet ce rassemblement (Lefebvre, 1970). Comme l'écrit A. Leménorel,

---

<sup>7</sup> Si la rue médiévale est un espace de côtoiement, parce que lieu du commerce et du travail, les sociabilités qui s'y inscrivent ne se font que « dans les strictes limites de l'ordre social établi » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 42). Même s'il existe une « confrontation quotidienne du riche et du pauvre » (Leguay, 1984, p.116), les ségrégations horizontale et verticale qui caractérisent la ville médiévale n'impliquent pas vraiment de brassage social. Tout au plus peut-on dire que « la nécessité, pour toutes les catégories de citoyens, de se côtoyer, les rendait plus familiers des modes de vie différents des leurs » (Korosec-Serfaty, 1991, p.43). La rue médiévale est finalement peu ouverte à l'étranger (Leguay, 1984). D'ailleurs, les rues et les places sont souvent contrôlées par une corporation ou par les habitants des maisons voisines, voire par une église ou par une grande famille (Leguay, 1984, pp.183 et 188 ; Heers, 1990, pp. 242-251).

<sup>8</sup> Voir notamment en France : Bertrand, 1977 et Frémont, Hénin & Renard, 1984 et en Allemagne : Ruppert, Schaffer, 1969.

<sup>9</sup> Lefebvre H. (1954, 1961), *Critique de la vie quotidienne*, 2 vol., Paris, L'Arche.

H. Lefebvre incarne le courant intellectuel qui dans les années 1970, s'inquiète de l'enterrement des valeurs urbaines, dont la rue, de ces valeurs qui fondaient l'urbanité et la sociabilité, de la rue réduite à un espace de transit et au culte de l'automobile, de la rue sans homme. (Leménorel, 1997, p. 432)

La notion de « droit à la ville » (Lefebvre, 1968, 1970 et 1974) annonce en outre les analyses plus récentes sur l'accessibilité des espaces d'usages publics (Joseph, 1992-1993 ; Mitchell, 2000). D'une autre manière, M. de Certeau (1980) s'intéresse avec quelques autres chercheurs aux « arts de faire » des citoyens et aux « ruses » que ceux-ci déploient au quotidien pour forger *leur* ville, entre les lignes de la ville planifiée auxquels ils « résistent ». Ses « arts de faire » commencent dans la pratique des lieux, que ce soit les rues, les places ou d'autres lieux, avec des trajectoires qui leur sont propres et qui ne sont pas toujours celles qu'attendent d'eux les acteurs institutionnels. Les « cheminements » au sein de l'espace urbain, en particulier dans les grands ensembles, deviennent d'ailleurs un objet d'études (Augoyard, 1979). D'autres courants ont contribué à remettre les lieux du public au centre de la recherche urbaine française. Il s'agit là de réintégrer l'imaginaire et l'irrationnel dans l'approche de la ville : « redécouvrir les capacités latentes de l'espace, et en particulier de la rue, pour articuler l'affectif et le social, l'intériorité et l'extériorité » (Leménorel, 1997, p. 432). Or redécouvrir la « poétique de la ville » (Sansot, 1978) et le langage de l'espace, c'est aussi souvent redécouvrir la rue, ses paysages et ses pratiques.

En relation avec cette première perspective, centrée sur la quotidienneté, émerge progressivement une seconde perspective centrée sur la relation public/privé (Betin, 2001, p. 48). C'est le cas dans les travaux des historiens cités ci-dessus où l'articulation entre les lieux privés et les espaces d'usages publics que sont la rue, la place ou l'église, apparaît comme fondamentale pour comprendre la vie quotidienne des citoyens, comme le montre bien P. Korosec-Serfaty (1991). La relation public/privé fait d'ailleurs l'objet de travaux fondateurs, notamment en Allemagne. Bahrtdt (1961) considère ainsi que dans la grande ville, l'urbanité naît de la relation entre vie publique et vie privée, entre lieux du public et lieux du privé.

Une troisième perspective se développe enfin dans les sciences sociales européennes à partir des années 1970 : il s'agit des recherches portant sur la question sociale, notamment dans sa dimension spatiale. La ségrégation commence à être analysée de manière critique par des sociologues comme H. Lefebvre (1968) et M. Castells (1972). Quelques années plus tard, la question de l'articulation entre ségrégation spatiale et ségrégation sociale fait débat parmi les chercheurs (Brun & Rhein, 1994). Banlieues et grands ensembles font alors l'objet d'enquêtes approfondies. La ségrégation, évaluée le plus souvent d'après les localisations et les stratégies résidentielles, a été aussi étudiée en tant qu'elle engendre des inégalités d'accès aux équipements (Pinçon, Préteceille & Rendu, 1986), mais beaucoup moins à partir des pratiques et des représentations de l'espace. Pour autant, s'ils sont indirectement pris en compte, les modes de vie des citoyens apparaissent de plus en plus différenciés selon les groupes sociaux. Et les chercheurs en viennent souvent indirectement à traiter des espaces d'usages publics : soit pour constater une spécialisation sociale de leur fréquentation, comme dans les grands ensembles de logements sociaux où les « espaces collectifs » deviennent l'un des symboles de l'exclusion sociale, soit pour mettre en évidence les nouvelles cultures urbaines qui s'y déploient, ou à l'inverse, les conflits qui peuvent s'y développer. Bien plus,

les études sur la ségrégation ont pour horizon la notion de mixité sociale, celle-ci tendant à disparaître. Or les lieux du public, lieux de rencontres et d'échanges dans la ville traditionnelle, peuvent apparaître comme un symbole de cette mixité. De là à associer la fin des lieux du public dans leur forme traditionnelle, au sein des banlieues notamment, au développement de la ségrégation sociale, il n'y a qu'un pas que beaucoup franchissent.

Pour autant, la catégorie d'« espace public » n'apparaît pas encore au sein de ces trois perspectives. Elle n'est d'ailleurs que très rarement citée par les auteurs évoqués ci-dessus, pour lesquels elle ne constitue aucunement une entrée. Mais cette attention portée aux sociabilités de proximité, aux relations public/privé dans la ville puis aux processus de ségrégation annonce les travaux plus directement consacrés à cette thématique, dans les années 1980 et 1990. Toutes ces études n'en constituent pas moins le terreau dans lequel la notion d'espace public va naître et se développer, et elles demeurent d'ailleurs toujours des références aujourd'hui.

### **3. L'invention d'une nouvelle catégorie d'analyse et d'action**

La catégorie d'« espace public » émerge dès les années 1980 dans le champ de l'urbanisme (Plan urbain, 1988, Choay & Merlin, 1988). Les lieux du publics sont désormais considérés comme « un type d'espace présentant un certain nombre de caractéristiques propres » : non seulement comme un espace vide de construction « générateur de tensions entre les éléments du bâti » mais aussi comme un « espace de médiation, vecteur de vie sociale » et comme un « espace inique des valeurs, symboles et signes de la culture urbaine » (Plan urbain, 1988, p.111). Le terme générique d'« espace public » signale vraisemblablement la reconnaissance de ces spécificités. Il s'impose ensuite progressivement dans toutes les sphères de la société au cours des années 1990 (Tomas, 2001b ; Toussaint & Zimmermann, 2001). Cette thématization est le fruit d'une double rencontre entre les études urbaines et les sciences politiques d'une part, entre le champ de la recherche et de l'action publique d'autre part.

#### **3.1 De la notion d'espace public aux espaces publics urbains**

A côté des études urbaines, toute une réflexion s'est développée dans les années 1960 et surtout 1970, portant sur la crise de la vie collective et de la démocratie. C'est en particulier le fait des sciences politiques et de la philosophie politique. Les deux figures dominantes sont J. Habermas et H. Arendt.

J. Habermas (1962) retrace la lente émergence, à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, de la possibilité de se réunir en faisant abstraction des identités sociales de chacun, au profit d'une parité fondée sur la compétence de chacun à faire partager une opinion, en usant publiquement de son raisonnement. Les lieux qui permettent cette rencontre se constituent lentement dans le domaine privé de la maison mais aussi dans la ville, avec les cafés et les clubs. J. Habermas a bien mis en lumière l'évolution des rapports entre la sphère privée et la sphère publique. Ce qu'il entend par sphère publique (*Öffentlichkeit*, traduit en français par « espace public »), c'est le domaine de la controverse démocratique dont l'enjeu est l'élaboration d'un accord, ce dernier étant fondé sur l'usage libre et public de la raison : cet espace est une pure abstraction. A travers cette acception, il définit l'étendue du public, la

portée de la critique – autrement dit la capacité du public à s’orienter politiquement en faisant valoir une opinion (publicité). La sphère privée se distingue de la sphère privée qui relève des affaires des individus en tant qu’ils appartiennent à des familles ; elle relève de la maison au sens où est entendu par ce terme l’ensemble des affaires liées à la reproduction.

H. Arendt part quant à elle de la tradition antique et définit la sphère publique comme le lieu de l’*action* qu’elle oppose « au travail, qui correspond au processus biologique du corps humain », cantonné à la sphère privée, et à l’œuvre « qui fournit un monde artificiel d’objets » (Arendt, 1963, p. 41). Cependant, l’espace du public est l’espace nécessaire pour apparaître en public. Ainsi, dans la tradition antique,

être libre exigeait, outre la simple libération, la compagnie d’autres hommes, dont la situation était la même, et demandait un espace public commun où se rencontrer – un monde politiquement organisé, en d’autres termes, où chacun des hommes libres pût s’insérer par la parole et par l’action. (Arendt, 1972, pp. 192-193)

De cette manière peut être posé que l’espace du public objective la vie publique. L’auteur établit ainsi un rapport entre d’une part, la vie publique comme co-présence possible entre des personnes sur le domaine public et d’autre part, l’ensemble des objets « fabriqués de la main de l’homme » qui constituent le monde commun (Arendt, 1963, p. 92). Elle considère cependant que l’espace public contemporain tend à disparaître à cause de la privatisation de la sphère publique : il perdrait pour ainsi dire en objectivité, n’étant plus que le support d’une multitude d’expériences privées : ce ne serait plus le public en tant qu’ensemble d’individus politiquement organisés qui apparaîtrait dans le monde, mais une foule d’individus affairés tout à la fois et de manière concomitante à réaliser les conditions de leur propre survie et à expérimenter le monde dans l’ordre intime de l’émotion.

Les œuvres des ces deux auteurs sont traduites dans toute l’Europe où elles deviennent vite des références incontournables. Si çà et là apparaissent les espaces d’usages publics, qui peuvent être le support de l’action ou de la controverse démocratique, comme par exemple les cafés dans l’ouvrage d’Habermas – où s’est en grande partie construite la sphère publique bourgeoise – ou la place publique chez Arendt, « *the public sphere is rarely if ever spatialized. In Habermas’s account, for example, the ideal public sphere is deemed universal and thereby, in any meaningful sense, spatially undifferentiated* » (Low & Smith, 2006, p. 5). Les deux auteurs, de même que la plupart des études qui les ont suivis, ne s’intéressent pas directement à la ville et à ses espaces d’usages publics. Ainsi, pour Habermas, les salles de séjour dans la maison, les cafés et les clubs ne sont qu’un moyen de rassemblement ; l’espace urbain et les objets qui le remplissent sont contingents, ils n’ont pas de statut. En effet, ils n’informent ni n’éclairent le public, pas plus qu’ils n’assurent une quelconque médiation dans la coprésence des personnes formant public. Du reste, les seuls objets dont s’emplit cette sphère publique consistent dans les dispositifs de communication, à savoir les médias – notamment la presse et plus récemment la radio, la télévision et Internet.

Pourtant, l’étude de la ville – et en particulier des espaces d’usages publics – rejoint progressivement les théories de la philosophie politique. Celles-ci donnent tout d’abord les outils pour expliquer la crise qui est censée les travailler. Comme l’écrit F. Tomas (2001b, p. 76), « la crise des espaces publics (en particulier les places et les rues) est mise en relation avec celle, supposée, de la vie collective et de la démocratie, au point, même si c’est abusif et source d’ambiguïté, de les confondre ». Elles donnent en second lieu les outils pour trouver

des solutions à ce qui est perçu comme une crise : les espaces publics sont censés favoriser le lien social et la citoyenneté. C'est après cette rencontre avec les théories de la démocratie que le terme d'espace public devient une catégorie à part entière dans les études urbaines, en particulier en France et en Allemagne. Les lieux du public que sont les rues, les places, les jardins ou les boulevards, désormais appelés espaces publics (*öffentliche Räume* en Allemagne), se trouvent pour longtemps associés à la notion de sphère publique (*Öffentlichkeit*) et avec elle, aux notions de lien social, d'urbanité ou encore de civilité. Mais si l'allemand continue à faire la distinction entre *Öffentlichkeit* et *öffentliche Räume*, le français est beaucoup moins clair à ce sujet : le terme de « publicité » est moins répandu et, surtout, polysémique ; finalement, seul le pluriel permet de distinguer les espaces publics urbains de la notion d'« espace public » (Claval, 2001), terme privilégié en France à celui de « sphère publique ». L'association entre lieux du public et sphère publique est donc d'autant plus forte en France, où l'analyse des espaces publics qui s'est développée dans la littérature urbanistique et architecturale, voire dans une partie des sciences sociales depuis les années 1980, développe « une approche qui dresse *a priori* l'espace public en espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel » (Lussault, 2001, p. 37). Pour autant, de nombreux auteurs allemands adoptent une position qui n'est pas si différente, considérant les espaces d'usages publics comme les lieux par excellence de l'*Öffentlichkeit* (par exemple : Feldtkeller, 1995).

L'espace public est donc progressivement défini comme le lieu concret où s'incarne la sphère publique, la vie démocratique, la citoyenneté. Parce que, comme l'écrit I. Joseph, « il n'est de démocratie vivable et durable que par la rue, comme espace de rencontre avec l'étranger, comme espace de coprésence non seulement avec autrui, mais avec tout un chacun, témoin et juge de la vulnérabilité du lien social » (Joseph, 1995, p. 34). Revisitant une fois de plus l'héritage antique, dans la lignée d'H. Arendt, cette représentation convoque en fait l'idéal-type de l'*agora* grecque, considérant les espaces publics comme une

scène ouverte où sont rendus publics, et par là même identifiés, les événements et les opinions (...). Espace de liberté commune, garantie par son caractère inaliénable, l'espace public naît en même temps que le politique dans les cités grecques, et trouve son modèle à Athènes avec l'avènement de la démocratie. (Thiberge, 2002, p. 11)

Une idéalisation des pratiques et des valeurs de ces lieux qui d'ailleurs rejoint l'idéalisation des formes caractérisant l'urbanisme culturaliste décrite ci-dessus. L'espace public est alors considéré comme un espace ouvert à tous les citoyens, qui est l'antithèse d'un espace communautaire :

Les espaces publics ne sont pas des espaces communautaires dans la mesure où ne se retrouvent pas uniquement des gens se ressemblant ou appartenant à la même communauté (...) [Ils] font tenir ensemble des éléments hétérogènes et, à ce titre, reflètent cette quête du « vivre ensemble ». Ils lient la pluralité des individus et des communautés et font accéder différents mondes vécus à une visibilité politique. (Ghorra-Gobin, 2001b, pp. 13-14).

Loin des espaces communautaires qui se développent aux Etats-Unis et dont on croit voir les prémises dans les banlieues en proie à l'exclusion sociale, les espaces publics ouverts à tous sont désormais considérés comme un trait majeur de l'identité des villes européennes.

### **3.2 Le rôle central des pouvoirs publics**

Si le renouvellement des représentations de la ville et la diffusion des théories de la démocratie expliquent en partie l'émergence de la catégorie, les nouveaux modes d'action publique jouent un rôle non moins important. C'est d'ailleurs à la croisée de ces différents champs que s'achève la construction d'une nouvelle approche des lieux du public, permettant l'affirmation de la catégorie « espaces publics ».

Les pays d'Europe occidentale se caractérisent par une action publique forte et continue dans le domaine de l'urbain. Dans le contexte de crise sociale et économique des années 1970, les pouvoirs publics renforcent encore leur action. Alors que les préoccupations de la société, des urbanistes et des sciences sociales intègrent de plus en plus, pour diverses raisons, les espaces d'usages publics, il est donc fort logique que les pouvoirs publics se saisissent de nouveau à leur tour de ces lieux à partir de la seconde moitié des années 1970. Une tendance d'autant plus prévisible que la tradition européenne dans le domaine de l'aménagement urbain s'est très tôt construite autour d'une action sur les lieux du public (encadré n°1). C'est donc dans le cadre de l'action publique que la catégorie d'« espace public » est le plus précocement et le plus clairement utilisée désormais pour caractériser ces lieux. En France (Betin, 2001 ; Plan urbain, 1988), c'est en 1977 que le terme apparaît explicitement dans les textes officiels, notamment lors de l'institution du Fonds d'aménagement urbain (FAU) et du groupe interministériel Habitat et vie sociale (HVS). Par la suite, il est repris dans un train de réformes des politiques d'aménagement (contrats Villes moyennes, OPAH<sup>10</sup>, procédure HVS). Les espaces publics doivent alors s'inscrire dans une logique d'accompagnement et de coordination des interventions publiques. Dès 1980, ils deviennent même l'un des objectifs prioritaires dans la nomenclature du FAU. L'apparition des espaces publics est donc le fruit d'une réelle volonté politique pour, dans un premier temps, identifier les problèmes au filtre des nouvelles préoccupations qui se sont fait jour dans la société, et dans un second temps résoudre ces problèmes. Comme l'écrit F. Tomas, « le concept est né à la fois du constat d'une dégradation et d'une volonté de réagir » (Tomas, 2001b, p. 78). Si l'aménagement ou la transformation des lieux du public devient à nouveau une composante essentielle de l'action publique sur la ville, la catégorie n'en reste pas moins qu'un outil parmi d'autres, outil au service d'une action plus globale sur la ville.

A partir des années 1970, dans un contexte de crise économique et sociale, l'un des principaux objectifs de l'action publique est de contrer les forces de fragmentation sociale et de renforcer le lien social dans la ville. Et puisque la crise est aussi une crise de la démocratie, l'action publique doit aussi indirectement rétablir le lien distendu entre les citoyens et leurs élus, mais aussi entre les citoyens eux-mêmes. L'aménagement de nouveaux espaces publics ou le réaménagement d'espaces publics considérés comme dégradés doivent servir ce vaste objectif. Il s'agit donc de favoriser les relations sociales en améliorant la qualité des lieux réservés à ce dernier, que ce soit sur le plan esthétique ou en termes d'usages, une plus grande attention étant alors portée aux aménagements de voirie, aux cheminements piétonniers, au verdissement, etc., comme nous le montrerons plus loin. Ainsi a-t-on voulu, en France mais aussi dans la plupart des autres pays d'Europe,

---

<sup>10</sup> Opération programmée d'amélioration de l'habitat.

traiter les symptômes d'une crise sociale urbaine – caractérisée en particulier, selon l'idéologie dominante, par l'anomie, l'incivilité, le repli identitaire des communautés – par la production d'espaces publics qui, par leurs vertus intrinsèques et notamment leur aménité et leurs capacités d'hospitalité, devaient contribuer à la fois à pacifier les relations sociales et à développer les sentiments d'appartenance des individus à une même « cité ». (Lussault, 2003b, p. 333)

Bien plus, « il est attendu que la requalification des “espaces publics” restaure les conditions de la solidarité. Les “espaces publics” restaurés doivent exprimer la solidarité que le développement urbain contemporain aurait presque abolie » (Toussaint & Zimmermann, 2001, p. 78). Les pouvoirs publics s'approprient donc pleinement les modèles construits par les sciences sociales et l'urbanisme culturaliste dans le contexte particulier de la ville post-industrielle : l'espace public est considéré comme le lieu par excellence de la sociabilité, de la citoyenneté et de la solidarité. Cette position des pouvoirs publics s'appuie également sur la conviction qu'en agissant sur les formes, de manière toujours plus fine, on peut transformer la société.

C'est logiquement à l'échelle nationale que la France, encore très centralisée à l'époque, s'engage dans cette réappropriation par les pouvoirs publics, en premier lieu dans les villes nouvelles (Hérat, 2005) puis dans le cadre de la politique de la ville, au sein des grands ensembles (voir par exemple Laisney, 1993). Dans d'autres pays d'Europe moins centralisés, on retrouve le même processus mais porté cette fois-ci par des acteurs régionaux ou locaux, ce qui lui donne sans aucun doute plus d'ampleur encore. En Allemagne de l'Ouest, le *Bund* et les *Länder* réfléchissent ensemble à la question urbaine – et notamment à la forme des espaces publics<sup>11</sup> – mais ce sont les *Länder* et surtout les communes qui mettent en œuvre les politiques publiques, comme à Berlin-Ouest. L'échelon local est également prépondérant en Italie, où certaines villes mettent en œuvre d'ambitieuses politiques urbaines qui intègrent pleinement la réhabilitation des espaces publics, comme en témoigne l'exemple de Bologne dans les années 1970, de même que celui de l'Espagne post-franquiste : ainsi la ville de Barcelone reconfigure-t-elle totalement ses espaces publics dans les années 1980, pour reconstruire une culture urbaine propre (Berdoulay & Morales, 1999). Si quelques villes sont devenues des modèles du point de vue de leur politique des espaces publics, il n'en existe pas moins d'énormes disparités d'une ville à l'autre. En France, ce n'est qu'à partir des années 1980 et surtout 1990 que les élus locaux voient leurs compétences s'accroître en termes d'urbanisme. Ils s'inscrivent alors pleinement dans la tendance engagée par l'Etat et l'amplifient, partout sur le territoire, notamment dans les centres-villes. La politique de requalification des espaces publics lyonnais apparaît comme pionnière en France (voir par exemple Toussaint & Zimmermann, 2001) et devient par la suite un véritable modèle du genre pour les autres villes.

Partout, ces aménagements s'inscrivent dans une nouvelle manière de gérer la ville, au plus proche des habitants, qui répond aux mouvements de contestation des années 1970, tout en tenant de dépasser la crise de la démocratie. Il y a bel et bien un lien entre la mise en œuvre d'une action publique s'articulant sur les espaces publics et les autres concepts auxquels la

---

<sup>11</sup> Voir « Öffentlicher Raum und Stadtgestalt », *Information zur Raumentwicklung*, n°1-2, 2003. Ce numéro spécial de la revue publiée par le *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung*, consacré aux espaces publics, rassemble des contributions d'acteurs intervenant à l'échelon fédéral et à l'échelon local.

« nouvelle culture urbaine » a donné naissance, comme la participation. Le cas précoce de Bologne en témoigne puisque la sauvegarde du centre-ville et de ses espaces publics s'articule clairement avec la décentralisation de son administration (Rey et Scherrer, 1997). Le cas français n'en est pas si éloigné. Ainsi J.-E. Roullier<sup>12</sup>, directeur de la DUP, s'adresse-t-il de la manière suivante aux groupes d'études et de programmation des Directions départementales de l'équipement et aux agences d'urbanisme :

Vous participez auprès des collectivités locales à des opérations d'amélioration ou de création d'espaces publics, qui se fondant sur une connaissance plus exacte des pratiques habituelles des usagers, ont pour objet la création d'un espace offrant à ces activités quotidiennes plus de commodité et d'agrément pour leur exercice.  
(cité par Betin, 2001, pp. 48-49)

Si le mouvement s'est développé précocement en Allemagne, dans le cadre d'un régime fédéral logiquement plus soucieux de l'échelon local, ses prémisses n'en sont donc pas moins présentes en France dès les années 1970. Il ne prendra cependant toute son ampleur que plus tard, dans les années 1990 et 2000. Ces nouvelles manières de gérer la ville se sont en fait construites progressivement entre les années 1970 et aujourd'hui, à des rythmes différents selon les pays et les villes d'Europe. Elles n'en intègrent pas moins toutes, dès le début, la question des espaces publics, ces lieux qui n'existent que par la pratique des citoyens.

### **3.3 Etudes urbaines et pouvoirs publics**

Les pouvoirs publics s'appuient en général très largement sur les études menées dans le champ des sciences sociales et de l'urbanisme. En France, cette interaction est considérable (Paquot, 2000), sans doute plus qu'ailleurs<sup>13</sup>. Autour de la question des espaces publics circulent les idées, d'un champ à l'autre : celle-ci s'est en effet construite à l'intersection de différents champs socioprofessionnels pour lesquels la notion sert autant « des enjeux de connaissance (comme outil heuristique) dans le champ des sciences sociales, que des volontés de réhabiliter les vertus opératoires des espaces publics urbains dans celui des politiques urbaines » (Betin, 2001, p. 47).

Le colloque de Montpellier, organisé en 1978 à l'initiative de la Mission de la recherche urbaine<sup>14</sup> est un premier jalon. Il reprend la thématique de la vie quotidienne développée par les sciences sociales dans les années 1970 :

Si l'espace public n'y est pas problématisé en tant que tel, deux perspectives se dessinent sur ce thème ; d'une part une perspective centrée sur la relation vie publique/vie privée, celle-ci donnera lieu à un courant de sociologie de la vie publique développé en particulier par I. Joseph ; d'autre part, celle de la relation entre espaces collectifs et vie quotidienne, rencontrant rapidement un certain succès auprès de l'administration dans une logique plus opérationnelle. (Betin, 2000, p. 48)

---

<sup>12</sup> Roullier J.-E., « Séance d'introduction au Symposium de Royaumont », *Aménagement de l'espace public au quotidien*, Paris, mai 1979, p. 2

<sup>13</sup> En Allemagne, le *Bund* commande aussi des études, mais les *Länder* et les communes font de même. L'interaction se fait donc à plusieurs échelles, et il en découle des représentations et des pratiques beaucoup plus diverses.

<sup>14</sup> Colloque de Montpellier (1978), *Vie quotidienne en milieu urbain*, supplément aux *Annales de la recherche urbaine*, collection Recherches et débats, 560 p.



Partant de l'interactionnisme symbolique d'E. Goffman (1973) et revisitant les textes des sociologues de l'École de Chicago<sup>15</sup>, intégrant en les critiquant parfois les théories de R. Sennett (1977) et J. Habermas (1962), I. Joseph développe une approche de l'espace public qui se situe au croisement d'une micro-écologie des scènes urbaines et d'une sociologie des interactions en public. Ainsi, « l'usage du terme d'espace public dans cette sociologie de la vie publique l'éloigne de sa conception matérielle et de ses dispositifs spatiaux (...) comme de sa conception communicationnelle » (Betin, 2001, p. 48). L'autre approche, où il est plus explicitement question des espaces d'usages publics dans la ville, s'intéresse aux qualités spatiales et aux pratiques des citoyens. Dans la lignée des sociologues et géographes des années 1970 est notamment analysée la complexité des rapports sociaux localisés dans les espaces collectifs des grands ensembles (Althabe, 1978), la place des espaces verts dans la vie quotidienne des habitants (Dubost, 1978) et plus généralement la question de l'appropriation des espaces d'usages publics (Sansot, 1978). L'année suivante, le symposium de Royaumont organisé par le Ministère de l'Environnement sur « L'aménagement de l'espace public au quotidien » reprend explicitement le terme. Il reprend des recherches-expérimentations financées par le ministère depuis 1976 sur « les comportements de l'individu dans son rapport quotidien aux espaces collectifs » (Betin, 2001, p. 48).

La création du Plan Urbain en 1984 renforce et institutionnalise l'interaction entre chercheurs, professionnels et pouvoirs publics. Créé par les ministères de la Recherche et de l'Équipement, il fait de la thématique des espaces publics urbains l'un de ses programmes de recherche dès 1986 (Betin, 2001, p. 49). L'ouvrage issu de la réflexion du groupe de travail mis en place par le Plan urbain pose des jalons novateurs à la recherche sur les espaces publics (Plan urbain, 1988). Partant d'une réflexion sur la genèse du terme en France, l'ouvrage montre combien le terme est ambigu, à l'intersection du social et du spatial (chapitre 1), mais considère que cette ambiguïté en fait tout l'intérêt scientifique. Il définit alors les thèmes de recherche portés par cette question (chapitre 2), à la croisée des pratiques sociales, des représentations et cultures urbaines, des formes de sociabilité et de communication sociale, des stratégies politiques et gestionnaires comme des pratiques professionnelles » (Plan urbain, 1988, p. 94) pour aboutir à un programme de recherche (chapitre 3).

Mais c'est bien I. Joseph qui est sans nul doute la figure incontournable de cette interaction entre les chercheurs d'une part, les pouvoirs publics et professionnels d'autre part. Dans le cadre du Plan urbain, il travaille avec une équipe interdisciplinaire de chercheurs en étroite collaboration avec des professionnels de la ville et des gestionnaires d'espaces publics. Il décrit ainsi les objectifs de son projet de recherche :

Il s'agissait de décrire et d'analyser, dans un même langage, les pratiques des opérationnels et celles d'un passant ou d'un usager ordinaire, de se faire une raison de l'impuissance des normes institutionnelles et de la confusion des normes effectivement en usage pour contribuer, par des recherches empiriques, à la redéfinition des missions et des métiers de gestion des espaces publics – en matière de contrôle, mais aussi en matière d'animation, de rites d'accueil, d'« architecture sensible » (A. Pény) – et pour savoir non seulement ce que souhaitent les usagers mais à quoi ils servent, la place effective qu'ils occupent

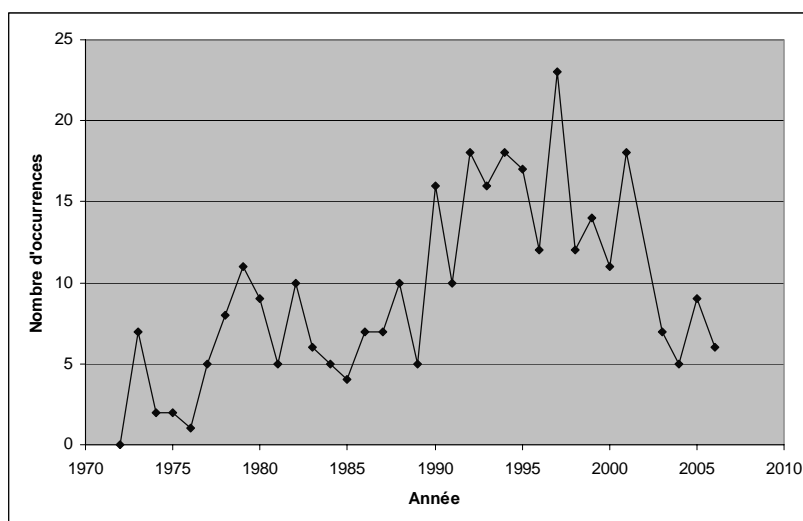
---

<sup>15</sup> Voir Grafmeyer Y., Joseph I. (1979), *L'École de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Champ urbain.

dans le travail des agents qui sont à leur service dans l'espace où ils dominent.  
(Joseph, 1992-1993, p. 212)

I. Joseph s'inscrit donc pleinement dans les nouvelles préoccupations à la fois des sciences sociales et des pouvoirs publics, qui défendent la place incontournable du citoyen dans l'action publique et la gestion de la ville. De nombreux travaux sont menés dans ce cadre, ce qui explique l'augmentation considérable du nombre d'études menées sur la question en France au cours des années 1980 et 1990 (figure n°4). Elles sont également d'une grande richesse et d'une grande diversité<sup>16</sup>. Les qualités sensibles de l'espace, que ce soit l'éclairage (Chelkoff & Thibaud, 1992-1993), le cadre esthétique (Pény, 1992-1993) ou la dimension sonore<sup>17</sup> sont explorées, de même que le rôle des gestionnaires et aménageurs dans la fabrication de ces qualités, notamment d'un point de vue scénographique (Joseph, 1995). La marche et le cheminement piéton, ou encore les interactions entre passants (Quéré & Bretzger, 1992-1993) sont également un objet de recherche important, de même que la place de groupes particuliers dans l'espace public, comme les jeunes issus de l'immigration (Kokoreff, 1993) ou les sans-logis (Bordreuil, 1992-1993 ; Gaboriau, 1997). Il s'agit enfin de mieux comprendre comment se met en œuvre la gestion des espaces publics, quels en sont les acteurs (Landau, 1992-1993), quelles en sont les règles (Tanguy, 1992-1993), l'approche historique ou juridique étant encore une fois mise au service de la recherche d'une meilleure gestion des espaces publics.

Figure n°4. Les occurrences du terme « espace public » dans la base de données URBADOC depuis 1972



Ces chercheurs élargissent le champ de leurs études à toute une série d'espaces d'usages publics jusque-là quelque peu ignorés, au-delà des rues, des places et des jardins. Ainsi les espaces des transports collectifs sont-ils au cœur de nombreuses études. Mais ils ne traitent finalement pas de l'espace public comme catégorie de l'action publique sur un territoire. Ils se tiennent notamment en marge de l'action menée dans le cadre de la politique de la ville (Querrien, 1992-1993, p. 3) pour retrouver des enjeux qui sont plus proprement ceux des sciences sociales, et plus particulièrement d'ailleurs, de la sociologie. Ils se démarquent

<sup>16</sup> Voir notamment les ouvrages de synthèse suivants : Joseph, 1991 ; le numéro spécial des *Annales de la recherche urbaine*, « Espaces publics en ville », n°57-58, 1992-1993 ; Joseph, 1995 ; ainsi que le numéro spécial d'*Informations sociales*, « Espaces publics », n°33, 1994. La plupart des travaux cités ci-dessous sont compris dans ces ouvrages.

<sup>17</sup> Voir les travaux de J.-F. Augoyard et du CRESSON à Grenoble.

également des études menées en sociologie urbaine sur l'« habiter » ou en géographie sur les territoires sociaux et les « quartiers », ceux-ci n'intégrant d'ailleurs la catégorie d'espace public qu'*a posteriori*. Au cours de cette période, I. Joseph développe d'ailleurs une définition de l'espace public comme un « espace commun » co-produit dans l'interaction entre « étrangers mutuels » qui entretiennent entre eux des « sociabilités froides et des liens faibles » (Joseph, 1995, p. 12). Dans cette définition, la dimension concrète des espaces publics est ramenée aux « prises » qu'ils offrent à la compétence des citoyens (Joseph, 1995, p. 13). Pour autant, les professionnels et les élus, dont l'action se situe finalement à un tout autre niveau, ne s'en approprient pas moins la catégorie et font progressivement leur, dans cette interaction avec les chercheurs, la définition de l'espace public comme espace citoyen, avec la certitude que l'on peut changer la vie en changeant la ville, pour reprendre les termes de J.-B. Racine (1993). Ainsi, ce que les discours scientifiques ont construit participe à « renouveler les cadres conceptuels ou les répertoires linguistiques qui le “substantialisent” dans le champ urbain » (Betin, 2000, p. 50). Cette interaction entre les décideurs et les chercheurs explique en grande partie la dimension fortement consensuelle de l'espace public comme catégorie d'analyse et comme catégorie de l'action, qui devient même une nouvelle norme de l'aménagement urbain, au cours des années 1980 et 1990.

#### **4. L'aménagement des espaces publics dans la ville post-industrielle, entre pouvoirs publics et acteurs privés**

Devenu catégorie d'analyse et d'action, l'espace public se mue rapidement en norme d'aménagement (Toussaint & Zimmermann, 2001). Certes les contacts se font moins intenses entre les chercheurs et les professionnels quand on passe des réflexions d'ordre général à la conception et surtout la réalisation des espaces publics, comme le rappelle A. Hérat à propos des villes nouvelles :

A quelques exceptions près, le domaine de la recherche va se couper du laboratoire en vraie grandeur que constituent les villes nouvelles, hormis la dimension expérimentale portée par le Plan Construction. Quelques tentatives de mener une analyse critique de l'expérience vont être générées, mais il semble qu'elles ont été quasi-exclusivement portées, depuis l'extérieur, par des architectes, tels que ceux réunis au sein du collectif Atelier Public. (Hérat, 2005, p. 12)

Mais les recherches menées dans les années 1980 influencent tout de même nettement les aménagements, de même que se construisent certains discours théoriques en étroite interaction avec les pratiques d'aménagement<sup>18</sup>. Dans la lignée de l'urbanisme culturaliste, la grammaire héritée des espaces creux est revisitée pour aménager les nouveaux lieux du public dans la ville post-industrielle, que ce soit pour « réurbaniser » les grands ensembles, pour revaloriser les centres-villes ou pour structurer la ville diffuse en construction. Dans les processus concrets de l'aménagement font irruption les acteurs privés, dans toute leur

---

<sup>18</sup> Ainsi, on retrouve les grandes figures intervenant dans les débats urbanistiques des années 1970 et 1980 dans l'aménagement et la construction de certains espaces publics, en particulier dans les villes nouvelles et dans les grands ensembles, mais aussi dans les nouveaux quartiers construits au centre-ville, tels Portzamparc, Grumbach ou encore Bofill.

diversité : aux côtés des pouvoirs publics, ils contribuent à transformer les formes et les objectifs définis précédemment (Plan urbain, 1988, p. 58).

#### **4.1 Les espaces publics au cœur de l'action publique : grands ensembles et centres-villes**

Dans la ville dense, que ce soit dans les centres-villes ou dans les banlieues héritées de l'urbanisme moderne, les pouvoirs publics remettent les espaces publics au cœur de leur action, avec pour principal objectif le renforcement voire le rétablissement de la cohésion sociale.

##### 4.1.1 Requalifier les espaces publics hérités

Dans les quartiers anciens, la rénovation laisse place à la réhabilitation, partout en Europe occidentale. Il s'agit désormais de préserver le tissu hérité. La mise en œuvre de la *behutsame Stadterneuerung* (rénovation urbaine tranquille) à Berlin dans les années 1980, dans le cadre des Expositions internationales d'architecture<sup>19</sup> (Schlusche, 1997), constitue un modèle du genre, mais ce type de politique urbaine est aussi mené dans d'autres grandes villes européennes, comme à Bologne ou à Paris dès les années 1970. Ces nouvelles politiques concernent principalement le bâti, mais prennent progressivement en compte les formes d'espaces publics qui leur sont associées, que ce soit les rues (Gourdon, 2001), les places (Le Dantec, Tonga, Auriscoste, 1996 ; Sablet, 1990) ou les boulevards (Dubois-Taine, 1990 ; Demangeon & Werquin, 1986), qui sont repensés dans le contexte de la ville post-industrielle et de ses problématiques propres. S'inspirant clairement de la grammaire héritée des espaces publics, cette démarche prend clairement le contre-pied des espaces de la ville desserrée qui se développent au même moment. Elle s'articule autour des notions de patrimoine et d'environnement qui ont, elles aussi, pris de l'ampleur au sein de cette « nouvelle culture urbaine » évoquée précédemment.

Le processus de réhabilitation du tissu urbain hérité intègre le plus souvent l'idée de protection du *patrimoine*. Alors que seuls les monuments étaient protégés, des portions entières de la ville héritée sont désormais protégées, y compris les espaces publics : les façades et les volumes de certaines rues, les places ou encore les jardins (Stein, 2003). En France, les prémices de cette tendance se jouent avec la loi Malraux et s'expriment pleinement dans les années 1980 et 1990. Ainsi redécouvre-t-on à Paris le patrimoine haussmannien, non seulement sur le plan architectural mais aussi sur le plan urbanistique, avec ses boulevards et places (Loyer, 1987), puis son patrimoine faubourien, avec ses passages et ses cours (Lucan, 1996). Cette revalorisation est la plupart du temps associée à une requalification des espaces publics : « la requalification des espaces publics urbains devient l'objet d'une politique volontariste qui accompagne la revalorisation patrimoniale des espaces urbains centraux des villes anciennes » (Voisin, 2001, p. 44). Ainsi a-t-on pu parler de « patrimonialisation » des espaces publics (Stein, 2003). Celle-ci passe par l'utilisation de plusieurs outils. On met en place des éclairages spécifiques sur les monuments et les façades qui changent l'aspect des espaces publics, comme en témoignent la mise en lumière de Paris dès les années 1980, ou encore le Plan Lumière de Lyon dans les années 1990. Un soin particulier est accordé aux matériaux, comme par exemple le pavage au lieu de l'asphalte, et à

---

<sup>19</sup> Voir encadré n°18, chapitre 10.

la qualité du mobilier urbain (figure n°5) ; la présence des végétaux est renforcée, que ce soit des arbres, des parterres ou des murs végétaux. Ils permettent parfois l'inscription renouvelée dans l'espace urbain d'une culture spécifique, comme à Barcelone (Berdoulay & Morales, 1999) ou à Brême qui revisite les légendes germaniques par une nouvelle statuaire. Dans tous les cas, la requalification des espaces publics s'inscrit également dans une démarche de marketing urbain. C'est la *Festivalisierung der Stadtentwicklung* (festivalisation de l'aménagement urbain) stigmatisée par certains observateurs en Allemagne (Häußermann & Siebel, 1993). Revaloriser le patrimoine, c'est aussi revaloriser l'image des centres-villes et rendre par là-même les villes plus attractives, dans un contexte de concurrence accrue entre les villes (Plan urbain, 1988, p. 48). Pour les acteurs locaux, qui sont les principaux acteurs de cette politique, il s'agit ainsi d'attirer à la fois les acteurs économiques et les touristes.

Les espaces publics centraux sont aujourd'hui en même temps mis au service de l'amélioration de l'*environnement* (Hauboldt, 1997). Malgré les politiques de transport mises en œuvre jusqu'alors, largement favorables à l'automobile – avec des axes de transit dans la ville et leurs corollaires : trémies, autoponts, etc. – et contrairement à la plupart des villes nord-américaines, les déplacements à pied et en transport en commun conservent une place importante dans les espaces centraux des villes européennes<sup>20</sup>. Les changements intervenant dans les politiques de transport depuis les années 1970 tentent précisément de renforcer ces modes de déplacement : c'est l'autre volet des politiques de réhabilitation des centres-villes qui correspondent véritablement à une reconquête sur l'automobile. Si la ville dans son ensemble reste régie par le « système automobile » (Dupuy, 1995), une véritable « culture de résistance à l'automobile » (Laisney, 2001, p. 39) émerge et se développe pendant cette période. La création ponctuelle des voies piétonnes dans les centres-villes – devenant par là-même progressivement des « espaces à part du système automobile » (Dupuy, 1995) – constitue la première étape de ce mouvement. Pour autant, il ne s'agit pas de remettre en cause radicalement la circulation automobile, qui est juste repoussée aux marges de l'hypercentre :

La création de zones piétonnières dans les centres-villes anciens, dans les années 1970, aurait pu apparaître comme une première manifestation de rejet de l'automobile. En réalité on peut lire ce type d'opération comme la suradaptation d'un hypercentre commercial à l'automobile, circulation et parkings étant rejetés sur les franges. (Laisney, 2001, p. 39)

Progressivement, les pouvoirs publics transforment pourtant les espaces publics de la ville dense au profit des piétons et des transports en commun. Les quartiers résidentiels sont particulièrement concernés. Le mouvement prend naissance aux Pays-Bas où sont aménagées, dès la fin des années 1960, les premières « cours urbaines » (Loiseau-Van Baerle, 1989) – la vitesse des véhicules est considérablement réduite afin de renforcer la sécurité des piétons et de développer les usages sociaux de la rue – avant de se diffuser en Europe du Nord, dans des pays sensibles aux valeurs environnementales. Tel est le cas en Allemagne (Klipper *et alii*, 1985) et en particulier à Francfort et à Berlin-Ouest dans les années 1980 : les espaces publics de quartier sont complètement réaménagés au profit des déplacements de proximité, à pied ou à bicyclette. Il s'agit à la fois de limiter la circulation automobile de transit et d'améliorer le

---

<sup>20</sup> Voir APUR (2004), *Déplacements dans les villes européennes*, Paris, APUR, 55 p.

cadre de vie au sein des quartiers hérités. La même démarche s'est développée plus tardivement dans les villes françaises, mais selon une ampleur considérable (Rey & Scherrer, 1997). Le réaménagement des grandes gares ou pôles intermodaux a permis de transformer ces complexes en véritables lieux urbains, en insistant sur les qualités sensibles de l'espace public ; la réintroduction du tramway a également permis de repenser en globalité la requalification des espaces publics centraux, en Suisse (figure n°6) puis dans les villes françaises comme à Strasbourg ou à Nantes dans les années 1990 et plus récemment Paris. Ces politiques sont mises en œuvre par les municipalités ou les communautés urbaines qui ont gagné de nouvelles compétences dans le cadre de la décentralisation. Elles s'étendent même au-delà des espaces centraux pour concerner de plus en plus les banlieues : si la politique lyonnaise des espaces publics prend en compte dès le début les banlieues, sous l'impulsion de la communauté urbaine, les banlieues parisiennes ne s'y mettent que plus tard, comme à Plaine Commune<sup>21</sup> dans les années 2000. Ainsi donc, on retrouve le même processus que dans les espaces centraux, même s'il touche plus particulièrement les anciens noyaux et les abords des gares.

En définitive, les politiques d'aménagement mises en œuvre dans les années 1990 et 2000, soucieuses d'améliorer l'environnement urbain, ont donné une forme très particulière aux espaces publics centraux des villes européennes. Au-delà du patrimoine bâti, c'est sans doute cette forme qui fait qu'en tant qu'usager, on se sent déambuler dans une ville européenne, et non dans une ville nord-américaine.

#### 4.1.2 Réurbaniser les grands ensembles

La crise des banlieues est l'un des phénomènes majeurs des années 1980, dans presque tous les pays d'Europe occidentale. C'est là que le déficit de lien social est mis en évidence, qui conduit à l'insécurité voire à la violence (Voisin, 2000). L'urbanisme qui a donné lieu à ces quartiers est considéré comme le principal facteur de la crise. Dans le cadre du volet urbanistique de la politique de la ville mise en œuvre à partir des années 1980 sont menées des destructions/ reconstructions selon des formes plus anciennes. Il s'agit de « normaliser » ces quartiers sur le modèle de la ville héritée, de les « réurbaniser » (Laisney, 1993), action au sein de laquelle les espaces publics constituent désormais un outil incontournable. Les exemples de la banlieue de Lyon (CERTU/DIV, 1996 ; Hatzfeld, 2000) ou de Saint-Etienne (Eveno, 1984) en témoignent. C'est aussi le début du processus de « résidentialisation » qui consiste à refermer les espaces ouverts hérités de l'urbanisme moderne, sans d'ailleurs nécessairement détruire les constructions, et à introduire la distinction public/privé dans l'espace urbain (Dessouroux, 2003). Il s'agit tout d'abord de l'amélioration du cadre de vie. Ainsi parle-t-on en Allemagne de *Verbesserung des Wohnumfeldes* (amélioration de l'environnement des logements)<sup>22</sup>. Ce processus a également à voir avec la sécurisation de ces espaces, s'inspirant d'ailleurs, comme le rappellent R. Le Goix et S. Loudier (2004), de

---

<sup>21</sup> Communauté d'agglomération rassemblant les communes d'Aubervilliers, Saint-Denis, La Courneuve, Epinay-sur-Seine, L'Ile-Saint-Denis, Pierrefitte, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse. Il est intéressant de noter que ce sont de plus en plus les communautés d'agglomération et les communautés urbaines qui mènent les politiques d'aménagement de l'espace public depuis la Loi Chevènement de 1999.

<sup>22</sup> La notion de « *Wohnumfeld* » correspond en Allemagne à l'espace de vie qui se situe dans la proximité du logement, facilement accessible à pied, offrant un certain nombre de lieux de recours quotidien, constituant le support de rencontres et d'activités de loisirs (Kilpper et alii, 1985).

théories importées des Etats-Unis comme celle du *defensible space* (Newman, 1972). Les quartiers rénovés des centres-villes sont bien sûr également concernés, en particulier à Berlin où ils sont nombreux. On y retrouve les mêmes problématiques. Dans tous les cas, l'aménagement des espaces publics s'inscrit dans une démarche de concertation avec les acteurs locaux que sont d'une part les bailleurs sociaux, et d'autre part les habitants. Dans les banlieues françaises, la « gestion urbaine de proximité » s'inscrit dans cette démarche, permettant également de mieux coordonner l'action des différents acteurs publics et privés (Guigou, 2002).



*Figure n°5. La place du Dôme de Milan*

*Remettre en valeur le patrimoine, faire de la place aux touristes (juin 2006)*

*Figure n°6.  
Une rue requalifiée du centre de Genève*

*Des trottoirs élargis permettent la déambulation et l'établissement de terrasses ; la chaussée accueille prioritairement le tramway*



## **4.2 Entre public et privé : les nouveaux morceaux de ville et leurs espaces publics**

Les nouveaux morceaux de ville construits après le début de l'ère post-industrielle ne ressemblent en rien à ceux de la période précédente. Que ce soit en périphérie ou dans la ville dense, ces « fragments urbains [sont] délibérément conçus à partir d'un certain type d'espace public » (Plan urbain, 1988, p. 71), que cet espace public prenne la forme de rues et de places, sur le modèle de la ville traditionnelle, revisite les « espaces publics modernes » (Picon-Lefebvre, 2000) ou s'articule autour d'un espace vert. Aux côtés des pouvoirs publics apparaissent ici de nouveaux acteurs, souvent privés, avec lesquels seront conçus et réalisés les nouveaux espaces publics, ceux-ci prenant évidemment un sens quelque peu différent des objectifs définis précédemment.

### **4.2.1 De nouveaux espaces publics dans les espaces centraux**

Dans les espaces centraux, les grands projets mis en œuvre à partir des années 1980 tournent progressivement le dos à l'urbanisme moderne en plaçant les espaces publics au cœur des aménagements. Ils sont menés par les pouvoirs publics ou par des organismes semi-publics, le plus souvent en interaction étroite avec des promoteurs privés. De Londres avec les *Docklands* (Michon, 2001) à Paris avec les quartiers de Bercy dans le 12<sup>ème</sup> ou de Javel dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement (figures n°7 et 8), en passant par la reconversion des zones portuaires de Liverpool ou Barcelone, et jusqu'aux nouveaux quartiers berlinois construits autour de la Potsdamer Platz, la plupart des métropoles d'Europe occidentale s'engagent dans cette voie, suivies par les villes de taille moyenne dans les années 1990-2000. Ils sont entièrement structurés par des espaces publics :

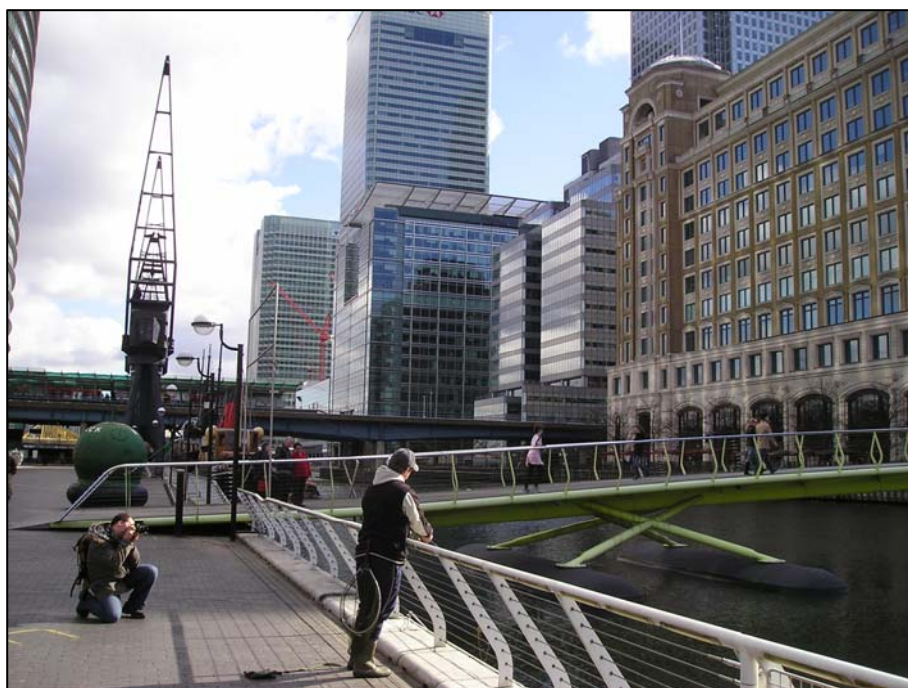
L'espace public structurant peut consister dans la mise en scène d'un élément existant (canal, port, berges, ancienne usine...), ou être imaginé de toutes pièces : il organise l'ensemble du bâti dans un geste monumental où les conventions architecturales, les éléments de décor, le traitement du végétal et du minéral, la présence de commerces et de vitrines en rez-de-chaussée, l'installation de terrasses de cafés, enfin l'articulation des percées et passages en plans successifs, confèrent à ces ensembles de fortes qualités scéniques. (Plan urbain, 1988, p. 72)

Les espaces publics permettent ainsi de mettre en valeur des éléments naturels jusque-là délaissés ou un patrimoine réhabilité et reconverti qui font l'attractivité des nouveaux quartiers. Ils peuvent constituer eux-mêmes cette attractivité. Nombre de ces quartiers s'articulent ainsi sur un grand parc urbain créé *ex nihilo*, comme à Bercy. D'autres espaces publics permettent de desservir et de valoriser un pôle de commerces et de loisirs ; ils reprennent ainsi l'une des composantes essentielles de l'espace public hérité, même si c'est parfois sous de nouvelles formes, avec l'introduction en centre-ville de centres commerciaux. Dans tous les cas, la position centrale ou la proximité au centre assurent à ces quartiers et à leurs espaces publics une importante fréquentation, locale ou touristique. Certains de ces quartiers tendent même à devenir un symbole de la ville, et c'est d'ailleurs souvent dans ce but que les élus locaux les ont imaginés : « ils participent à planter le décor dont les représentants locaux veulent doter la ville pour parfaire sa singularité » (Plan urbain, 1988, p. 72).



*Figure n°7. Canary Wharf dans les Docklands de Londres (février 2007)*

*Des espaces publics pour mettre en scène et pour consommer, entre des bâtiments réhabilités ou récemment construits)*



*Figure n°8. Bercy Village à Paris (photo extraite du site [www.bercyvillage.com](http://www.bercyvillage.com))*

*De part et d'autre de la rue, les anciens chais de Bercy remis en valeur ; au fond, le complexe hôtelier et de loisirs*

#### 4.2.2 Des espaces publics pour structurer la périphérie

En périphérie, alors que l'étalement urbain se développe, les aménageurs et les pouvoirs publics conçoivent également les nouveaux quartiers en s'inspirant de la ville traditionnelle. Si c'est le cas un peu partout en Europe, les villes nouvelles de la région parisienne constituent l'un des meilleurs exemples, à grande échelle, de cette évolution. Tout en

cherchant à contrer la ville diffuse, les aménageurs tirent les leçons des grands ensembles. Très tôt les espaces publics ont été placés au cœur de la réflexion qui a été menée sur la forme à donner à la ville (figures n°9 et 10). Les espaces publics se voient d'abord conférer une fonction sociale : ils sont « pensés comme des nœuds constitutifs de la vie sociale à venir dans les villes nouvelles, à travers une logique de production d'espaces symboliques » (Bétin, 2001, p. 47). Ils prennent donc souvent des formes monumentales qui marquent le paysage urbain, comme à Cergy-Pontoise (Billard, 1986). Sur le plan urbanistique, ils sont appréhendés comme la matrice de la ville, comme en témoignent les termes récurrents de « structure », de « maille » ou encore de « trame » : les espaces publics doivent ainsi structurer l'ensemble de l'espace urbain nouvellement construit, assurant la mise en relation des différents quartiers, offrant aux habitants commerces et services. Comme le rappelle I. Billard, « [les] signes d'urbanité sont produits par un traitement continu des espaces publics, réaffirmant l'idée de rue, de places et d'architectures urbaines, et la volonté de produire une dynamique à partir de petits pôles de commerces et de services » (Plan urbain, 1988, p. 72). De plus, ces espaces publics sont, comme dans la ville traditionnelle, clairement hiérarchisés entre centre et périphérie, des lieux entourant les grandes fonctions et les nœuds de communication comme les gares, à ceux qui desservent les quartiers résidentiels et qui ne sont pas des espaces privés (Hérat, 2005, p. 12).

Si les emprunts à la grammaire héritée des espaces publics sont nombreux, c'est néanmoins des espaces publics d'un nouveau type qui sont créés dans les villes nouvelles et dans la plupart des morceaux de ville édifiés en périphérie :

Les références architecturales et urbanistiques empruntent davantage aux bourgs ruraux ou aux cités-parcs des communes résidentielles des grandes agglomérations américaines qu'à l'idée de ville. L'urbanité proposée, si ce mot a encore un sens dans ce contexte, reposerait d'abord sur l'adhésion commune à un style de vie et à une sous-culture urbaine, plutôt que sur une configuration urbaine de l'espace. L'espace public y est abondant mais pensé comme support de systèmes relationnels dispersés, ou recomposés sur des bases affinitaires, professionnelles ou associatives. Il exprime la nature citadinisée, l'urbain paysager. (Plan urbain, 1988, p. 72)

Ainsi donc, le choix de formes héritées ne modifie pas radicalement les modes de vie propres à la ville desserrée. D'ailleurs, si les déplacements de proximité se font à pied, l'automobile et en moindre mesure les transports en commun restent incontournables pour des citoyens très mobiles qui ne travaillent pas nécessairement sur place. Les espaces publics de ces nouveaux morceaux de ville restent d'ailleurs marqués par une vision fonctionnaliste : la séparation des flux, de même que celle des fonctions, restent de rigueur (Hérat, 2005, p. 12). Dans ces nouveaux morceaux de ville, la « référence urbaine transite [plus] par les médias [et] les nouvelles technologies de communication » que « par la constitution de publics » (Plan urbain, 1988). Les signes d'urbanité côtoient la référence constante à la nature, un idéal de la ville-nature que traduit l'importante croissance donnée au paysage (Hérat, 2005, p. 12) – et son corollaire, le rôle majeur des paysagistes à côté des architectes dans la fabrication de la ville. Concepteurs et aménageurs ont en fait tablé sur « la constitution d'un nouveau système d'espaces publics articulant qualités urbaines et mise en scène des pratiques “valorisées” que sont les loisirs et la détente dans une nature urbanisée » (Plan urbain, 1988, p. 72). Outre le traitement paysager des espaces résidentiels, jalonnés de cheminements naturels, les espaces

publics majeurs sont donc en fait constitués par des parcs, des plans d'eau, des canaux, des ports de plaisance ; c'est à partir de ces éléments que sont distribués les espaces publics les plus monumentaux ainsi que les activités d'animation (cafés, restaurants, bibliothèques, artisanat, clubs, etc.). En définitive, ces nouveaux morceaux de ville s'apparentent donc autant à la *suburbia* américaine qu'à la ville dense européenne où sont puisés un certain nombre de modèles. A la même époque, les urbanistes nord-américains tentent d'ailleurs de réintroduire des valeurs urbaines dans la *suburbia*, au moyen notamment d'« espaces publics lisibles mettant en scène le piéton » (Ghorra-Gobin, 2006). Il y a sans doute eu circulation d'idées entre cet urbanisme européen et le nouvel urbanisme américain, qui se structure à partir de 1991 sous le nom de *New Urbanism* (Ghorra-Gobin, 2006).

Dans les espaces centraux comme en périphérie, les pouvoirs publics côtoient les acteurs privés que sont notamment les promoteurs, les entreprises spécialisées dans les loisirs ou la grande distribution. Les acteurs privés tendent en effet à s'affirmer pendant cette période :

La constitution et la sédimentation de l'espace public relève d'un grand nombre d'interventions privées qui contribuent au façonnage, aux usages et à l'évolution de cet espace : constructeurs et propriétaires privés, commerces, grandes surfaces commerciales, services publics et privés, sous-traitants et concessionnaires. (Plan urbain, 1988, p. 112)

En France, le rôle des acteurs privés est ainsi incontestable dans la construction des villes nouvelles, contribuant même à l'élaboration des nouveaux modèles d'espaces publics, en relation avec les urbanistes et les architectes (Ellin, 1995). Les acteurs privés peuvent s'associer aux pouvoirs publics dans la production des espaces publics (Plan urbain, 1988, pp. 58-60) ; ils peuvent aussi les instrumentaliser dans les négociations avec ces derniers comme dans les villes nouvelles (Hérat, 2005, p. 14), et même s'y substituer pour produire eux-mêmes les espaces publics de leur ensemble immobilier ou commercial.



*Figure n°9. Jour de marché devant la gare de Cergy-Saint-Christophe (photo : C. Imbert, 2007)*

*Figure n°10. les espaces publics de Marne-la-Vallée (janvier 2006)  
Rues et places paysagées, espaces verts et sentiers structurent les villes nouvelles : une partie de Marne-la-Vallée vue du ciel*



## Conclusion partielle

Au terme de ce premier chapitre, il apparaît bien que l'émergence et le développement de la catégorie « espace public » sont le produit d'un contexte, à la fois social et culturel, scientifique et politique, avec des jeux d'acteurs spécifiques. Dans les années 1970, la remise en cause de l'urbanisme moderne a en effet conduit à de nouvelles représentations de la ville, à la fois dans le champ des sciences sociales et au sein des milieux professionnels où s'est redéployé un urbanisme culturaliste. Les « luttes urbaines » et plus généralement l'émergence d'une nouvelle culture urbaine ont également participé de ce mouvement qui a remis les rues et les places au cœur des préoccupations. Progressivement, celles-ci sont de nouveau considérées comme objet à part entière, ce dont l'apparition du terme « espace public » dans les années 1980 témoigne. En même temps, s'inscrivant dans une tradition multiséculaire, les pouvoirs publics se sont ressaisis de cette question, donnant toute son ampleur à la catégorie nouvellement créée : au cours des années 1980 et 1990, ils en font progressivement un élément clé de leur action sur la ville. Ainsi,

la catégorie « espace public » est venue prendre une place de premier plan, à la fois dans la manière de concevoir et de réaliser les villes, mais aussi plus généralement au sein d'un débat de société dans lequel la ville devient le sujet. L'espace public est devenu ainsi, au fil du temps, un filtre de lecture de la ville. (Hérat, 2005, p. 3)

Bref, l'espace public est non seulement devenu une catégorie de lecture mais aussi une catégorie de l'action dans la ville européenne. Et contrairement à l'hypothèse avancée par certains observateurs dans les années 1980, la catégorie s'est maintenue, contaminant toutes les sphères de la société.

Il est probable que cette terminologie ira en s'estompant au fur et à mesure que se dessineront de nouveaux principes de composition urbaine posant de façon globale la structuration des formes urbaines à partir de nouvelles combinaisons de tracés et d'espaces publics. La notion d'espace public serait alors à entendre comme une terminologie de transition, puisant ses fondements et ses multiples références dans la ville historique, et préfigurant la cité post-industrielle dont la configuration et l'organisation sont encore balbutiantes. (Plan urbain, p. 111)

Au lieu de s'estomper, l'espace public est donc devenu omniprésent dans les discours et dans l'action, au sein de la ville post-industrielle, au point que les acteurs privés se le sont également approprié. Mais c'est au prix d'une dilution dans les discours et l'action sur la ville, aboutissant à un flou sémantique croissant : l'espace public a fini bien souvent par s'identifier avec la ville tout entière.

En revisitant l'histoire et la grammaire héritée des espaces publics, les acteurs de la ville post-industrielle ont donc construit une approche unique et globale des espaces publics, qui n'existait pas avant le XX<sup>e</sup> siècle. Critiquant les « grands récits » de la modernité et leurs impasses, ils en ont pourtant forgé de nouveaux : ainsi s'est imposée une nouvelle norme de la ville et de l'espace public, finalement inspirée d'une lecture univoque et idéalisée de l'histoire urbaine. On considère alors que la ville n'existe pas sans espaces publics – ce qui ne va pas de soit à d'autres époques ou dans d'autres contextes géographiques – et surtout que ces espaces publics n'existent pas autrement que dans une certaine forme et avec certaines pratiques. Un

certain nombre d'attributs sont dès lors attachés à cet espace public devenu un idéal, une sorte de mythe moderne constatée par un certain nombre d'auteurs (Toussaint & Zimmermann, 2001 ; Zepf, 2001, Belina, 2003). G. Capron souligne ainsi « l'idéalisation de la ville européenne et la mythification de l'espace public » (2004, p. 103) et M. Lussault écrit que

cette mythologie spatiale, à forte légitimité scientifique et qui se retrouve, omniprésente, dans le champ politique, fait partie intégrante de l'objet et contribue largement à l'importance qu'a prise la problématique de l'espace public au sein des politiques urbaines. (Lussault, 2003b, p. 333)

Espace par excellence de mise en relation entre les différents quartiers, l'espace public doit structurer l'espace urbain et en assurer la continuité (Gourdon, 2001). C'est un espace de mixités, aussi bien du point de vue des modes de déplacement que des activités, mais aussi du point de vue des publics qui doivent y avoir accès dans toute leur diversité (Ghorra-Gobin, 2001a). Cette mixité doit ensuite lui permettre d'assurer un rôle politique et social : A. Leménoel (1997, p. 430) parle par exemple du « pouvoir structurant et unifiant [de la rue], de sa capacité à créer, par sa multifonctionnalité, des pratiques sociales et une sociabilité spécifiques ». C'est donc aussi un espace de la sociabilité, celle-ci étant considérée tantôt comme une sociabilité de proximités voire de voisinage (Paquot, 1997)<sup>23</sup>, tantôt comme une « sociabilité froide » (Joseph, 1995, p. 12) dans sa version interactionniste, et en conséquence de la citoyenneté ou de la « civilité » (Lévy, 2003). Enfin, ce sont les pouvoirs publics qui sont considérés comme le garant de ces fonctions, les services publics assurant la gestion et l'entretien de l'espace comme le rappelle Chr. Dessouroux (2003, p. 29) : la propriété publique doit donc caractériser cet espace public idéal.

Cette nouvelle norme apparaît bien inséparable d'un contexte historique, que ce soit dans le temps court – celui de la ville post-industrielle – ou dans le temps long – celui de l'histoire des villes d'Europe occidentale qui est revisitée – et donc d'un contexte géographique. Il n'est alors pas étonnant que cet espace public idéal soit désormais considéré rétrospectivement comme l'un des fondements de la ville et de l'urbanité européenne. Il apparaît donc difficile d'aborder les villes d'autres aires géographiques à l'aune de cette catégorie, si ce n'est à étudier le rôle d'autres modèles dans la formation de cette catégorie – par exemple le modèle nord-américain, qui semble bien souvent constituer un contre-modèle – ou les transferts qui inévitablement ont pu avoir lieu *a posteriori*.

---

<sup>23</sup> « Dans un monde de plus en plus désorienté, l'identité d'un quartier procure à ses habitants une certaine sérénité. La rue, avec ou sans commerces, calme ou stressée, mais toujours disponible et aimable, joue la communication contre le repli individualiste (...), réveille la curiosité, brouille les limites du "proche" et du "lointain". La rue est un "témoin", dans ce "relais" ininterrompu, auquel tout citoyen participe » (Paquot, 1997, p. 18).



## CHAPITRE 2

### Renouvellement des pratiques et nouveaux questionnements

---

*Dans notre vie publique, bien des choses se sont transformées sans retour, partant, bien des formes architecturales ont perdu leur importance de jadis. Qu'y pouvons-nous, si les événements publics sont aujourd'hui racontés dans les journaux au lieu d'être proclamés (...) ? Qu'y pouvons-nous si les marchés quittent de plus en plus les places pour s'enfermer dans des bâtiments d'aspect peu artistique ou pour se transformer en colportage direct dans les maisons ?*

C. Sitte, L'art de bâtir des villes

*Les rues sont l'appartement du collectif. Le collectif est un être sans cesse en mouvement, sans cesse agité, qui vit, expérimente, connaît et invente autant de choses entre les façades des immeubles que des individus à l'abri de leurs quatre murs.*

W. Benjamin, Paris Capitale du XIX<sup>e</sup> siècle

*Plus les gens ont de barrières tangibles entre eux, plus ils sont sociables, de même qu'ils ont besoin d'endroits publics spécifiques dont la seule fonction soit de les rassembler.*

R. Sennett, Les tyrannies de l'intimité

Si, dans les années 1970 et 1980, les espaces publics sont considérés comme en crise, c'est avant tout parce que leur pratique par les citoyens est considérée comme en déclin. On ne compte plus alors les discours mettant cette crise en évidence, dans le sillage de R. Sennett, dont l'ouvrage désormais classique *The Fall of Public Man* (1973) est très vite traduit en Europe, et notamment en France (1979). Depuis lors, de nombreux auteurs se sont inscrits dans cette veine<sup>1</sup>. Ce qui est vécu comme une crise des espaces d'usages publics est d'ailleurs à l'origine de l'invention de la catégorie « espace public », comme on l'a vu dans le premier chapitre. Pourtant, si l'on définit les espaces publics dans une acception large comme des espaces d'usages publics<sup>2</sup>, force est de constater qu'au-delà des discours les plus alarmistes, il y a bel et bien une pratique assidue et renouvelée de ces lieux depuis la fin des années 1980. Plusieurs auteurs l'affirment en tout cas, dans l'Europe francophone<sup>3</sup> comme dans l'Europe germanophone<sup>4</sup>, même s'il est vrai que les recherches empiriques ne sont pas si nombreuses :

---

<sup>1</sup> Parmi les plus cités : Feldtkeller, 1995 en Allemagne et Ghorra-Gobin, 2001 en France.

<sup>2</sup> Nous nous cantonnons pour l'instant à cette définition large, qui équivaut à l'expression de « lieu du public » déjà utilisée dans le chapitre précédent. L'espace public peut donc être considéré comme le lieu des sociabilités publiques. Quant à la définition des espaces publics selon une approche géographique, qui servira de point de départ à notre propre travail, elle sera énoncée dans le troisième chapitre.

<sup>3</sup> Par exemple : Barbichon, 1991 ; Tomas, 2001, 2002 & 2003 ; Bassand *et alii*, 2001.

<sup>4</sup> Par exemple : Spiegel, 1987, Joas & Nohl, 1995 ; Gehl & Gemzoe, 1996 ; Aminde, 1996 ; Berding *et alii*, 2002.



Les recherches empiriques sur les usages des espaces publics ne sont pas qu'à l'état d'ébauche. Mais le peu qui existent ne sont pas équivoques : les activités dans les espaces publics ne déclinent pas, au contraire elles se développent. Ce constat s'applique autant aux espaces centraux des villes – avec des différenciations – qu'aux parcs et aux places des quartiers résidentiels. (Selle, 2004, p. 133)<sup>5</sup>

Ainsi donc sont concernés à la fois les espaces publics centraux et les espaces publics de quartier. Bref, la (ré)invention européenne des espaces publics passe aussi par un regain de fréquentation.

Au-delà de ce constat d'un regain de fréquentation, il est nécessaire, dans un premier temps, de caractériser précisément les recompositions qui affectent les espaces d'usages publics dans le contexte de la ville européenne depuis les années 1980. Nous verrons que ces lieux ont pris de nouvelles formes et un nouveau sens. D'un côté les espaces publics hérités (rues, places et jardins) sont toujours animés, mais leurs pratiques se transforment profondément. D'un autre côté, les nouveaux espaces publics que sont les centres commerciaux, au centre comme en périphérie, les parcs de loisirs et les espaces verts périurbains en banlieue, sont eux aussi très fréquentés. Déjà largement présents en Amérique du Nord, ces nouveaux types d'espace publics tendent à se développer en Europe comme d'ailleurs dans le reste du monde<sup>6</sup>, au point de concurrencer les espaces publics hérités. Ainsi les espaces publics apparaissent-ils dans leur ensemble comme de plus en plus hétérogènes, qu'il s'agisse de fréquentation, de pratiques ou de formes. Ils semblent même en partie s'éloigner de la norme construite par les acteurs publics, les professionnels et les sciences sociales de la ville (voir chapitre 1). C'est sans doute pour cette raison que la catégorie a été progressivement précisée et approfondie, ce que nous analyserons dans un second temps. Certains auteurs parlent ainsi de « nouveaux espaces publics » (Didier, 2001), des « espaces privés d'usages publics » (Decroly *et alii*, 2003), ou encore des « espaces privés publicisés » voire des « espaces privés publicisés » (Sabatier, 2006)<sup>7</sup> pour ne citer que ceux-là. Alors que les espaces publics se transforment, s'opère donc un certain nombre de recompositions de la catégorie elle-même dans le champ des sciences sociales. Sa dimension critique tend parallèlement à se renforcer, portant cette fois-ci plutôt sur le statut et l'accessibilité des espaces publics.

## **1. Mutations des sociétés européennes et pratiques de la ville**

Les sociétés européennes, et en particulier les sociétés urbaines d'Europe occidentale, ont profondément évolué depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, et plus encore depuis les années 1970. A plusieurs niveaux, que ce soit l'étalement urbain et l'accroissement des mobilités, le développement de la consommation et des loisirs, ou la diffusion du sentiment d'insécurité, les mutations vécues par les sociétés européennes ont modifié de façon

---

<sup>5</sup> Traduction de l'auteur.

<sup>6</sup> Comme l'avancent certains chercheurs, ils sont l'un des effets de la mondialisation (Ghorra-Gobin, 2001b) et de son pendant urbain, la métropolisation (Fehlmann & Morel, 1998).

<sup>7</sup> Nous reviendrons sur ces questions terminologiques dans le troisième chapitre, quand il s'agira de définir une approche géographique des espaces publics. Dans ce chapitre 2, l'objectif n'est que de rappeler les grands traits des évolutions en termes de pratiques et de formes.

considérable les pratiques de la ville et de ses espaces d'usages publics, contribuant à forger de nouvelles formes et de nouveaux modes de gestion de ces espaces. Ceux-ci n'en conservent pas moins un rôle primordial dans la construction des sociabilités publiques<sup>8</sup> considérées au sens large du terme : sociabilités traditionnelles de proximité, notamment dans l'environnement du logement<sup>9</sup>, ou « sociabilités froides » (Joseph, 1995, p. 12) correspondant aux relations interpersonnelles qui, même fortuites et lâches, sont régies par un minimum de codes de comportement.

### **1.1 De la dispersion quotidienne à la concentration des espaces d'usages publics**

Historiquement, ce sont les rues et les places qui ont été le support de la sociabilité publique dans la ville européenne. Ces sociabilités étaient au premier chef des sociabilités de proximité, que ce soit dans l'environnement du logement ou dans celui du travail, les deux étant d'ailleurs associés à l'époque pré-industrielle, avant de se séparer au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. A la fois lieu du travail et du commerce, la rue est alors le lieu de sociabilité par excellence, ces activités créant de nombreux contacts entre les citoyens (Leménorel, 1997). La sociabilité publique y est donc par essence une sociabilité quotidienne, et elle est quasiment omniprésente dans une ville dense et relativement peu étendue.

Cependant à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, plus encore au XX<sup>e</sup> siècle, à mesure que l'espace urbain s'étendait, les espaces publics se sont différenciés de plus en plus nettement<sup>10</sup>. Une grande partie des espaces dits « publics » a progressivement été délaissée par les citoyens. C'est le cas en premier lieu des espaces publics entourant le logement, ce qu'U. Herlyn (2000) appelle le « micro-milieu ». Il est vrai que la plupart des citoyens ne travaillent plus nécessairement dans leur quartier de résidence et qu'ils fréquentent de plus en plus de lieux, bien au-delà (Authier, 2001). L'accroissement de la mobilité quotidienne des citoyens (Orfeuill, 2000), d'ailleurs largement favorisé par les politiques publiques<sup>11</sup>, a donc profondément modifié les pratiques de l'espace public. La fréquentation des quartiers environnant le lieu de travail ou le logement ne s'impose plus autant que par le passé. Gagnant en mobilité, les citoyens peuvent plus librement qu'auparavant choisir les lieux qu'ils souhaitent fréquenter et en éviter d'autres. C'est la « ville au choix » (Chalas, 1997) ou la « cité à la carte » (Racine, 1996). L'étalement urbain qui s'est développé depuis les années 1970 a lui aussi transformé la donne. Parallèlement à la formation de vastes zones résidentielles en périphérie, de nouvelles zones d'emplois et/ou de commerce ont émergé, à l'inverse beaucoup plus concentrées spatialement (Berroir, 1996). Elles constituent de nouvelles centralités qui concurrencent les centres historiques et donnent aux métropoles le caractère polycentrique qu'on leur connaît aujourd'hui (Berroir *et alii*, 2007). Or comme l'écrit G. Barbichon (1991, p. 115), « [ces]

---

<sup>8</sup> Le terme de sociabilité renvoie ici aux « manières d'être ensemble de groupes sociaux différenciés, dans un contexte culturel donné » (Korosec-Serfaty, 1988, p. 121). Parmi les différents modes de sociabilité, celles qui correspondent aux « relations interpersonnelles organisées, diversifiées, finalisées par l'Association volontaire » (Agulhon, 1997, p. 7) ne sont pas au cœur de notre propos.

<sup>9</sup> Parmi les sociabilités liées aux « groupement naturels (entendons : non volontaires, non choisis) » (Agulhon, 1997, p. 7), seules celles qui sont liées au voisinage nous intéressent ici, à côté des sociabilités liées à la famille, à l'atelier ou à l'entreprise, qui n'apparaîtront qu'en négatif.

<sup>10</sup> On peut d'ailleurs noter au passage qu'il en va de même pour les quartiers et, plus globalement, pour la répartition des classes sociales dans l'espace urbain. La croissance urbaine entraîne en effet un vaste processus de différenciation au sein de l'espace urbain qui va bien au-delà des espaces publics.

<sup>11</sup> Comme en témoigne par exemple la création de la « carte orange » en région parisienne dans les années 1970.

points d'appui et de recours étant dispersés, même s'ils sont nombreux et forts, les espaces communs tendent à se présenter comme un milieu de plus en plus socialement vide ».

Pourtant, les espaces d'usages publics n'ont pas disparu. Dans ce contexte de dispersion des personnes et des fonctions, les citoyens recherchent en fait, par contraste, des lieux et des moments de rassemblement et de côtoïement. En effet, comme l'écrit R. Sennett (1977, p. 24), « [plus] les gens ont de barrières tangibles entre eux, plus ils sont sociables, de même qu'ils ont besoin d'endroits publics spécifiques dont la seule fonction soit de les rassembler ». Si le phénomène existait déjà dans la ville industrielle, les dynamiques spatiales de la ville post-industrielle ne font donc que le renforcer :

[Dans] un système où les espaces de relations se composent de manière dispersée, distante et discontinue, les individus trouvent une satisfaction profonde à éprouver la présence tangible, sous une forme de spectacle quasi cérémoniel, de l'humanité, une et concrète, de la foule... (Barbichon, 1991, pp. 119-120)

Contrairement à une tendance ancienne, amplifiée après la Seconde Guerre mondiale, on observe ainsi plutôt une revalorisation des sociabilités publiques à partir des années 1990. Un certain nombre de lieux conservent et même développent leur « statut d'espaces de "séjour" », c'est-à-dire qu'ils « permettent la halte, la déambulation lente ou la promenade » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 57). Ce sont les « macro-milieus », lieux du rassemblement, plus rares et plus concentrés spatialement, qui prennent finalement le pas sur les « micro-milieus » évoqués ci-dessus (Herlyn, 2000). En fait, si les espaces publics n'irriguent plus tout l'espace urbain – en d'autres termes, ce dernier n'est plus partout le lieu de la sociabilité publique – ils tendent à devenir *l'apanage de la centralité*, que celle-ci soit métropolitaine, d'agglomération ou locale. Ainsi la carte des espaces publics tend-elle de plus en plus à ressembler à celle des centralités dans la ville, nécessairement fragmentée et par ailleurs de plus en plus spécialisée. A cette concentration spatiale de la sociabilité publique correspond aussi une concentration temporelle. C'est en effet de plus en plus dans des moments exceptionnels que les citoyens se rassemblent dans ces centralités :

Les vastes espaces ordinairement parcourus par des « passants » plutôt que par des « voisins » deviennent le lieu temporaire de rassemblements où se conjuguent le mouvement commun, global, d'une foule consensuelle et l'interaction, immédiate, de proximité : le marathon urbain, les grands concerts à ciel ouvert représentent de tels rassemblements, événements de convivialité de masse (Barbichon, 1991, p. 119)

Si les espaces d'usages publics conservent un rôle important en termes de sociabilité, c'est donc aussi à des moments bien particuliers : aux événements évoqués par G. Barbichon s'ajoute ce moment privilégié qu'est la fin de semaine, pour la majorité des citoyens qui fréquentent alors aussi bien les centres-villes que les centralités périphériques, poussant même les distributeurs à ouvrir de plus en plus le dimanche<sup>12</sup>. Tous ces espaces d'usages publics permettent en définitive une « compensation intermittente de la dispersion quotidienne » (Barbichon, 1991, p. 119).

---

<sup>12</sup> La question est toujours en débat dans la sphère publique française actuellement, au moment où l'Allemagne vient d'assouplir sa législation dans ce domaine, permettant l'ouverture des commerces plus tard le soir ainsi que le dimanche. Nombreux sont d'ailleurs les centres commerciaux qui ouvrent le dimanche en France, y compris illégalement parfois.

## **1.2 Les espaces d'usages publics dans une société de consommation et de loisirs**

Si le commerce et le jeu font depuis longtemps partie des pratiques de l'espace public (Korosec-Serfaty, 1991), la société post-industrielle leur accorde une place encore jamais atteinte, puisque ces usages tendent à l'emporter sur tous les autres. En cela, les pratiques de l'espace public sont le reflet d'évolutions plus globales au sein des sociétés européennes où la consommation et les loisirs prennent une place croissante depuis les années 1960, phénomène que J. Dumazedier (1962) et J. Baudrillard (1970) ont été parmi les premiers à mettre en évidence.

Dans toute l'Europe occidentale, une majorité de ménages a bénéficié, au cours des Trente Glorieuses, de l'augmentation générale du niveau de vie. Dans ce contexte, la consommation a plus que doublé depuis les années 1950 (Rignols, 2002). Elle a forgé un certain nombre de mythes, le principal étant « celui de la profusion des marchandises, celui de l'abondance qui sera conforté par les étalages de plus en plus vastes et toujours mieux approvisionnés des nouvelles surfaces commerciales » (Rocheffort, 1995, p. 48), mythes qui vont structurer durablement la société post-industrielle. Aujourd'hui, comme le rappelle R. Rocheffort, « qu'on l'adule ou qu'on la déteste (...), le constat est là : la société de consommation est loin d'agoniser et elle gagne même tous les jours un peu de terrain » (1995, p. 10). Parallèlement s'est affirmée la société des loisirs, avec l'augmentation considérable du temps libre qui passe, comme le rappelle A. Corbin (1995), de 30 % du temps de vie éveillé en 1850 à 82 % en 1980. Outre l'augmentation du taux d'inactifs, notamment parmi les catégories modestes de la population, le phénomène s'explique aussi en grande partie par une meilleure distribution des temps quotidiens, notamment parmi les classes moyennes qui voient, même si leur temps libre reste constant, leur temps de loisirs augmenter (Dumontier *et alii*, 2002). Autrement dit, comme le rappelle B. Sabatier (2006, p. 176), « le rapport au temps libre que les classes aisées avaient traditionnellement entretenu est maintenant celui des classes moyennes qui s'orientent de plus en plus vers les loisirs sportifs et culturels ». Dans les années 1980 se sont définitivement instaurées de nouvelles habitudes, de nouveaux modes de vie caractérisés, pour le plus grand nombre et en particulier pour les jeunes, par une « bimotarisation » accrue associant logique de travail et logique de temps libre (Viard, 2002, p. 9). C'est ce qui explique en partie le renouveau des cinémas, des théâtres et des musées (Sibertin-Blanc, 2001), de même que se développent les activités sportives en intérieur (salles de sport, équipements municipaux) ou en extérieur (espaces verts, rues et places) (Escaffre, 2005).

Consommation et loisirs se sont en outre progressivement rejoints, forgeant une « société de consommation de loisirs » (Augustin, 2001a), et plus largement, une « société de consommation et de loisirs » (Koehl, 1990 ; Hetzel, 1996). En effet, l'absence ou la lenteur des pouvoirs publics à répondre à cette demande de loisirs a « catalysé le développement des offres privées marchandes en biens et en services de loisirs » (Sabatier, 2006, p. 178). Bref, comme le résume F. Ascher (2003, p. 71), « les loisirs sont pour une bonne part passés dans la sphère des relations marchandes ». Dans ce contexte, même si le travail continue largement de structurer la vie sociale, il n'apparaît plus aujourd'hui comme fondamental dans la vie et dans l'organisation des espaces publics. Ce sont désormais plutôt « les loisirs comme temps de consommations individuelles et culturelles, et surtout comme temps de détente physique » (Plan urbain, 1988, p. 71) qui jouent ce rôle. Les espaces publics sont donc moins fréquentés par contrainte que par choix, ils ne sont plus exclusivement situés dans l'environnement du

domicile ou du lieu de travail, ou encore dans l'espace parcouru entre le domicile et le lieu de travail.

A côté des rues et des places des centres-villes, dont les pratiques se modifient pour se tourner vers la consommation et les loisirs, les centres commerciaux, les multiplexes cinématographiques ou encore les parcs d'attraction deviennent des lieux de sociabilités publiques incontournables. Comme l'écrit G. Capron (1997, p. 30), « [les] commerces, comme lieux d'un échange multiforme, tant économique que social, d'expériences de l'altérité, d'exposition de soi au regard d'autrui, régis par des rituels de rencontre et d'évitement, sont caractérisés par des usages publics ». Pour autant, la forme de ces sociabilités publiques a profondément changé. Les nouveaux lieux du public ont tendance à « offrir en moindre abondance des objets d'interaction que les espaces sociaux primaires, de jadis, champ d'interconnaissance et de communication immédiate » (Barbichon, 1991, p. 118). Les citadins y viennent dans l'objectif de consommer ou de se divertir. Ils viennent aussi chercher un spectacle, celui de la marchandise tout d'abord – de la même manière que le flâneur des passages au XIX<sup>e</sup> siècle (Benjamin, 1989) – et celui de la consommation elle-même (Baudrillard, 1970 ; Debord, 1968). Le spectacle de l'humain est consommé, symboliquement, au même titre que les marchandises. Bien plus, il devient finalement une cérémonie collective, essentiellement permise par la disponibilité des gens et parce qu'ils ont délibérément fait le choix de fréquenter les lieux.

Cette interaction sociale est fondamentalement différente de celle qui a longtemps caractérisé les rues et les places, dans l'environnement du domicile ou du lieu de travail. C'est une interaction sociale pacifiée, comme celle que permettaient déjà, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les parcs des grandes villes européennes. Les deux types d'espaces sont marqués par un même paradoxe : ce sont des lieux dont les usages sont codifiés mais dont l'image évoque la liberté. En effet, le sentiment de liberté correspond en fait « à la simple possibilité de cheminer tranquillement dans un lieu qui procure aussi un plaisir esthétique », et les citadins de rechercher essentiellement une réponse à leur « besoin de côtoyer les gens sans qu'il soit nécessaire de prendre une part active aux choses, en d'autres termes d'engager sa personne » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 57). La sociabilité publique se fonde donc sur l'instauration d'une distance entre les différents usagers, qui seule permet au spectacle de se dérouler en toute sécurité pour eux. C'est pourquoi tout en appelant de leurs vœux des lieux publics « vivants » et « animés », des lieux où l'on puisse « se rencontrer » et « faire la fête », les citadins recherchent en fait des formes de rassemblement des plus policées et réservées.

Si l'interaction sociale qui caractérise les nouveaux espaces publics se différencie nettement de celle qui marquait jadis les rues et les places, elle tente parallèlement de lui ressembler, dans un contexte où « le spectacle constitue le modèle présent de la vie socialement dominante » (Debord, 1968, p. 17). Face à la perte des repères que suscite la dispersion des pratiques citadines, ont émergé des « espaces collectifs, unitaires, dont sont attendus des effets de sociabilité compensateurs de la disparition d'une sociabilité plus ou moins mythique, du quartier ou du village » (Barbichon, 1991, p. 119). Parmi ces lieux, on peut citer la rue piétonne, en centre-ville, ou la galerie marchande, dans les centralités secondaires, aujourd'hui au cœur des pratiques de la ville de chaque citadin. G. Barbichon explique ainsi ce succès (1991, p. 119) :

[ils] procurent au promeneur, spectateur de la rue, la satisfaction de ressentir l'existence concrète de lui-même et des autres, par l'effet des jeux subtils des perceptions de soi et d'autrui indissociées (...). Ces espaces de la convivialité promise offrent également à des groupes déjà constitués le moyen d'aviver leur sociabilité, préexistante. Le résultat, si positif soit-il au regard du critère de la maximisation des satisfactions de l'utilisateur, me paraît être assez éloigné de la volonté et de l'espoir des promoteurs de ces espaces destinés à la communication de voir se développer une sociabilité de rencontre active, de « communication ».

Ainsi, au-delà de l'interaction pacifiée entre consommateurs, si les nouveaux espaces d'usages publics peuvent donner lieu à des rencontres et à des discussions entre leurs différents usagers, c'est presque uniquement entre des individus qui se connaissent déjà : amis, membres d'une même famille ou encore voisins. Il n'est pas rare d'y venir pour se rencontrer, mais rarement dans l'espoir d'y rencontrer d'autres gens.

### **1.3 Face à la peur du risque, des espaces publics rassurants**

Avec l'avènement de l'ère post-industrielle, les sociétés occidentales – et notamment européennes – sont de plus en plus touchées par une peur du risque qui prend différentes formes (résidentiel, scolaire, environnemental, sanitaire et alimentaire, professionnel, etc.) [Ascher & Godard, 1999]. Si de multiples raisons peuvent être trouvées au phénomène, ce qui n'est pas le but ici, on peut tout de même invoquer la perte de repères qu'impliquent l'entrée dans une crise économique et sociale durable depuis les années 1970, le développement de nouvelles technologies ou encore de la mondialisation depuis les années 1980. Au cœur de la vie quotidienne des citoyens, les espaces publics sont bien évidemment eux aussi concernés. C'est sans nul doute dans ce contexte qu'il faut repositionner le débat sur la sécurité, auquel nous reviendrons plus en détail ci-dessous. Dans la ville desserrée, « aires inquiétantes et aires rassurantes s'imbriquent de manière plus complexe que dans un passé qui ignorait les conditions de l'urbanisation extensive d'aujourd'hui et où les espaces de sécurité (objective et subjective) étaient plus fermement dissociés » (Barbichon, 1991, p. 115)<sup>13</sup>. L'insécurité au sens large est donc à la fois l'apanage des espaces vides, qui sont nombreux dans la ville desserrée, et de certains espaces pleins, où se concentrent un grand nombre de citoyens qui se trouvent physiquement juxtaposés sans être socialement interconnectés, ce qui peut créer des tensions.

Comme le rappellent F. Ascher et F. Godard (1999, p. 177), les sociétés urbaines mettent en œuvre des dispositifs « pour gérer les risques, pour maîtriser un environnement et un avenir incertains, pour créer des structures, des dispositifs, des lieux et des moments de confiance », ce qui affecte au premier chef les espaces publics. On peut même aller jusqu'à dire que les espaces publics constituent de plus en plus l'un de ces moments et de ces lieux de confiance que la société se forge. Il est certain, tout d'abord, que les espaces publics de la ville post-industrielle sont conçus et gérés pour être des espaces rassurants, loin de l'insécurité, réelle ou fantasmée, censée régner ailleurs dans la ville (Glasze, 2001). Le regain des pratiques de l'espace public ne va donc pas sans un renforcement du contrôle social, dans la lignée d'une tendance déjà ancienne (Korosec-Serfaty, 1991). Les lieux sont rendus

---

<sup>13</sup> Dans la ville pré-industrielle, le sentiment d'insécurité était plutôt attaché aux espaces vides comme le coupe-gorge, en arrière de la rue passante plutôt rassurante. Plus généralement, l'insécurité était d'ailleurs plutôt attachée aux espaces extérieurs à la ville : forêts et « grands chemins ».

rassurants grâce à la présence renforcée de la police ou d'agents de sécurité, qui limitent les risques de vol ou d'agression, respectivement dans les rues et dans les centres commerciaux ou dans le métro. Mais ce sont aussi des espaces rassurants parce qu'ils permettent une interaction pacifiée où l'individu n'a pas à engager sa personne, comme on l'a vu précédemment, et où chacun vient consommer dans une ambiance de détente, sans « être [harassé] par l'encombrement ou par un horizon de vie accablant » (Barbichon, 1991, p. 118). Ce sont enfin des espaces rassurants par leur forme, selon deux modalités différentes. La mise en intérieur des espaces publics, déjà relevée par W. Benjamin – on prévoyait ainsi au XIX<sup>e</sup> siècle le passage à des « rues-salons »<sup>14</sup> (Benjamin, 1989, p. 81) – et qui se poursuit aujourd'hui (Sennett, 1977), s'inscrit pleinement dans cette tendance à créer des lieux confortables et rassurants. L'ambiance délibérément aseptisée des centres commerciaux contemporains en témoigne également (Sabatier, 2006). Par des aménagements de voirie à l'ancienne, dans les centres-villes, ou par des ambiances architecturales rappelant la rue commerçante d'antan, dans les centres commerciaux, les espaces publics sont aussi de plus en plus des espaces de la nostalgie (Harvey, 1989 ; Goss, 1996). Si celle-ci constitue aujourd'hui l'un des moteurs des sociétés occidentales, c'est en effet, entre autres, une réponse à la peur du risque qui les caractérise (Ellin, 1995).

## **2. Une généralisation des pratiques de consommation et de loisirs dans les centres**

Dans ce contexte de forte dispersion, qui pousse les sociabilités publiques à se concentrer dans quelques types de lieux bien particuliers, il est important de dresser un tableau des espaces publics tels qu'ils se présentent aujourd'hui. Centres-villes et centres secondaires convergent sur la voie d'une spécialisation fonctionnelle, et les pratiques de l'espace public y sont de plus en plus des pratiques de consommation et de loisirs. Cette mutation est aussi le résultat des stratégies des différents acteurs, publics ou privés.

### **2.1 Les centres commerciaux dans la ville européenne**

Même s'ils tiennent leur origine des passages et des grands magasins inventés en Europe au XIX<sup>e</sup> siècle (Péron, 1993), les centres commerciaux sous leur forme actuelle sont nés en Amérique du Nord, avant de se diffuser dans les villes européennes depuis les années 1960. Ce processus s'inscrit dans une tendance longue de mise en intérieur des sociabilités publiques (Korosec-Serfaty, 1991), ainsi que dans le développement d'une forme de sociabilité liée à la marchandise, que la société de consommation et de loisirs a contribué à renforcer. Les centres commerciaux constituent aujourd'hui un type d'espace public incontournable et en pleine expansion, présent aussi bien en périphérie que dans les espaces centraux.

#### **2.1.1 Les centres commerciaux, espaces publics de la banlieue**

Dans les années 1960 et 1970, alors que le mouvement de périurbanisation ne fait que s'ébaucher, les sociétés de la grande distribution en plein développement ouvrent leurs

---

<sup>14</sup> W. Benjamin cite T. Moilin (1869), *Paris en l'an 2000*.

premiers espaces commerciaux en périphérie des villes européennes. S'inspirant explicitement d'un modèle défini aux Etats-Unis dès les années 1930, ce sont des espaces de vente en libre service qui s'adressent à une population dont le niveau de vie augmente rapidement. En France, supermarchés puis hypermarchés ouvrent ainsi leurs portes dans les banlieues des villes, notamment dans la banlieue parisienne où le premier d'entre eux est construit par Carrefour à Sainte-Geneviève-des-Bois en 1963 (Péron, 1993). Le rythme de leur développement s'amplifie au cours des années 1960 et 1970. Ainsi Paris est-elle aujourd'hui ceinturée de grands centres commerciaux, le long du périphérique<sup>15</sup> ; en dehors des noyaux anciens, sa banlieue est quant à elle largement structurée par ces centralités. Autour des hypermarchés ou supermarchés s'agrègent progressivement des galeries marchandes, ainsi que diverses grandes et moyennes surfaces spécialisées à partir des années 1980. C'est le modèle du centre commercial à la française, que l'on ne retrouve pas dans les autres pays européens (Sabatier, 2006). Ces ensembles commerciaux se différencient des espaces publics traditionnels car leur fonction est essentiellement marchande : ce sont avant tout des lieux d'approvisionnement, même si la sociabilité publique n'y est pas absente, puisque le commerce peut être à lui seul créateur d'interactions sociales (de la Pradelle, 1996 ; Capron, 1996 ; Monnet, 1997).

Parallèlement, un autre modèle se développe aux Etats-Unis et au Canada, celui du *shopping center* (Crawford, 1992). A l'origine essentiellement tourné vers l'acte d'achat, le centre commercial devient un « espace de consommation multifonctionnel, à la fois commercial et récréatif » (Sabatier, 2006, p. 152)<sup>16</sup> où l'on trouve donc des grands magasins, divers commerces ainsi que toute une gamme de services publics et privés (banques, agences de voyages, restaurants et fast-foods, etc.). C'est un espace fermé dont l'air est conditionné, construit autour d'une allée centrale bordée de boutiques et aboutissant à des grands magasins. Cette allée centrale bénéficie le plus souvent d'un traitement paysager et architectural. Elle est également aménagée pour accueillir une vie sociale, avec des bancs, des fontaines, ainsi qu'en général un *food court*. Un large éventail d'activités et d'animations y est également proposé (expositions, fêtes folkloriques...), si bien que le *shopping center* apparaît d'emblée comme un lieu d'activités sociales multiples, parmi lesquelles loisirs et en particulier promenade tiennent une bonne place, à la différence de la génération précédente. Les fonctions de loisir ne cessent d'ailleurs d'être développées, si bien que l'on parle aujourd'hui de *fun shopping* (Frieden & Sagalyn, 1992 ; Sorkin, 1992).

Ce type de centre commercial, que l'on pourrait dire de seconde génération et dont l'appellation *mall* est synonyme, fait son apparition en Europe occidentale dans les années 1960, notamment au Royaume-Uni, avant de se diffuser dans les autres pays. Malgré quelques exceptions, comme le centre commercial Parly 2 près de Paris, la France y vient relativement tardivement, à partir des années 1980 (Plan urbain, 1988), le modèle ne s'y diffusant véritablement que dans les années 1990<sup>17</sup>. Depuis lors, les centres commerciaux sont

---

<sup>15</sup> Les conditions d'ouverture en centre-ville sont draconiennes, en particulier depuis la loi Royer (1973).

<sup>16</sup> B. Sabatier distingue clairement les espaces marchands, étant essentiellement des lieux d'achat, et les espaces de consommation, qu'il définit comme des lieux multifonctionnels, associant notamment des activités de loisirs et plus généralement des activités sociales.

<sup>17</sup> La puissance acquise par les grandes sociétés de distribution qui se développent précocement dans le pays explique en grande partie la différence française. Ces grandes sociétés continuent en effet longtemps à développer le modèle de centre commercial porté par une grande surface.



progressivement rénovés pour se rapprocher de ce modèle ; de grands *malls* voient le jour dans les années 2000, notamment dans les villes nouvelles de la région parisienne dont ils constituent le centre (Val d'Europe à Marne-la-Vallée ou Carré Sénart à Melun-Sénart). Au cours de cette décennie, des *malls* sont aussi ouverts en grand nombre dans les anciens pays communistes d'Europe centrale et orientale – notamment dans l'ex-RDA et à Berlin (Rudolph *et alii*, 2004) ou en Roumanie (Delage, 2005) – ainsi que dans les pays d'économie intermédiaire comme la Turquie (Erkip, 2003). Ils y constituent le cadre de référence de la consommation et des loisirs pour les classes moyennes en pleine ascension.

Même s'ils remettent en cause une sociabilité publique autrefois ancrée dans la proximité, les centres commerciaux constituent aujourd'hui des lieux de vie, des lieux de sociabilités à part entière (Lestrade, 2001). Dans ce cadre, la sociabilité publique est désormais plus associée à la centralité, ainsi qu'à des moments particuliers de la semaine ou de l'année, la fin de semaine et les soirées en constituant les moments-clés. Si les centres commerciaux sont très tôt considérés comme des espaces publics aux Etats-Unis, ils peinent cependant à être considérés comme tels en Europe, notamment en France. Il est vrai que ces espaces, qui appartiennent à de grandes chaînes de distribution ou à des entreprises spécialisées, sont régis par le droit privé, ce qui ne les inscrit pas dans la définition de l'espace public idéal, telle qu'elle s'est forgée depuis les années 1970 en Europe. Pour autant, les pouvoirs publics ne sont pas étrangers à cette évolution, puisque les centres commerciaux sont bien souvent inscrits dans le cadre d'une planification qui les englobe (Plan urbain, 1988 ; Sabatier, 2006). Il faudra cependant attendre les années 1990 pour que ces derniers soient considérés comme des espaces publics à part entière. Les travaux du Plan urbain y ont contribué en France, comme en témoigne le passage suivant :

On ne peut nier qu'un grand équipement, entièrement constitué de parcours, galeries et commerces, drainant plusieurs milliers, voire dizaines de milliers de visiteurs par jour, ne soit un lieu où se constituent et reconstituent en permanence des publics, même si leur localisation est excentrée ou uniquement accessible en voiture. (Plan urbain, 1988, p. 68)

Plus tard, un certain nombre de travaux portant sur la question, notamment des thèses<sup>18</sup>, ont contribué à ancrer l'analyse des centres commerciaux dans celle, plus large, des pratiques de la ville et de ses espaces publics. Ainsi, « depuis les années 1990, les questionnements ne portent plus uniquement sur le commerce dans son aspect strictement économique mais tendent à réfléchir au rôle de la fonction commerciale dans l'organisation de la vie sociale » (Gasnier, 1998, p. 84). Les chercheurs ont cependant mis en place une nouvelle terminologie censée mieux rendre compte des changements intervenus dans les pratiques, les formes et la gestion de ces espaces, des « nouveaux espaces publics » (Didier, 2001) aux « espaces privés publicisés » (Sabatier, 2006), en passant par les « espaces privés d'usages publics » ou par les « espaces communs » (Lussault, 2003) ou les « espaces sociétaux » (Lévy, 2003).

### 2.1.2 Une diffusion du modèle dans les espaces centraux

Ce modèle a aujourd'hui tendance à se diffuser dans les espaces centraux. Dès les années 1970, des centres commerciaux sont aménagés dans les espaces centraux des grandes

---

<sup>18</sup> On peut renvoyer ainsi aux travaux de S. Lestrade (2001) et B. Sabatier (2006).

villes américaines<sup>19</sup>. Les villes européennes ne tardent pas à suivre ce modèle. Le mouvement est précoce en Allemagne : ainsi l'Europa Center ouvre-t-il dans le centre de Berlin-Ouest dans les années 1960. En France, le développement des centres commerciaux se fait d'abord sous une autre forme, principalement en périphérie, ce mode de développement restant longtemps une priorité pour le secteur de la grande distribution. Le législateur met en outre en place des dispositifs visant à limiter leur nombre dans les villes<sup>20</sup>, afin de protéger le petit commerce. Au cours des années 1970, seuls quelques-uns s'installent à Paris *intra muros*, dans le cadre de programmes de rénovation (Maine-Montparnasse). C'est en fait dans les années 1980 et surtout 1990 que le mouvement s'amplifie partout en Europe : les centres commerciaux « servent alors de rue commerciale permettant de gagner un autre espace de la ville aux heures où le centre est ouvert (...) et deviennent une ville dans la ville » (Plan urbain, 1988, p. 68). Ils s'établissent dans le tissu urbain ancien réhabilité, notamment dans d'anciens passages, comme le passage du Havre près de la gare Saint-Lazare. A l'inverse de Paris qui a tendance à refermer ses îlots<sup>21</sup>, de nombreuses cours et passages berlinois, de statut privé, sont ouverts au public dans les années 1990, accueillant des fonctions commerciales, ludiques et parfois culturelles. C'est le cas des *Hackesche Höfe* dans l'arrondissement de *Mitte*. Dans les nouveaux morceaux de ville construits après les années 1980, les centres commerciaux de type *mall* trouvent également leur place. C'est le cas dans les Docklands à Londres (Michon, 2005) et au cœur du centre historique de Berlin, reconstruit dans les années 1990 : Arkaden sur la Potsdamer Platz ou encore les Passagen de la Friedrichstrasse.

Plus généralement, de nombreux lieux naguère voués à une seule fonction tendent aujourd'hui à devenir aussi des lieux de consommation (Crawford, 2002). Cela n'est guère étonnant au sein d'une société de consommation où, comme R. Koolhaas le note de manière quelque peu provocatrice, « le shopping reste sans conteste la dernière sorte d'activité publique » (2000, p. 125). Dans les centres, les grands nœuds de communications sont donc progressivement dotés de vastes surfaces commerciales et ludiques. Ils ne se contentent plus de proposer une offre marchande adaptée aux voyageurs (restauration, presse, services de distribution d'argent...) mais se transforment en véritables centres commerciaux : après les Halles à Paris où, dès les années 1980, le centre commercial est associé à la nouvelle gare RER, toutes les grandes gares sont désormais concernées à Paris (comme la gare du Nord récemment réhabilitée), à Berlin (Lehrter Bahnhof) ou encore à Londres (Waterloo Station). Elles constituent désormais bien plus, dans toutes les strates de la société, que de simples lieux fréquentés par contrainte, puisque l'on peut aussi s'y promener et y faire du « shopping ». Enfin, plus récemment sont aussi concernés les lieux culturels : la construction du « Grand Louvre » dans les années 1990 ménage ainsi de vastes surfaces commerciales (Carrousel du Louvre), où l'on trouve de nombreuses boutiques et un *food court* à l'américaine fréquentés par les visiteurs du musée.

---

<sup>19</sup> Boyer, 1992 ; Davis, 1997; Frieden & Sagalyn, 1992.

<sup>20</sup> Il s'agit en premier lieu de la Loi Royer (1973) qui a tenté de freiner le développement des grandes surfaces pour préserver le petit commerce de centre-ville.

<sup>21</sup> L'installation de digicodes à l'entrée des passages et des cours s'est ainsi généralisée, pour limiter l'accès aux indésirables et les nuisances.

Figure n°11. Le centre commercial Arkaden à Berlin, Potsdamer Platz (avril 2005)

*Le centre commercial Arkaden est une rue couverte, reprenant le modèle des passages de la ville du XIX<sup>e</sup> siècle. Il structure le programme immobilier piloté par Debis, la filiale de services de Mercedes-Benz, qui accueille également le siège de cette dernière.*



Figure n°12. La City West à Berlin (avril, 2004)

*Des espaces publics très fréquentés, bordés de banques et de grandes enseignes (au fond, la boutique Esprit). A droite, l'Europa Center, premier centre commercial de la ville*

## **2.2 Les rues et les places des espaces centraux : des espaces publics de consommation et de loisirs**

Le modèle du centre commercial s'est diffusé dans les espaces centraux en se modifiant et en s'adaptant. Il concerne dorénavant les rues et les places, en particulier celles qui sont situées dans les quartiers correspondant à des centralités métropolitaines. Les formes urbaines héritées deviennent parfois de véritables centres commerciaux à ciel ouvert : il s'agit notamment des plateaux piétonniers, comme le quartier des Halles à Paris, ou des grandes artères comme la rue de Rennes ou la rue de Rivoli (carte n°1). Ces *malled main streets* (Southworth, 2005) sont d'ailleurs souvent couplées avec les centres commerciaux évoqués

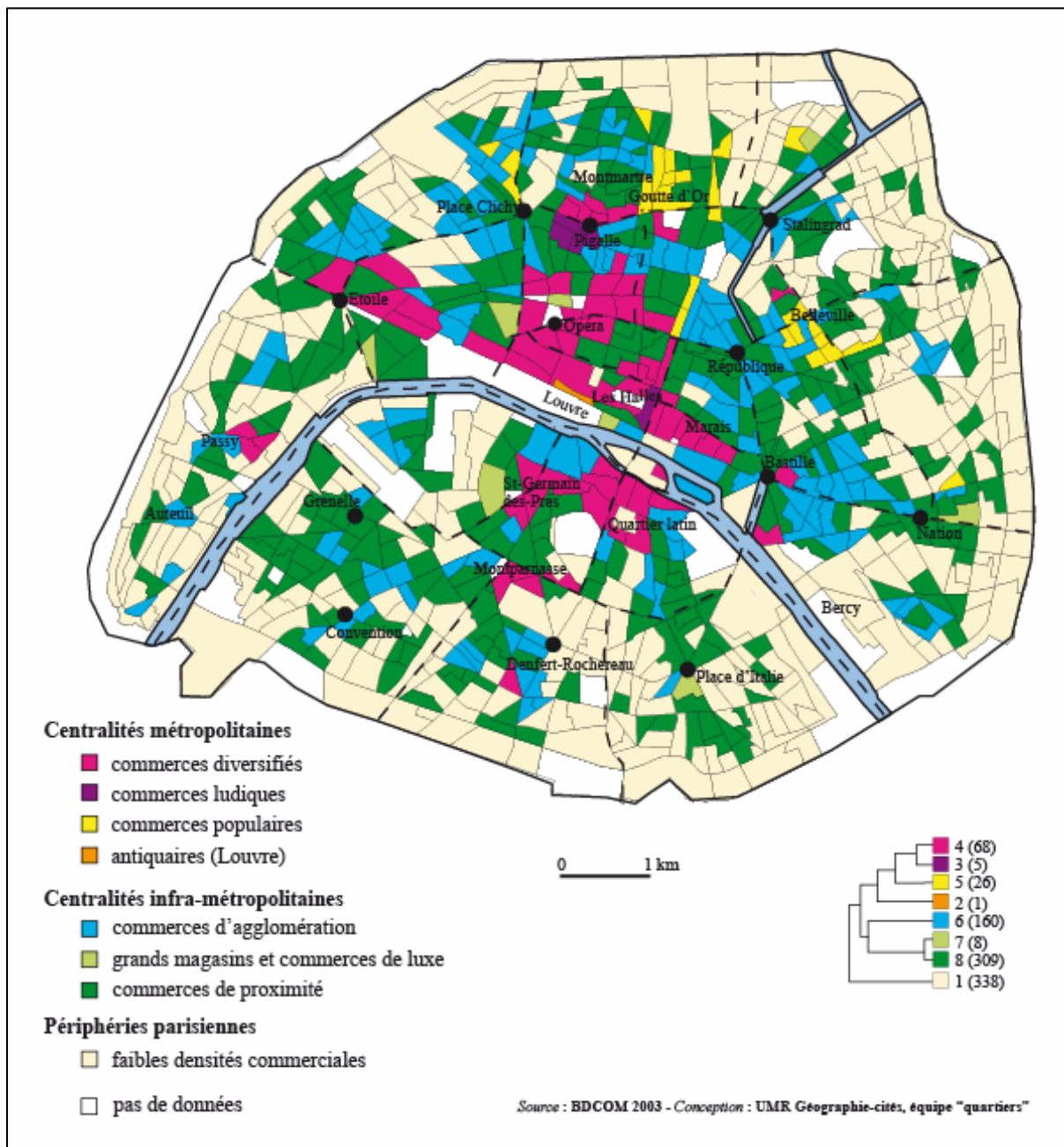
ci-dessus. On y retrouve les mêmes chaînes commerciales que dans les centres commerciaux de périphérie, et souvent les mêmes marques d'une métropole à une autre (Zara, H & M, Starbuck's Coffee, Mac Donald's, etc.). Les anciens commerces de proximité laissent place à des commerces essentiellement vestimentaires, auxquels sont associés diverses boutiques d'accessoires ainsi que des lieux de restauration et des cafés. Les pratiques sont proches de celles des centres commerciaux, avec la frénésie de « shopping » qui caractérise les fins de semaine, les périodes de soldes ou de fêtes, ou tout simplement la promenade et le lèche-vitrine. Pour répondre à la concurrence des centres commerciaux, les commerces sont d'ailleurs de plus en plus ouverts en soirée et le week-end<sup>22</sup>. Plus généralement, on observe aujourd'hui au cœur des métropoles une « commercialisation des places publiques » (Zepf, 2001, p. 68) :

La place publique urbaine est l'objet d'un attrait économique croissant. Les producteurs de places urbaines (politiciens, managers urbains, fonctionnaires, urbanistes, etc.) sont entrés dans un logique de marketing urbain, de promotion de la ville afin d'attirer des groupes de clientèles qui cherchent à consommer l'attraction d'une atmosphère publique spécifique. Toutes sortes d'acteurs, représentant une certaine figure médiatique (les jeunes sportifs dynamiques, les hommes d'affaires sérieux, la famille avec enfants, etc.), sont invités à participer au spectacle. (Zepf, 2001, p. 68)

De nombreuses animations à caractère commercial y sont organisées, tout au long de l'année, que ce soit des spectacles et des concerts, des animations sportives ou culturelles, ou encore des marchés et des foires à caractère exceptionnel, et qui s'ajoutent aux marchés traditionnels, eux-mêmes en plein développement : marché de Noël, marché de Pâques... jusqu'au marché de Ramadan à Istanbul. La mise en scène de la marchandise y est presque identique à celle qui est mise en œuvre dans les centres commerciaux.

---

<sup>22</sup> Ainsi les horaires d'ouverture ont-ils été récemment étendus en Allemagne, le soir et le week-end.



Carte n°1. Les centralités commerciales à Paris

La méthodologie est explicitée en annexe (n°I-1).

Ces *malled main streets* et ces places vouées aux animations commerciales doivent cependant être replacées dans leur contexte spatial. En effet, dans les métropoles, les espaces centraux sont étendus et complexes, faits de multiples polarités. Ces dernières ont également tendance à se spécialiser, dans le type de commerce comme dans la fréquentation qui en découle. A côté des quartiers spécialisés dans les commerces de vêtements et accessoires, il en existe d'autres à la spécialisation ludique très marquée. Un certain nombre sont en effet devenus des quartiers où l'on sort, leurs rues étant bordées de nombreux cafés, restaurants et boîtes de nuit. Si un certain nombre d'entre eux existent de longue date, comme Pigalle, Montparnasse et la rue de la Gaîté à Paris ou le Kurfürstendamm à Berlin, nombreux sont ceux à avoir émergé dans les années 1990 : ce sont des quartiers touristiques, comme le Marais et le quartier latin à Paris ou Spandauer Vorstadt à Berlin, ou encore des quartiers

essentiellement fréquentés par des habitants de l'agglomération, comme Bastille et Oberkampf dans le 11<sup>ème</sup> arrondissement (Fleury, 2003b) ou Prenzlauer Berg à Berlin. Les rues très spécialisées de ces quartiers attirent des milliers de clients chaque soir. Elles reflètent la recomposition des temporalités de la ville et de ses espaces publics, toujours plus fréquentés en fin de semaine et la nuit (Gwiazdzinski, 2005)<sup>23</sup> ; les services publics de transport se sont d'ailleurs adaptés à cette évolution, étendant leur activité tout ou partie de la nuit, chaque week-end (notamment à Berlin et à Paris). Il est donc incontestable que les recompositions du commerce ont largement modifié le paysage et les pratiques des espaces centraux dans les métropoles européennes. A l'heure où la production de richesses tend à se faire de plus en plus dans les banlieues, le centre-ville, écrit D. J. Olsen<sup>24</sup>, « *may revert to its pre-industrial role as work of art, designed for ostentation rather than for use, a symbol of prestige, a centre of specialized consumption, a place to indulge in luxurious vice, to spend money made everywhere* » (cité par Ellin, 1995, p. 266). L'animation des centres-villes qui en découle est aujourd'hui la principale caractéristique des villes européennes, les différenciant notamment les villes américaines.

Cette évolution est évidemment largement due aux stratégies des grands groupes privés. Ceux-ci cherchent à investir dans les lieux les plus fréquentés des espaces centraux voire à créer de nouvelles centralités comme c'est le cas pour les centralités de loisirs (Fleury & Van Criekingen, 2006). Même si les pouvoirs publics réglementent et encadrent le développement du commerce – Paris en est le meilleur exemple, l'ouverture de nouvelles grandes surfaces étant en particulier strictement contrôlée – ils n'ont pas vraiment les moyens, dans un contexte où la liberté du commerce est de mise, de peser sur ces évolutions qui se font en grande partie indépendamment de leur action. Cependant, l'action publique ne doit pas être négligée. Certains auteurs considèrent en effet que les acteurs privés ont été amenés à investir dans la production de nouveaux espaces publics suite à l'abandon des espaces publics traditionnels à une logique purement technique et fonctionnelle (Ghorra-Gobin, 2001a, p. 12). Ce constat vaut peut-être pour les villes nord-américaines, et en moindre mesure pour les banlieues, mais pas vraiment pour les espaces centraux des villes européennes. Car si les espaces publics centraux ont retrouvé leur attractivité, c'est en grande partie grâce aux nombreux aménagements réalisés depuis les années 1980, que ce soit les rues piétonnes, la requalification des boulevards ou l'ensemble des aménagements visant à protéger le piéton contre l'envahissement de l'automobile, ainsi que plus récemment l'organisation d'animations en plein air. Autant d'actions qui s'articulent nettement à la catégorie « espace public » telle qu'elle est définie depuis les années 1980 et qui véhicule une représentation particulière de la ville. Celle-ci consiste globalement en une reconquête de l'espace au profit des piétons, qui a permis aux centres-villes de réaffirmer leurs « anciennes qualités sociales » qui attirent aujourd'hui plus que jamais clients et investisseurs :

Outre leurs fonctions traditionnelles (centres décisionnels, sièges sociaux, services spécialisés, biens anomaux), ils tendent à affirmer leurs anciennes qualités sociales, restées plus ou moins en sommeil au cours des années 50-75, et à redevenir des espaces recherchés pour leur fréquentation, c'est-à-dire pour la

---

<sup>23</sup> Pour Paris, voir également APUR (2004), *Paris la nuit. Etude exploratoire*, Paris, APUR-DVD-Bureau des temps, 106 p.

<sup>24</sup> Olsen D. J. (1983), « The city as a work of Art » in Fraser & Sutcliffe (dir.) *The Pursuit of Urban History*, p. 266.

présence de publics producteurs d'inattendu et d'événements, leur diversité, leur capacité à devenir spectacle. (Plan urbain, 1988, p. 64)

Pour autant, ces « qualités sociales » ont pris un nouveau visage, largement teinté de consommation et de loisirs. Enfin, les pouvoirs publics ont tendance à accompagner certaines des évolutions commerciales des espaces centraux, que ce soit directement en favorisant l'implantation d'un centre commercial – celle-ci entraînant dans son sillage de nouveaux commerces – ou indirectement en accordant les permis de construire ou en autorisant par exemple le transfert des licences de débit de boisson, comme c'est le cas à Paris.

### **2.3 Des parcs aux rues : les espaces publics comme espaces de loisirs**

Outre les centres commerciaux et les rues des quartiers centraux, la société des loisirs a aussi largement transformé le visage des espaces publics que sont les parcs et autres espaces verts. Les espaces « naturels » ont en effet acquis une place incontournable dans les pratiques des citoyens, que ce soit en milieu urbain – parcs, berges de fleuve, de rivières ou de canaux, fronts de mer – ou dans l'espace périurbain :

[Alors] même que les espaces publics se renouvellent à l'intérieur des villes, ils connaissent en périphérie, voire en pleine campagne (...), un développement exceptionnel sous la pression de citoyens en quête de nature, d'exercice physique ou d'enrichissement culturel. (Tomas, 2001b, p. 83).

Les parcs urbains sont des lieux qui concentrent de plus en plus les pratiques de rassemblement, de sociabilité et de loisirs. Il n'y a jamais eu autant d'appropriation de ces espaces verts par le public, si bien qu'ils semblent être devenus l'un des symboles de l'espace public européen. Dans la ville dense qui, malgré les nouvelles politiques de déplacement, reste marquée par une forte présence de l'automobile, facteur important de nuisances, ces parcs gagnent d'autant plus en importance. Malgré des horaires d'ouverture et des règlements parfois contraignants – ainsi les parcs et jardins parisiens sont-ils traditionnellement fermés la nuit, contrairement aux parcs berlinois ou londoniens – ce sont bel et bien des espaces publics de plus en plus fréquentés. Ils constituent pour les plus petits d'entre eux des espaces de proximité au sein de leur quartier et pour les plus grands de véritables centralités dans la ville, notamment le week-end et l'été. Les sociabilités publiques auxquelles ils donnent lieu sont donc à la fois liées à la proximité et à la centralité, contrairement aux espaces publics évoqués ci-dessus.

Les types d'activités s'y sont considérablement diversifiés au cours des deux dernières décennies. Ce sont traditionnellement des lieux de promenade, à l'image des parcs du XIX<sup>e</sup> siècle, qui ont été aménagés à cet effet, notamment pour la bourgeoisie puis progressivement pour les couches populaires<sup>25</sup>. Mais ce sont aussi aujourd'hui des lieux où l'on pratique divers

---

<sup>25</sup> Au XIX<sup>e</sup> siècle, les parcs et les bois, reliés aux beaux quartiers par de larges avenues plantées, constituent l'espace par excellence de la bourgeoisie, comme en témoignent les habitudes de Renée, l'héroïne de *La Curée* de Zola. Dans les grandes villes, les familles bourgeoises désertent les rues et « font des nouveaux parcs urbains les lieux privilégiés d'une sociabilité de bon ton » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 51). La promenade au bois ou dans les parcs, à pied, à cheval ou en calèche, devient alors une institution. D'autres parcs sont progressivement construits à destination des couches populaires, avec une intention délibérée de prévoir pour la bourgeoisie et le peuple des lieux de promenade socialement différenciés (Ragon, 1971). Ils sont aménagés pour donner lieu à un petit nombre de pratiques qui ne laissent que peu de place aux pratiques populaires, comme le pique-nique par exemple.

sports de plein air, que soit des « pratiques déambulatoires » (course à pied, vélo) ou des sports de ballon (Escaffre, 2005, pp. 68-80). Si nombre d'entre elles s'exercent avant tout dans les parcs, ces pratiques existent et se développent aussi de plus en plus dans les rues et sur les places, voire sur les dalles héritées de l'urbanisme moderne, dont les plans inclinés se prêtent bien à des usages ludo-sportifs (Escaffre, 2005, p. 93) comme par exemple les « glisses urbaines » (skateboard, roller, trottinette, etc.). Globalement, les activités sportives au sein d'équipements voués à cet effet, massivement construits pendant les Trente Glorieuses, laissent progressivement la place à des activités dans l'espace public, même si les équipements ne sont bien entendu pas délaissés (Augustin, 2001, p. 27). En effet, les espaces verts donnent aux citoyens des possibilités de loisirs sportifs peu contraignants, adaptés à leurs désirs :

Alors que dans le modèle classique, l'adhésion, l'entraînement et la compétition sont au centre du dispositif, (...) la pratique devient un but en soi, et l'individu ne se sent plus autant solidaire des membres d'un club. (...) Avec l'amenuisement de l'aspect groupal se renforce le rapport de l'individu avec lui-même et s'intensifie la dépendance aux offres et aux espaces sportifs ouverts. (Augustin, 2001b, p. 29)

La diffusion des pratiques sportives dans les espaces verts correspond à une « nouvelle urbanité sportive » (Escaffre, 2005) et met encore une fois en lumière un nouveau type de sociabilité publique, marqué par des pratiques individuelles qui se donnent à voir en public.



*Figure n°13. Les berges de la Seine aux abords du Louvre (mars 2007)*

Outre les pratiques sportives, les espaces verts donnent lieu de plus en plus à des activités éducatives pour les enfants – des jardins sont ainsi aménagés dans les squares de proximité, pour familiariser les petits citoyens à la nature, à Paris comme à Berlin – ou encore à des activités culturelles. En effet, la politique culturelle passe aujourd'hui largement par les parcs urbains, où sont projetés des films, organisés des festivals de musique et des expositions en plein air. Le Tiergarten à Berlin ou le parc de La Villette à Paris en témoignent, ce dernier



étant d'ailleurs géré par un établissement public dont l'action dépasse la simple gestion d'équipements comme la Cité des Sciences, la Cité de la Musique ou la Grande Halle de La Villette. Les citoyens utilisent enfin de plus en plus les espaces verts comme lieux de rencontre, même si c'est entre « connaissances » ou en famille. La pratique du pique-nique, relativement ancienne dans certaines villes, où elle était cependant limitée aux couches populaires, tend par exemple à se diffuser dans tous les grands parcs des métropoles européennes et au sein des classes moyennes. Cette pratique, très récente à Paris, monopolise de plus en plus les parcs et les berges (Seine, canal Saint-Martin) certains dimanches ou soirs d'été. Elle comprend, encore une fois, une part de mise en scène de soi et du groupe auquel on appartient, se distinguant par là même des pratiques plus anciennes.

Ces espaces publics sont donc fortement valorisés aujourd'hui, en termes de pratiques comme de représentations. Ils apparaissent comme des espaces publics par excellence, comme des symboles de liberté. Pourtant, les activités y sont elles aussi de plus en plus encadrées, notamment par les pouvoirs publics (municipalités, établissements publics) ou par des acteurs privés, notamment à l'origine de certaines des animations qui s'y tiennent. Plus généralement, cette évolution a été permise par un fort investissement des pouvoirs publics dans ce domaine. De nombreux parcs ont ainsi été récemment aménagés par les municipalités, comme c'est le cas à Paris avec les grands espaces verts conçus dans les années 1980 et 1990 (parcs André Citroën, de La Villette ou de Bercy), cette politique se poursuivant aujourd'hui, malgré la faiblesse des réserves foncières (Cour du Maroc). En France, les contributions pour les Schémas de services collectifs des sports inscrits dans la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1999 soulignent « la très forte progression de ces pratiques en milieu naturel et les questions d'aménagement qu'elles posent. » (Augustin, 2001b, p. 29).

### **3. Des pratiques spécifiques dans les centres-villes**

Si tous les espaces publics, du centre à la périphérie, ont tendance à devenir des lieux de consommation et de loisirs, les espaces publics du centre sont travaillés par des transformations plus spécifiques, qui renouvellent considérablement leurs pratiques. S'il s'agit à la fois de pratiques quotidiennes – même si, à l'échelle de l'agglomération, les pratiques des espaces publics tendent en général à être de moins en moins des pratiques de proximité, comme on l'a vu précédemment – et de pratiques plus exceptionnelles, notamment festives, la dimension symbolique et politique des espaces publics est elle aussi concernée.

#### **3.1 Permanence et renouvellement des espaces de proximité**

L'évolution de la société pourrait certes laisser croire à une crise des espaces de proximité ; certains d'entre eux n'en conservent pas moins une animation importante. On l'a vu avec les espaces verts de proximité, mais cela concerne également les rues et les places de la ville héritée. Parmi ces dernières, celles des quartiers populaires jouent traditionnellement un rôle central dans les sociabilités publiques<sup>26</sup>. Bien que des processus de gentrification

---

<sup>26</sup> Parmi les nombreuses références disponibles, les travaux menés par l'équipe de P.-H. Chombart de Lauwe (1952), par H. Coing (1966) ou encore par Mayol (1980) décrivent avec précision ce rôle des espaces publics dans la vie quotidienne des familles ouvrières.

soient en cours depuis les années 1970<sup>27</sup> et se poursuivent aujourd'hui<sup>28</sup>, un certain nombre de quartiers populaires se maintiennent, avec des pratiques de l'espace public intenses et riches. La présence de populations d'origine étrangère contribue d'ailleurs largement à cette richesse, individualisant fortement ces quartiers dans le paysage métropolitain. Nombre de ces quartiers sont même devenus des centralités dans la ville, leurs rues et leurs places étant fréquentées à la fois par des résidents et des habitants de la banlieue. Si les usagers de ces rues y déambulent et y font leurs achats, comme dans beaucoup d'autres rues, celles-ci constituent un véritable « espace de séjour » puisqu'il n'est pas rare d'y voir des groupes – d'hommes en particulier – discuter debout ou assis sur une barrière, sur un banc. Les commerces de ces quartiers populaires sont eux aussi éminemment spécifiques (carte n°1), créant un paysage et des pratiques particuliers : commerces bon marché pour des groupes sociaux à faible pouvoir d'achat, commerces dits « ethniques » offrant des produits introuvables ailleurs, boutiques de télécommunications permettant de téléphoner à l'étranger à des tarifs peu élevés, etc.

D'autres tendances conduisent au renforcement des pratiques de l'espace public, au cœur des espaces centraux. Elles concernent cette fois-ci plutôt les catégories à plus fort capital culturel, dont la présence tend à se renforcer dans les centres, y compris dans les quartiers populaires. L'embourgeoisement des espaces centraux, ainsi que la gentrification, variante de l'embourgeoisement correspondant aux anciens quartiers populaires, contribue au renouvellement des pratiques de proximités. En effet, contrairement à une tendance séculaire qui réservait « la “vie de quartier” (...) aux classes inférieures » (Sennett, 1977, p. 111), ces groupes sont très attachés à leur quartier, et ils y développent des pratiques spécifiques, même si leur pratique de la ville ne s'y réduit pas (Authier, 2001). Au moment où une portion importante des espaces publics centraux se spécialise autour des fonctions de consommation et de loisirs, d'autres espaces publics centraux, non loin de là, se spécialisent donc autour de fonctions de proximité, liées aux pratiques de leurs quartiers par les habitants du centre-ville. Ces pratiques se calquent largement sur une image idéale de l'espace public – la rue commerçante renvoyant au faubourg ou même au village (Noschis, 1984 ; Fayt, 2000) – qui n'est pas éloignée de celle que nous avons définie dans le premier chapitre. Il apparaît notamment incontestable que l'image de la rue commerçante est primordiale dans le processus de gentrification résidentielle (Charmes, 2006), au même titre que l'ancienneté du tissu, son histoire ou l'aspect de ses façades.

Au sein de ces quartiers gentrifiés, on retrouve le grand rôle des pratiques de consommation, autour de types de commerces remis au goût du jour, offrant des produits chers et de qualité (épiceries, fromageries par exemple). En effet, la gentrification est aussi commerciale (Fleury & Van Criekingen, 2006). Cette évolution explique en partie le maintien voire le renouveau des commerces de proximité dans les grandes villes, notamment à Paris (Fleury *et alii*, 2007)<sup>29</sup> où il continue à mailler étroitement une grande partie de l'espace (carte n°1). Mais des pratiques en plein air se déploient aussi de nouveau : on note ainsi un regain d'intérêt pour les marchés – sous leur forme traditionnelle<sup>30</sup> ou sous de nouvelles formes

<sup>27</sup> Pour Paris, voir Chalvon-Dermersy, 1984 ; Bidou, 1984.

<sup>28</sup> Voir par exemple pour Paris : Préteceille, 2003 ; pour Berlin : Häußermann & Kapphann, 2002.

<sup>29</sup> Voir aussi APUR (2005), *Banque de données sur le commerce parisien. Résultats du recensement 2005 et évolutions 2000-2003-2005*, Paris, APUR, 36 p.

<sup>30</sup> Si l'on prend l'exemple de Paris, de nouveaux marchés ont été créés dans certains quartiers ; la réglementation a récemment évolué pour permettre aux marchés de se tenir plus tard, parfois jusque dans l'après-midi.

(marchés spécialisés dans les arts ou la brocante, marchés « ethniques ») – ainsi que pour les repas et les fêtes de quartier ou encore les pique-niques. Bien souvent, ces pratiques se mélangent dans les rues et sur les places avec les pratiques spécifiques des quartiers populaires, créant un espace public cosmopolite (Simon, 1997). Pour autant, le sens et les temporalités de ces usages de la rue sont différents. Les pratiques de l'espace public correspondent en fait plus souvent à une mise en scène de l'urbain, comparable finalement à celle des centres commerciaux, qu'à des sociabilités de proximité telles que les quartiers populaires les avaient développées. Les temporalités du gentrifieur se distinguent en outre des temporalités traditionnelles : des pratiques diurnes et quotidiennes, on passe à des pratiques concentrées en soirée et en fin de semaine, conduisant à des horaires d'ouverture des commerces décalés en soirée et au prolongement des heures de marché l'après-midi.

Ce renouveau des espaces publics de proximité est largement accompagné par les pouvoirs publics, dans le cadre de politiques de « résidentialisation » (Dessouroux, 2003). Dans sa variante de la ville dense, la résidentialisation consiste en une limitation drastique de la circulation de transit au sein des quartiers résidentiels ; elle a été progressivement généralisée à toute la ville dense, des centres aux périphéries, depuis les années 1980. L'objectif est d'assurer une certaine tranquillité aux habitants, de jour comme de nuit, et la lutte contre les nuisances diverses, l'automobile mais aussi plus généralement le bruit, s'inscrit dans cette lignée. Tranquillité et sécurité d'ailleurs, la résidentialisation constituant l'un des outils pour sécuriser la ville (Le Goix & Loudier, 2004). Les animations organisées ponctuellement visent quant à elles à améliorer l'ambiance du quartier. Or si elles sont parfois le fait des citoyens ou des associations de quartier, elles sont aussi bien souvent le résultat de l'action des pouvoirs publics (Pouessel, 2005). En définitive, si les pratiques de proximité se renouvellent, c'est de manière très encadrée, les pouvoirs publics y jouant une bonne part.

### **3.2 Espaces publics centraux et pratiques festives**

Depuis les années 1990, les grandes manifestations festives se sont considérablement multipliées dans les centres-villes des grandes métropoles (Gravari-Barbas, 2000 ; Decroly et *alii*, 2003). Ces manifestations culturelles, sportives ou commerciales ponctuent le rythme des activités de loisirs. Il y a encore peu de temps, elles avaient un caractère exceptionnel et rare, mais depuis le milieu des années 1990, elles sont devenues de plus en plus fréquentes en nombre et en participants (Potier, 2002). Certes la ville post-industrielle n'a pas inventé les pratiques festives de l'espace public. Néanmoins, on est bien loin des événements qui jalonnaient l'année dans la ville pré-industrielle ou industrielle : processions religieuses, manifestations politiques ou commémorations notamment. Dans la société des loisirs que constitue la société post-industrielle, « le rôle d'espaces festifs [joué par les espaces publics] est maintenu mais prend un nouveau sens » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 57). Les pratiques festives se détachent en effet des engagements spirituel, politique et professionnel (Dumazedier, 1962 ; Szalai, 1972). Elles aboutissent à une autre spécialisation des espaces publics centraux, cette fois-ci momentanée, qui a bien évidemment à voir avec la spécialisation ludique déjà observée au niveau des commerces.

Les manifestations festives jalonnent la vie des métropoles tout au long de l'année. Elle se concentrent néanmoins particulièrement le printemps et l'été. En effet, durant cette période, les moments de disponibilité augmentent. Ainsi, près de 45% des gens ne partent pas en

vacances, et ceux qui partent s'en vont pour 15 jours en moyenne ; en juillet-août, les villes recèlent donc une masse de personnes libres de toute contrainte professionnelle (Viard, 2002a). En période estivale comme pendant le reste de l'année, c'est en outre de plus en plus la nuit qu'ont lieu ces manifestations festives : « parce qu'elle représente, par opposition aux horaires traditionnels de travail, un moment de temps libre, la nuit constitue aussi un espace de temps pour la consommation et les loisirs »<sup>31</sup>. La tendance relevée dans les années 1970 par A. Cauquelin (1977) n'a ainsi pas cessé de s'affirmer depuis (Gwiazdzinski, 2005).

Figures n°14. Danseurs  
à Paris Plage (août  
2004)



Les manifestations festives se tiennent la plupart du temps en plein air, ce qui relativise la tendance à la mise en intérieur des sociabilités publiques observée depuis plusieurs décennies (Korosec-Serfaty, 1991). Elles se déploient à la fois dans les rues, sous forme de défilés, et sur les places publiques – H.-J. Aminde (1996) parle ainsi d'une « nouvelle envie de la place publique » qui se manifeste au sein d'un public qui fréquente la place par « envie d'observer, de participer, de savourer, de se présenter... » (cité par Zepf, 2001, p. 61) – ou encore dans les parcs urbains et le long des fronts d'eau, partant parfois à la conquête d'espaces jusque-là délaissés. Ce peuvent être des manifestations d'ordre culturel, autour de la musique (avec la fête de la musique, qui se tient désormais une fois l'an dans toutes les villes européennes, des festivals de musique et des concerts), du cinéma (avec des projections en plein air et des festivals), de l'art contemporain (*Nuit Blanche* à Paris et à Bruxelles par exemple) ou encore du spectacle de rue. L'origine de ces initiatives remonte aux années 1960. A l'époque sont apparues de nouvelles formes d'expression artistique, qualifiées d'« animations », et relayées dans les années 1970 par les « arts de rue » (Chaudoir, 2000). Mais au-delà de cette dimension artistique se manifestent aussi des cultures minoritaires : culture *gay* avec la *Gay Pride* désormais organisée dans la plupart des grandes villes

<sup>31</sup> Source : APUR (2004), *Paris la nuit. Etude exploratoire*. Paris, APUR-DVD Bureau des temps, p. 10.

européennes, culture techno (*Love Parade* à Berlin, *Techno Parade* à Paris)<sup>32</sup> ou cultures du monde (Carnaval des Cultures à Berlin, Nouvel An chinois). Certaines festivités ont pour but de témoigner, en associant le public, de certains moments de l'histoire : ainsi Paris a-t-elle commémoré par plusieurs défilés mis en scènes par J. Savary les 60 ans de sa Libération. Enfin, les événements sportifs sont aussi devenus des moments incontournables, comme en témoignent les marathons ou semi-marathons que chaque grande ville organise désormais.

Parfois organisées par des associations, dans un but culturel mais aussi parfois dans un but revendicatif comme c'est le cas initialement pour la *Gay Pride* ou la *Techno Parade* (Pouessel, 2005), ces manifestations festives sont aussi de plus en plus un outil au service des politiques publiques. Elles s'appuient en effet sur la dimension mythique de la fête (Caillois, 1976), celle-ci recoupant d'ailleurs largement la définition de l'espace public idéal : par la fête, les espaces publics sont censés devenir à nouveau, l'espace d'une semaine, d'un jour ou d'une nuit, des lieux de convivialité, d'échanges et de rencontres (voir par exemple Cauquelin, 1977, p. 48). Mais ce n'est pas le seul objectif de ces manifestations festives qui sont aussi de plus en plus organisées par des acteurs privés, ces derniers louant pour un jour ou une semaine une portion de l'espace public urbain pour en faire un lieu de consommation et de loisirs parfois payant. Concerts et festivals sont bien souvent payants bien qu'installés sur une place ou dans un parc ; quant aux autres manifestations, elles sont en général soutenues par des sociétés privées qui y font leur publicité, sous forme de stands ou d'affiches. Quand les pouvoirs publics sont à l'origine de ces fêtes, le marketing urbain n'est pas loin non plus, comme le rappelle M. Zepf (2001) : pour attirer des visiteurs potentiels, les villes organisent un nombre croissant d'activités culturelles et divertissantes, notamment en plein air. Il s'agit de faire parler de la ville, de se positionner dans le concert des grandes métropoles européennes. Ce n'est somme toute pas un hasard si le même type de fêtes, comme la *Nuit Blanches*, la *Gay Pride* ou *Paris-Plage* se tiennent à Paris, Berlin, Londres ou encore Bruxelles. Ces fêtes, quasiment « interchangeables » sont devenues « un enjeu commercial de prime importance, dans la mesure où leur absence priverait les hôteliers et restaurateurs de retombées économiques essentielles » (Decroly *et alii*, 2003, p. 9).

### **3.3 Espaces publics centraux et manifestations politiques**

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les espaces publics ont commencé à se vider de leurs pratiques de sociabilité. Or, c'est justement parce « qu'ils ne sont plus des espaces dont l'appropriation quotidienne est intense, [que] leur rôle traditionnel d'espaces de revendication et de révolte se trouve considérablement renforcé » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 57). Ainsi le siècle est-il jalonné, en Europe continentale, de nombreuses insurrections : l'histoire s'écrit dans la rue, en particulier la conquête du suffrage universel par les couches populaires. En France, de la Révolution française à la Commune, la rue fait le politique et, plus généralement, l'histoire (Tartakowsky, 2006, p. 19). A la fin du XIX<sup>e</sup> et pendant le premier tiers du XX<sup>e</sup> siècle, les grèves ouvrières aboutissent souvent à la formation de cortèges et de rassemblements dans les rues des grandes villes, qui donnent souvent lieu à de violents affrontements avec la police et l'armée (Shorter et Tilly, 1974). Dans ces moments, les citoyens « prennent possession de la

---

<sup>32</sup> Voir encadré n°15, chapitre 8.

rue », selon une formule consacrée et révélatrice, faisant de ces lieux un espace de revendication politique. Mais progressivement, ce mode d'expression politique s'organise.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les défilés, cortèges ou rassemblements sur la voie publique jouissent d'une tolérance précoce en Angleterre ou aux Etats-Unis, où la culture politique tient ces mobilisations de l'opinion publique pour un baromètre de la légitimité politique. Ils se diffusent dans la plupart des pays d'Europe (...), à la faveur de la dépression qui frappe en 1873 et culmine en 1885-1886, et des 1<sup>er</sup> mai. En Belgique, en Finlande, en Suède, en Saxe, à Hambourg, en Autriche ou en Prusse, ils s'affirment pour de puissants moyens d'action dans les luttes pour l'obtention du suffrage universel. (Tartakowsky, 2006, p. 19)

Dans toute l'Europe – avec un léger retard de la France<sup>33</sup> – un nouveau mode d'expression, pacifié, se substitue dès le XIX<sup>e</sup> siècle à l'insurrection, celle-ci cessant d'être une méthode politique : la manifestation. Cette évolution n'est permise que par « une alliance tacite entre les forces de l'ordre et les manifestants pour transformer les manifestations en manifestations pacifiques, acceptées et qui ne sont plus considérées comme mettant en péril l'ordre public, entre autres parce qu'elles se contrôlent elles-mêmes » (Hayat, 2006). L'une des conséquences de cette évolution, c'est que progressivement, les manifestations de rue ont « [perdu] toute autonomie politique et [cessé] de faire histoire » (Tartakowsky, 2006, p. 19), notamment après l'obtention du suffrage universel. Pourtant, elles ont gagné un rôle central dans la vie publique, des célébrations populaires du 1<sup>er</sup> mai, de la Belle Époque et jusqu'en 1920, aux grandes manifestations de l'après-guerre et de 1968, avec encore parfois des épisodes de violences, notamment au moment de leur dispersion. Avec la manifestation, l'espace public rend possible une négociation entre les manifestants et leurs représentants d'une part et la puissance publique d'autre part. Il apparaît comme un « théâtre d'ajustements réciproques », comme le « lieu possible de confrontation et de négociation entre acteurs sociaux des différentes sphères de la société civile et de l'Etat » (Chivallon, 2001, p. 136).

Pourtant, la rue et la place ne sont plus aujourd'hui les « forums » démocratiques qu'ils ont pu être par le passé, et les centres commerciaux, ces nouveaux espaces publics de la ville post-industrielle, ne le sont pas devenus. Les premières ont largement perdu ce rôle au profit des médias (presse, radio, télévision) et plus récemment d'Internet, où la vie politique se joue désormais majoritairement. L'avènement de société de l'information (Castells, 1998) a bouleversé le rôle traditionnellement dévolu aux rues et aux places des grandes villes. Quant aux seconds, leur statut privé et leur spécialisation commerciale les empêchent d'assurer ce rôle : la plupart du temps y sont interdites toute manifestation, voire toute distribution de tracts à caractère politique (Glasze, 2001). De surcroît, les sociétés européennes sont marquées depuis les années 1970 par une crise de la démocratie et un désengagement des citoyens de la vie publique, affaiblissant considérablement l'ensemble des mouvements collectifs.

Malgré tout, on a peut-être trop vite considéré que les espaces publics ne jouaient plus de rôle politique. Si ce rôle est désormais moins important, il s'est maintenu et renouvelé. Les espaces publics s'inscrivent dans un système des lieux – réels ou virtuels – où se construit et où vit la démocratie, malgré la crise : lieux d'information ou de débats comme la presse, la

---

<sup>33</sup> Selon D. Tartakowsky, il faudra attendre la Commune et son écrasement dans le sang pour que la manifestation s'impose en France.

télévision ou Internet ; lieux plus institutionnels comme les parlements ou autres assemblées élues, ce que d'aucuns appellent en les distinguant les « arènes » et les « forums » de la démocratie (François & Neveu, 1999). Et finalement, si la sphère politique a en grande partie déserté les espaces publics, ce n'est que pour mieux en reprendre possession dans certains moments ou événements de la vie publique, par la manifestation. Même si cette dernière ne peut exister sans l'information qui la précède et sans la médiatisation la succède, deux processus assurés par d'autres vecteurs – presse, télévision ou Internet – l'utilisation de ce mode d'expression demeure toujours dynamique. Sous forme de défilés le long des boulevards, comme c'est le cas en France, ou sous forme de rassemblements plus statiques sur des places, comme c'est plus souvent le cas en Allemagne, les manifestations continuent à rythmer la vie publique. Elle sont aujourd'hui bien souvent le prolongement d'une grève, dans certaines professions plus que dans d'autres, ou apparaissent aussi de plus en plus comme « l'expression ritualisée de groupes constitués, à vocation identitaire ou festive » (Tartakowsky, 2006, p. 9). Ainsi la frontière est-elle de moins en moins nette entre revendication et festivité. A la fois militante et festive, la *Gay Pride* en est un bon exemple, mais la plupart des manifestations se font aussi aujourd'hui dans une ambiance festive.



*Figure n°15.  
Manifestation du  
secteur de la santé à  
Berlin, sur  
l'Alexanderplatz  
(mars 2006)*

*Lieu des  
manifestations  
officielles sous l'ère  
socialiste puis de la  
contestation du  
régime en 1989 –  
500 000 personnes s'y  
rassemblent le 4  
novembre 1989 – la  
place demeure un  
haut lieu de la  
manifestation*

Dans la grande majorité des cas, la manifestation est organisée au centre-ville. Parmi tous les espaces publics de la ville post-industrielle, les rues et les places des centres anciens conservent donc un statut à part. Ainsi des foules convergent-elles aujourd'hui encore

vers des espaces publics, ces Places du Peuple et ces Places de la Culture, ces anciennes Places Royales, ces rues dont la force symbolique n'est, en quelque sorte, réactivée qu'en période de crise, ou de grandes célébrations. C'est ce potentiel de réactivation qui en fait les lieux mêmes de la vie civique. (Korosec-Serfaty, 1991, p. 58)

Les citoyens rejouent alors leur passé, l'insurrection devenant « un fantasme, un principe intellectuel, une légende héroïque, un objet de commémoration » (Tartakowsky, 2006, p. 20).

Il n'est donc pas étonnant de voir se concentrer les manifestations dans une petite quantité de lieux (la place de l'Hôtel de Ville à Paris, la Porte de Brandebourg ou l'Alexanderplatz à Berlin) ou de parcours hautement symboliques (à Paris principalement en rive droite, entre Bastille, Nation et République). Et si les espaces publics conservent ce rôle politique, ce n'est finalement que très localement.

#### **4. Les recompositions récentes de la catégorie d'« espace public »**

Toutes les mutations qu'ont vécues les espaces publics des villes européennes, en particulier en termes de pratiques, ont conduit à une recomposition de la catégorie dans les années 1990. Face aux nouveaux types de pratiques et aux nouveaux lieux pratiqués, les sciences sociales européennes ont en effet développé de nouveaux questionnements. Ceux-ci sont de plus en plus articulés à la définition politique de l'espace public, s'éloignant quelque peu des travaux menés jusque-là, qui associaient étroitement scientifiques et urbanistes. Privatisation, marchandisation, sécurisation ou encore processus d'exclusion sont les principaux axes développés au sein des sciences sociales.

##### **4.1 Les espaces publics européens au prisme nord-américain**

Aux Etats-Unis et plus généralement dans le monde anglophone, les mutations de l'espace public ont sans doute été plus précoces et plus accentuées qu'en Europe. De nouveaux types d'espaces et de sociabilités publiques ont émergé puis se sont développés au XX<sup>e</sup> siècle. C'est aussi dans ce contexte qu'ont été posés les premiers jalons d'une autre approche dès les années 1980. Il s'agit d'une critique parfois très virulente des mutations de l'espace public, fondée sur une vision idéale de ce dernier qui n'est pas si différente de celle que les Européens ont développée depuis les années 1970<sup>34</sup>. Ainsi, comme le rappelle K. Mitchell (2000, p. 443),

*one of the most pressing concerns for many urban theorists is the contemporary loss of both the physical spaces and the ideology of "the public". (...) The subject of public space and its relationship to identity formation and to politics (especially the concept of the public sphere), are of primary concern.*

A. Forsyth (2000) va dans le même sens, affirmant que les sciences sociales « *see physical public space as at least partly overlapping with the political public sphere* » (p. 124) ou encore « *as a location of some form of fraternity among strangers. In this view it is an area where the poor can share locations with the rich, and where a kind of "polymorphous sociability" occurs* » (pp. 125-126).

A partir de là, les nombreuses études<sup>35</sup> menées dans les années 1990 mettent en évidence des processus de privatisation et de marchandisation de l'espace public (Waltzer, 1986 ; Zukin, 1995 ; Sorkin, 1992). Comme l'écrit D. Mitchell (2000, p. 444) : « *the fundamental changes that all of these scholars outline is the increasing privatization and commodification of public space* », ce qu'ils relient à un retrait massif des pouvoirs publics et

---

<sup>34</sup> L. Lofland (1998) est ainsi très proche de l'approche développée par I. Joseph, ce qui n'est d'ailleurs pas étonnant vu que les deux auteurs ont été très influencés par les théories d'E. Goffman, (1973).

<sup>35</sup> Nous ne donnons ici que les principales références, les plus citées dans la littérature anglophone mais aussi dans les littératures francophone et germanophone.



à une affirmation du secteur privé dans la production et/ ou dans la gestion des espaces publics. Certaines de ces études critiquent plus particulièrement la sécurisation et l'accroissement du contrôle exercé sur les individus et sur les corps (Wolch & Dear, 1993 ; Smith, 1996), voire la « militarisation » des espaces publics (Davis, 1997). Ces dynamiques sont en général reliées à un double phénomène d'inclusion et d'exclusion (Zukin, 1995) : d'un côté les nouveaux espaces publics sont considérés comme des lieux de la classe moyenne et des catégories aisées (Smith, 1992, 2003) ; de l'autre, les changements apportés à la forme et aux modes de régulation mettent à distance des groupes « indésirables », comme les *homeless* (Mitchell, 1995, 1998). Sont en cause aussi bien les espaces publics des *suburbs* (*malls*, parcs d'attraction, *gated communities*) que ceux des espaces centraux (rues commerçantes, fronts d'eau, parcs). Certains de ces auteurs aboutissent même à l'idée d'une nécessaire re-politisation des espaces publics (Low & Smith, 2006).

A la fin des années 1990, les sciences sociales européennes reprennent largement ces théories pour les appliquer aux villes du vieux continent. Même s'il a été peu étudié encore, il s'agit bel et bien d'un « transfert » de théories (Werner & Zimmermann, 2004) qui renouvelle les approches et modifie considérablement la catégorie d'« espace public », renforçant notamment la lecture politique au sein de ce champ d'études. Cette évolution a été facilitée par certains chercheurs qui ont assuré le rôle de passeur, comme C. Ghorra-Gobin (2001) ou S. Body-Gendrot (1998) en France. Les études consacrées à cette question se multiplient au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle (figure n°4, chapitre 1), parmi lesquelles on relève un nombre croissant de thèses<sup>36</sup> : le rôle d'une nouvelle génération de chercheurs est ici à noter. Ces travaux s'intéressent à de nouvelles problématiques mais surtout à de nouveaux types d'espaces publics, jusque-là laissés de côté par la recherche européenne sur les espaces publics. Au premier rang figurent les centres commerciaux, dont l'étude a contribué à renouveler la géographie du commerce, la poussant à mieux prendre en compte les pratiques et les sociabilités (Sabatier, 2006 ; Hoffmann-Axthelm, 1995). Comme nous le verrons ci-dessous, les espaces publics des morceaux de ville construits dans les années 1990 sont aussi amplement analysés, de même que les périphéries. Si nombre de ces travaux portent sur des cas européens, certains d'entre eux se sont intéressés au contexte américain, donnant à connaître les espaces publics nord-américains en Europe, qu'ils soient centraux (Didier, 2001 ; Gravari-Barbas, 2001) ou périphériques (Le Goix, 2001). Les études comparées, entre deux contextes, ne sont pas rares non plus (Sabatier, 2006). D'aucuns ont même appliqué à l'Europe des problématiques initialement développées à propos de cas américains (Callen & Le Goix, 2007).

Ce transfert des problématiques américaines en Europe traduit évidemment en premier lieu la dimension hégémonique des sciences sociales américaines en Europe et dans le monde. Mais elle n'est pas non plus étrangère au contexte européen. En effet, avec l'étalement urbain ou encore le développement de la consommation et des loisirs, les mutations des villes et des sociétés européennes sont très proches de celles vécues quelques décennies plus tôt par les

---

<sup>36</sup> Si l'on s'intéresse aux thèses sur l'espace public soutenues et référencées par la base de données URBAMET (où plusieurs sciences sociales sont représentées : sociologie, géographie, sciences politiques, sciences de la communication), on note que la première thèse concernant l'espace public date de 1978. Entre 1978 et 1992, six thèses seulement sont soutenues sur l'espace public, alors qu'on en trouve vingt-trois entre 1991 à 2000. La différence entre les deux décennies est flagrante.

villes d'Amérique du Nord. Les modèles que constituent le centre commercial ou le parc de loisirs, font désormais partie intégrante du paysage des villes européennes. Ce transfert de problématique apparaît donc à première vue comme assez légitime : il fallait de nouveaux outils pour analyser la ville européenne. Les études sur l'espace public, déjà en plein développement, ont donc logiquement intégré de nouvelles approches qui semblent plus adaptées aux évolutions récentes.

#### **4.2 Privatisation, marchandisation, sécurité, exclusion... Les nouvelles approches des années 1990-2000**

A partir des années 1990 se sont affirmés en Europe un certain nombre de discours selon lesquels, sur le modèle américain, les villes européennes verraient se développer un vaste processus de privatisation<sup>37</sup>. Comme dans les années 1970, la disparition prochaine de l'espace public est annoncée, ce dernier étant menacé cette fois-ci par l'apparition de quartiers ou de territoires privatisés :

Ces discours partagent le constat d'une atomisation accrue des territoires urbains, desquels les espaces publics traditionnels, places, rues ou parcs publics, seraient en passe de disparaître au profit d'une constellation d'enclaves aisées exclusivement dévolues à la consommation ou à l'entre-soi de leurs usagers, baignés dans un environnement apprivoisé, sécurisé et réservé à un public rigoureusement normé. (Decroly *et alii*, 2003, p. 5)

Encore une fois, ces discours s'appuient sur une vision idéalisée de l'espace public, celui-ci étant considéré comme le lieu par excellence de la sociabilité, de la mixité et de la citoyenneté (Lussault, 2001). Encore une fois, ces discours sur les espaces publics se font discours sur la ville, toutes ces études s'attachant en fait à mettre en évidence, à travers le démantèlement de ses espaces publics, une privatisation de la ville qui aboutirait à sa fragmentation. Mais si l'on se contente d'observer les travaux récents portant sur les espaces publics et les critiques qu'ils mettent en œuvre, deux types d'espaces retiennent particulièrement l'attention : il s'agit en tout premier lieu des nouveaux espaces publics qui ont émergé dans la ville post-industrielle européenne, au centre comme en périphérie, et en moindre mesure des espaces publics traditionnels et de leurs mutations.

##### **4.2.1 Des espaces publics aux « espaces privés ouverts au public »**

Comme en Amérique du Nord, la privatisation est souvent associée à la marchandisation (Zukin, 1995). Elle concerne tout d'abord la production même de nouveaux espaces publics. Il s'agit bien sûr, en premier lieu, des centres commerciaux, espaces publics de statut privé. Mais suite aux travaux américains sur le « partenariat public-privé » (Zukin, 1995 ; Brown, 1997) qui s'est fortement développé dans ce pays depuis les années 1970, un certain nombre de chercheurs européens ont aussi redécouvert ce mode de production de l'espace public déjà mis en œuvre en Europe dans les années 1980 (Plan urbain, 1988 ; Heinz, 1994), par exemple dans le cadre des sociétés d'économie mixte en France. Les nouveaux espaces publics s'inscrivent alors au sein de projets urbains de grande ampleur, en périphérie ou dans les espaces centraux, qui associent promoteurs immobiliers et pouvoirs publics. Dans ce cadre ont été construits des espaces publics de statut public – comme les parcs des ZAC

---

<sup>37</sup> Voir par exemple : Feldtkeller, 1995 ; Ghorra-Gobin, 2001 ; Jaillet, 1999 ; Meurer, 1994 ; Wacquant, 1999.

parisiennes dans les années 1980 – mais aussi de nombreux espaces privés ouverts au public. Ces derniers sont souvent des centres commerciaux ou récréatifs, mais ce peut aussi être des jardins et mêmes des rues, comme dans le quartier de la Potsdamer Platz à Berlin (Glasze, 2001), dans les Docklands à Londres (Michon, 2006) ou dans Bercy Village à Paris. Dans la lignée d’auteurs américains comme Sh. Zukin (1995), cette évolution est considérée comme un retrait des pouvoirs publics au profit du secteur privé, et donc comme une atteinte à l’espace public considéré comme devant nécessairement appartenir au domaine public.

Un autre type de privatisation, sociale cette fois-ci et qui concerne donc plutôt les usages, est également mis en évidence à partir de cette époque. La critique rejoint ainsi celle qui a été formulée aux Etats-Unis dès les années 1980 (Waltzer, 1986 ; Zukin, 1995) stigmatisant une culture marchande, façonnée par le secteur privé, s’opposant à la culture publique traditionnelle. Il en va ainsi des centres commerciaux et autres parcs de loisirs périphériques (Lestrade, 2001 ; Sabatier, 2006), mais aussi des espaces publics des nouveaux morceaux de ville (Michon, 2006 ; Glasze, 2001), souvent comparés aux *festival market places* d’Amérique du Nord (Gravari-Barbas, 2001). Le fait que de plus en plus d’espaces publics soient des espaces de statut privé ouverts au public va dans le sens d’une privatisation sociale, puisqu’elle modifie en partie des conditions d’accès (Decroly *et alii*, 2003 ; Sabatier, 2006). Les propriétaires et/ou gestionnaires de ces lieux font preuve, selon la plupart des auteurs, d’une volonté de sécurisation et de contrôle social accru : nombre de ces espaces publics sont ainsi, comme « les *shopping malls* de nouvelle génération (...) fréquemment aménagés sous le mode de la “prison panoptique” de Jeremy Bentham, de façon à créer un sentiment de sécurité chez les commerçants et les chalands » (Decroly *et alii*, 2003, p. 11). Ces derniers s’y côtoient donc sous le regard de dispositifs de vidéo-surveillance et de vigiles privés qui sont pour leur part aussi présents pour préserver une ambiance propice à la consommation, en évacuant toutes conduites ou personnes susceptibles de perturber les clients. Cette sécurisation est d’autant plus critiquée qu’elle conduit parfois à réserver l’espace à des utilisateurs exclusifs, appartenant en général aux classes moyennes, et son corollaire, l’exclusion de certains groupes de population<sup>38</sup>. Des aménagements et des réglementations spécifiques sont également mis en évidence, qui assurent une sélection des clients sans pour autant fermer physiquement l’espace : que ce soit des aménagements « sadiques » (Davis, 1997) comme des bancs ne permettant pas de s’allonger, destinés à éloigner les sans-logis, ou tout simplement la mise en place d’un « système de signes (...) garantissant une mise à l’écart des populations peu solvables » (Decroly *et alii*, 2003, p. 12). Comme en Amérique du Nord (Crawford, 1992 ; Davis, 1997), les études sur cette question se sont donc récemment multipliées en Europe.

---

<sup>38</sup> Malgré tout, comme le rappelle J. Goss (1993), la présence de systèmes de vidéo-surveillance et de vigiles vise la plupart du temps plutôt à instaurer une image de sécurité qu’à exclure directement certains groupes.



*Figures n°16-A. Reuters Plaza à Canary Wharf, dans les Docklands de Londres (février 2007)*



*Figure n°16-B. Des espaces publics de statut privé (février 2007)*

*Un panneau omniprésent dans les espaces publics de Canary Wharf, qui rappelle le statut privé des espaces publics et les restrictions d'usage qui en découlent.*

#### 4.2.2 Espaces publics et ségrégation résidentielle

La question de la privatisation des espaces publics se retrouve également dans l'analyse des nouveaux espaces résidentiels, en périphérie des villes. Ceux-ci possèdent des espaces collectifs : espaces verts autres que privés, voiries, réseaux, bâtiments collectifs, piscines, aires de jeux, etc. qui n'appartiennent pas, comme dans la ville héritée, au domaine public. Leur aménagement est le fait du secteur privé et leur gestion incombe à de nouvelles formes de copropriété<sup>39</sup>. Quant à leur usage, il semble quasi exclusivement réservé aux résidents. Dans les années 1980, ce genre d'espaces collectifs existait déjà en Europe et notamment en France, dans certaines villes nouvelles (Plan urbain, 1988 ; Ellin, 1995), ce qui avait soulevé peu de critiques. L'intérêt pour la question n'émerge en fait que dans les années 1990, au regard des évolutions bien plus radicales qui se sont opérées aux Etats-Unis. Dans le cadre de ce que certains ont appelé la « nouvelle question urbaine » (Donzelot & Jaillet,

<sup>39</sup> Comme le rappellent J.-M. Decroly, C. Dessouroux et M. van Criekingen (2003, p. 15), ces nouvelles formes de copropriété se distinguent des copropriétés traditionnelles qui assuraient la gestion de surfaces collectives de taille modeste, telles que les cours, les escaliers ou encore les couloirs d'un immeuble.

1999), les chercheurs commencent alors à parler de privatisation, à la fois juridique et sociale, de l'espace public. Aux Etats-Unis, où elles sont devenues presque banales (Blakely & Snyder, 1997), c'est dans les *gated communities* que la question se pose avec le plus de force. Or elles semblent se diffuser aujourd'hui en Europe, dans des cités balnéaires de la Méditerranée, mais aussi dans les banlieues des grandes villes<sup>40</sup>, comme à Milan, Berlin, Madrid ou encore Londres. Leurs espaces privés d'allure publique, outre le fait qu'ils soient réservés à un certain type d'usagers, ont la spécificité d'être séparés des autres espaces publics. C'est la dernière étape de la privatisation, le cloisonnement, qui s'explique par la volonté d'une sécurisation accrue de ces lieux. Mais les *gated communities* européennes, qui demeurent d'ailleurs rares, sont de plus petite taille qu'aux Etats-Unis. Elles mettent moins l'accent sur le nombre et la qualité des espaces collectifs que sur les dispositifs de sécurité (Madoré, 2003).

Face aux évolutions contemporaines de la périphérie, les chercheurs européens ont été conduits à réfléchir de nouveau à la définition des espaces publics et à en préciser le sens : ainsi peut-on parler d'« espaces privés d'allure publique » (Decroly *et alii*, 2003, p. 12). Pour autant, la plupart de ces études correspondent plutôt à une analyse renouvelée de la ségrégation résidentielle et de ses formes, au sein de laquelle a été introduite la question des espaces publics qui en avait jusque là été absente<sup>41</sup>. C'est dans ce cadre qu'ont été analysés l'internalisation d'espaces traditionnellement publics comme les rues et les espaces verts d'une part, l'accaparement de l'espace urbain dans son ensemble d'autre part. Pour autant, l'espace public ne constitue pas ici l'entrée principale, s'effaçant plus souvent devant une analyse plus globale de la construction de l'espace urbain selon la grille public/ privé.

#### 4.2.3 Vers une privatisation des espaces publics hérités ?

De nombreux auteurs montrent également qu'en Europe comme aux Etats-Unis (Zukin, 1995), les espaces publics traditionnels des centres-villes sont aussi concernés par la privatisation, même si celle-ci ne correspond pas à une privatisation juridique de l'espace mais plutôt à une privatisation dans sa gestion ou dans sa fréquentation. Les pouvoirs publics intègrent en effet de plus en plus la logique marchande dans leur action (Zepf, 2001). Cette commercialisation des espaces publics, passant notamment par un processus dit de « festivalisation » (Gravari-Barbas, 2000) voire de *Disneyfication*<sup>42</sup> (Roost, 2000), est aussi considérée comme une forme de privatisation. D'autres vont plus loin encore, montrant que des formes de partenariat de type *Business Improvement District* se développent aujourd'hui en Europe (Glasze, 2001) : il s'agit cette fois de la gestion même des espaces publics, qui se fait selon des modalités et dans un but commercial. Pour autant, on est encore loin de la situation américaine et notamment de New York (Zukin, 1995) : en Europe, il s'agit en fait de partenariats plus ou moins ponctuels. C'est plutôt dans le domaine de la sécurisation, l'un des corollaires de la privatisation et de la marchandisation, que les chercheurs se sont concentrés, dénonçant un certain nombre d'évolutions contraires à la définition idéale de l'espace public.

---

<sup>40</sup> Parmi les études portant sur les *gated communities* en Europe, on peut consulter Glasze, 2001 ; Raposo, 2003 ; Wehrhahn, 2003 ; Blandy & Parsons, 2003 ; Madoré, 2003 ; Callen & Le Goix, 2007 ainsi que Pérouse, 2003.

<sup>41</sup> La ségrégation résidentielle est un objet d'études relativement ancien en Europe (Brun & Rhein, 1994). S'appuyant sur une analyse de la répartition des catégories sociales dans la ville, elle ne s'est pas intéressée aux pratiques et aux sociabilités publiques avant la fin des années 1990.

<sup>42</sup> On peut traduire par le terme de « disneylandification ».

L'emploi de sociétés privées pour maintenir la sécurité dans les villes européennes est dénoncé, notamment en Allemagne (Kirsch, 2003 ; Eick, 1998 ; Wehrheim, 2002), de même que la généralisation de la vidéo-surveillance. Le phénomène, très avancé en Grande-Bretagne où il a été beaucoup étudié (Fyfe & Bannister, 1998), semble en effet se développer aussi en France et en Allemagne, même si les études n'en sont qu'à leurs prémises. Il est le plus souvent associé à la montée du sentiment d'insécurité. Plus généralement, un certain nombre d'études montrent combien les aménageurs et même les élus s'inspirent des méthodes américaines, notamment celles du *defensible space* (Newman, 1972) pour aménager ou réaménager les espaces publics de manière à favoriser la sécurité des usagers (Dubois & Loudier, 2001 ; Lefrançois, 2001 ; Le Goix & Loudier, 2004). Tel est le cas dans les grands ensembles ou dans les quartiers rénovés (Landauer, 1997), avec le principe de « résidentialisation » qui consiste à établir une limite nette entre espaces publics et privés :

Le flou qui pouvait ainsi marquer certains espaces en pied d'immeuble, qui, de ce fait, se voyaient fréquentés non exclusivement par les résidents des immeubles attenants, est évacué. Le fait de clôturer ces espaces les délimite de manière résolue et en limite l'accès aux seuls résidents. (Dessouroux, 2003, p. 34)

On peut même se demander si, parfois, ce ne sont pas précisément les chercheurs qui ont contribué à diffuser les méthodes américaines dans cette sphère des élus et des aménageurs<sup>43</sup>.

Quant aux processus d'exclusion, déjà à l'œuvre dans les espaces publics de statut privé, ils semblent également se développer dans les espaces publics traditionnels. Même si la situation est très différente de celle du contexte nord-américain où les *homeless* sont beaucoup plus nombreux<sup>44</sup>, les termes du problème ne se posant pas, par conséquent, de la même manière, de nombreuses études se sont récemment intéressées à la place qui est donnée aux sans-logis dans les espaces publics des villes européennes (Damon, 2002 ; Zeneidi-Henri, 2002 ; Marpsat & Firdion, 2000 ; Belina, 2003). On relève notamment la diffusion des aménagements « sadiques » (Davis, 1997) dans les rues et sur les places (Bouché, 2000 ; Terrolle, 2004). De plus, les pouvoirs publics sont de plus en plus amenés à établir une réglementation pour éviter l'installation des « indésirables », voire à les contraindre de partir. Ils semblent également souvent trancher les conflits d'usages entre sans-logis d'une part, résidents et commerçants d'autre part, au profit de ces derniers (Froment-Meurice, 2007)<sup>45</sup>.

### **4.3 Un transfert problématique ? La question des contextes**

Il faut bien avouer que ces nouvelles grilles de lecture permettent de mieux comprendre les espaces publics européens tels qu'ils évoluent aujourd'hui, dans le cadre d'une mondialisation qui s'approfondit et où les transferts de modèles, qu'ils soient sociaux ou

---

<sup>43</sup> Ainsi, un certain nombre de revues à destination des professionnels et des acteurs de la ville en général ont consacré des numéros spéciaux à cette question dans les années 1990 : *Les cahiers de l'IAURIF* ou *Urbanisme* pour ne citer qu'elles.

<sup>44</sup> Cette situation s'explique de la manière suivante : « *During the 1970s, public space, especially in cities, began to show the effects of movements to "deinstitutionalize" patients of mental hospitals without creating sufficient community facilities to support and house them. Streets became crowded with "others," some of whom clearly suffered from sickness and disorientation. By the early 1980s, the destruction of cheap housing in the centers of cities, particularly single-room-occupancy hotels, and the drastic decline in producing public housing, dramatically expanded the problem of homelessness* » (Zukin, 1995, p. 24).

<sup>45</sup> L'évacuation des tentes de sans-logis sur les berges de la Seine pendant l'été 2006 en témoigne, mais ce type d'arbitrage se retrouve localement de plus en plus fréquemment.

urbanistiques, se font de plus en plus courants. Pour autant, il est légitime de se demander si elles sont toujours adaptées au contexte européen, ce dernier restant tout de même, à plusieurs égards, très différent du contexte américain. Un certain nombre d'études, menées dans d'autres champs de la recherche urbaine, ont ainsi montré le rôle joué par les contextes et rappelé qu'il fallait, en conséquence, opérer ce type de transfert avec beaucoup de précaution<sup>46</sup>.

Dans le contexte américain, la généralisation précoce de l'automobile a conduit à façonner la ville selon des formes qui lui sont propres, comme en témoigne le modèle désormais incarné par Los Angeles (Bottles, 1987). A l'inverse des villes de la côte Est, dont les centres continuent à se structurer autour de rues et de places animées, la plupart des villes américaines comptent peu d'espaces publics traditionnels, les rues étant principalement utilisées pour les déplacements en voiture. Mais comme le rappelle C. Ghorra-Gobin, c'est plus encore la culture américaine qui explique cette évolution :

Différents courants intellectuels ayant prôné soit l'expérience de la nature au quotidien, soit le principe de la maison individuelle comme cadre privilégié de l'éducation des enfants dans le but de maintenir une certaine distance vis-à-vis de la sphère économique, ont convergé pour valoriser la banlieue au détriment de la ville, perçue comme le site privilégié de la production économique et de l'accueil des immigrants. (Ghorra-Gobin, 2001a, p. 6)

C'est ainsi que la culture américaine a valorisé très tôt la banlieue, et avec elle la sphère domestique où se joue une bonne part des sociabilités publiques et de la vie de quartier. Plus généralement, la société américaine se compose de communautés très différentes sur le plan linguistique ou religieux, qui ont développé très tôt des relations sociales affinitaires, notamment dans le cadre d'institutions, d'associations ou de clubs (Putnam, 2000). Il n'est pas rare qu'une communauté « [s'approprie] intégralement un territoire au sein duquel [les individus] pourront développer des relations sociales internes, à l'abri de toute perturbation extérieure » (Decroly *et alii*, 2003, p. 15).

Il en découle « une représentation négative des espaces publics où, compte tenu du caractère spontané et non planifié de la rencontre entre individus, ils sont perçus comme des espaces du désordre » (Ghorra-Gobin, 2001a, p. 7). Les seuls espaces publics qui aient émergé dans la *suburbia* américaine sont les centres commerciaux. Ainsi une dissociation s'est-elle produite entre urbanité et espaces publics traditionnels, dissociation qui n'a longtemps pas été perçue comme un problème, ce qui est très différent du contexte européen. Les espaces publics traditionnels, et plus généralement les centres-villes, ont ainsi été progressivement abandonnés aux catégories les plus défavorisées de la population, exclus ou travailleurs précaires dont le nombre s'est d'ailleurs accru avec le démantèlement de l'Etat-Providence, et à la criminalité. Largement alimenté par la mise en spectacle de la violence par les médias, un sentiment d'insécurité s'est alors développé dans toutes les couches de la société, et en particulier parmi les membres des classes moyennes ou aisées résidant dans les

---

<sup>46</sup> Par exemple, la portée de théories comme celle de la « ville globale », formulée par S. Sassen (2001), ou celle de la gentrification (Smith, 1996) a été relativisée en Europe. Voir notamment l'article de C. Hamnet (1996) qui critique la faible prise en compte du rôle de l'Etat dans la théorie de la « ville globale » en s'appuyant sur le contexte européen ainsi que les études rassemblées par C. Bidou (2003) qui montrent eux aussi le rôle important des pouvoirs publics dans les processus de gentrification en Europe.

*suburbs* (Davis, 1997). Ces derniers ont eu de plus en plus l'impression qu'ils étaient menacés, de même que leurs biens, et que les autorités publiques étaient incapables de mettre fin à cette situation. Le développement des centres commerciaux et des *gated communities* ne peut se comprendre hors de cette évolution. Ces deux types d'espaces offrent en effet « un cadre de vie idéalisé alliant sociabilité, sécurité et loisirs pour former une enveloppe à la fois protectrice et douillette » (Decroly *et alii*, 2003, p. 15), les seconds permettant de surcroît la préservation du patrimoine immobilier (Blakely & Snyder, 1997 ; Le Goix, 2002).

Contrairement au contexte nord-américain, les pratiques de l'espace public se maintiennent voire se développent en Europe et pas seulement au sein des centres commerciaux et de leurs avatars. Il faut noter en premier lieu la force des espaces centraux dans les villes européennes, au sein desquelles la permanence des pratiques de l'espace public a pu être relevée, même si ces dernières ne cessent de se recomposer. Dans un contexte de fortes densités et où les déplacements non-motorisés demeurent nombreux, les pratiques de proximité ont résisté et se sont même redéployées ; des pratiques festives et culturelles ont émergé, qui ne cessent aujourd'hui de s'affirmer, redonnant vie aux espaces centraux. Quant aux périphéries, elles ne sont pas en reste puisque les citoyens se sont largement appropriés les nouveaux parcs périurbains, par leurs pratiques ludiques et sportives. En définitive, même s'ils sont travaillés par un certain nombre de changements, liés notamment au développement de l'étalement urbain et de la société de consommation, les espaces publics européens ne peuvent être assimilés aux espaces publics américains.

Plus précisément, qu'en est-il des processus de privatisation de l'espace public ? Comme certains auteurs le soulignent, « les salariés qualifiés et les nouveaux groupes aisés sont [également] porteurs [en Europe] d'une demande de privatisation des espaces collectifs » (Decroly *et alii*, 2003, p. 16). Pour autant, cette tendance est beaucoup moins affirmée dans le contexte européen. Le sentiment d'insécurité ne peut notamment pas être comparé à celui que les Etats-Unis ont développé. Si les médias et certains partis politiques ont favorisé le développement de ce sentiment dans certains pays comme en France, les violences y sont moins courantes, plus localisées au sein de l'espace urbain. De plus, elles ne conduisent généralement pas à une remise en cause des prérogatives des pouvoirs publics dans ce domaine. Le sentiment d'insécurité ne remet pas non plus en cause la fréquentation des espaces publics. De la même façon, « la tendance au regroupement affinitaire et communautaire est beaucoup moins sensible en Europe » (Decroly *et alii*, 2003, p. 16). Enfin, ce qui distingue largement les deux contextes – et qui peut-être aussi limite la dynamique de privatisation constatée aux Etats-Unis – c'est le rôle des pouvoirs publics, qui reste important dans le contexte de la ville européenne. Il y a une réelle continuité de l'action publique en Europe occidentale<sup>47</sup> : des politiques sont menées dans une optique qui est résolument globale et sur plusieurs années, avec des objectifs clairement définis et des fonctionnaires pour les réaliser. Les pouvoirs publics conservent également d'importantes marges de manœuvre budgétaires.

Le dernier problème soulevé par le transfert de théories américaines en Europe est un problème d'échelle. Les observations menées en Europe sont le plus souvent très pointues, portant sur des portions relativement réduites de l'espace urbain, que ce soit les centres

---

<sup>47</sup> Comme le rappelle le contexte stambouliote, en négatif.



commerciaux ou les lotissements privés. Certes il n'est pas possible de négliger ces espaces publics fonctionnant sur le modèle américain, puisqu'ils structurent désormais une partie de l'espace des villes européennes et des modes de vie de leurs habitants. Mais si les grilles de lecture importées d'Amérique du Nord conviennent à ces lieux, il ne semble pourtant pas qu'elles permettent de saisir toute la diversité des espaces publics européens, aussi bien en termes de pratiques qu'en termes de formes. De plus, qu'est-ce qui permet de penser que ces lieux et leurs pratiques constituent les jalons d'un développement futur<sup>48</sup> ? En définitive se dégage donc la nécessité de construire une approche des espaces publics qui soit plus sensible au contexte particulier de l'Europe et des villes européennes, sans pour autant abandonner des théories importées d'Amérique du Nord, qui permettent incontestablement un renouvellement des approches de la ville et des espaces publics.

### **Conclusion partielle**

En construisant la catégorie d'espace public dans les années 1970 et 1980, les chercheurs et les acteurs de la ville avaient pris acte du changement profond qui s'amorçait dans la société et dans ses espaces urbains. Par là même, ils cherchaient à peser sur l'évolution des formes et pratiques de la ville. Cette tentative a en partie abouti : créant toute une série d'espaces publics plus favorables aux piétons, puis favorisant l'organisation d'animations, les pouvoirs publics ont notamment contribué à redonner vie aux espaces publics centraux ; ils ont également donné aux habitants des périphéries une alternative aux centres commerciaux, en y construisant des centralités structurées par des rues et de grands parcs périurbains. Cette action a rencontré une demande croissante de la part des citoyens dont l'envie de place publique et de lieux de rassemblement n'a cessé de s'affirmer, dans le contexte de la ville desserrée. Ainsi donc, les espaces publics ne peuvent pas être considérés uniquement comme un produit des pouvoirs publics, des professionnels de la ville et des chercheurs en sciences sociales. Leur invention est bien aussi le fait des citoyens qui, à un moment donné, malgré la diversification des activités sociales à leur disposition, notamment dans la sphère domestique, ont continué à fréquenter ces lieux en grand nombre. Ce sont donc à la fois les producteurs (des discours et des formes) et les usagers qui ont inventé les espaces publics, dans leur interaction et au sein de la ville post-industrielle.

Parallèlement se sont développés de nouveaux types d'espaces publics largement inspirés des modèles sociaux et urbanistiques nord-américains. Le secteur privé en est le fer de lance, avec le soutien plus ou moins direct des pouvoirs publics : entreprises chargées des transports, promoteurs immobiliers ou encore grande distribution. Ils répondent à la même envie de rassemblement et de côtoiement des citoyens, mais sont principalement tournés vers la consommation et les loisirs, ce qui n'est guère étonnant dans le contexte social tel qu'il s'est dessiné dès les années 1960. De plus, ils donnent lieu à des sociabilités très différentes de celles qui étaient traditionnellement associées aux espaces publics, en particulier à une interaction pacifiée et à un contrôle social plus marqué. A la fin des années 1990, toutes ces

---

<sup>48</sup> La plupart des études cherchent à déceler dans les lieux et dans les phénomènes contemporains les jalons d'un développement futur. Ainsi peut-on lire dans l'article de J.-M. Decroly, C. Dessouroux et M. Van Crieckingen (2003, p. 17) que « plusieurs indices laissent supposer que l'Europe va à son tour être gagnée par une massification de la privatisation des espaces urbains ».

transformations ont conduit à un certain nombre de recompositions de la catégorie elle-même dans le champ des sciences sociales. Alors que la réalité urbaine s'éloignait de la définition idéale – et européenne – de l'espace public, l'approche politique et normative s'est en fait considérablement renforcée en négatif. A l'aune de cette approche, les nouveaux espaces publics sont désormais abondamment critiqués. Paradoxalement, c'est à l'aide d'outils théoriques importés d'Amérique du Nord – privatisation, marchandisation, sécurisation – qu'est mise en cause l'évolution contemporaine des espaces publics européens, qui « remettrait en question nos représentations de la ville européenne comme lieu d'intégration sociale où, au sein des espaces publics, se rencontrent et se mettent en relation les multiples identités d'une société complexe » (Decroly *et alii*, 2003, p. 17).

Au terme de ces deux premiers chapitres, l'espace public apparaît comme une catégorie indissociable de son contexte. Elle a été forgée pour modifier des évolutions vécues comme un problème ou une crise, ce qui a en partie été le cas, puis elle a évolué en relation avec ce contexte toujours en mouvement. Dans le cadre de sociétés européennes de plus en plus mondialisées, elle s'est également nourrie d'apports extérieurs qui l'ont renouvelée. Pour autant, elle est bel et bien le reflet d'une volonté, plus ou moins consciente, d'affirmer un modèle éminemment européen de la ville et de ses espaces publics, ce modèle restant fortement imprégné d'histoire et renvoyant prioritairement à la ville dense voire aux centres-villes.



## CHAPITRE 3

### Les espaces publics centraux dans la métropole : lieux, contextes et acteurs

---

- *Tu ne jouis pas d'une ville à cause de ses sept ou soixante-dix-sept merveilles, mais de la réponse qu'elle apporte à l'une de tes questions.*

- *Ou de la question qu'elle te pose, t'obligeant à répondre, comme Thèbes par la bouche du Sphinx*

I. *Calvino, Les villes invisibles*

*L'espace social n'est pas une chose parmi les choses, un produit quelconque parmi les produits : il enveloppe les choses produites. Il résulte d'une suite et d'un ensemble d'opérations, et ne peut se réduire à un simple objet. Effet d'actions passées, il permet des actions, en suggère ou en interdit.*

H. *Lefebvre, La production de l'espace*

L'archéologie de la catégorie d'espace public nous a permis de comprendre pourquoi, dans le contexte de la ville européenne, on regroupe aujourd'hui des lieux aux formes aussi diverses que les rues, les places ou encore les jardins, sous l'appellation d'« espaces publics ». La définition de cette catégorie varie cependant considérablement d'un champ à l'autre et d'un pays à l'autre. Elle est de surcroît relativement floue et parfois très extensive. Finalement, son utilisation tend à déformer l'image que l'on se fait des lieux et du changement qui affecte leurs pratiques et leurs formes, voire à constituer un écran qui en limite la compréhension. Dès lors, pourquoi continuer à utiliser la catégorie d'« espace public » pour analyser ces lieux ? Il faut bien reconnaître, tout d'abord, que la question des espaces publics est devenue un enjeu de société. Si elle est critiquable à bien des égards, la catégorie a acquis un statut et une légitimité qu'il est difficile de contester. Elle a permis de nombreux échanges entre les différents champs de recherche et d'action, elle a facilité tout à la fois l'émergence de riches débats et de prises de position controversées. Quant aux lieux à proprement parler, nous considérons que les rassembler sous une même catégorie demeure pertinent : ils constituent, comme nous allons le voir, un ensemble d'espaces *spécifiques* dans la ville, dont les transformations convergent plus qu'elles ne divergent. Ces transformations sont en outre largement conditionnées par la catégorie d'espace public elle-même. En effet, plus qu'une catégorie de lecture, c'est aussi une catégorie d'action : les pratiques et les représentations des acteurs, imprégnées par ce type d'approche, transforment en retour les lieux du public. Pour toutes ces raisons, nous continuerons à parler d'espaces publics.

Notre objectif est de mieux comprendre comment sont aujourd'hui *produits* les lieux que l'on nomme « espaces publics ». Nous proposons une entrée par les *contextes* dans lesquels s'inscrivent ces lieux – selon une démarche, classique en géographie, qui passe par la prise en compte des composantes socio-résidentielles et fonctionnelles de l'espace urbain ainsi que des logiques d'échelles – et par les *acteurs* qui, dans la diversité de leurs pratiques, de leurs représentations et de leurs intérêts, autant que dans leurs interactions parfois conflictuelles, contribuent à produire ces lieux. Cette démarche permet selon nous de poser un regard renouvelé sur les dynamiques de l'espace public contemporain, qui prend ses distances avec les approches par trop normatives qui ont été mises en œuvre jusque-là, mais dans souci constant de considérer les lieux autant que les catégories qui sont utilisées pour les caractériser.

## **1. Les espaces publics : des lieux dans la ville**

Le choix d'une entrée par les lieux s'est imposé à la lecture des nombreux travaux portant sur les espaces publics et qui avaient justement tendance à perdre ceux-ci de vue – et avec eux l'espace urbain – à cause de l'adoption d'un prisme de lecture très normatif. Nous prétendons « sortir de la mythologie » (Lussault, 2001, p. 36) en mettant en œuvre une démarche géographique.

### **1.1 Les lieux évacués dans des approches avant tout normatives**

La plupart des travaux sur les espaces publics urbains adoptent plus ou moins explicitement une définition normative<sup>1</sup>. Ils montrent ce que *devraient* être les espaces publics, leurs formes ou leurs pratiques, mais échouent en grande partie à comprendre *ce qui fait* concrètement des espaces publics des lieux et de quelle manière ces derniers se transforment aujourd'hui, que ce soit par leurs pratiques ou leurs formes, leur aménagement ou leur gestion, au sein de l'espace urbain.

Dans le champ des études urbaines et de l'urbanisme, de nombreux travaux sont marqués par une vision idéalisée de la ville pré-industrielle (Lussault, 2003). De ce fait, les espaces publics ne seraient plus aujourd'hui des espaces de mixité, de rencontres qu'ils auraient toujours été<sup>2</sup>. Cette approche très idéalisée de l'espace public renvoie à une vision tout aussi idéalisée du quartier et de ses rues comme lieux par excellence de la sociabilité urbaine (Noschis, 1984 ; Fayt, 2000), celle-ci devant se nouer prioritairement à l'échelon local, dans la proximité. Même si la prise en compte de la longue histoire des espaces publics urbains est incontournable en Europe, cette approche est pourtant peu pertinente au regard de l'espace urbain de l'ère post-industrielle. En lisant les espaces publics au prisme des modèles inspirés du passé, celle-ci s'avère incapable de caractériser les recompositions de ces espaces, notamment en périphérie, comme en témoigne par exemple la lenteur à considérer les centres commerciaux comme des espaces publics (Plan urbain, 1988). Quant aux espaces publics

---

<sup>1</sup> Plusieurs auteurs ont d'ailleurs dénoncé cette position, que ce soit en France (Berdoulay *et alii*, 2004 ; Lussault, 2001 ; Sabatier, 2006), en Belgique (Dessouroux, 2003) ou en Allemagne (Belina, 2003).

<sup>2</sup> On sait, à la lecture des historiens de la ville, que la rue et la place publique dans la ville pré-industrielle ne sont pas seulement des lieux de mixité et de rencontres, qu'il existait des séparations sociales plus ou moins explicites et que la ville pré-industrielle est avant tout un espace cloisonné (Haumont, 1993).

centraux, ils sont sans cesse renvoyés à leur passé, considérés du point de vue soit de leur permanence, soit de leur déclin. Tout au plus cette approche peut-elle peser sur les transformations en cours : un certain nombre d'auteurs considèrent en effet que cette définition des espaces publics devrait d'autant plus être revalorisée que la ville se ferait plus fragmentée et discontinue (Ghorra-Gobin, 2001). Les professionnels de l'urbain et les pouvoirs publics ont d'ailleurs largement adopté cette définition. Remède à tous les maux de la ville, les espaces publics sont bel et bien érigés en norme, dans une représentation de la ville qui privilégie l'espace dense et continu propice à la mixité et aux rencontres (Olagnier, 2003).

Bien que s'inspirant moins explicitement du passé, l'approche politique n'en est pas moins normative elle aussi. Certes, il n'est pas possible de comprendre les espaces publics sans les inscrire dans le contexte des démocraties occidentales. Ils n'ont pas la même histoire et pas le même sens que dans des contextes de dictature ou de jeunes démocraties. Et même si d'autres lieux ont compté<sup>3</sup>, l'histoire des démocraties occidentales s'est largement écrite dans la rue (Tartakowsky, 2006). Pour autant, peut-on réduire les espaces publics urbains à des lieux de l'action politique ? Aujourd'hui comme hier, ce sont aussi des lieux de promenade, de consommation et de loisirs – pour ne citer que ces usages – qu'il n'est pas possible de sous-estimer.

*Many more activities are frequently happening in public space including play, recreation, and travel. These activities are treated as less important than politics in parts of this literature, particularly when engaged in by those who are not also extremely marginalized.* (Forsyth, 2000, pp. 124-125)

La définition politique de l'espace public apparaît bien comme une définition normative dans la mesure où, en premier lieu, elle hiérarchise les usages des lieux, l'action politique étant placée au sommet de cette hiérarchie. Pourtant, si l'on reconnaît le bien-fondé de la réunion de tous ces usages, la question des conflits qui peuvent émerger de cette réunion dans un même lieu apparaît comme une question intéressante. L'autre conséquence de cette définition normative est l'absence presque totale de spatialisation, tous les espaces publics étant considérés comme des lieux du politique, sans aucune distinction. Or, si une telle approche peut avoir du sens dans certaines portions des centres-villes, elle ne peut s'appliquer à tous les espaces centraux, et encore moins à la banlieue. Là encore, le rôle des lieux et des contextes est laissé de côté.

Le troisième type d'approche est interactionniste. Pour des raisons historiques, cette approche a pris une place considérable dans l'analyse des espaces publics urbains, notamment en France. Prenant ses distances avec la représentation idéalisée des espaces publics comme lieux de sociabilités de proximité<sup>4</sup>, elle définit ces derniers comme les lieux des « sociabilités froides et des liens faibles » (Joseph, 1995, p. 12). Pourtant, elle s'intéresse moins aux espaces physiques et aux dispositifs spatiaux, ou alors uniquement dans le sens où ils offrent des « prises » (Joseph, 1995), qu'aux interactions entre les individus ; elle s'apparente par là

---

<sup>3</sup> En particulier dans les lieux privés, que ce soit dans les maisons ou dans les clubs (Habermas, 1987 ; Sennett, 1977).

<sup>4</sup> « On a ainsi pris conscience qu'un espace public n'est pas simplement un espace libre (ou vert), simple dégagement ou prolongement de l'espace privé du logement, ni même l'espace collectif appropriable par une communauté de voisinage. » (Joseph, 1995, p. 12)

même à l'approche politique dans la mesure où ces interactions renvoient à la notion de civilité. Elle aboutit enfin à « considérer l'espace public urbain dans ses formes invariantes ou normatives de co-production de la réalité sociale par des "figures-types" [qui seraient] façonnées par la ville » (Betin, 2001, p. 50). Pourtant, les espaces publics sont fréquentés par une diversité d'usagers – cadres et ouvriers, hommes et femmes, jeunes et vieux, etc. – aux motivations non moins diverses, du simple déplacement à la consommation et aux loisirs, en passant par le travail. Cette définition normative de l'espace public contribue donc à déplacer le regard du chercheur, passant sous silence les rapports entre l'espace public et les divisions socio-spatiales de la ville d'une part, les différences fonctionnelles entre les lieux d'autre part. Les conflits qui peuvent opposer les différents usages d'un même lieu, de même que la différenciation des espaces publics dans la ville, ainsi que les luttes de pouvoirs qui se jouent dans l'usage du terme sont ainsi escamotés.

En définitive, si elles échouent à montrer *ce qui fait* concrètement les espaces publics dans la ville d'aujourd'hui, ces trois types d'approches évacuent également toute la diversité des espaces publics et de leurs recompositions. En effet, non seulement tous les espaces publics ne se valent pas dans la ville, mais ils n'évoluent pas tous de la même manière. C'est tout l'intérêt d'une approche par les lieux.

## **1.2 Les espaces publics : des types spécifiques d'espaces**

Un espace public urbain peut se définir comme un *système de lieux*. Ce système de lieux revêt cependant un certain nombre de caractéristiques qui l'individualisent au sein de l'espace urbain, ce qui permet de regrouper sous une même appellation les rues, les places, les jardins ou encore les centres commerciaux. Cette spécificité découle en premier lieu du public qui fréquente ces lieux et leur donne sens (Roncayolo, 1993). En observant un certain nombre de paramètres – forme, ouverture, statut, norme – il est ensuite possible d'affiner cette définition<sup>5</sup> et de mettre en évidence les grandes lignes de cette spécificité.

### 1.2.1 Un espace en creux pratiqué et approprié

Les espaces publics peuvent prendre des formes, des styles et des tailles variables, mais ce qui fait leur spécificité, c'est leur forme « en creux » (Thiberge, 2002), leur « vacuité physique » (Barbichon, 1991, p. 112). L'espace public, c'est d'abord un espace vide de constructions, plus ou moins grand, mais toujours entouré de formes bâties, celles-ci contribuant donc pleinement à sa définition. La rue et la place ou encore le jardin, à ciel ouvert, sont les premières formes qui viennent à l'esprit. D'autres espaces publics peuvent cependant être des espaces certes vides de constructions mais couverts, comme les passages ou les centres commerciaux. Pour autant, les espaces publics ne sont pas complètement vides, ils sont la plupart du temps *aménagés*, pour un ou plusieurs types d'usages ou de fonctions, que ce soit pour le déplacement, la promenade, le commerce ou les loisirs. Les aménagements y sont plus ou moins nombreux. Outre les aménagements du sol urbain à proprement parler

---

<sup>5</sup> Cette tentative de définition, qui n'est pas notre objectif principal mais plutôt un préalable – il s'agit de cerner les espaces publics qui seront l'objet de cette étude – doit beaucoup à certains travaux récents (Forsyth, 2000 ; Dessouroux, 2003 et 2006 ; Sabatier, 2006) ainsi qu'à des réflexions collectives menées dans le cadre de l'A.C.I. Jeunes Chercheuses et Jeunes Chercheurs « Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires », dirigée par Myriam Houssay-Holzschuch, ENS-LSH/CNRS.

(voirie, trottoirs, revêtements divers, etc.), des objets peuvent y être disposés. Le mobilier urbain contribue ainsi également à définir l'espace public, que ce soit des objets spécifiques aux espaces extérieurs – panneaux et feux de signalisation, lampadaires et réverbères, monuments et statues – ou communs aux espaces extérieurs et intérieurs : bancs et fontaines, arbres et autres végétaux, etc. La lumière et les sons participent également à la forme de l'espace public : illuminations des façades de certaines rues, ambiances sonores dans les fêtes ou dans les centres commerciaux. Aménagements et objets sont largement caractéristiques de l'espace public, même si c'est plus particulièrement le cas dans les villes européennes<sup>6</sup> et qu'une friche urbaine peut aussi se muer en espace public<sup>7</sup>, l'aménagement étant alors moins constitutif de l'espace public que le vide physique et surtout les pratiques qui s'y déroulent.

Car ces formes ne prennent bien sûr sens que dans la mesure où elles sont accessibles au public. L'espace public est donc avant tout un espace où des individus « interagissent (...) avec des objets, des formes spatiales » (Lussault, 2003, p. 334). Un espace vide de constructions qui ne serait pas pratiqué par un public n'est pas à proprement parler un espace public : « l'espace public est à proprement parler inhabitable (nul ne peut se targuer d'en être propriétaire) et cependant il se doit d'être réapproprié pour demeurer vivant. » (Sansot, 1991, p. 78). Ainsi A. Forsyth retient-elle le critère de « *frequency of admission in order to eliminate spaces that are rarely open to strangers* » (2000, p. 128). Pour autant, ce critère est très relatif : certains espaces, comme les stades qui sont fréquentés au moment des événements sportifs ou de grandes manifestations culturelles voire politiques (concerts, meetings), ne sont donc des espaces publics que par intermittence. Dans tous les cas, un espace public se définit par la présence physique de citoyens : le public doit pouvoir s'y tenir ou s'y déplacer à pied, même si d'autres modes de déplacement peuvent s'y effectuer, notamment mécanisés (rues, places et boulevards).

Si l'appropriation est constitutive de l'espace public, elle prend pourtant des formes différentes d'un individu ou d'un groupe à l'autre. Ainsi le passant s'approprie-t-il en première instance l'espace où il se meut, sur un mode individuel. Toutefois, il est virtuellement capable de s'intégrer dans une « communauté d'appropriation » (Korosec-Serfaty, 1986, p. 69) de la rue, de la place ou de la gare sous l'effet d'un événement exceptionnel provocateur de rassemblement et d'action commune. L'appropriation varie également d'un groupe social à l'autre. Les sans-logis s'approprient physiquement une portion de l'espace public qui devient leur territoire et où ils peuvent disposer leurs objets personnels, voire une tente ou une cabane (Zeneidi-Henry, 2003). A l'opposé, les citoyens plus favorisés se contentent d'une « appropriation enveloppante » – c'est le cas dans le cadre de la pratique sportive (cyclisme, jogging, etc.) – voire d'une « appréhension sans emprise matérielle »<sup>8</sup> comme celle de la perception esthétique à distance ou du promeneur. Entre les deux, il existe bien évidemment une multitude d'appropriations. Ce qu'il faut en retenir, c'est que l'espace public présente « la caractéristique, constitutive, d'une variation de la distribution des positions, d'occupation et d'appropriation, des usagers » (Barbichon, 1991,

---

<sup>6</sup> C'est à la Renaissance, qui s'est largement inspirée de l'Antiquité, que les espaces publics ont commencé à être aménagés et agrémentés de statues et de monuments. Le XIX<sup>e</sup> siècle a ensuite généralisé cette vision de l'aménagement des espaces publics (encadré n°1), reprise et développée récemment (chapitre 1).

<sup>7</sup> C'est le cas à Berlin, ville parsemée de terrains non-construits que les citoyens s'approprient souvent pour en faire des jardins de quartier destinés aux habitants voire des lieux de rencontre alternatifs.

<sup>8</sup> Les deux formules sont de G. Barbichon, 1991, p. 111.



p. 111). Cette variation se fait selon des temporalités multiples, partant de la très brève occupation (attente sur un lieu de rendez-vous, utilisation d'une cabine téléphonique...) pour arriver jusqu'à une appropriation plus ou moins durable (sans-logis, pique-nique, concession du trottoir pour une terrasse de café...).



Figure n°17. Le regard de l'artiste N. Moulin : que serait un espace public sans commerces et sans appropriations ? (source : Moulin, 2005)

### 1.2.2 Un espace potentiellement ouvert à tous

On pose généralement comme principe qu'un espace public est ouvert à tous. C'est la définition classique, très consensuelle, de l'espace public urbain. Or pour être réellement ouvert à tous, il faudrait qu'il n'ait aucune qualité particulière : cet espace public n'est qu'une abstraction, il n'existe pas. C'est en fait moins l'ouverture que l'ouverture *potentielle* à tous les citoyens qui caractérise un espace public (Plan urbain, 1988), ce qui ne signifie donc pas que tous y viennent et s'y côtoient.

Il existe ainsi de nombreux espaces publics qui sont en théorie ouverts à tous mais qui ne le sont pas complètement dans la pratique. La forme peut alors jouer un rôle. Ainsi se distinguent en particulier les espaces publics intérieurs des espaces publics extérieurs, caractérisés respectivement par l'absence ou l'existence de limites physiques.

Les murs, les toits et les portes posent la question du contrôle de l'accès, mais aussi des règles de jouissance du lieu ou, pour reprendre une forme célèbre, nous conduisent à nous demander : « *Who's the master ?* », c'est-à-dire qui en détient les clés, en contrôle les pratiques, qui en filtre les entrées ? (Korosec-Serfaty, 1988, pp. 111-112)

Certaines formes donnent parfois l'impression d'une fermeture (rétrécissement, porche) sans que l'accessibilité soit pour autant réduite (Dessouroux, 2003). Selon leur style, les espaces publics ne sont en outre pas forcément fréquentés par le même public. Il existe en effet un marquage social des formes, passant par la qualité des façades ou encore les types de commerces, qui peut dissuader certains groupes sociaux de fréquenter un espace public. Les horaires d'ouverture peuvent aussi jouer un rôle. Certains espaces publics peuvent être ouverts à certains moments et fermés à d'autres. C'est le cas des centres commerciaux et des jardins parisiens, qui ferment la nuit, ou encore des stades qui ne sont ouverts au public que pour de grands événements. Enfin, on a vu précédemment que l'appropriation était constitutive de l'espace public. Or celle-ci peut être plus ou moins forte, et conduire par moments à la fermeture d'un espace public à certains usagers. Dans la mesure où elles changent dans le temps et ne sont pas exclusives, ces appropriations ne sont pas synonymes d'une remise en cause de l'espace public. On peut donc dire qu'un espace public se caractérise moins par une ouverture constante que par une *alternance* dans le temps entre ouverture et fermeture (Plan urbain, 1988).

L'ouverture peut aussi être limitée par d'autres facteurs. Certes il y a bien, proches de l'espace public idéal, des espaces gratuitement accessibles à tout un chacun. Ils sont alors dépourvus de limite dont le franchissement serait conditionnel, et aucune interdiction ne vient en entraver l'accès. C'est le cas, dans les agglomérations, de la majorité des rues et des places. Mais on trouve aussi « des espaces nécessitant une permission ou requérant une négociation préalable (...) et des espaces exclusivement réservés à un cercle d'utilisateurs définis » (Dessouroux, 2003, p. 24). Certains ne sont ainsi accessibles que moyennant le paiement d'un droit d'entrée :

*The concern with minimal fee reflects the fact that many places charge entrances fees – for example, public art galleries – but also acknowledges that such things as sporting events and musical performances, which are ostensibly public but exclude by price. (Forsyth, 2000, p.128)*

Au regard de la fréquentation massive du public, on ne peut pas douter du caractère public de ces espaces, même si le droit d'entrée exclut d'autres citoyens ; toutefois, ce droit d'entrée ne peut évidemment pas excéder un certain seuil pour qu'un espace puisse être considéré comme public (*minimal fee*). De la même manière, les espaces où se pratiquent des activités spécifiques, comme la consommation ou les loisirs, sont malgré tout des espaces publics, même s'ils sont réservés à un certain type d'usages et donc d'utilisateurs.

### 1.2.3 Les espaces « publics », entre domaine public et domaine privé

Dans les discours politique, technique voire scientifique, on a souvent tendance à assimiler espace public et domaine public, cette dernière notion se définissant en droit de la manière suivante :

Le domaine public est soumis à un régime de droit administratif dominé par le principe d'inaliénabilité et comportant des règles diverses de délimitation, de protection pénale, d'utilisation, tandis que le domaine privé est soumis à un régime de droit privé et au contentieux judiciaire. (Hémery, 2001, p. 49)

Il est vrai que de nombreux espaces publics appartiennent au domaine public, c'est même le cas de la majorité d'entre eux en Europe. En France par exemple, pour qu'un bien appartienne

au domaine public, il doit non seulement appartenir à une collectivité publique mais aussi « avoir reçu une certaine affectation d'intérêt général » et être « affecté à l'usage du public » (Hémery, 2001, p. 51), que ce soit d'ailleurs des usages collectifs ou des usages privatifs (cimetières, marchés publics, terrasses de café) [Tanguy, 1992-1993]. Cette affectation ne revêt pas un caractère général puisqu'elle correspond à certains types d'usage bien déterminés : par exemple, la voie publique est en droit prioritairement destinée à la circulation. De plus, il faut noter que cette affectation n'est pas nécessairement libre et gratuite, contrairement à l'idée que l'on se fait généralement du domaine public. De même, les utilisations privatives ne sont ni libres ni gratuites puisqu'une autorisation doit être sollicitée et des redevances acquittées par les usagers.

En France, le critère de l'aménagement a également été retenu pour compléter la définition de la domanialité publique. Ainsi les promenades publiques sont-elles considérées comme appartenant au domaine public<sup>9</sup>. Ce critère de l'aménagement (plantations d'arbres, pelouses et massifs, allées, mobilier urbain) renvoie directement à la dimension concrète de l'espace public. Dans ce cas, espace public et domaine public se recouvrent. Mais tel n'est pas le cas pour un autre critère retenu par le droit pour définir la domanialité publique, celui de l'affectation à un service public. On est là aux marges de l'espace public puisqu'alors le domaine public recouvre aussi le mobilier et les œuvres d'art contenues dans les musées, les terrains entourant les voies ferrées ou encore les bâtiments accueillant les services publics. Ces espaces clos, appartenant à la puissance publique et souvent destinés à l'accueil du public, sont en général exclus de la catégorie d'espace public, celle-ci étant souvent réduite aux seuls espaces extérieurs. « On s'aperçoit donc que bien des espaces publics (*stricto sensu*) ne sont pas en général indexés dans le concept, tel qu'il est utilisé par la plupart des auteurs en sciences sociales » (Lussault, 2003, p. 334). En définitive, même s'ils se recouvrent en partie, domaine public et espace public ne sont pas synonymes. Alors que la notion de domaine public est nettement délimitée, impliquant l'application d'un régime juridique spécial, celle d'espace public, recouvrant une réalité beaucoup plus large, ne permet pas de répondre à l'un des soucis constants du droit d'identifier précisément les catégories auxquelles seront affectées un régime juridique particulier. Ce constat vaut pour les autres pays européens, notamment l'Allemagne.

Le fait que certains espaces publics soient des espaces de statut privé pose un autre problème important qui rend d'autant plus nécessaire la dissociation entre les notions d'espace public et de domaine public. Certes le droit reconnaît cet état de fait. Ainsi en France, l'affectation à l'usage public ne définit pas à elle seule la domanialité publique, puisque des biens privés peuvent aussi être affectés à cet usage, que ce soit ceux des collectivités publiques (bois et forêts par exemple) ou ceux de certains particuliers (voies privées ouvertes à la circulation). On a ici des espaces publics de statut privé qui sont affectés à l'usage public. Au-delà, toute une série de nouveaux espaces publics sont désormais des espaces de statut privé auxquels le droit ne reconnaît pas le caractère public. Comme l'écrit M. Lussault (2003, p. 334),

[de] nombreux espaces qu'on tend spontanément à considérer comme publics, car ils sont censés accueillir de nombreuses personnes et ainsi proposer un cadre aux

---

<sup>9</sup> Arrêt du Conseil d'Etat, Berthier, du 22 avril 1960.

sociabilités citadines, sont en fait des lieux privés, au premier chef, la plupart des centres commerciaux.

A l'inverse, de nombreux espaces de statut public ne sont pas affectés à l'usage public et ne sont pas accessibles au public. Il s'agit en fait de la plupart des dépendances du domaine public ferroviaire, à l'exception des gares et des quais d'embarquement. De même, « les voies express ou les terrains militaires (...), etc. qui appartiennent bien au domaine public ne peuvent être considérés comme des espaces publics » (Hémery, 2001, p. 57).

Enfin, s'il convient de faire une distinction stricte entre le statut et l'accessibilité des espaces publics, force est cependant de constater que le statut juridique de l'espace a des effets les conditions d'accès et les usages. Tout propriétaire peut faire valoir son droit d'usage du sol, qui dérive directement de son droit de propriété, et ainsi définir quelles sont les pratiques légitimes valables dans l'espace qu'il possède. La question du statut juridique est également importante à considérer dans la mesure où ce statut « régit les attributions de production, d'entretien, de surveillance, d'intervention et de responsabilité civile relatives à chaque espace » (Dessouroux, 2003, p. 24). Dans certains cas, ces différentes compétences sont dissociées et « attribuées à des organes de décision ou des exploitants distincts, ce qui entraîne divers modes de co-gestion ou de gestion mixte de l'espace public » (Dessouroux, 2003, p. 24). L'accès aux espaces publics de statut privé ainsi que les pratiques qui y sont autorisés se différencient donc nettement, non seulement d'un espace à un autre, mais également et surtout par rapport aux espaces publics appartenant au domaine public.

#### 1.2.4 Un espace régulé par des normes

S'il nous semble qu'il faut se garder d'une entrée réduite à l'étude des normes, celles-ci n'en sont pas moins constitutives de l'espace public, dans la mesure où elles en régissent les usages (Jeudy, 1991). Il s'agit en premier lieu d'une régulation formelle des usages, imposée par le droit. Dans ses pratiques,

le public est exposé à un certain nombre de réglementations et contraintes qui limitent ou normalisent les usages de telle sorte que certains usages sont répréhensibles eu égard à ces règles d'usage affichées dans l'espace ou intériorisées par les individus. (Dessouroux, 2003, p. 24)

Comme le rappelle A. Forsyth (2000, p. 123), il est possible de distinguer trois formes de règles d'usage formelles : les règles générales, qui valent pour tous et en tous lieux, sans distinction<sup>10</sup> ; les règles spécifiques aux espaces publics, qui ne sont pas non pertinentes dans la sphère privée (horaires de fermeture des parcs, libre circulation sur les trottoirs, etc) ; et enfin les règles interdisant des comportements ou activités qui ne le sont pas ailleurs<sup>11</sup> « *stopping interference with use by others* » (Forsyth, 2000, p. 123). Le respect de toutes ces règles est contrôlé par la police (essentiellement pour les règles générales) et par d'autres agents publics comme les gardiens ou la police municipale (pour toutes les autres). Les règles sont plus ou moins flexibles ou diversifiées en fonction de la forme et/ou de l'affectation de l'espace public. Cela n'est pas étonnant, les différents espaces publics se prêtant à des usages plus ou moins diversifiés. On ne peut ainsi pas circuler (à vélo, en voiture) de la même

---

<sup>10</sup> C'est le cas de l'interdiction de la vente de certains produits (comme les drogues) ou de l'homicide.

<sup>11</sup> Il s'agit par exemple de l'interdiction d'uriner dans la rue ou de faire du barbecue dans les parcs.

manière dans une rue ou dans un parc, pour éviter les dégradations de l'environnement et pour la protection des autres usagers<sup>12</sup>. De même, une aire de jeux ne peut pas être soumise aux mêmes règles qu'un parc public, et nécessite un usage normé et spécifique. Il est important de noter que le statut juridique de l'espace induit également quelques différences parmi les espaces publics. Si l'on retrouve peu ou prou le même ensemble de règles dans les espaces publics de statut privé, c'est le propriétaire qui définit lui-même quels sont les usages autorisés, dans les limites du droit privé. Elles peuvent donc être plus contraignantes, comme c'est par exemple le cas dans les centres commerciaux ou dans les enclaves ludiques<sup>13</sup>, dont les usages sont plus normés que dans les rues appartenant au domaine public. Dans ces lieux, les normes sont cette fois-ci contrôlées par des vigiles et agents de sécurité appartenant à des sociétés privées. Pour autant, le lien entre droit foncier et régulation de l'espace n'est pas univoque et un espace de statut privé peut être moins réglementé qu'un espace de statut public, comme en témoignent les règlements souvent très contraignants des parcs et jardins, notamment à Paris.

Un autre type de règles, non écrites cette fois-ci, est induit par la présence de plusieurs personnes dans un même lieu. Par l'acceptation mutuelle de la différence, les citadins se donnent le moyen de gérer sans heurts cette co-présence. Cette acceptation est construite culturellement et donne lieu à des règles et à des normes communes. Ce système de codes change d'une culture à une autre : comme le fait remarquer G. Barbichon (1991, p. 122), la « variété des *ajustements culturels à la haute densité* de corésidence est très grande », oscillant entre des modes culturels du contact (dans les pays méditerranéens) et du non contact (au Japon ou en Inde). Il peut bien sûr aussi changer d'une époque à une autre, comme R. Sennett (1977) l'a montré pour Paris et Londres entre les XVIII<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, ou encore d'un lieu à un autre au sein d'une même ville, ce que le courant interactionniste a largement théorisé, sur une échelle d'interactions plus ou moins intenses, entre la *private realm* et la *public realm* (Lofland, 1998). Ainsi, dans une rue, une gare, une station de métro ou encore une galerie commerciale se nouent des relations fondées sur « l'étrangeté mutuelle » (Quéré & Brezger, 1992-1993) et où chacun devient conscient de la présence d'autrui. Comme le rappelle C. Ghorra-Gobin (2001b, p. 13), « cette capacité d'apprentissage de l'autre et de ce qui n'est pas soi provient essentiellement de la puissance de l'anonymat ». Mais ces relations sont régies par des normes implicites de comportement : elles sont socialement organisées par des rituels d'exposition ou d'évitement (Goffman, 1973). Autant de normes qui n'ont rien à voir avec celles du quartier ou du voisinage, et qui fondent une « sociabilité froide » ayant « peu de choses à voir avec la convivialité réputée de la vie de quartier et des relations de voisinage » (Joseph, 1995, p. 12). A l'opposé de ce *public realm* figure le *private realm* qui correspond aux liens intimes et familiers qui unissent les membres d'une cellule domestique ou d'un réseau personnel. S'ils sont avant tout l'apanage de l'espace privé, ils se manifestent aussi souvent dans les espaces publics. Il n'est ainsi pas rare pour un citadin de se promener dans la rue ou dans les parcs, de sortir au café ou au restaurant avec son/sa partenaire, des membres de sa famille, des amis. Certains vont même jusqu'à s'approprier des portions d'espace public. Dans ce cas, l'espace approprié est régi par les codes du groupe, même si celui-ci doit

---

<sup>12</sup> Les parcs et jardins sont ainsi dotés d'un règlement spécifique dans la plupart des villes européennes.

<sup>13</sup> Le règlement du *Sony Center* à Berlin interdit ainsi entre autres : le colportage, la mendicité, la distribution de prospectus, la consommation d'alcool, les manifestations politiques, etc. (Glasze, 2001)

bien évidemment se soumettre collectivement aux règles qui sont propres à l'espace où il s'est installé. Entre ces deux sphères existe enfin le *parochial realm* qui se déploie à l'échelle du quartier ou du voisinage (Lofland, 1998) et correspond aux relations de connaissance et de voisinage propres à des réseaux de type communautaire. Ce sont des sociabilités quotidiennes et fortes. Les citoyens qui y prennent part ont des intérêts en commun et se reconnaissent des similitudes statutaires ; les normes qui régissent leurs relations sont donc spécifiques à ce groupe.

En définitive, loin des définitions normatives qui en font notamment un espace ouvert à tous, fréquenté par une grande diversité de citoyens et appartenant au domaine public, les espaces publics constituent en fait un objet à *géométrie variable*, que ce soit sur le plan des formes (intérieur ou extérieur, aménagé ou non), des pratiques et appropriations, de l'ouverture, du statut juridique ou encore des normes qui le régulent. Ces paramètres peuvent varier dans l'espace et dans le temps pour finalement en faire un objet hétérogène et mouvant.

### **1.3 Lieux et contextes urbains : les espaces publics dans la ville**

Nous posons l'hypothèse que ces variations spatiales et temporelles peuvent s'expliquer par le *contexte socio-spatial* dans lequel les espaces publics s'inscrivent. En géographe, on peut en effet considérer les espaces publics comme des micro-espaces qui s'intègrent à un espace urbain plus vaste et avec lequel ils interagissent. L'objectif est donc de montrer comment les espaces publics *se tissent*<sup>14</sup> de manière différenciée dans l'espace urbain. Car celui-ci n'est pas homogène, loin de là, et le géographe dispose d'un certain nombre d'outils pour rendre compte de ses différenciations : l'étude des dimensions socio-résidentielle et fonctionnelle de l'espace, la mise en évidence de la structure spatiale au moyen des notions de centralité et d'échelle. Si ces outils sont relativement classiques en géographie, ils doivent ici être envisagés non pas pour eux-mêmes mais comme des éléments de contexte, ce dernier devant « être saisi par une archéologie, au sens de Michel Foucault, et pensé en tant qu'il organise le phénomène spatial considéré » (Lussault, 2003, p. 205). Il s'agit donc ici d'échapper à un « usage commode et paresseux du contexte », de refuser son caractère pré-établi<sup>15</sup>, pour « le rendre partie intégrante de l'analyse » (Werner & Zimmermann, 2004, p. 30). Bref, en quoi les composantes socio-résidentielle et fonctionnelle de l'espace urbain, ainsi que la structuration même de ce dernier, peuvent-elles organiser les espaces publics et expliquer leur différenciation ?

#### **1.3.1 La composante socio-résidentielle de l'espace urbain**

En fonction de leur appartenance sociale, les citoyens n'ont pas les mêmes « ressources d'espace » (Barbichon, 1991, p. 128). Ils sont loin, en effet, d'avoir tous à leur disposition des logements de taille comparable, ce qui influe considérablement sur leurs pratiques de l'espace public. Ainsi, les individus appartenant aux groupes les plus favorisés, qui occupent de grandes propriétés, n'ont pas à rechercher dans la rue une compensation à l'exiguïté du domaine familial. L'usage des espaces publics varie en conséquence de manière considérable :

---

<sup>14</sup> Etymologiquement, *contextere* signifie « tisser avec ».

<sup>15</sup> Utilisée par M. Werner et B. Zimmermann (2004, p. 30), cette formule fait écho à une critique formulée par J. Revel, (1996, p. 25).

Les manières dont ils en font usage ne peuvent être que différentes puisque « l'autre part » dont chacun dispose est différente. Il ne s'agit plus ici de la problématique de la variété des formes de l'usage d'une même chose par les représentants de groupes globalement soumis aux mêmes conditions sociales. Il s'agit au contraire de l'usage différent que déterminent des positions différentes manifestes dans l'ensemble sociétal. Cette variation suffirait à rappeler que le mode d'usage partagé de l'espace est indissociable de son complément, la capacité d'appropriation exclusive de l'espace. (Barbichon, 1991, p. 128)

C'est de cette manière que se forge, dans la proximité, une opposition fondamentale entre les configurations des espaces publics respectifs des groupes sociaux les plus favorisés et des plus dépourvus. De plus, la différenciation des espaces publics a plus généralement trait aux pratiques elles-mêmes, associées à des styles de vie qui varient considérablement d'un groupe à l'autre (Bourdieu, 1979). Les types de commerces et les pratiques commerciales qui en découlent à l'échelon d'un quartier varient aussi considérablement au sein de l'espace urbain. Les formes spatiales sont également très marquées socialement, notamment par le biais des façades –ornementées dans les beaux quartiers, plutôt dépouillées dans les quartiers populaires – et plus généralement l'image d'un quartier et de ces espaces publics opèrent une sélection dans la fréquentation : tout le monde ne se sent pas à l'aise dans les rues des beaux quartiers, et inversement dans les rues des quartiers populaires, ce qui conditionne en partie les pratiques. Or l'espace urbain se caractérise, depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, par une division sociale qui n'a cessé de s'accroître par la suite<sup>16</sup>. Si l'on s'en tient aux pratiques de proximité, cette division sociale explique donc en partie la différenciation des espaces publics en termes de pratiques au sein de l'espace urbain.

A une autre échelle, dans le cadre d'une ville de plus en plus desserrée et où les mobilités se sont développées de manière considérable, l'autre facteur de différenciation sociale est lié aux choix de fréquentation et à l'accessibilité des espaces publics dans la ville. D'une part, les citoyens ne fréquentent pas uniquement ceux qui sont à proximité de leur logement, mais aussi et de plus en plus, des espaces publics qu'ils choisissent délibérément, en évitant d'autres au passage. La fréquentation des lieux est encore une fois largement conditionnée par le « style de vie » auxquels se rattachent les citoyens (Bourdieu, 1979). D'autre part, la division sociale qui existe à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine, corrélée à l'étalement urbain, a aussi des conséquences importantes sur la fréquentation des espaces publics. Ainsi les espaces publics ont-ils une fréquentation qui est marquée socialement par leur inscription dans la ville ou sur un itinéraire : la spécialisation sociale s'explique alors moins par les différences de ressources d'espace évoquées ci-dessus et par la configuration du lieu en lui-même que par sa localisation dans l'espace urbain, comme l'a montré B. Sabatier (2006) dans le cadre de villes moyennes françaises. L'exclusion de certains groupes de population peut enfin venir d'une incapacité à se déplacer dans un espace public donné, à cause de la distance ou du coût, les obligeant à fréquenter un espace public plutôt qu'un autre, autre problème renvoyant à l'accessibilité des espaces publics.

---

<sup>16</sup> Comme l'ont montré les travaux pionniers de l'Ecole de Chicago, puis de M. Halbwachs en France.

### 1.3.2 La composante fonctionnelle de l'espace urbain

Même si la composante fonctionnelle ressort rarement dans les études sur les espaces publics, ces derniers se définissent aussi par les fonctions qu'ils mettent en relation, à l'échelle locale, ou qu'ils accueillent directement (circulation, loisirs ou promenade, commerce, etc.) : soit ils sont *à côté* de la ou des fonction(s), soit ils *coïncident avec* cette ou ces fonction(s). Bref, si l'espace public se définit comme un espace pratiqué par le public, c'est avant tout parce que ce public est attiré par des fonctions urbaines. Celles-ci conditionnent en grande partie la fréquentation des espaces publics, d'autant plus que l'espace urbain est de plus en plus spécialisé sur le plan fonctionnel.

Il peut s'agir en premier lieu de fonctions liées à l'emploi. Les quartiers d'affaires en sont le meilleur exemple, fréquentés essentiellement par ceux qui y travaillent, en particulier des cadres. Cette spécialisation fonctionnelle rejaille d'ailleurs sur les temporalités de l'espace public, fréquenté principalement le jour et beaucoup moins la nuit. La spécialisation commerciale a peut-être encore plus de conséquences sur la fréquentation des espaces publics. En effet, les commerces visent un segment particulier de clientèle, correspondant le plus souvent aux catégories socio-économiques. Au-delà de la fréquentation des rues qu'ils impliquent, ils créent aussi une ambiance particulière et contribuent à forger l'image d'un quartier. La fréquentation, l'ambiance et l'image dissuadent souvent les autres citoyens, voire les excluent de fait – même si ce n'est pas *de jure* – de l'espace public. Les quartiers du commerce de luxe en sont peut-être le meilleur exemple, puisqu'ils attirent une clientèle très aisée et sont à l'inverse peu « hospitaliers » (Joseph, 1998) à ceux qui n'ont pas les moyens d'acquérir ce type de marchandises. L'étalage de biens somptueux est propre à décourager un grand nombre d'usagers potentiels. Les visiteurs temporaires, touristes, promeneurs ou sans-logis sont peut-être tolérés, mais « leur absence de fait démontre néanmoins qu'il n'est pas toujours nécessaire de formuler explicitement une exclusion de nature institutionnelle ou légale pour limiter l'accès à des lieux publics extérieurs » (Korosec-Serfaty, 1988, p. 115). Ainsi donc, l'accessibilité de nombreux espaces publics n'implique pas nécessairement leur ouverture sociale, ni leur usage par tous, et les fonctions qu'ils desservent en sont en grande partie à l'origine.

### 1.3.3 La structuration de l'espace urbain par la centralité

La notion de centralité est l'un des outils principaux du géographe pour décrire l'espace urbain. Elle permet de différencier les lieux, en considérant leur capacité de polarisation, celle-ci étant plus ou moins forte selon les fonctions qui s'y concentrent. En tant qu'élément structurant majeur de l'espace urbain, tout du moins en Europe<sup>17</sup>, la centralité est selon nous un facteur important à prendre en compte dans l'analyse des espaces publics. En effet, si la centralité constitue un principe d'organisation de l'espace urbain à l'échelle macro, les différents pôles et lieux qui composent un centre sont le plus souvent mis en relation par des espaces publics. Ceux-ci apparaissent comme la dimension très locale de la centralité, et plus encore, comme la dimension vécue de cette centralité. Contrairement aux définitions normatives de l'espace public, qui s'appuient plus ou moins sur l'idée d'un espace public

---

<sup>17</sup> Si la notion de centralité apparaît comme incontournable pour comprendre la structuration des villes européennes et plus généralement occidentales, tel n'est pas le cas dans tous les contextes, comme l'a montré O. Louiset (2000) pour les villes indiennes.



homogène, cette prise en compte de la centralité attire l'attention sur l'hétérogénéité des espaces publics. Ces derniers prennent des formes différentes et une dimension symbolique plus ou moins forte ; ils sont plus ou moins fréquentés, selon des temporalités qui varient d'un lieu à un autre ; ils donnent lieu à plus ou moins de diversité dans la fréquentation et à plus ou moins d'interactions entre les usagers. En conséquence, la ville donne à voir toute une gamme d'espaces publics, variant avec leur niveau de centralité : des espaces publics du centre-ville (rues, places, boulevards) aux espaces publics de la banlieue ou du périurbain (centres commerciaux, parcs d'attraction), des espaces publics attractifs et très animés du centre-ville aux espaces publics des quartiers résidentiels uniquement fréquentés par les résidents, ou encore des espaces multifonctionnels traditionnels aux espaces publics spécialisés, notamment en banlieue.

La prise en compte de la centralité dans l'analyse des espaces publics renvoie bien sûr directement au contexte historique dans lequel ils ont été produits. Chaque période de l'histoire construit en effet ses centres selon les conditions de production de la ville en vigueur à ce moment, donnant par là-même des formes et des fonctions différentes à ses espaces publics. Dans les villes européennes, les centres-villes sont ainsi le fruit d'une longue histoire urbaine, qui explique la diversité des formes et leur dimension, adaptée à l'échelle du piéton. Lieux d'une accumulation ancienne des fonctions économique, politique et culturelle, les centres-villes européens conservent en outre une attractivité forte ainsi qu'une charge symbolique et identitaire importantes qui incluent en premier chef les espaces publics : ceux-ci ont une image forte, ils demeurent très fréquentés et se caractérisent le plus souvent par une diversité d'usagers. C'est cette attractivité des espaces publics centraux qui, plus que leur ouverture et leur accessibilité, explique leur intense fréquentation :

nous ne pouvons pas concevoir cette accessibilité sur un mode neutre. Il ne suffit pas qu'un espace public soit ouvert à quiconque veut y pénétrer. Il faut qu'il suscite un désir intense de s'y rendre et qu'il emplisse de joie, du moins d'une certaine satisfaction, celui qui l'a visité. (Sansot, 1991, p. 80)

Avec la croissance urbaine et le développement des transports, des centralités secondaires se sont développées en banlieue : villes nouvelles, centres commerciaux et de loisirs, nouveaux pôles d'emploi comme les aéroports, etc. A ces nouvelles centralités correspondent de nouvelles formes et de nouvelles pratiques. Moins nombreux et moins diversifiés sur le plan de leurs formes, les espaces publics s'inscrivent dans un espace discontinu, où les modes de déplacement sont majoritairement motorisés. Ils n'en sont pas moins autant fréquentés que ceux du centre-ville, mais contrairement à ces derniers, ils correspondent le plus souvent à une seule fonction – les centres commerciaux en sont le meilleur exemple – et prennent un autre sens, étant beaucoup plus marqués par la consommation et les loisirs que par la culture et le patrimoine, emblématiques de ceux du centre-ville.

#### 1.3.4 La dimension multiscalaire de l'espace urbain

Comme l'espace urbain, l'espace public peut se lire à plusieurs échelles. Le prisme de la centralité induit d'ailleurs la prise en compte de cette dimension multiscalaire puisqu'il permet de hiérarchiser les lieux dans la ville. Certains espaces publics n'existent qu'à l'échelon local : ce sont des espaces de proximité, dans des quartiers résidentiels et autour du logement. Dans la ville dense, ils organisent des centralités locales, au niveau du quartier, et

se caractérisent par leurs petits commerces, leurs squares de proximité, le tout étant pratiqué quotidiennement par les habitants, ou du moins une partie d'entre eux. D'autres, à l'inverse, sont des espaces qui existent principalement en tant qu'espaces centraux et symboliques, à l'échelle métropolitaine, comme les espaces publics à forte charge historique et identitaire des centres-villes, ou encore ceux des quartiers d'affaires ou des quartiers touristiques, qui peuvent certes être pratiqués quotidiennement mais peuvent l'être aussi plus exceptionnellement par des individus qui ne résident pas forcément à proximité. Bien entendu, les centres-villes n'ont plus l'apanage de la centralité métropolitaine : dans les grandes villes, les centralités secondaires atteignent aujourd'hui pour certaines ce degré de centralité, notamment grâce à leurs centres commerciaux d'envergure régionale. Les centres-villes comprennent d'ailleurs également des espaces publics de proximité, notamment au sein de leurs quartiers les plus résidentiels qui sont finalement plus proches des espaces publics ordinaires de la banlieue que des espaces publics emblématiques du centre-ville. Entre ces deux échelons, on trouve non seulement des espaces de transition, spécialement dans la ville dense, mais aussi d'autres échelons : certains espaces publics se lisent ainsi plutôt à l'échelle de l'agglomération ou encore d'un secteur de cette agglomération ; il s'agit alors de certains pôles de la ville-centre ou de la banlieue, que ce soit des rues – par exemples celles des quartiers populaires – ou des centres commerciaux.

En définitive, selon les échelles auxquels peuvent se lire les espaces publics, ce ne sont donc pas les mêmes enjeux qui les sous-tendent. Comme S. Low et N. Smith (2006, p. 7), nous considérons que « *spatial scales are neither simply a conceptual convenience nor simply given, but rather are socially generated in response to and often as solutions to specific social problems and contradictions* ». Ces problèmes sociaux et ces contradictions existent avant tout entre les différents acteurs de la production des espaces publics. C'est pourquoi il est nécessaire de s'intéresser également aux acteurs, à leurs représentations et à leurs stratégies.

## **2. Des lieux aux acteurs**

Nous posons l'hypothèse que les variations spatiales et temporelles évoquées ci-dessus s'expliquent non seulement par le *contexte socio-spatial* dans lequel les espaces publics s'inscrivent, mais aussi et surtout par les décisions et les stratégies des *acteurs* qui produisent ces espaces au sein de l'espace urbain. Ainsi l'espace public se définit-il à la fois comme un système de *lieux* et comme un système d'*acteurs* situés à différentes échelles, de l'échelon de la ville tout entière à l'échelon local du quartier. Dans le cadre de nos travaux, l'entrée par les lieux s'accompagne donc inévitablement d'une entrée par les acteurs qui produisent ces lieux<sup>18</sup>.

### **2.1 Les types d'acteurs et leurs relations**

Comme tout espace, l'espace public « résulte d'une suite et d'un ensemble d'opérations, et ne peut se réduire à un simple objet. Effet d'actions passées, il permet des actions, en suggère ou en interdit » (Lefebvre, 1974, pp. 88-89). Pour identifier ces opérations, il convient au préalable de caractériser les différents acteurs qui entrent en jeu, les leviers politiques et

---

<sup>18</sup> Cette approche par les lieux et leurs acteurs est une approche géographique parmi d'autres. Cf. Forsyth, 2000.

économiques qu'ils ont à leur disposition, ainsi que les relations qu'ils entretiennent entre eux.

### 2.1.1 Ceux qui gèrent et produisent les espaces publics

Un certain nombre d'autres acteurs<sup>19</sup> jouent un rôle majeur dans la production des espaces publics, qu'ils soient ou non spécialisés dans ce domaine : le maire, le promoteur, le représentant de l'Etat, l'urbaniste ou encore l'entrepreneur. Par leurs discours, ces acteurs contribuent largement à la définition des pratiques et des représentations de la ville. En Europe, l'invention de l'espace public comme catégorie de lecture, suscitée par les scientifiques et les professionnels de la ville, a ainsi profondément changé l'image de la ville. C'est aussi par leurs décisions en termes d'aménagement, de modes de gestion et de réglementation, que les acteurs transforment la ville. Ils agissent alors selon des stratégies qui découlent pour l'essentiel des représentations qu'ils ont de la ville et de son développement. Dans le contexte européen actuel, faisant de l'espace public une catégorie d'action, ils ont ainsi inscrit matériellement leur idéologie dans l'espace urbain. Comme tout espace, mais encore plus profondément sans doute, au regard de l'héritage européen et de l'invention récente de la catégorie d'« espaces publics », ces derniers apparaissent donc bien comme des lieux porteurs d'idéologies matérialisées (Lefebvre, 2000).

Les acteurs de l'espace public se différencient en fonction des moyens légaux ou encore économiques qui sont à leur disposition, ainsi que par les objectifs qu'ils poursuivent. En premier lieu, les acteurs privés ne doivent pas être négligés dans un contexte d'économie de marché. En effet, « [le] langage courant consacre l'image d'un espace public commun à tous, sans prendre en compte la part considérable d'interventions privées qui contribuent au façonnage, aux usages, et aux évolutions de ces espaces » (Plan urbain, 1988, p. 59). Outre leur rôle historique – la plupart des rues ont ainsi été tracées, dans les centres anciens, par des promoteurs ou des propriétaires, avant de tomber dans le domaine public – les acteurs privés continuent aujourd'hui encore à produire de nombreux espaces publics : c'est le cas des acteurs de la grande distribution et des loisirs, avec les centres commerciaux, ou encore des promoteurs immobiliers en périphérie. A une autre échelle, le commerçant contribue quant à lui à l'animation des rues et des places. Dans les pays occidentaux, l'espace public demeure cependant un espace qui coïncide plus ou moins avec le domaine public, et où les pouvoirs publics sont par conséquent très impliqués. Les pouvoirs publics sont donc les principaux producteurs d'espaces publics ; ils peuvent en outre soit accompagner les décisions des acteurs privés, soit les contester. Comme les acteurs privés, ceux du public sont multiples, que ce soit en termes d'échelon (local, métropolitain ou national), de statut (élu ou fonctionnaire) ou encore de métier (architecte, paysagiste, ingénieur). Entre les deux existent des acteurs para-publics ou semi-publics qui sont parfois propriétaires et/ou gestionnaires d'espaces publics, comme par exemple les bailleurs sociaux ou les sociétés d'économie mixte. La dernière catégorie d'acteurs, les professionnels de l'espace (bureaux d'architectes ou d'urbanistes notamment), accompagne les précédents dans leurs décisions. Contrairement à une idée reçue, « ils ne sont pas les porte-parole des acteurs politiques et économiques, ils ont

---

<sup>19</sup> Nous considérons ici moins les acteurs individuels que les acteurs collectifs considérés comme des « quasi-personnages » ayant la compétence d'élaborer et de réaliser une stratégie, la capacité d'énonciation (ils tiennent des discours qui leur sont propres) et de réflexivité. Cf. Lussault, 2003.

une conception et une connaissance de l'urbain et de l'environnement qui leur donnent une autonomie et un pouvoir importants » (Bassand *et alii*, 2001, p. 17). L'espace public a pris une telle place que certains d'entre eux se sont même spécialisés dans ce domaine.

Les acteurs ne cessent pas d'entrer en relation les uns avec les autres, au sein d'un système. Ainsi donc, l'intégration dans un jeu d'acteurs « limite considérablement [la] liberté d'initiative [de chacun] qui n'est jamais totale » (Kleinschmager, 2006, p. 2). Bref, les espaces publics sont le produit d'une interaction entre ces acteurs, aucun ne l'emportant finalement complètement sur les autres, que ce soit le public ou le privé : ils sont plus souvent le fruit de débats et de négociations entre les différents acteurs. Si un certain nombre de ces relations est codifié, notamment par des mécanismes institutionnels, viennent s'ajouter des relations de pouvoir qui mènent parfois à des tensions voire à des conflits. En effet, comme le rappelle H. Lefebvre, aujourd'hui

une transformation de la société suppose la possession et la gestion collective de l'espace, par l'intervention perpétuelle des « intéressés », avec leurs multiples intérêts : divers et même contradictoires. Donc la confrontation. (Lefebvre, 1974, p. 484)

Il faudra donc identifier à la fois les différents intérêts en présence, et les conflits auxquels ils aboutissent, qu'ils se situent entre les différentes catégories d'acteurs, ou d'ailleurs au sein même de l'une de ces catégories (par exemple entre différents services au sein d'une administration).

### 2.1.2 Les espaces publics, entre citoyens et producteurs/gestionnaires

Les leviers légaux, politiques et/ou économiques que gestionnaires et producteurs détiennent donnent beaucoup de poids à leurs discours et à leurs décisions dans la définition des pratiques et des représentations des espaces publics. Pour autant, ces derniers n'existent et ne prennent sens que dans la mesure où ils sont pratiqués par un public, et les citoyens en sont les premiers acteurs. Les espaces publics se construisent donc aussi dans la relation qui unit les usagers dans leur ensemble d'une part et les producteurs/gestionnaires d'autre part. Cette relation existe en premier lieu au niveau des représentations et des pratiques. Produire un espace (public), c'est avant tout imposer des normes, un ordre (Lefebvre, 1974), bref encadrer les pratiques et les représentations des habitants ou des usagers. Certes les discours et les décisions des acteurs relatifs à ces espaces, qui ont vocation à être partagés par le public, portent souvent leurs fruits. Mais ces espaces (publics) sont vécus à la fois à travers des images et des pratiques quotidiennes. Le citoyen tente par là même de s'approprier et de modifier l'espace (public) subi (Lefebvre, 1974, pp. 48-49). Ainsi, les pratiques ne se créent ou ne se transforment pas toujours de la manière escomptée ; elles évoluent même parfois à l'opposé de ce que les acteurs attendaient, jusqu'à détourner l'espace produit des fonctions pour lesquelles il avait été conçu :

Echappant aux totalisations imaginaires de l'œil, il y a une étrangeté du quotidien qui ne fait pas surface, ou dont la surface est seulement une limite avancée, un bord qui se découpe sur le visible. Dans cet ensemble, je voudrais repérer des pratiques étrangères à l'espace « géométrique » ou « géographique » des constructions visuelles, panoptiques ou théoriques. Ces pratiques de l'espace renvoient à une forme spécifique d'opérations (des « manières de faire »), à « une autre spatialité » (une expérience « anthropologique », poétique et mythique de

l'espace), et à une mouvance opaque et aveugle de la ville habitée. (Certeau, 1980, p. 142)

Ainsi les citoyens s'approprient-ils la ville planifiée et lisible conçue par les acteurs, espaces publics compris, selon des « arts de faire » qui leur sont propres, et selon une logique qui n'est pas celle des autres acteurs. Ces « arts de faire » n'en existent pas moins toujours en étroite relation avec les discours et les choix des acteurs.

A un autre niveau, plus conscient celui-ci, les citoyens entrent aujourd'hui en relation avec les acteurs au moment de la production des espaces publics. En effet, ceux-ci sont de plus en plus produits en concertation avec les citoyens-habitants qui peuvent ainsi donner leur avis sur les aménagements à venir, voire participer à la décision. C'est une manière pour les acteurs de prendre en compte *a priori*, d'encadrer, diront certains, les « arts de faire » des citoyens, de rendre plus « lisibles » les pratiques quotidiennes et de leur faire « faire surface ». Pour autant, cette démarche n'épuise pas les « arts de faire » du citoyen, dont une bonne partie reste du domaine de l'invisible.

## **2.2 Des acteurs à tous les échelons de la métropole**

Quand on s'intéresse aux acteurs de l'espace public, on retrouve évidemment la dimension multiscalaire de l'espace urbain. Des acteurs locaux aux acteurs de la ville ou à l'Etat, les acteurs s'inscrivent à plusieurs échelles dans la ville, et nous considérons qu'ils n'ont ni les mêmes stratégies, ni les mêmes intérêts selon l'échelon auquel ils s'inscrivent. Pour autant, ils interagissent entre eux et c'est dans cette interaction que se construisent les espaces publics. Pour ce qui concerne les échelles, nous plaçons à la suite de M. Werner et B. Zimmermann pour le « dépassement des raisonnements opposant micro et macro, pour insister au contraire sur leur inextricable imbrication » (2004, p. 29), même si pour la clarté du propos, les différents échelons seront ici distingués.

### **2.2.1 Acteurs locaux**

A l'échelon local, le public apparaît comme le principal acteur. C'est à cette échelle que l'espace public est pratiqué et approprié, condition *sine qua non* de son existence. Le public se compose de riverains et d'usagers pouvant venir d'un autre quartier voire d'une autre ville. Les individus s'y déplacent selon divers modes de transport – à pied, à bicyclette, en voiture ou en transport en commun – et y « convergent le plus souvent intentionnellement, ce qui ne veut pas dire que les finalités qu'ils poursuivent soient claires » (Lussault, 2003, p. 334). Pour autant, le public n'est pas homogène : les pratiques et les représentations varient considérablement d'une catégorie à l'autre. Les travaux de géographie<sup>20</sup> ou de psychologie sociale menés depuis les années 1970 en Europe ont d'ailleurs largement mis en évidence et expliqué ces différences. Les critères de l'âge, du genre ou encore de l'appartenance sociale jouent beaucoup : selon qu'ils sont jeunes ou vieux, hommes ou femmes, cadres ou ouvriers, les citoyens ne pratiquent pas les mêmes espaces publics, et leurs « arts de faire » varient. De plus, parmi les usagers de l'espace public, les riverains, qui résident donc à proximité, ont un

---

<sup>20</sup> Voir en particulier, pour les géographes français : Bertrand, 1979 ; Piolle, 1979 ; Frémont, Hénin & Renard, 1984.

statut à part. Non seulement ils s'approprient les lieux de manière plus approfondie<sup>21</sup>, mais leur place dans la production des espaces publics diffère largement. Dans certains contextes extra-européens, ce sont les habitants qui entretiennent voire produisent « leurs » espaces publics, jusqu'au centre des villes. Dans le cadre de la concertation qui se développe aujourd'hui en Europe, ce sont non pas les usagers dans leur ensemble qui sont associés, mais la plupart du temps les seuls riverains, souvent représentés par des associations de quartier. Ils expriment des préoccupations liées à leur vie quotidienne (accès au logement, stationnement, présence de commerce de proximité, etc.) ainsi que des intérêts que n'ont pas les autres usagers, liés notamment à leur patrimoine, les propriétaires se distinguant ainsi, parmi les riverains, des locataires.

Outre le public, il existe d'autres acteurs locaux. Parmi eux, les commerçants sont une catégorie un peu à part. Même s'ils ne résident pas dans le quartier, ils font partie des riverains. Ce sont des usagers de l'espace public (étalages, livraison), qui sont en même temps quotidiennement au contact des autres usagers dans leur ensemble. Leurs vitrines et leurs étalages contribuent largement à forger l'ambiance du quartier et de ses espaces publics ; en retour, leurs profits dépendent largement de la forme et des usagers de l'espace public, à un échelon très local. D'autres acteurs jouent également un rôle important à cet échelon, qui ne sont pas seulement usagers de l'espace. Il s'agit en tout premier lieu des élus locaux – notamment au niveau des arrondissements – qui ont leurs bureaux sur place et arpentent régulièrement cette portion de ville (c'est l'image d'Epinal de l'élus sur le marché le dimanche) mais aussi des administrations locales ou des représentants locaux de l'administration de la ville ou de l'agglomération : c'est notamment le cas des techniciens, qui sont souvent fréquemment présents sur place – comme les balayeurs dans la rue, les jardiniers ou les gardiens dans les squares – et connaissent donc très bien le terrain. On peut ajouter pour finir le rôle de certains fonctionnaires des services publics, que ce soit ceux des écoles, la police ou les pompiers, pour qui l'espace public fait partie du quotidien : sorties d'écoles à sécuriser pour les uns, maintien de l'ordre ou encore passage obligé et lieu d'intervention en cas d'accident pour les autres. L'ensemble de ces acteurs locaux ont des interactions régulières voire quotidiennes avec les citoyens, simples usagers de l'espace public ou riverains, et ils sont souvent bien connus dans leur quartier où ils sont, tout du moins dans la ville dense, de véritables « personnages publics » (Jacobs, 1961).

Au final, s'ils interviennent essentiellement à l'échelon local, ces acteurs n'en ont pas moins des relations régulières avec les acteurs métropolitains. Ils peuvent s'opposer à leurs décisions ou se mobiliser contre elles. Leur voix remonte bien souvent jusqu'à eux, suscitant ou modifiant des décisions. Leurs initiatives peuvent également être reprises.

### 2.2.2 Acteurs métropolitains

Pour autant, l'espace public est largement produit par des acteurs qui sont extérieurs aux espaces publics eux-mêmes et à l'échelon local. Or dans un contexte occidental, ce sont eux qui décident avant tout de la forme et de la gestion des espaces publics, ce qui a des effets indirects sur les usages et les pratiques à l'échelon local. Car ce sont eux qui concentrent en

---

<sup>21</sup> Ce sont d'ailleurs les pratiques et les représentations de ces derniers, au sein de leurs quartiers, qui ont été le plus étudiées par les sciences sociales.

leurs mains les principaux leviers légaux et économiques. Il s'agit en premier lieu des pouvoirs publics, qui s'inscrivent à plusieurs échelons et pas seulement à l'échelon local. L'échelon urbain ou métropolitain, ainsi que l'Etat lui-même en particulier dans les capitales qui sont avant tout la vitrine d'un pays et où ce dernier est traditionnellement très présent en Europe. Ce sont à la fois des élus et des administrations qui ont en charge l'aménagement et la gestion des infrastructures, la gestion des déplacements et le maintien de l'ordre, autant de compétences qui ne peuvent s'exercer à l'échelon local dans une grande métropole. Leurs stratégies par rapport à l'espace public s'inscrivent dans une approche globale de la ville, au sein des politiques publiques, qui est en outre fortement marquée par le contexte national. Nombre d'acteurs locaux sont placés sous leur tutelle. Par ailleurs, le secteur privé intervient beaucoup dans la production des espaces publics. Là encore, l'échelon local n'est pas vraiment pertinent pour comprendre des stratégies qui ne prennent finalement sens que dans le contexte de la métropole prise dans son ensemble – la localisation dans la ville est pour eux importante – et même dans le contexte national voire mondial pour des firmes de plus en plus mondialisées, comme c'est le cas pour le secteur de la grande distribution. C'est en ce sens que la mondialisation concerne aussi certains espaces publics.

### **2.3 Des actions très différentes selon les lieux**

Les espaces publics ne suscitent pas tous la même quantité ni le même type de discours et de décisions de la part des acteurs. Cela s'explique en premier lieu par le fait que, selon les lieux, n'interviennent pas les mêmes acteurs. Si les acteurs locaux sont les plus nombreux et semblent être présents partout, cela ne va pas de soi pour autant ; ils peuvent être moins actifs dans certaines portions de la ville, ce qui est par exemple le cas pour les riverains. Par endroits, ce sont les habitants qui seront le plus légitimes (par exemple dans les quartiers résidentiels), ailleurs ce seront les citoyens en tant que clients (dans leur quartier ou dans le centre commercial qu'ils fréquentent). Quant aux acteurs métropolitains, si certains interviennent dans l'ensemble de l'espace urbain, d'autres concentrent leurs actions dans certains secteurs bien précis. Par là-même, ils se positionnent par rapport à la géographie différenciée des espaces publics décrite ci-dessus. Ainsi le secteur privé investit-il prioritairement dans certaines centralités secondaires ainsi que dans le centre des métropoles, selon ses intérêts et ses stratégies propres. Dans ce cas, les acteurs se contentent de reproduire cette géographie différenciée. A l'inverse, d'autres peuvent agir pour la rééquilibrer, comme en témoigne le discours des pouvoirs publics. Depuis les années 1980, ces derniers concentrent ainsi leurs investissements dans certains quartiers plus que d'autres : les espaces publics centraux sont ainsi plus concernés que ceux de la banlieue, et en banlieue, ceux des grands ensembles plus que ceux du périurbain. Il s'agit par là-même de lutter contre des inégalités de traitement – notamment dans les grands ensembles – ou de revaloriser un centre-ville concurrencé par ses banlieues. Mais dans ce dernier cas, les acteurs ne font finalement que reproduire la géographie différenciée des espaces publics, traditionnellement favorable aux espaces publics centraux.

Parmi tous les espaces publics, les espaces publics centraux sont par ailleurs ceux qui impliquent le plus grand nombre d'acteurs, des acteurs locaux aux acteurs métropolitains, des acteurs publics aux acteurs privés. Les représentations des espaces publics y sont multiples : l'habitant ne se représente pas l'espace public de la même manière que l'architecte, qui lui-

même ne conçoit pas les espaces publics comme l'ingénieur, la vision de ce dernier ne convenant pas toujours à l'élus. Tous les acteurs de la ville y sont en quelque sorte légitimes (tableau n°1), et comme c'est dans leur interaction que se construisent les espaces publics, ceux-ci n'en sont donc que plus complexes. Pour ne citer que trois types d'acteurs, les entreprises du secteur privé – de la grande distribution, quand c'est possible, jusqu'au petit commerçant – investissent plus volontiers dans les quartiers centraux qui offrent une clientèle diverse et nombreuse, tout en confortant du même coup leur image de marque. Quant à l'action des pouvoirs publics, elle se caractérise par une certaine permanence dans les quartiers centraux, où ses différents échelons sont en outre représentés, du quartier à l'Etat. Enfin, les habitants, nombreux et appartenant souvent, dans les centres-villes, aux couches aisées de la population, font pleinement partie de ce système d'acteurs. Leur intervention dans les processus de production de l'espace public, par le biais de la concertation, semble y être plus poussée qu'ailleurs. Pour autant, les tensions et les conflits sont d'autant plus nombreux que les interactions sont complexes. Ceux-ci peuvent être suscités par la diversité des types d'acteurs, dont les intérêts sont opposés – par exemple entre le public et le privé – mais également par l'empilement en un même lieu de différentes échelles, des conflits pouvant notamment émerger entre acteurs métropolitains et acteurs locaux : on peut citer à titre d'exemple les espaces publics conçus pour la représentation du pouvoir, qui ne sont pas toujours adaptés aux usages de proximité, ou encore les nuisances que constituent les pratiques touristiques ou ludiques de certains quartiers pour leurs habitants.

Un groupe de chercheurs suisses (Bassand *et alii*, 2001) s'est essayé à la construction d'une typologie qui prend non seulement en compte cet investissement différencié des acteurs, mais aussi et surtout la variation des différents paramètres que sont la forme, l'accessibilité ou encore la fréquentation, présentés précédemment. Bien que le tableau qui en découle soit nécessairement réducteur, et qu'il mette davantage en avant la centralité aux dépens des différenciations sociales de l'espace urbain, il n'en constitue pas moins un jalon éclairant sur la voie d'une approche géographique des espaces publics.

Tableau n°1. Essai de typologie des espaces publics en fonction de leur position dans la ville (source : Bassand *et alii*, 2001, p. 66, modifiée)

	Espaces publics du centre-ville	Espaces publics de quartier	« Nouveaux » espaces publics commerciaux des périphéries
Domaine	Domaine public	Domaine public	Domaine privé
Morphologie	Extérieur	Extérieur	Intérieur
Accessibilité a/ origine des usagers b/ contrôle de l'accès c/ accessibilité, transport	Métropole, agglomération et proximité Libre à tous, accès à toute heure Bon accès multimodal	Proximité Libre à tous, accès à toute heure Bon accès piéton	Métropole, agglomération et proximité Indésirables exclus ; heures de fermeture Très bon accès auto, mauvais accès autres modes
Mixité potentielle	Accès libre, multimodal, origines multiples	Accès libre, piéton, proximité	Accès contrôlé, automobile, origines multiples
Usages possibles	Côtoisement, circulation, culture, achats alimentaires et autres, politique	Côtoisement, circulation, culture, achats alimentaires	Côtoisement, commerce alimentaire et autres achats, culture
Acteurs légitimes	Citoyens de la commune-centre, commerçants	Habitants du quartier, commerçants	Clients, commerçants
Acteurs non légitimes	Aucun	Usagers non-habitants du quartier	Exclus en général



Enfin, si c'est l'approche spatiale qui a été choisie, il est néanmoins important de souligner la nécessaire prise en compte des temporalités : système de lieux et d'acteurs, les espaces publics urbains sont aussi des « espaces toujours en cours de production » (Korosec-Serfaty, 1988, p. 116). Ils sont produits au quotidien par le public, dans une plus longue durée par les autres acteurs dont les représentations se sont façonnées au cours de l'histoire. Sans vouloir faire œuvre d'historien, l'objectif est donc pour le géographe de saisir à un moment donné les mécanismes de production de l'espace public et leurs enjeux, en les replaçant dans l'histoire plus ou moins récente de la ville. Et d'y mettre en évidence le *changement*, en lien avec un contexte urbain en constante recomposition.

### **3. Les espaces publics centraux au prisme de l'action publique**

Dans le cadre de cette étude, ce sont les espaces publics centraux qui ont retenu toute notre attention. Ils sont en effet éminemment spécifiques dans l'espace urbain, ce qui justifie en grande partie ce choix. Cette spécificité s'explique en premier lieu par les discours qu'ils suscitent, qui rendent d'ailleurs d'autant plus nécessaires une déconstruction. Elle s'explique en second lieu par les évolutions différenciées qui les caractérisent, dues à la richesse des interactions entre les multiples acteurs qui les construisent, au sein d'un espace fondamentalement complexe. De plus, les pouvoirs publics continuent à jouer un rôle considérable dans leur production, rôle qui individualise non seulement les villes européennes mais aussi en leur sein les espaces centraux. Les évolutions différenciées au sein de l'espace urbain seront donc analysées au prisme de l'action publique.

#### **3.1 La spécificité des espaces publics centraux**

Le choix des espaces publics centraux s'explique par leur spécificité au sein des métropoles européennes. Cette spécificité, qui est au cœur des discours et des pratiques des acteurs, s'appuie en général sur une idéalisation des espaces publics. Il convient donc ici de démontrer cette spécificité, au-delà de toute idéalisation, en considérant celle-ci non pas comme une entrée mais comme faisant partie de l'objet d'étude.

##### **3.1.1 Des transformations spécifiques au centre**

Nous considérons que les espaces publics centraux dans leur ensemble sont travaillés, aujourd'hui encore, par de nombreux processus de transformation, même si ces derniers ne sont pas toujours aussi visibles qu'en périphérie<sup>22</sup>. Il ne nous semble pas pertinent de réduire les espaces publics centraux soit aux espaces publics hérités, qui seraient en proie à des processus de patrimonialisation et de touristification, soit aux « nouveaux espaces publics » qui se sont développés depuis les années 1990 : enclaves ludiques ou centres commerciaux. Les processus de transformation qui nous intéressent concernent à la fois les pratiques citadines et les pratiques d'aménagement, dont le renouvellement a été décrit dans les premiers chapitres. Même s'il existe de nombreux points communs avec les espaces publics de la périphérie, ces processus de transformation y prennent des formes très particulières, qui

---

<sup>22</sup> Parmi les nombreuses études empiriques qui concernent les espaces publics, nombreuses sont celles qui s'intéressent aux espaces publics de la banlieue, notamment aux « nouveaux espaces publics ». C'est là que sembleraient se situer les principales transformations de l'espace public urbain.

les différencient : pratiques de proximité, pratiques festives ou pratiques politiques pour ne citer que ces quelques exemples. En effet, les espaces centraux continuent à avoir un statut à part dans les métropoles européennes, à côté de l'émergence de centralités secondaires : ces centres sont bien desservis par les transports en commun, ils demeurent des pôles d'emploi et des pôles commerciaux majeurs et conservent une dimension symbolique incontestable, bref ils maintiennent voire renforcent leur attractivité au sein des métropoles, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'usage de leurs espaces publics. Même si la concurrence avec les centralités secondaires joue nécessairement un rôle, et que les centres-villes par exemple se sont parfois adaptés en s'inspirant des formes et des usages de la périphérie, comme en témoigne l'introduction des centres commerciaux.

### 3.1.2 Des représentations idéalisées

Les espaces publics centraux sont l'objet d'une idéalisation et de discours normatifs, sans doute davantage que les autres espaces publics. C'est ce qui fait une partie de leur spécificité. Que l'espace public urbain soit considéré comme le lieu de sociabilité par excellence, à l'échelle du quartier, comme le lieu privilégié de l'action politique, ou encore comme un espace de l'anonymat et de la rencontre avec autrui, c'est bien souvent l'espace public central qui est au cœur de ces représentations. D'ailleurs, les acteurs de l'espace public central – et en particulier les acteurs publics – ont nettement faite leur lecture. C'est vraisemblablement plus encore le cas qu'en périphérie, puisque vus sous cet angle, les espaces publics centraux seraient les seuls *authentiques* espaces publics : ils sont quasiment tous le produit de l'histoire, or ce sont précisément les espaces publics hérités de l'histoire qui sont à la base de leur définition idéale. L'observation des espaces publics centraux donne certes un certain nombre d'arguments à l'appui de ces représentations :

*Ce qui fait la spécificité des espaces publics centraux (grandes artères, places), c'est qu'en général on ne peut pas identifier un individu en fonction de la place qu'il occupe dans l'espace. Les rapports sont régis par un système de codes abstraits, d'apparences réglées, qui tiennent leur légitimité d'un ensemble de valeurs, ou d'un minimum de valeurs communes à la société (...). Espace du citoyen abstrait, le centre traditionnel est un espace permissif, où les présences n'ont pas à être justifiées, et où les caractéristiques sociales sont momentanément gommées. (Plan Urbain, 1988, p. 64)*

Néanmoins, il n'est pas sûr d'une part que les espaces publics centraux répondent à cette définition – il suffit pour cela d'évoquer les quartiers les plus résidentiels des espaces centraux, peu fréquentés par des usagers qui ne soient pas riverains – et d'autre part qu'ils n'évoluent pas, pour certains, à l'inverse de cette vision idéale. Le rôle du contexte urbain ne doit donc pas être négligé. En d'autres termes, on ne saurait considérer l'approche idéale et normative comme une entrée satisfaisante. S'il y a une portion de l'espace urbain où doit être menée l'entreprise de « démythification », c'est donc bien au centre.

Que ce soit à l'intérieur de l'espace urbain ou vis-à-vis de l'extérieur, les espaces publics jouent un rôle qui leur est spécifique, dans la mesure où ils incarnent la permanence et l'identité d'une ville. Les citoyens les connaissent bien, les fréquentent plus ou moins régulièrement et y sont en général attachés. De plus, ces espaces publics constituent la vitrine de la ville vis-à-vis de l'extérieur : les Champs Élysées à Paris, Unter den Linden à Berlin ou

encore Trafalgar Square à Londres, pour ne citer que ces exemples, symbolisent ces villes. Ce phénomène ancien se trouve renforcé dans un contexte d'étalement urbain, où les repères se font rares et d'autant plus importants, et surtout de métropolisation et de concurrence interurbaine : les centres-villes, et en particulier leurs espaces publics, deviennent un lieu privilégié pour afficher l'identité d'une ville et la vendre à l'étranger, selon une démarche de marketing urbain. Les aménagements y sont donc d'autant plus soignés ; c'est là aussi que sont organisées les festivités qui rythment désormais la vie urbaine. Cette évolution spécifique des espaces publics centraux ne doit pourtant pas cacher les transformations qui s'y jouent, d'autant plus qu'elles ne concernent finalement que certaines portions de l'espace public urbain dans les espaces centraux. Les discours qui l'accompagnent – et les intérêts qui les sous-tendent – sont en outre très puissants, portés à la fois par les pouvoirs publics et le secteur privé, ce qui rend encore une fois d'autant plus nécessaire une approche par les lieux qui s'affranchisse au maximum des discours en les critiquant.

### 3.1.3 Des transformations différenciées au sein des espaces centraux

Nous considérons en outre que la spécificité des espaces publics centraux est liée à leur caractère éminemment hétérogène. Ils suivent des trajectoires différenciées qui s'expliquent par leur inscription dans des quartiers centraux : ceux-ci rassemblent d'une part une grande diversité de contextes locaux et se construisent d'autre part dans des jeux d'acteurs complexes.

Les espaces centraux demeurent aujourd'hui des espaces éminemment hétérogènes. Construits dans la longue durée, ils sont faits d'une multiplicité de formes urbaines et d'une accumulation de fonctions très diverses. Si les tendances actuelles conduisent à une certaine homogénéisation<sup>23</sup>, leur composition sociale reste relativement hétérogène. De même, si des tendances à la spécialisation et à une homogénéisation fonctionnelle des quartiers ont pu être observées, une grande diversité se maintient également dans ce domaine. Nous considérons donc que, dans ce *contexte* spécifique, les espaces publics suivent des trajectoires multiples en termes de pratiques comme de formes, selon les quartiers dans lesquels ils s'inscrivent et les tendances qui transforment ces derniers : du quartier populaire aux beaux quartiers, en passant par les quartiers gentrifiés, du quartier résidentiel à la centralité métropolitaine en passant par la centralité d'arrondissement, les espaces publics ne sont pas pratiqués et n'évoluent pas nécessairement de la même manière. Les espaces publics centraux impliquent également un grand nombre d'*acteurs*. Entre eux se nouent de nombreux débats ainsi que des conflits plus ou moins ouverts qui débouchent inévitablement sur des espaces publics différenciés. Leur étude suppose donc une analyse d'autant plus fine et approfondie des lieux ainsi que des acteurs et de leurs compétences, préalablement à toute théorisation. C'est la condition *sine qua non* pour comprendre les évolutions de l'espace public au centre.

### 3.1.4 Le poids des acteurs publics

Au-delà de ces trajectoires différenciées, ce qui fait la spécificité des espaces publics centraux, c'est le poids important des pouvoirs publics dans le système d'acteurs. Cela les différencie en partie des espaces publics périphériques ou péricentraux, de plus en plus

---

<sup>23</sup> Parmi ces processus, l'embourgeoisement et sa variante, la gentrification. Voir notamment Prêteceille, 2001 et Esponda, 2002 pour Paris ; Haüßermann & Kapphan, 2001 pour Berlin ; ou encore Hamnet, 2003 pour Londres.

produits par des acteurs privés (Callen & Le Goix, 2007 ; Michon, 2005 ; Sabatier, 2006). Ce sont les pouvoirs publics qui ont patiemment construit les espaces publics tels que les villes en ont hérité. Sur le long terme, ces pouvoirs ont en général poursuivi cette action, riches des savoir-faire accumulés dans l'aménagement et la gestion. C'est d'autant plus le cas que ces espaces demeurent aussi globalement des espaces de statut public, contrairement à ceux de certaines banlieues : le domaine public s'est progressivement construit au cours des siècles passés, aboutissant à une limite très nette avec les espaces de statut privé<sup>24</sup>. Or les pouvoirs publics sont seuls compétents en termes de gestion, d'entretien et d'aménagement dans le domaine public. Enfin, dans des centres-villes qui n'ont jamais cessé d'être valorisés au sein des sociétés européennes, les pouvoirs publics disposent en général de ressources financières importantes qui leur permettent de mener à bien des aménagements de qualité.

### **3.2 L'action publique : moteur et révélateur des transformations de l'espace public central**

Il est illusoire de vouloir dresser le tableau des évolutions différenciées des espaces publics centraux aujourd'hui. Au regard du rôle-pivot joué par les pouvoirs publics, nous avons donc choisi de comprendre ces évolutions à travers le prisme de l'action publique<sup>25</sup>. La deuxième partie de cette thèse (chapitres 5 à 8) s'articulera donc autour de la question suivante : en quoi l'action publique participe-t-elle aux recompositions des espaces publics ? Plus précisément, dans quelle mesure tente-t-elle de les accompagner, de les contredire ou de les changer ?

#### **3.2.1 Un renouvellement de l'action publique**

Ce choix s'explique d'abord par le poids de l'action publique dans la production des espaces publics centraux en Europe. Cette configuration ne va pas de soi dans un contexte global où le secteur privé joue un rôle croissant, aussi bien dans l'économie que dans la production de l'espace urbain. Dans le reste du monde, nombreuses sont d'ailleurs les villes qui confient l'aménagement voire la gestion de leurs espaces publics centraux au secteur privé, sur le modèle américain (Zukin, 1995). La production des espaces publics prend donc un sens particulier au centre des métropoles européennes. Nous considérons ainsi que les pouvoirs publics s'y maintiennent en tant que principal acteur dans ce domaine, et qu'ils tendent même à renforcer leur action. De plus, à la suite de F. Tomas (2001), nous considérons que celle-ci se renouvelle, en termes de pratiques d'aménagement comme d'objectifs.

Les espaces publics sont en fait devenus un véritable outil au service des politiques publiques, un outil quasi incontournable. L'usage des espaces publics s'est ainsi généralisé dans de nombreux domaines de l'action publique, dans les discours comme dans les décisions

---

<sup>24</sup> Cette distinction nette ne va pas de soi. Si c'est ainsi que s'est progressivement construit l'espace urbain dans les villes européennes (Benevolo, 1993), d'autres villes dans d'autres contextes n'ont pas suivi le même chemin. Tel est le cas des villes du Proche et du Moyen-Orient (David, 2002), comme nous pourrions également le voir avec le cas d'Istanbul.

<sup>25</sup> Le corollaire de ce choix, c'est que nos travaux porteront de manière privilégiée sur les espaces publics appartenant au domaine public, puisque ceux-ci sont les seuls à être sous la compétence directe des pouvoirs publics. Nous sommes conscients qu'un certain nombre d'autres espaces publics ne seront donc pas étudiés, en particulier les centres commerciaux et les nouveaux morceaux de ville.

d'aménagement. Au-delà des politiques de déplacements, au sein desquelles les espaces publics sont un outil relativement évident, l'action publique dans les domaines du cadre de vie, de la culture ou encore de la rénovation urbaine sont également concernés<sup>26</sup>. En mettant les espaces publics au cœur de leur action, les pouvoirs publics tentent d'agir plus ou moins directement sur les pratiques de la ville : changer les pratiques en travaillant sur la forme des espaces publics, mais aussi agir directement sur les pratiques, en organisant notamment des animations ou en les promouvant. Il conviendra de caractériser précisément l'ensemble de ces modes d'action.

### 3.2.2 Objectifs explicites et implicites

Les pouvoirs publics poursuivent des objectifs bien précis qui s'articulent la plupart du temps sur une idéalisation de l'espace public, considéré comme lieu de la diversité et de la mixité. L'enjeu est souvent de rétablir ces caractéristiques. Ainsi, l'un des combats déclarés est celui de la mixité, des modes de déplacement mais aussi des usagers, censée impliquer des interactions et des échanges. De fait, les villes européennes se distinguent donc par rapport à la plupart des métropoles mondiales, dans la mesure où elles vont à l'encontre d'une tendance générale à la « privatisation » des espaces publics. Comme nous le verrons, c'est tout particulièrement le cas de Paris. Pour autant, au-delà de leurs objectifs généraux et déclarés, les pouvoirs publics doivent souvent faire face à un certain nombre de contraintes, notamment techniques, qui peuvent limiter leur action. Ils peuvent aussi poursuivre d'autres objectifs, parfois plus difficiles à assumer politiquement – cibler un électorat, faire du marketing notamment – autant d'objectifs implicites qui ne sont finalement jamais absents et peuvent contredire les discours de mixité et de diversité. Bref, les acteurs publics n'agissent pas toujours dans le sens qu'ils déclarent suivre ou du moins dans le sens que l'on attend d'eux : en d'autres termes, il est fallacieux de penser *a priori* que l'action publique rapproche les rues et les places du modèle de l'espace public idéal. C'est d'ailleurs pourquoi l'analyse de l'action publique s'impose tout particulièrement dans sa dimension locale.

### 3.2.3 L'action publique et ses effets différenciés selon les lieux

Il est nécessaire de mesurer les *effets concrets* de l'action publique sur les pratiques et les représentations de l'espace public. Dans la mesure du possible, nous tenterons donc d'évaluer les effets de la politique des déplacements, du cadre de vie ou culturelle sur les formes et les pratiques de l'espace public. Ces dernières sont-elles transformées dans le sens d'une plus grande diversité et d'une plus grande mixité de l'espace ? Les outils sont-ils adaptés à cet objectif ? Nous considérons en outre que l'action publique n'est pas mise en œuvre partout de la même manière, et qu'en conséquence les espaces publics centraux ne sont pas transformés de la même manière d'un lieu à l'autre. L'intensité et les formes de l'action publique varient notamment en fonction des contextes résidentiels, mais aussi en fonction de la localisation du quartier dans la hiérarchie des places centrales. La confrontation de la carte de l'action publique avec celle des contextes locaux s'impose donc. Où l'action publique se concentre-t-elle ? Y a-t-il des lieux qui ne sont pas pris en compte ? Ainsi pourrions-nous

---

<sup>26</sup> La place des espaces publics dans la politique des déplacements a déjà fait l'objet de nombreux travaux, y compris en géographie (voir par exemple Olagnier, 2003). Nous nous en distinguons, dans la mesure où nous considérons que l'usage des espaces publics est bien plus généralisé encore.

montrer que si les espaces publics n'évoluent pas partout de la même manière, c'est entre autres parce que le degré d'investissement des pouvoirs publics peut sensiblement varier d'un quartier à l'autre... jusqu'à l'absence d'intervention.

### **3.3 Lieux, acteurs et débat : vers une reconstruction différenciée des espaces publics**

Notre but n'est pas de nous soustraire aux débats scientifiques contemporains mais bien d'y prendre part, en géographe. Dans la troisième partie de cette thèse (chapitres 9 à 12), partant du couple notionnel public/privé<sup>27</sup> dont l'étude irrigue tous les travaux sur les espaces publics urbains, nous tenterons de déplacer le regard du chercheur sur les espaces publics centraux, selon notre double entrée par les lieux et l'action publique.

#### **3.3.1 Acteurs publics et acteurs privés : distribution des rôles et différenciation des intérêts**

Les travaux qui portent sur les espaces publics s'intéressent le plus souvent à la relation que ces espaces peuvent entretenir avec les espaces privés, à leurs frontières fluctuantes voire aux imbrications qui les caractérisent<sup>28</sup>. C'est notamment dans cette veine que s'inscrivent les travaux mettant en évidence la privatisation des espaces publics. Nous proposons pour notre part de déplacer ce questionnement pour nous intéresser de manière privilégiée *aux acteurs, publics et privés, qui entrent en jeu dans la production des espaces publics*. En effet, de nombreux acteurs sont désormais intégrés dans les processus de production, ce qui n'était pas le cas auparavant : pendant des décennies voire des siècles, les pouvoirs publics ont décidé seuls de la forme que devaient prendre les espaces publics, imposant ou octroyant ces formes aux citoyens et aux autres acteurs qui n'intervenaient pas, ou seulement *a posteriori*, par leur appropriation des lieux. Dans cette optique, le couple notionnel public/privé doit bien sûr être utilisé avec précaution. Les termes d'acteurs « publics » et « privés » recouvrent en effet une grande diversité d'acteurs. D'une part, les acteurs qui ne sont pas publics appartiennent à plusieurs sphères qui, si elles ont en commun de se distinguer de la sphère publique, n'en sont pas moins fondamentalement différentes. On ne saurait mettre sur le même plan le secteur de la grande distribution et les associations, les promoteurs et les habitants. Pour autant, ils expriment tous, avec plus ou moins de force, plus ou moins de moyens, des *intérêts* privés. A l'inverse, dans un contexte européen, les acteurs publics travaillent théoriquement à construire les espaces publics dans l'intérêt du plus grand nombre, pour le *bien commun*. Pour autant, au sein de ce que l'on peut appeler « acteurs publics », coexistent des acteurs aux compétences multiples, qui travaillent selon des logiques techniques différentes et à des échelons différents,

---

<sup>27</sup> Comme le rappelle P. Claval (2001, p. 34), « [est] qualifié de privé tout ce qui n'a trait qu'à l'individu ou aux groupes familiaux ; est qualifié de public tout ce qui concerne l'ensemble de la population du groupe élargi, de la *politie* ». Ce couple notionnel est un élément structurant des sociétés occidentales, « d'abord par la fixation dans le droit de l'opposition Etat-société, mais aussi au travers des oppositions individu/société, politique/social ou Etat/société civile (...) qui viennent donc se recouper » (Sabatier, 2006, p. 51).

<sup>28</sup> S'intéressant à la dimension spatiale de cette opposition, les sciences sociales ont depuis longtemps mis en évidence le jeu des rapports entre l'espace public et l'espace privé, montrant notamment les similitudes et dissimilitudes des pratiques. Les formes que prend la transition entre ces deux espaces sont également un objet d'étude privilégié. Ces formes varient non seulement dans l'espace et selon les contextes culturels (Barbichon, 1991, Navez-Bouchanine, 1991), mais aussi dans le temps, que ce soit dans la longue durée (c'est l'un des fils directeurs des travaux menés sur les villes européennes, comme en témoigne *L'Histoire de l'Europe urbaine* dirigée par J.-L. Pinol) ou dans le court terme. Au-delà de cette transition espace public/espace privé, ce sont enfin les empiètements de l'un sur l'autre, voire la substitution de l'un à l'autre qui ont pu être mis en évidence, notamment dans l'histoire récente des villes européennes : les études sur la privatisation de l'espace public ou sur la publicisation des espaces privés en témoignent tout récemment (Sabatier, 2004).

qui appartiennent à des professions diverses (de l'architecte au paysagiste, en passant par l'urbaniste ou le juriste). On ne peut pas non plus considérer de la même manière une administration et un élu, l'appartenance de celui-ci pouvant également faire varier ses objectifs politiques et par conséquent ses représentations de l'espace public. Force est de constater, en définitive, qu'au renouvellement de l'action publique correspond une restructuration des pouvoirs publics, et notamment des administrations, ainsi que des relations que les différents acteurs entretiennent entre eux.

*Les interactions entre ces différents types d'acteurs – publics et privés – ainsi que les rôles respectifs attribués aux seconds par les premiers nous importent tout particulièrement ici. Ces interactions sont complexes : imbrications, substitutions, conflits. Il conviendra donc d'identifier précisément toute la chaîne de production et ses mécanismes pour comprendre quels sont précisément les acteurs qui sont associés et comment ils le sont : à quels moments et à quel niveau. Il faudra également mettre en évidence le point de départ des initiatives : acteurs publics ou privés, centraux ou locaux ? Au final, les enjeux de ces nouveaux modes de production devront être explorés. Si la prise en compte des intérêts privés par les pouvoirs publics peut paraître légitime aujourd'hui, cela n'a pas été toujours le cas puisque les pouvoirs publics ont longtemps défini l'intérêt général de façon différente, notamment en faisant intervenir des experts. C'est donc un choix, qui se situe dans un contexte historique et géographique bien particulier. Et ce choix pose deux questions fondamentales. En premier lieu, nous nous demanderons si, au contact des acteurs privés, les acteurs publics ont modifié leurs représentations et leurs pratiques. Si les pouvoirs publics tentent aujourd'hui d'écouter et de prendre en compte les intérêts privés, tranchent-ils ensuite en faveur de l'intérêt général ou plutôt en faveur de l'un ou de l'autre ? Ce travail devrait ainsi contribuer à clarifier voire à critiquer, sous un autre angle de vue, ce que certains appellent de manière assez floue la « privatisation » des espaces publics. En second lieu, c'est la question même de la légitimité à faire intervenir tel ou tel acteur plutôt que d'autres qui est posée. Enfin, ce choix a sans aucun doute aussi des effets sur la forme et les pratiques de l'espace public qu'il faudra évaluer. Par exemple, quels sont les effets d'un partenariat public/privé ? Qu'implique le choix d'aménager les espaces publics en concertation avec les habitants du quartier ?*

### 3.3.2 Les espaces publics, objets de débat public

Partant du couple notionnel public/privé, l'espace public urbain est souvent défini comme le lieu par excellence de la démocratie et de la citoyenneté, bref comme l'incarnation de la sphère publique dans la ville<sup>29</sup>. Ainsi l'approche relie-t-elle étroitement – jusqu'à les confondre souvent – l'analyse des espaces publics urbains aux théories politiques de l'espace public (Lussault, 2001). Nous nous proposons pour notre part *d'établir clairement la relation qui existe aujourd'hui entre les espaces publics centraux et la sphère publique* dans les métropoles européennes. Cette piste a été en partie explorée, que ce soit aux Etats-Unis (Low & Smith, 1997) ou en France (Berdoulay *et alii*, 2004)<sup>30</sup>, ces derniers prônant un effort théorique important pour articuler sphère politique d'une part, action et aménagement concret

---

<sup>29</sup> Les études s'inscrivant dans cette approche se sont attachées à critiquer le manque d'accessibilité, voire le déclin de l'accessibilité des espaces publics aux minorités de tous ordres, qu'elles soient raciales ou sexuelles (Ruddick, 1996) ; à critiquer le déclin de l'espace public comme lieu de l'action politique voire à en souhaiter son réinvestissement (Mitchell, 2000).

<sup>30</sup> Voir notamment les articles de G. Sénécal (2004), M. Brosseau et A. Gilbert (2004).

de l'espace d'autre part. Nous considérons certes que les espaces publics urbains sont à la fois distincts de la sphère publique et indissociables de cet espace public au sens large, à la fois concret et virtuel, local et global, rural et urbain, tels que l'entendent S. Low et N. Smith (2006, p. 3) :

*By public space we mean the range of social locations offered by the street, the park, the media, the Internet, the shopping mall, the United Nations, national governments, and local neighbourhoods. "Public space" develops the palpable tension between place, experienced at all scales in daily life, and the seeming spacelessness of the Internet, popular opinion, and global institutions and economy.*

Concrètement, nous démontrerons que les espaces publics centraux sont aujourd'hui placés au cœur du débat public dans les métropoles européennes. Ils sont devenus un objet de discussion dans tous les lieux de débats publics, que ce soit dans les « les arènes formelles de la décision » ou dans les « forums de débat et de controverse » (François & Neveu, 1999, p. 57)<sup>31</sup>. Il est vrai que tous les acteurs de la société sont concernés de près ou de loin par l'un ou l'autre de ces espaces publics, ce qui s'explique par leur rôle symbolique ou identitaire, par la familiarité que les citoyens peuvent entretenir avec l'un d'eux. La production des espaces publics centraux, que ce soit leur entretien ou leur (ré)aménagement, ne peut donc pas passer inaperçue : chacun a son avis, la question est débattue et critiquée. Mais le débat public est d'autant plus important que les pouvoirs publics accordent aujourd'hui une grande place à tous les acteurs dans les mécanismes de production des espaces publics. C'est donc l'évolution des modes de production qui suscitent en grande partie le développement de ce débat. Et si tant est qu'il y ait « repolitisation », comme le souhaitent S. Low et N. Smith (2006), c'est sans doute à ce niveau qu'elle intervient véritablement pour les espaces publics urbains (Toussaint & Zimmermann, 2001). Les effets de cette présence accrue des espaces publics dans le débat public sont nombreux : dans la ville, celle-ci contribue à un renouvellement des formes et des pratiques d'aménagement ; dans la sphère publique elle-même, elle peut aider à une re-légitimation de l'action publique. Mais cette démocratisation est également toute relative : quels acteurs impliquer, quel public ?

### 3.3.3 Le rôle des lieux dans la production des espaces publics centraux

Que ce soit dans le débat public sur les espaces publics centraux, ou dans la production de ces espaces qui d'ailleurs passe de plus en plus par le débat public, nous considérons que le rôle des lieux est primordial. Au regard de la complexité et de la diversité des configurations d'acteurs et de contextes, les modes de production et la teneur des débats sont éminemment différenciés au sein des espaces centraux.

Selon les lieux, que ce soit parmi les différents quartiers centraux, ou encore d'une ville à l'autre, les pouvoirs publics associent plus ou moins d'acteurs privés. Ainsi verrons-nous

---

<sup>31</sup> La sphère publique est constituée d'« un réseau complexe de forums et d'arènes par lesquels apparaissent (ou non) des problèmes publics, par lesquels ceux-ci accèdent ou non à des réponses en termes de politiques publiques » (François & Neveu, 1999, p. 57). Il faut donc bien distinguer arènes et forums. « Les arènes se ferment sur le cercle des décideurs soudés par une procédure institutionnelle et des territoires de compétence, mais aussi sur des formes de reconnaissance réciproque ; les forums, eux, s'ouvrent plus largement sur des citoyens, des leaders d'opinion, des médias, contribuant à la mise en discussion des règles existantes et à l'exploration de normes d'action nouvelles (Berdoulay *et alii*, 2004, p. 15).



que les pouvoirs publics berlinois, pour de multiples raisons, associent plus facilement les acteurs privés que ceux de Paris, le phénomène étant plus évident encore à Istanbul. De plus, selon les lieux, certains types d'acteurs sont privilégiés par rapport à d'autres, et l'on ne retrouve pas les mêmes acteurs dans tous les espaces publics centraux. C'est d'abord une question de forme : place, rue ou jardin ne soulèvent pas les mêmes problèmes d'aménagement et de gestion, ils n'impliquent pas non plus les mêmes acteurs. Selon l'échelle à laquelle les lieux s'inscrivent, on n'observe pas non plus la même configuration d'acteurs. Les pouvoirs publics seront plus enclins à conserver la main dans les espaces de représentation, qui n'ont pas disparu des métropoles et tendent même à être d'autant plus valorisés que celles-ci sont en concurrence à l'échelon européen et mondial. Quant au secteur de la grande distribution ou aux promoteurs, ils interviennent largement dans les lieux les plus centraux où se concentrent leurs investissements : ils ont tout intérêt à ce que les espaces publics y soient de qualité, voire à ce qu'ils répondent exactement à leurs exigences. Ce n'est pas vraiment le cas à l'échelon des quartiers résidentiels où les habitants, le plus souvent par le biais d'associations, ainsi que les commerçants, sont les acteurs qui comptent. A l'échelon local, ce ne sont pas non plus les mêmes acteurs publics qui entrent en jeu : acteurs déconcentrés et élus locaux l'emportent alors sur l'échelon central voire national, même si ponctuellement, ces deux derniers échelons peuvent être amenés à intervenir. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de déployer une action prioritaire, dans des quartiers en grande difficulté. Enfin, nous verrons que des conflits peuvent naître entre les différents types d'acteurs associés à la production des espaces publics, les pouvoirs publics devant ensuite trancher : ainsi, dans les lieux les plus centraux peuvent s'opposer l'intérêt collectif ou les intérêts du secteur privé d'une part, les habitants et les associations de défense du quartier d'autre part.

Le débat public sur les espaces publics ne se pose pas non plus de la même manière selon les lieux concernés. En effet, non seulement les débats prennent des formes différentes selon qu'ils se tiennent dans des arènes ou des forums, dans des lieux concrets ou virtuels (la presse, les médias audiovisuels, Internet), mais ils se différencient aussi selon l'échelon auquel ils se déploient : des conseils d'arrondissement aux instances métropolitaines voire nationales pour les arènes, des conseils de quartier aux débats qui ont lieu dans la presse locale ou nationale pour les forums. Si les débats apparaissent comme très généraux, touchant à des questions de société à l'échelon central, il n'en va pas de même à l'échelon des quartiers où les questions posées par les habitants et les associations sont beaucoup plus concrètes, de la sécurité des enfants à la sortie des écoles, à la propreté des rues, en passant par les possibilités de stationnement et la présence de végétaux. Nous tenterons donc de mieux comprendre la « géographie de la construction des lieux de débats publics » (Clarimont, 2004, p. 30), en analysant les différences qui peuvent s'y faire jour. Pour autant, nous considérons que les différents échelons du débat demeurent intrinsèquement liés entre eux : ainsi les questions très concrètes soulevées au cours des conseils de quartier ou autres instances de la démocratie locale renvoient-elles à des représentations de la ville qu'il convient d'analyser, et plus généralement aussi, à des questions de société ; elles ont nécessairement des conséquences sur la manière dont sont gérés et aménagés les espaces publics au sein des espaces centraux dans leur ensemble.

## **Conclusion partielle**

Les recherches empiriques que nous avons menées et qui seront présentées dans les chapitres suivants s'appuient sur un certain nombre de choix. Le premier, c'est le choix d'une approche par les lieux et les acteurs. En tant que type d'espace spécifique, l'espace public est considéré comme un système de lieux et d'acteurs, qui ne prend sens que dans son contexte urbain, à plusieurs échelles. Bien entendu, cette approche ne résume pas les espaces publics et leurs recompositions, et elle n'est pas la seule approche géographique possible. Mais elle nous semble pouvoir préciser un certain nombre de ces évolutions, que les approches normatives développées ces dernières décennies ont eu tendance à passer sous silence. Le second, c'est celui d'une entrée par l'action publique, dont le poids dans la production de la ville européenne et de ses espaces publics demeure important, et qui s'ancre dans une portion spécifique de l'espace urbain : les espaces centraux. Ceux-ci ont constitué le cadre principal de nos recherches empiriques, selon une méthodologie et sur des terrains qu'il convient maintenant de préciser.



# CHAPITRE 4

## Croiser les terrains et les méthodes

---

*Il faut être nomade, traverser les idées comme on traverse les villes et les rues.*

*F. Picabia, Ecrits*

*Certes, il y aura toujours des historiens prêts à défendre la thèse irréductible qu'on ne peut comparer que ce qui est comparable (...). Peu importe. L'essentiel (...) est de s'affranchir du plus proche, du natal et du natif, et de prendre mesure très tôt, très vite, que nous avons à connaître la totalité des sociétés humaines, toutes les civilités possibles et imaginables.*

*M. Détéienne, Comparer l'incomparable*

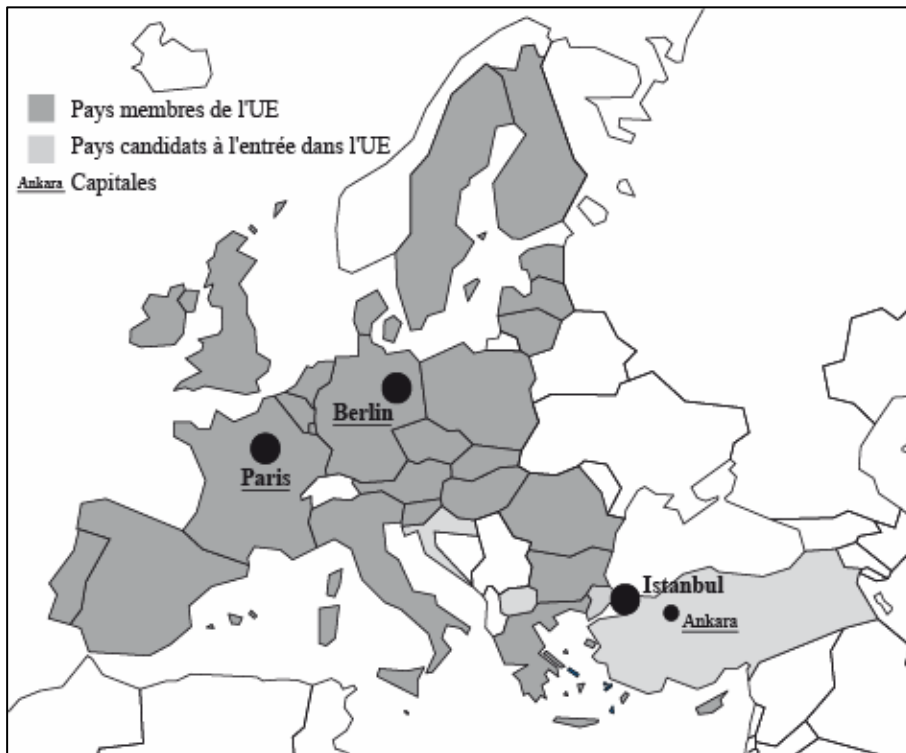
*On bannira le fétichisme de la mesure au même titre que tous les autres fétichismes que les effets de mode ne manquent pas d'alimenter.*

*Th. Saint-Julien, Logiques de l'espace, esprit des lieux*

Nos choix méthodologiques s'articulent d'une part sur la mise en regard de Paris avec Berlin et Istanbul, d'autre part sur des entretiens menés auprès des acteurs de l'espace public, complétés par l'analyse qualitative d'un corpus de documents diversifiés et par des analyses quantitatives pour caractériser les contextes locaux. Le choix des méthodes d'investigation s'est construit tout au long des trois années de recherche. Nous nous proposons ici d'en mettre en évidence les étapes, en faisant notamment apparaître les repositionnements successifs que la construction de la problématique et le terrain nous ont amené à faire. Si le choix des méthodes d'investigation semble relativement classique au regard de la problématique qui est la nôtre, celui des terrains peut à l'inverse étonner le lecteur. Pourquoi et comment confronter des villes aussi différentes que Paris, Berlin et Istanbul (carte n°2) ? Paris, « capitale du XIX<sup>e</sup> siècle » et aujourd'hui quasi ville-musée, où le boulevard haussmannien apparaît comme l'espace public emblématique. Berlin et son contexte historique si particulier, avec ses deux parties encore si dissemblables, et ses parcs érigés en modèles d'espaces publics. Istanbul, ville « orientale » aux frontières de l'Europe, mégapole dans un pays en voie de développement, la Turquie, et où les espaces publics ne semblent pas être, à première vue, la principale préoccupation. Il eût été plus simple et à première vue plus scientifiquement pertinent de se limiter à Paris, où les espaces publics étaient transformés de manière parfois radicale, voire à la comparaison Paris/Berlin déjà ébauchée (Duhem, Grésillon & Kohler, 2000).

Avant de présenter les méthodes mises en œuvre pour la collecte de l'information, nous reviendrons donc ci-dessous sur la question de nos terrains de recherche. Comme nous l'avons évoqué en introduction, le choix initial de ces trois terrains s'explique à la fois par le

hasard des rencontres et des séjours à l'étranger<sup>1</sup>, par les compétences linguistiques du chercheur, ainsi que par la nécessité de financement<sup>2</sup>; il reflète également un certain attachement à ces trois villes, comme tout terrain pour le géographe (Volvey, 2000). Au cours de ces trois années de recherche, en particulier lors de nos séjours à Istanbul et à Berlin<sup>3</sup>, nous avons non seulement pris conscience des liens forts qui unissent ces trois villes, mais surtout éprouvé toute la richesse des réflexions que pouvait apporter leur mise en regard, au-delà de leurs différences. Le choix initial s'en est trouvé conforté. Au-delà des raisons initiales, il s'inscrit aujourd'hui bel et bien dans une démarche scientifique cohérente avec la problématique qui est la nôtre et que nous avons construite autour de la notion de « croisement » (Werner & Zimmermann, 2004). L'explicitation de cette démarche sera aussi l'occasion de présenter de manière synthétique les espaces publics de ces trois villes dans leurs contextes urbains.



*Carte n°2. La localisation des trois villes étudiées en Europe*

<sup>1</sup> Notre premier séjour à Istanbul date de 2001 : nous y avons effectué un stage de trois mois au sein de l'Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA). En ce qui concerne Berlin, le premier séjour est bien plus ancien, en 1994. La ville sortait à peine de plusieurs décennies de division, elle était encore parsemée de terrains vagues et de morceaux de mur, mais le grand chantier de la reconstruction commençait...

<sup>2</sup> Héritage de la coopération franco-allemande, les études sur l'Allemagne et les comparaisons France/Allemagne sont assez richement dotées. Nous avons en outre bénéficié du financement de l'ACI Jeunes Chercheuses et Jeunes Chercheurs « Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires », dirigée par Myriam Houssay-Holzschuch, qui nous a permis d'envisager sereinement le terrain à Istanbul.

<sup>3</sup> A Berlin en avril 2004 (séjour de trois semaines financé par l'UMR Géographie-cité), entre mars et juin 2005 (2 mois financés par une bourse Aires culturelles du MAE), en mars et en mai 2006 (2 mois financés par le Centre Interdisciplinaire de Recherches sur l'Allemagne [CIERA]). A Istanbul en mai-juin 2004 puis en août-septembre 2007 (1 mois), deux séjours financés par l'ACI.

## **1. Croiser les terrains : de Paris à Berlin et Istanbul**

Esquissant une approche comparative, mais laissant de côté l'étude des « transferts culturels » telle que les historiens l'ont développée (Espagne & Werner, 1987, 1988), nous avons mis en œuvre une analyse croisée des mécanismes de production de l'espace public dans trois villes. Pour cette géographie croisée, qui s'inspire explicitement de « l'histoire croisée » théorisée par M. Werner et B. Zimmermann (2004) – dont nous considérons qu'elle ne se limite pas au champ historique mais qu'elle peut être déployée dans toutes les sciences sociales –, nous avons plus précisément opté pour une analyse des espaces publics parisiens tout en les mettant en regard avec ceux de Berlin et Istanbul, sous l'angle de leur production.

### **1.1 Le point de départ : Paris *intra muros***

Comme nous l'avons vu en introduction, c'est en maîtrise que nous avons commencé à nous intéresser à la rue, à ses pratiques et à ses représentations. Le mémoire portait sur une rue de Paris, la rue Oberkampf (11<sup>ème</sup> arrondissement). Bien que monographique, il tâchait d'inscrire la rue dans l'espace urbain parisien pour en comprendre les recompositions. Dans le cadre de notre DEA puis de notre thèse, nous avons choisi d'étendre nos préoccupations à l'ensemble des espaces publics parisiens. Si Paris *intra muros* constitue aujourd'hui notre principal terrain de recherche, c'est certes parce que ce terrain nous est proche et familier. Cependant, d'autres raisons nous ont conduit à ce choix.

Au cours de son histoire, Paris n'a jamais cessé d'inventer des modèles d'espaces publics. Quand on s'intéresse aux espaces publics parisiens, tout ramène d'ailleurs à l'histoire, que ce soit la bibliographie, les acteurs ou les paysages eux-mêmes. La place royale, le boulevard planté puis les galeries couvertes sont autant d'espaces publics conçus et réalisés à Paris sous l'Ancien Régime (encadré n°1) et qui seront reproduits ailleurs en Europe. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la ville s'érige même tout entière en modèle urbanistique, celui-ci s'exportant par la suite en France ainsi que dans toute l'Europe et en Amérique latine (Lortie, 1995). Or ce modèle urbanistique s'articule notamment sur un système d'espaces publics conçu par Haussmann (encadré n°3). Ceux-ci sont « entièrement normalisés, techniquement et administrativement » (Thiberge, 2002, p. 126), que ce soit dans leurs dimensions, leurs réseaux d'infrastructure, leurs plantations d'alignement et leur mobilier urbain, ou encore dans le règlement qui s'applique aux constructions. Ces places et ces boulevards donnent à Paris son homogénéité, avec leurs paysages et leur architecture spécifiques, mais aussi avec leurs commerces et lieux de loisirs (les cafés et leurs terrasses), le tout servant en même temps à assurer les déplacements à l'échelle de la ville tout entière. Le système des rues et boulevards est en outre complété par un maillage de parcs et de jardins conçus par Alphand et mis en relation par des promenades, les parcs étant tout aussi normés que les boulevards, que ce soit dans l'aménagement ou dans les règlements en vigueur. En même temps se met en place un système d'acteurs, l'administration parisienne d'un côté, le secteur privé de l'autre (encadré n°3), qui est donc caractérisé à la fois par une stricte distinction public/privé et par une coordination de leurs actions respectives.

Dans une ville qui a peu souffert de destructions, les espaces publics contemporains demeurent matériellement très marqués par la tradition haussmannienne. Les espaces publics tels qu'ils ont été hérités de cette époque continuent à individualiser Paris par rapport à sa

banlieue, où des aménagements de grande ampleur n'ont pas été développés avant les années 1960. C'est d'ailleurs ce qui légitime en partie, encore aujourd'hui, le choix de Paris *intra muros* comme terrain d'étude. Ces espaces publics individualisent également Paris par rapport à de nombreuses autres grandes villes françaises et européennes, contribuant d'ailleurs à entretenir dans la ville et parmi ses acteurs la conscience de demeurer un modèle sur le plan urbanistique. La tradition haussmannienne imprègne ainsi largement les représentations de la ville et c'est à ce modèle que se sont rattachés les acteurs de la ville au moment où les aménagements de type fonctionnaliste ont été abandonnés dans les années 1970. A partir de cette époque, il a en effet été réinvesti par les architectes et les urbanistes (Loyer, 1987 ; Landau, 1993), notamment parce qu'il apparaissait comme le meilleur moyen, à leurs yeux, de concilier usages sociaux et circulation. Au premier rang des acteurs de la ville qui restent attachés à ce modèle figure l'administration parisienne : malgré les évolutions institutionnelles et politiques de ces dernières décennies<sup>4</sup>, celle-ci conserve un rôle moteur. Cette administration, qui garde sa propre culture au-delà de l'évolution des pratiques d'aménagement, demeure le principal garant de la tradition haussmannienne.

### **Encadré n°3. Paris au XIX<sup>e</sup> siècle : l'espace public haussmannien**

#### L'espace public, support de réseaux

La rue et le boulevard sont désormais principalement conçus en termes techniques et fonctionnels, au sein d'un projet global dont les maîtres-mots, outre un objectif de contrôle de la population urbaine, sont les suivants : faire circuler et assainir (Thiberge, 2002). Il en va de même pour les parcs, pensés en système, qui doivent contribuer à l'hygiène publique. Dans ce modèle, la rue devient donc en premier lieu le support de multiples réseaux destinés à organiser la ville (Caron, Dérens & Passion, 1990 ; Landau, 1993 ; Loyer, 1987). Le système des rues doit ainsi permettre la circulation des personnes et des véhicules, de l'air et de la lumière, à l'échelle de la ville entière. Le nouveau système, qui concerne en premier lieu les futurs terrains urbanisés, est connecté à l'ancien au niveau des grandes places. A l'intérieur de la ville pré-haussmannienne, percements et trouées permettent de faire le lien entre les grands carrefours et les nouveaux équipements. Les boulevards haussmanniens deviennent ainsi les axes principaux de la ville, reléguant les anciens axes au rang d'axes secondaires. Par sa largeur considérable, le boulevard doit pouvoir accueillir toute une série de nouveaux modes de transport : le fiacre et l'omnibus, puis le tramway.

Outre les réseaux de surface, cette nouvelle conception de la rue intègre aussi désormais le

sous-sol, où sont installés de nombreux réseaux, là encore selon un plan d'ensemble précis. Les réseaux d'eau potable et d'égouts sont en effet construits parallèlement au percement des nouvelles voies. Ensuite viendront s'ajouter les réseaux de gaz, puis d'électricité, et enfin, le réseau du métropolitain.

#### Un espace public normé

On ne peut cependant pas réduire la conception haussmannienne de la rue aux réseaux. En effet, elle « ne néglige aucune des composantes de l'espace public en creux, ce qui fait son exemplarité » (Thiberge, 2002, p. 129). Les espaces publics sont considérés comme des espaces à part entière, à aménager dans leur globalité : « [la] conception de l'espace public s'autonomise. Il n'est plus seulement l'effet de constructions qui le constituent en creux dans la ville. Le mobilier urbain et l'armature paysagère, désormais le dessinent et lui octroient une forme. A son tour l'espace public participe à l'implantation des bâtiments, au dessin de la rue. » (Voisin, 2001, p. 42). Le profil en travers détermine ainsi non seulement les caractéristiques de la voie mais aussi l'alignement et le gabarit des façades (Loyer, 1987). La forme de l'immeuble est ainsi subordonnée à la largeur de la voie. Le système haussmannien comprend aussi la construction de grands monuments publics.

<sup>4</sup> Election du maire de Paris en 1977, Loi PLM de 1982, Loi Démocratie et proximité de 2001 pour ne citer que ces trois moments qui conduisent Paris vers un statut plus proche du statut général. Voir encadré n°16, chapitre 9.

Les percées aboutissent en effet à des monuments-repères situés aux intersections qui assument une fonction symbolique, mais servent aussi d'identification et de repères spatiaux. Ils marquent les centralités à différentes échelles, des centralités urbaines – sur l'île de la Cité, sur les grandes places ou le long des principales artères – aux centralités de quartier : chaque arrondissement se voit doté d'un centre, avec une église, une mairie, un marché et un square, implantés à la jonction des anciens faubourgs et des voies nouvelles (Loyer, 1987, pp. 321-325).

Enfin, Paris systématise la présence des arbres, en normalisant la plantation d'arbres d'alignement. Celle-ci contribue à renforcer la hiérarchisation du réseau puisque seuls les boulevards en sont dotés, et à affirmer le rôle de promenade de ces derniers. Toute une série d'objets sont aussi installés, de manière non moins codifiée. C'est tout un décor urbain très soigné qui est inventé (Thézy, 1976) : un revêtement, avec les chaussées pavées et les trottoirs d'asphalte gris, et surtout un mobilier urbain spécifique (bancs, corbeilles, candélabres, grilles aux pieds des arbres, réverbères, plaques d'égouts, etc.). Ces éléments décoratifs empêchent l'impression d'uniformité excessive, marquant les centralités, telles les fontaines.

#### Le projet haussmannien et la distinction public/privé

Avec le projet haussmannien s'opère un glissement par rapport au premier XIX<sup>e</sup> siècle, dominé par l'initiative privée (Benevolo, 1993, p. 206). Il est en effet largement porté par le pouvoir politique, en l'occurrence Napoléon III et son préfet. Il n'a pu être réalisé que grâce à l'arsenal juridique mis en place à cet effet : le droit d'expropriation pour utilité publique est ainsi élargi par le décret de mars 1852. « Avec ses succès et ses échecs, Haussmann finit

par instaurer l'équilibre, précaire mais durable, entre contrôle public et initiative privée » (Benevolo, 1993, p. 211). Alors qu'ils étaient étroitement imbriqués pendant des siècles, la frontière est désormais clairement établie : au secteur privé, la construction des immeubles, des maisons, des bureaux et les commerces ; aux pouvoirs publics, l'aménagement et l'entretien de la « voie publique » et de ses réseaux.

Les pouvoirs publics ont désormais pour tâche « d'assembler, pour la satisfaction des intérêts et des désirs privés, un grand nombre de cellules indépendantes, pouvant servir à toutes sortes d'activités, dans les meilleures conditions offertes par la technologie du moment (Benevolo, 1993, p. 218). L'espace ramifié des rues, des places et les réseaux qu'ils supportent constitue une structure de service assurée par les pouvoirs publics : l'espace public devient finalement « une composante du service public qu'assure l'Etat » (Voisin, 2001, p. 43). Cette évolution correspond à l'affirmation d'une catégorie d'acteurs publics : l'administration, au sein de laquelle les ingénieurs prennent une place considérable (Landau, 1993).

La construction des espaces publics est néanmoins le produit d'une action coordonnée avec les acteurs privés, notamment les sociétés immobilières et les établissements bancaires, les entrepreneurs et les architectes. De fait, c'est l'opération immobilière qui paie en partie l'aménagement de la rue : « Parce que l'opération s'applique non seulement à l'emprise de la voie mais à celle d'îlots économiquement rentables pour leur promoteur, elle est viable sur le plan financier » (Thiberge, 2002, p. 128). Quant au choix des tracés, il consiste en général à exproprier les fonds de parcelles qui sont moins onéreux, une solution qui ménage aussi les intérêts des habitants et des commerçants. Enfin, le choix d'une architecture relativement classique, et plus globalement le caractère unifié de l'espace public, est destiné à rassurer les investisseurs (Thiberge, 2002).

Plus que par l'histoire, le choix de Paris *intra muros* s'explique par les profonds changements qui semblaient s'amorcer en 2003 – au seuil de cette thèse – sous l'impulsion d'une nouvelle politique municipale privilégiant les « circulations douces » et les transports en commun de surface au détriment de l'automobile. Après une sorte d'éclipse dans les années d'après-guerre et même encore dans les années 1980, laissant la place à des villes de plus petite taille comme Barcelone ou Lyon pour porter un véritable projet d'aménagement des espaces publics, Paris semblait revenir sur le devant de la scène, faisant d'ailleurs rejouer son passé prestigieux et s'interrogeant sur l'avenir de ses espaces publics en s'appuyant sur ses nombreux héritages. De nombreux débats et controverses se mettaient alors en place, notamment au moment des premiers aménagements de « quartiers verts » et de couloirs de



bus élargis. Et bien que la ville nous soit familière, les changements intervenant à Paris posaient alors un certain nombre de questions. Quels étaient les principaux acteurs de ce changement ? Quelles étaient leurs stratégies et leurs représentations ? Y avait-il vraiment rupture dans l'histoire de la ville et de ses espaces publics ? Alors que d'autres villes avaient déjà développé des politiques ambitieuses dans ce domaine depuis les années 1980, pourquoi Paris y venait-elle apparemment si tard, et en quoi la politique mise en œuvre était-elle aussi spécifique qu'on pouvait bien le dire<sup>5</sup> ? Pour répondre à ces questions, l'analyse des mécanismes de production des espaces publics parisiens dans leur contexte, pour impérieuse qu'elle soit, ne suffisait pas, d'autant plus que le modèle parisien est puissant et s'affirme comme universel. Une confrontation avec d'autres villes nous est donc apparue comme la condition *sine qua non* d'une approche critique.

Tableau n°2. Population et économie, quelques ordres de grandeur

		Paris (unité urbaine)	Berlin ( <i>Land</i> )	Istanbul (département)
Superficie (km <sup>2</sup> )		2.723 dont 105 pour Paris <i>intra muros</i>	891	5 196
Population <sup>6</sup>	Nombre d'habitants	9,6 millions, dont 2,1 millions pour Paris <i>intra muros</i>	3,4 millions <sup>7</sup> dont 1,2 pour l' <i>Innenstadt</i> <sup>8</sup>	10 millions, dont 2 millions pour les arrondissements centraux
	Taux de variation annuel (1990-2000) en %	+0,2	0,0	+ 3,3
	Part de la population nationale (en %)	16	4	14,8
	Densité (habitant/km <sup>2</sup> )	3542	3812	1928
Richesse <sup>9</sup>	PIB total (en dollars)	460 milliards <sup>10</sup>	75 milliards	133 milliards
	Rang mondial selon le PIB total	5	69	34
	PIB/habitant (en dollars)	46800	22059	13711 dollars

<sup>5</sup> De nombreux acteurs affirment ne pas avoir de modèles extérieurs, n'entretenir que peu de relations avec d'autres villes dans ce domaine. On peut cependant poser l'hypothèse que certaines influences extérieures interviennent, des références étrangères comme celle de Barcelone, ou françaises, en province (Lyon) ou en banlieue (politique de la ville).

<sup>6</sup> Principales sources pour les données sur la population : INSEE-RGP 1999 ; *Statistisches Landesamt* Berlin, situation au 01/01/2003 ; Institut d'Etat de la statistique (DIE) + Ceren INAN/OUI.

<sup>7</sup> 4,4 millions d'habitants dans l'aire métropolitaine, qui recouvre le *Land* de Berlin et une partie du *Land* de Brandenburg.

<sup>8</sup> L'*Innenstadt* (ville intérieure) rassemble les quartiers ayant les plus fortes densités (bâti et population) au sein du *Land* de Berlin ; ses limites correspondent à la ceinture du *S-Bahn*, le *Ring*. Source : *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*.

<sup>9</sup> Il s'agit du Produit Intérieur Brut (PIB) estimé ou *Estimated Gross Domestic Product (purchasing power parity)*. Source : PriceWaterhouseCoopers (2007), *UK Economic Outlook and Global City Ranking 2005-2002*, Full Report, 40 p.

<sup>10</sup> Données pour la Région Ile-de-France et non pas pour l'unité urbaine.

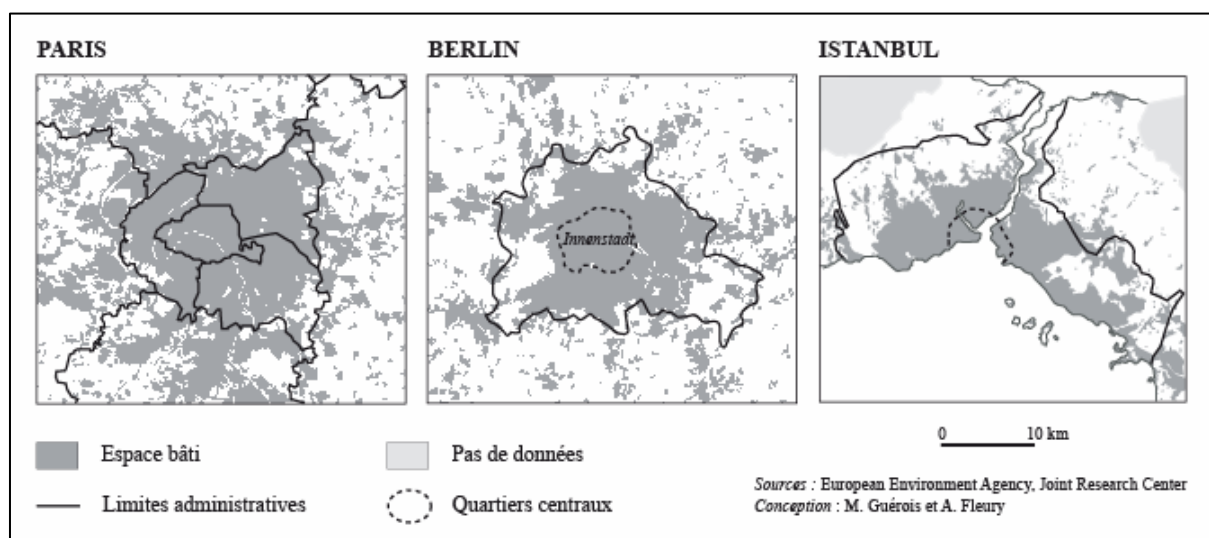
## 1.2 Esquisser une comparaison entre Paris, Berlin et Istanbul

A partir du cas parisien, nous nous sommes intéressé à deux autres métropoles : Berlin et Istanbul (carte n°2). La comparaison est une première démarche possible : il s'agit de mettre en évidence les similitudes et les différences qui interviennent au niveau des espaces publics. En premier lieu, ce sont les pratiques qui varient d'un contexte à l'autre. G. Barbichon parle ainsi de « la variabilité culturelle de l'usage de l'espace public », montrant que

[l']allure et le climat des aires publiques varient en fonction des organisations sociales particulières et des cultures qui en modèlent directement les formes d'usage partagé, restant entendu que les espaces publics sont un lieu de projection de l'ensemble des relations sociales qui sont propres à une formation sociale et qui constitue un point de rencontre des effets des structures globales et des organisations particulières. (Barbichon, 1991, pp. 121-122)

On a trois grandes villes avec une variété de formes et de pratiques de l'espace public, dont les spécificités sont en partie dues aux traditions et aux cultures locales ou nationales. De la même manière, il existe une variabilité de l'action publique dans ce domaine, selon le contexte culturel mais pas seulement : les représentations de la ville et de l'aménagement urbain, les budgets publics ou plus généralement le niveau de richesse de l'espace urbain et/ou de l'espace national en question sont à prendre en compte. Notre point de départ étant Paris, nous avons en fait tenté d'esquisser une double comparaison : Paris/Berlin et Paris/Istanbul.

Cartes n°3-A, B et C. L'espace bâti de Paris, Berlin et Istanbul



### 1.2.1 Paris/Berlin : comparer deux capitales européennes

C'est une démarche assez habituelle de comparer deux capitales européennes, même si la comparaison Paris/Londres est plus courante. Cela dit, des travaux récents ont été menés sur Paris et Berlin<sup>11</sup>. Ce qui distingue les deux villes et explique sans doute un moindre intérêt que pour la comparaison Paris/Londres, c'est avant tout leur taille : avec plus de 4 millions

<sup>11</sup> Voir notamment Duhem, Grésillon, Kohler, 2000 pour les questions urbanistiques et économiques ; Charle, 1998 pour les questions culturelles.

d'habitants dans sa région urbaine, Berlin est certes une grande ville mais n'atteint pas le poids démographique de Paris (tableau n°2). Les deux capitales se distinguent également par leurs modes de gouvernements : Berlin est une ville-Etat qui couvre une grande partie de l'agglomération (carte n°3-B). De plus, la ville est une métropole incomplète. Capitale de l'Allemagne réunifiée depuis 1991, elle s'est largement désindustrialisée dans les années 1990 – elle a perdu 45% des emplois de ce secteur – sans que le développement du secteur tertiaire n'ait pu compenser ce déclin industriel. Berlin a ainsi perdu 20% de sa population active, son taux de chômage atteignant des records. C'est donc une ville en crise, aussi bien sur le plan économique que social (Häußermann & Kapphan, 2002 ; Borst & Kratke, 2000). Par ailleurs, la séparation entre l'Est et l'Ouest demeure d'actualité avec un Berlin-Est qui accuse toujours un net retard économique et social. Malgré tout, Paris et Berlin sont deux capitales qui appartiennent au « système des villes européennes » en construction (Cattan *et alii*, 1994). Elles s'inscrivent également toutes deux dans des contextes où l'action publique joue, depuis longtemps, un grand rôle dans la production de la ville. Enfin, on ne saurait oublier que Berlin s'est incontestablement affirmée ces dernières années comme une capitale culturelle qui compte sur le plan européen, en concurrence sur ce plan avec Paris (Grésillon, 2002). Comparer Paris et Berlin nous semble donc pertinent dans la mesure où cette démarche permet de mettre en évidence les points communs et les spécificités des différents espaces publics, bref de caractériser un « modèle européen » tout en mettant en évidence certaines variantes. Au-delà des différences culturelles<sup>12</sup>, les deux villes se caractérisent par des modes de production très différents dans leur histoire : alors que l'histoire de Paris est marquée du sceau de la continuité, celle de Berlin est jalonnée de fortes ruptures.

C'est en 1701 que Berlin devient la capitale politique et militaire de la Prusse. Autour du noyau médiéval – dont il ne reste quasiment plus de trace aujourd'hui – les extensions modernes de la nouvelle capitale sont structurées par des espaces publics dont les formes sont nettement inspirées des boulevards et des places royales parisiens : Unter den Linden et les grandes places marquant l'entrée de la ville de leurs formes géométriques (Pariser Platz, Leipziger Platz, etc.), continuent à marquer le centre de Berlin (Buffet, 1993 ; Bodenschatz, Engstfeld & Seifert, 1995). Pour autant, Berlin reste encore une petite ville comparée à Paris. Il faut attendre le XIX<sup>e</sup> siècle et la révolution industrielle pour qu'elle devienne une grande ville. Pendant la phase de croissance démographique exponentielle qui la caractérise alors, Berlin se développe selon un modèle d'urbanisation dense : les fortes densités de bâti et de population qui sont désormais son attribut lui donnent alors un visage comparable à celui de Paris *intra muros*. Les quartiers centraux actuels de l'*Innenstadt* (cartes n°3-B et n°4), en grande partie hérités de cette période (Prenzlauer Berg et Kreuzberg notamment), sont en cela largement comparables à l'espace parisien, même si la spécialisation des quartiers y est plus poussée (fonctionnelle, résidentielle, commerciale)<sup>13</sup>. La ville invente son propre modèle

---

<sup>12</sup> Du point de vue des espaces publics, même si Paris et Berlin sont deux villes européennes, des différences culturelles existent bel et bien. La limite espace privé/espace public notamment est beaucoup plus marquée à Berlin et plus généralement en Allemagne : « Le passage du territoire public au territoire privé est discontinu. La distinction des espaces s'opère sans ambiguïté. Traditionnellement les frontières des immeubles d'appartements, fermés sur la rue, ont été nettement dessinées si on les compare aux immeubles français où rue et appartement privé sont reliés par des aires intermédiaires communes » (Barbichon, 1991, p. 123).

<sup>13</sup> On retrouve plus généralement une spécialisation de l'espace intra-urbain plus affirmée dans les villes allemandes que dans les villes françaises, les premières étant en cela plus proches des villes américaines sur ce plan.

d'espace public : de grands axes et de places ordonnancés (Böhm & Lappe, 1983 ; Buffet, 1994) – du point de vue des tracés, très géométriques, de l'architecture des bâtiments comme de l'aménagement de la voirie (matériaux, mobilier urbain<sup>14</sup>) – et fortement marqués par la présence végétale (jardins, plantations d'alignement), ainsi qu'un système de parcs structurent désormais la ville (Schöbel, 2003). Le développement tardif de l'urbanisation et la forte intervention des pouvoirs publics expliquent en grande partie que les voies soient dans l'ensemble plus larges qu'à Paris et les parcs plus nombreux<sup>15</sup>. En même temps, Berlin se dote progressivement des équipements qui font une capitale du XIX<sup>e</sup> siècle : un système de transports en commun et de gares, des galeries commerciales et des grands magasins. Devenue capitale du *Reich*, la ville se dote donc d'un système d'espaces publics qui en font une métropole européenne à part entière.

Mais au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, dans l'effervescence de la réflexion urbanistique qui se développe à cette époque (Frank, 2000), le modèle urbain décrit ci-dessus est remis en cause. C'est avant tout pour les problèmes sociaux que posent les *Mietskasernen*<sup>16</sup> (Häußermann, 2000), mais c'est aussi pour des raisons proprement urbanistiques et architecturales (Bodenschatz, 1987). Comme le rappelle H. Häußermann (2000, p. 137),

[on] a reproché aux enfilades de rues anonymes leur désolation, leur ennui et leur manque de caractère. Les façades sont, quant à elles, non seulement surchargées d'ornements et de panneaux publicitaires criants, mais aussi sinistres. Les interminables rues tirées au cordeau, les places sans aménagement, les divisions parcellaires stéréotypées, l'accumulation d'immeubles en principe rigoureusement identiques conduisit à la monotonie de ces rues d'un ennui mortel.

Il s'ensuit logiquement un appel à la réorientation de la planification et notamment à la mise en œuvre de mesures hygiénistes. Progressivement, les pouvoirs publics optent donc pour des principes plus fonctionnels, ne considérant plus la qualité architecturale comme un critère décisif ; ils choisissent aussi de privilégier des densités moins importantes, développant notamment de manière considérable le maillage de parcs et d'espaces verts en partie hérité de l'histoire<sup>17</sup> (Schöbel, 2003). C'est une rupture importante dans l'histoire de l'urbanisme berlinois. A partir de ce moment, les deux villes se développent selon des modèles d'urbanisation divergents. Au-delà de l'*Innenstadt* désormais qualifiée de « Berlin de pierre » (W. Hegemann)<sup>18</sup>, les nouvelles extensions de la ville sont moins denses et parsemées d'espaces verts. Pour répondre à cet étalement urbain et gérer de manière globale cette

---

<sup>14</sup> Voir *Strassenmöbel in Berlin. Veranstalter der Ausstellung*. Berlin, Der Senator für Bau- und Wohnungswesen, Enka-Druck, 1983, 119 p. ainsi que *An jeder Ecke Berliner Strassenmöbel*, Schriftenreihe Museum Mitte von Berlin, n°5, 1998 (non paginé).

<sup>15</sup> A Berlin, les nombreux bois et forêts, qui étaient la propriété de l'aristocratie, ont été préservés puis ouverts au public, contrairement à Paris où ils ont souvent été vendus puis lotis. C'est ce qui explique le petit nombre d'espaces verts dans le centre de la capitale française (Debié, 1992).

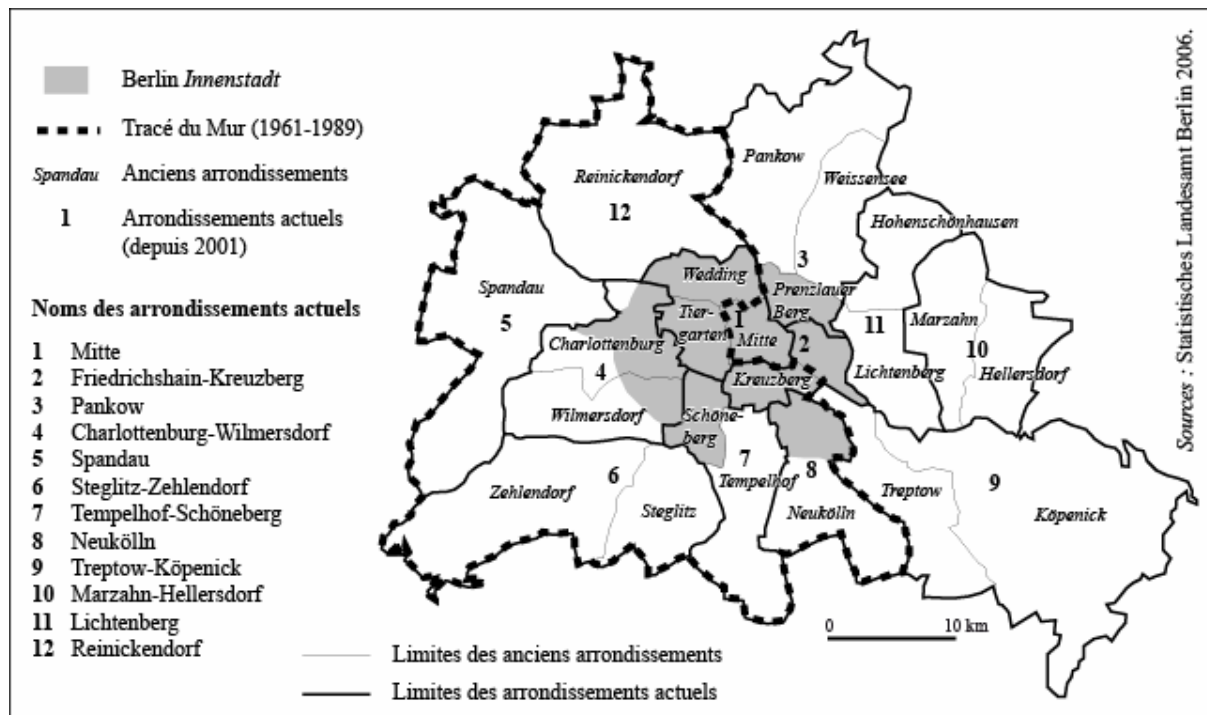
<sup>16</sup> Casernes locatives. Produit de la spéculation foncière et immobilière, ce sont des « cages à lapins où s'entasse une population misérable » (Buffet, 1993, p. 217).

<sup>17</sup> Le Großer Tiergarten, initialement réserve de chasse, est réaménagé dès 1818 pour devenir un parc public. En 1840, le Plan de Lenné, Directeur des jardins royaux, prévoit la construction d'un maillage de parcs autour de la capitale. C'est dans ce cadre que sont aménagés le Kleiner Tiergarten et l'Invalidenpark. Après 1870, cette politique est poursuivie : une administration est créée à cet effet et la capitale allemande est dotée de nouveaux parcs (Friedrichshain, Treptow).

<sup>18</sup> L'urbaniste W. Hegemann est l'un des plus fervents critiques du mode d'urbanisation qui a donné naissance à la ville des *Mietskasernen*. Voir W. Hegemann, *Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt* publié en 1930.

agglomération, le mode de gouvernement de la ville évolue. En 1920 est ainsi créé le Grand Berlin<sup>19</sup>, qui est aujourd'hui encore une réalité : Berlin est une Ville-Etat (*Stadtstaat*) regroupant à la fois l'*Innenstadt* et les périphéries moins denses ; le Sénat, qui chapeaute ce vaste territoire, a des compétences globales, alors que les arrondissements ont des compétences locales (Rytlewski, 1999), loin de la spécificité parisienne d'une commune regroupant les arrondissements centraux, encore fortement dépendante de l'Etat par l'intermédiaire de la Préfecture de Police, face à l'éparpillement des communes de banlieue.

Carte n°4. Berlin : découpages administratifs et localisation de l'*Innenstadt*

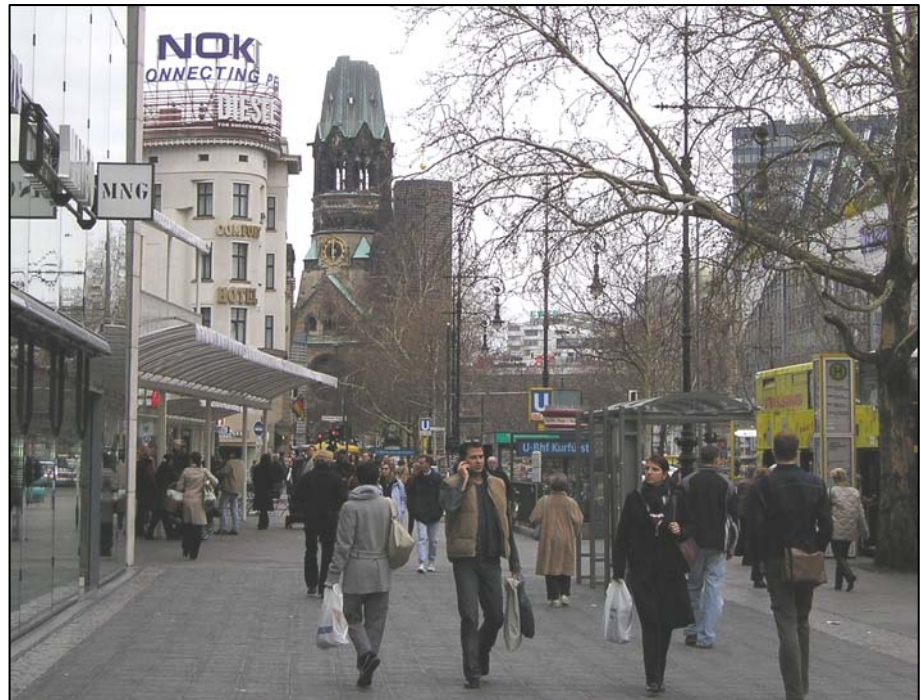


Quelques décennies plus tard, ce nouveau paradigme d'aménagement, qui concerne d'abord les périphéries, est également appliqué à l'*Innenstadt*, à la faveur des événements dramatiques que sont les destructions de la Seconde Guerre mondiale. C'est là qu'intervient la deuxième rupture, car le principe de dédensification est pleinement mis en application lors de la reconstruction, ce qui transforme profondément l'*Innenstadt*, des deux côtés – les deux Etats allemands sont créés en 1949. Le modèle d'espace public développé jusque là est également remis en question. En effet, le nouveau paradigme d'aménagement met en avant la création de nombreux espaces verts (*Freiräume* ou *Grünanlagen*), considérés dans une approche quantitative (Schöbel, 2003). Plus généralement, l'espace urbain est désormais conçu de manière fonctionnelle et les espaces publics hérités sont progressivement remis en cause au profit du zonage et d'espaces spécialisés. La ville est aujourd'hui encore marquée par cet héritage, non seulement sur le plan morphologique, mais aussi sur le plan des pratiques : les espaces verts de tous ordres, des grands parcs aux jardins de quartier, jouent un rôle bien plus important dans la vie des citoyens. Contrairement à Paris, ils sont d'ailleurs

<sup>19</sup> *Groß-Berlin-Gesetz*. A l'époque, le Land compte 20 arrondissements. En 1990, il y a 23 arrondissements mais la réforme de 2001 (*Gebietsreform*) ramène leur nombre à 12.

ouverts à tous et à toute heure – ce qui fait dire aux Berlinois que les parcs et jardins parisiens ne sont pas de véritables espaces publics. A l'inverse, rues et boulevards semblent bien moins fréquentés qu'à Paris, ce qui s'explique sans aucun doute par des densités moins importantes. Les représentations de la ville et de ses espaces publics sont également imprégnées de cet héritage, les Berlinois fréquentant assidûment leurs parcs et considérant le plus souvent leur ville comme une ville verte, à mille lieux de Paris et de son visage très minéral.

*Figure n°18. Le Kurfürstendamm, haut lieu de Berlin-Ouest avec en arrière-plan l'église commémorative (avril 2004)*



*Figure n°19. L'Alexanderplatz, haut lieu de Berlin-Est (avril 2005)*

Enfin, la partition de la ville (1949-1989) a profondément marqué l'espace berlinois (carte n°4). La polycentralité s'est trouvée renforcée, chaque partie de la ville ayant alors son centre<sup>20</sup> (figures n°18 et 19) : le centre des beaux quartiers à l'Ouest, autour du Kurfürstendamm (Metzger & Dunker, 1986), le noyau historique à l'Est. La production des espaces publics a en outre suivi deux trajectoires différentes. Alors qu'à l'Ouest, les espaces publics hérités se perpétuent – même s'ils sont adaptés à la circulation – et que parallèlement s'affirment des quartiers à forte spécialisation commerciale avec leurs centres commerciaux, le pouvoir est-allemand fait de la ville sa vitrine politique et urbanistique (Müller, 2005). Globalement, la séparation des fonctions et des niveaux de circulation l'emporte dans les quartiers reconstruits à l'est ; dans le centre, des espaces symboliques voient le jour, entre l'Alexanderplatz et le Marx-Engels-Forum (Heineberg, 1977). Les espaces publics de Berlin-Est ont peu de choses à voir avec ceux de Paris et plus généralement ceux des villes d'Europe occidentale, mis à part peut-être les quelques réalisations dans les quartiers rénovés, mais sans la dimension politique. Ils renvoient plutôt aux espaces publics socialistes inspirés par l'urbanisme soviétique et que l'on retrouve dans les pays d'Europe centrale et orientale, de Varsovie à Bucarest. Pour autant, les autorités est-allemandes avaient commencé à modifier leur approche de l'espace urbain au cours des années 1980, s'inspirant de plus en plus des théories occidentales, et engageant la requalification de certains espaces publics historiques (Zeuchner, 1989), même si le mouvement est resté d'ampleur limitée faute de moyens.

### 1.2.2 Paris/Istanbul : comparer l'incomparable ?

La comparaison entre Paris et Istanbul est moins évidente encore<sup>21</sup>. Ce sont certes deux grandes villes de taille comparable, deux capitales aux fonctions métropolitaines affirmées (politique, économique et culturelle pour Paris, économique et culturelle pour Istanbul) – la capitale turque accédant progressivement au statut de métropole mondiale (Keyder, 1999) – et dont l'espace est de plus en plus polycentrique (Dokmeci Berkoz, 1994). Paradoxalement, Istanbul est bien plus comparable en cela à Paris que Berlin. Les deux villes présentent cependant d'importantes différences en premier lieu en termes de niveau de développement, mais aussi et surtout du point de vue de leur démographie : si Istanbul est aujourd'hui une mégapole de plus de 10 millions d'habitants, c'est parce qu'elle a subi une croissance exponentielle depuis les années 1950 (figure n°20), en grande partie alimentée par les migrations internes (Pérouse, 1999). Cette croissance se poursuit aujourd'hui, même si elle s'est largement ralentie. Les enjeux d'aménagement et de gestion sont donc nécessairement différents puisque, à Istanbul, il s'agit plutôt de relever le défi de la croissance démographique, notamment en termes de logement et d'infrastructures de transport (Pérouse, 1999). Pour le relever, un mode de gouvernement spécifique a été mis en place dans les années 1980 (carte n°5). Comme Berlin, Istanbul est gérée par une entité d'agglomération, la Mairie métropolitaine, et découpée en arrondissements, une municipalité de second rang à la tête de chacun (Pérouse, 1998). Pour autant, ce qui continue de distinguer radicalement Istanbul et les villes d'Europe occidentale, c'est la quasi inexistence de politiques publiques.

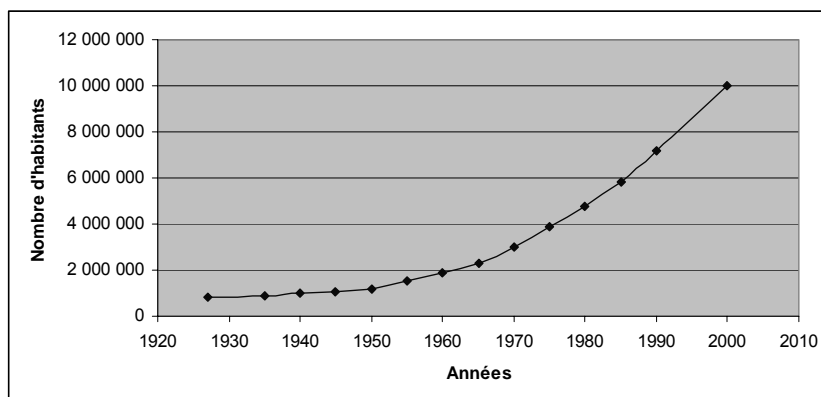
---

<sup>20</sup> Voir encadré n°5, chapitre 5.

<sup>21</sup> C'est pourquoi nous prendrons tout au long de notre travail d'innombrables précautions lorsque nous comparerons Istanbul à Paris (voire à Berlin), connaissant la différence de contexte. Quand cela ne sera pas indiqué, il sera d'abord question des villes européennes, Paris et Berlin à l'appui ; la comparaison avec Istanbul sera toujours bien précisée.

Les décisions politiques n'y ont pas la même continuité et le même caractère global, parce que le plus souvent soumises aux intérêts, économiques ou politiques, de certains individus ou de certains groupes. La frontière n'est en effet pas évidente entre pouvoirs publics et secteur privé<sup>22</sup> : les intérêts que l'on dirait « privés » dans un contexte européen interfèrent beaucoup dans les décisions des pouvoirs publics, au point qu'il est finalement difficile de distinguer intérêts publics et privés.

Figure n°20. La croissance urbaine d'Istanbul depuis les années 1930 (source : IFEA-OUI)



Le même problème de comparaison se pose quand on cherche à comparer leurs espaces publics. Comme le constate F. Navez-Bouchanine, « discuter de l'espace public dans un contexte culturel étranger à l'Europe occidentale est un exercice difficile, car la définition est tellement normative qu'elle contribue à délégitimer son usage lorsqu'il est question des espaces à usage public des villes non-occidentales » (1991, p. 139). Entre Paris et Istanbul, dans des contextes historiques et culturels, les lieux du public prennent des formes différentes, leurs usages et les valeurs qui leur sont associées sont parfois très différents. Historiquement, ce sont le bazar, la cour de mosquée, les petites rues commerçantes du centre qui correspondent aux espaces d'usages publics. L'espace public comme forme ouverte – place, jardin public, boulevard – est absent (Pérouse, 2006), si l'on excepte l'espace ouvert complexe que constitue la mosquée<sup>23</sup>. En fait, les villes orientales se caractérisent par un clivage fondamental entre une sphère privée fermée – qui s'incarne dans les quartiers et les maisons, « espaces familiaux et féminins » – et la sphère publique ouverte au monde – que l'on retrouve le long du réseau principal de circulation et dans les bazars, « espaces essentiellement masculins » (David, 2002, p. 220). Ces espaces d'usages publics ne sont pas caractérisés par une forme spécifique, mais plutôt par leur adéquation aux pratiques et aux comportements des usagers ordinaires. L'extrême concentration des fonctions dans ces lieux favorise la rencontre et les échanges, même si leur statut est privé. Les espaces d'usages publics se définissent en fait simplement par « la rencontre des hommes pour des activités

<sup>22</sup> Comme nous avons pu le constater à plusieurs reprises, notamment au cours des entretiens (notamment avec l'architecte Aykut Köksal en 2004). C'est sans doute en partie l'héritage d'une conception du « bien commun » qui diffère de celle que les Européens ont pu développer depuis le Siècle des lumières. Comme le rappelle J.-C. David (2002, p. 221), les limites de la notion traditionnelle de bien commun « peuvent être l'objet de négociations permanentes (à l'amiable ou prises en charge par le juge et fondées sur une jurisprudence très riche) ».

<sup>23</sup> Comme le rappelle J.-F. Pérouse, si l'on excepte la place de l'Hippodrome, héritée de l'époque antique, Istanbul ne possède traditionnellement pas de places en son cœur. Les places des marchés forains sont situées en périphérie, en contact avec les espaces ruraux, et sont dépourvues de toute monumentalité. De même, les *meydan* héritées des hippodromes ou localisées sur les anciennes citernes byzantines sont plutôt localisées en périphérie, où elles constituent de vastes espaces de jeux équestres.



publiques », celle-ci pouvant d'ailleurs se faire aussi « dans l'espace de la maison ou dans une partie qui lui est spécialement affectée » (David, 2002, p. 220). Dans ce cadre, la distinction entre espace public et espace privé n'est pas aussi nette qu'à Paris ou même qu'à Berlin : l'espace urbain est plutôt caractérisé par des « statuts intermédiaires et hybrides », au gré de pratiques fluctuantes ; contrairement aux villes européennes où la frontière a été établie de manière claire par les pouvoirs publics, « les limites sont souvent des passages progressifs d'un statut à un autre, dans le temps plutôt que dans l'espace » (David, 2002, p. 221). Elles sont le résultat de négociations permanentes qui

produisent presque toujours un équilibre (...) dans la pratique des espaces entre, d'une part, de possibles empiètements licites justifiés par la prééminence de la propriété et de l'usage privé et d'autre part la réprobation et la répression du préjudice causé à autrui ou la jouissance du bien commun, l'autorité centrale n'exerçant qu'un rôle de garant de l'affectation des espaces. (David, 2002, p. 221)

Même si les temps ont changé, ces formes continuent à structurer le centre d'Istanbul, notamment dans l'arrondissement d'Eminönü. Pour autant, on trouve également dans les espaces centraux d'Istanbul des espaces publics dont les formes sont apparemment plus proches de celles des villes européennes : places et boulevards notamment, surimposés aux tissus hérités aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Dans les espaces centraux d'Istanbul cohabitent donc différentes formes d'espaces publics qui aboutissent parfois à des « synthèses originales » – l'avenue Istiklal à Beyoğlu en est un bon exemple, conçue comme un boulevard mais dont les passages et les rues adjacentes ressemblent étrangement à des bazars – mais aussi souvent à des « hiatus spatiaux » pour reprendre les termes de J.-C. David (2002, p. 221). L'appropriation des formes européennes conduit enfin à des usages parfois différents. Ainsi les places sont-elles moins pratiquées et valorisées qu'en Europe, étant avant tout associées au pouvoir<sup>24</sup> (Pérouse, 2006). Dans l'ensemble, la pratique de la promenade, si commune aux Européens, ne fait pas non plus partie des usages les plus répandus.

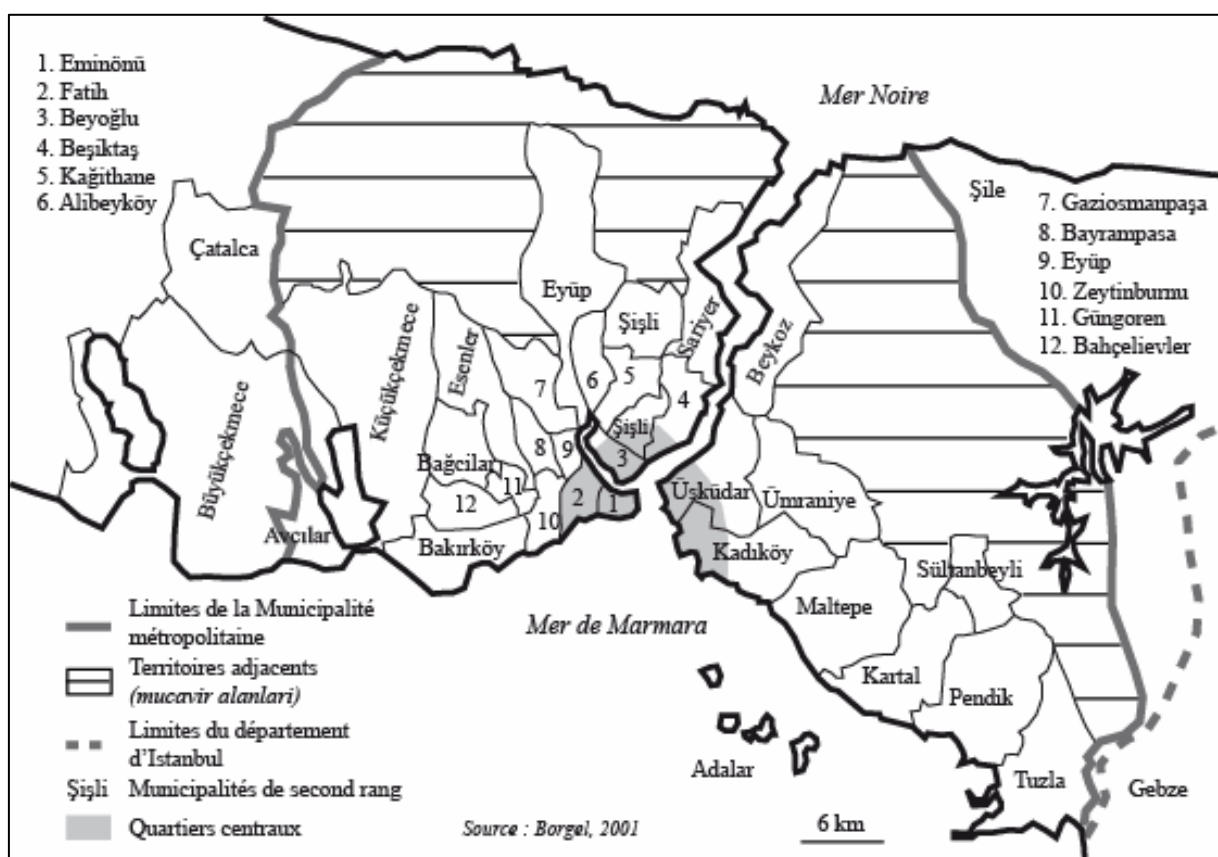
Ce qui réunit les espaces publics des arrondissements centraux (en particulier Eminönü, une partie de Fatih, Beyoğlu, Kadıköy et Üsküdar, voir carte n°5), au-delà de la diversité des formes et des discontinuités spatiales imposées par le site, c'est sans aucun doute leur importante fréquentation. Aujourd'hui, ils sont en effet au cœur d'une mégapole de plus 10 millions d'habitants, assez bien reliés au reste de l'agglomération par un réseau de voies et de transports en commun<sup>25</sup>. Même s'il est en partie dévalorisé, qu'il a été déserté par les catégories sociales les plus aisées – ce qui le distingue d'ailleurs largement des centres des villes européennes – « le » centre d'Istanbul conserve de nombreuses fonctions, notamment commerciales. Outre ses différents quartiers de rues commerçantes (à Eminönü autour du Grand Bazar, à Üsküdar et à Beşiktaş à proximité des débarcadères, etc.), c'est aussi l'espace par excellence du commerce informel. Pourtant, de nombreuses rues du centre sont aussi devenues des espaces de circulation, peu favorables aux autres fonctions et notamment aux

---

<sup>24</sup> Même si, dans le cadre d'une démocratie en construction, elles deviennent de plus en plus des lieux d'expression et de contestation politique, comme les places Eminönü (au pied du centre historique et au débouché du pont de Galat) ou Beyazıt (devant l'université d'Istanbul).

<sup>25</sup> Aux traditionnels transports en commun maritimes (*vapur*) s'ajoutent deux lignes de trains de banlieue, deux lignes de métro, une ligne de tramway ainsi qu'un réseau complexe de bus et taxis collectifs (*dolmuş*). Leur point commun est de faire le lien entre le centre et les différentes périphéries puisque les lignes sont presque toutes des radiales.

déplacements à pied : comme de nombreux quartiers d'Istanbul, « le » centre est un espace dangereux pour les piétons, ce qui ne les décourage pas pour autant de le fréquenter. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui peut expliquer le développement des centres commerciaux (Tokatli & Boyaci, 1997), après l'émergence en Turquie de la société de consommation : plutôt situés autour des arrondissements centraux voire plus loin, ils constituent aujourd'hui de véritables espaces publics. Cependant, certains espaces publics demeurent particulièrement fréquentés au sein des espaces centraux. Outre les lieux d'interconnexion des transports en communs (débarcadères, terminus du métro, etc.), ce sont soit des espaces publics historiques (du type cours de mosquée ou bazar), soit des espaces publics aménagés plus récemment (rues piétonnes dans les quartiers anciens ou espaces verts sur les littoraux).



Carte n°5. Istanbul : découpages administratifs et quartiers centraux

Comparer les espaces publics d'Istanbul à ceux de Paris, en termes de pratiques comme en termes de production, c'est donc en quelque sorte « comparer l'incomparable » (Détienne, 2000). Mais nous avons vu que finalement, malgré son caractère européen, la comparaison avec Berlin pose aussi d'importants problèmes. Dans le sillage de l'historien, nous avons donc délibérément fait ce choix de comparer trois villes apparemment incomparables :

Oublions les conseils prodigués par ceux qui répètent depuis un siècle qu'il est préférable d'instituer la comparaison entre des sociétés voisines, limitrophes et qui ont progressé dans la même direction, la main dans la main, ou bien entre des groupes humains ayant atteint le même niveau de civilisation et offrant au premier

coup d'œil suffisamment d'homologies pour naviguer en toute sécurité.  
(Détienne, 2000, p. 42)

Ce choix déstabilise nécessairement le chercheur, mais dans un sens qui nous semble éminemment bénéfique. Avec la « violence heuristique » qui lui est constitutive, cette démarche fait « se troubler, se fissurer, se désagréger » (Détienne, 2000, p. 44) des catégories aussi familières que l'espace public. Apparaissant comme évidentes dans certains contextes, elles ne le sont pas dans d'autres. Ainsi peut-on mettre en lumière des questionnements de fond, ceux qui se posent dans toute grande ville, au-delà des différences liées au contexte économique, politique et culturel dans lesquels les réponses sont nécessairement formulées différemment. Les espaces publics tels qu'on peut les voir et les étudier aujourd'hui sont en fait une réponse, un choix situé dans le temps et dans l'espace, à des questions qui se posent à toute société urbaine : Comment se déplacer ? Où et comment exprimer ses opinions ? Où et comment consommer ? Comment envisager sa relation à autrui ?

### **1.3 Etudier les transferts de modèles ?**

L'analyse des « transferts culturels » (Espagne & Werner, 1986, 1987) consiste à mettre en évidence « des phénomènes de déplacement et d'appropriation », à « [restituer] des enchaînements événementiels », en ne se fondant pas sur l'hypothèse d'unités d'analyse stables, mais sur « l'étude de processus de transformation » (Werner & Zimmermann, 2004, p. 19). Or force est de constater qu'il y a des points communs entre les trois villes étudiées et leurs espaces publics, au-delà des différences de contextes. C'est sans aucun doute parce qu'il existe depuis longtemps des relations entre ces trois pays, d'autant plus importantes qu'elles sont ou ont été des capitales. Si nos travaux nous ont permis de mettre en évidence un certain nombre de ces transferts, cette question ne constitue pas ici un objectif de recherche. Privilégiant la perspective diachronique, cette approche appartient d'ailleurs avant tout au champ de l'histoire, et nous ne nous en sommes pas donné les moyens en termes de recherche documentaire : c'est l'objet d'un tout autre travail, qui aurait nécessité le dépouillement d'archives dans les trois villes, ainsi que le recueil de nombreux témoignages. Finalement, seuls quelques transferts culturels *devaient* être mis en évidence, essentiellement dans le champ urbanistique, pour saisir toute la complexité des contextes urbains. Nous nous sommes pour cela appuyé sur des travaux menés dans ce sens récemment, aussi bien pour Berlin (Cohen, 2000 ; Frank, 2000) que pour Istanbul et les villes turques (Yérasimos, 2004).

#### **1.3.1 Paris-Berlin : allers et retours**

Paris et Berlin sont les capitales de deux grands pays européens entre lesquels les relations sont anciennes, et dont l'identité s'est construite en étroite interaction. Pour Berlin, cette jeune et petite capitale parfois considérée comme provinciale, Paris est longtemps apparue comme un modèle à suivre, entraînant l'importation de nombreux modèles urbanistiques. Mais le rapport s'inverse au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, à l'heure où Berlin devient une grande métropole moderne : Paris se nourrit alors des expériences menées dans la capitale allemande.

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les extensions successives de Berlin mettent en œuvre des modèles urbanistiques français : l'allée plantée qu'est Unter den Linden et les grandes places (carrée, octogonale, ronde) qui marquent les limites de la ville en témoignent (Buffet, 1993).

Ce choix est celui de monarques francophiles, dans le royaume desquels sont de surcroît venus s'installer de nombreux huguenots. Par la suite, alors que la capitale grandit démesurément, le Plan Hobrecht<sup>26</sup> (1862) s'inspire explicitement du modèle haussmannien pour structurer l'espace urbain autour d'un réseau hiérarchisé de rues et de places (Buffet, 1993), même s'il l'adapte au contexte berlinois pour finalement le dépasser : en effet, il « opère en périphérie et fonde l'extension de Berlin sur une ceinture polygonale de nouveaux îlots rassemblant des catégories sociales contrastées » (Cohen, 2000, p. 19). Durant la période de fondation, dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, les nouveaux espaces publics de Berlin sont encore clairement inspirés du modèle parisien, et d'ailleurs financés en partie par les réparations payées par la France. De la même manière qu'au siècle précédent, « les édiles berlinois n'ont de cesse d'admirer le charme et l'harmonie de la capitale française » (Grésillon, 2000, p. 15) et de s'en inspirer. Les pratiques aussi miment souvent celles de Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle – de la culture populaire mais aussi de la frivolité et du divertissement – et symbolisant la métropole, la *Großstadt* que Berlin veut devenir. Comme Paris, Berlin a d'ailleurs ses « flâneurs », dont certains voyagent entre les grandes capitales européennes (Hessel, 1984 ; Benjamin, 1989 ; Kracauer, 1995). Mais au moment du changement de paradigme qui a lieu au tournant au XX<sup>e</sup> siècle, Paris devient progressivement un contre-modèle. En premier lieu parce que la monumentalité n'est plus considérée comme une priorité. « Paris, la cité monumentale aux espaces mis en scène poétiquement, ne peut plus servir de modèle, que [les urbanistes berlinois] laissent aux beaux esprits ou aux esprits démodés » (Frank, 2000, p. 52). Avec ses nombreux immeubles de rapport, la ville est d'ailleurs aussi directement associée aux *Mietskasernen*. Berlin s'en distancie donc en créant son propre modèle, regardant plutôt vers les villes nord-américaines, rayonnant ensuite parmi les urbanistes français et parisiens.

A partir du début du XX<sup>e</sup> siècle, les échanges entre Paris et Berlin s'accroissent encore un peu plus (Kiecol, 2001). Berlin se pense désormais en ville verte où les parcs sont nombreux et la verdure omniprésente, où les densités ne sont pas trop importantes. L'usage des parcs est répandu, avec des pratiques riches et multiples, et fait clairement partie du quotidien des Berlinoises. Pendant ce temps, Paris reste la ville très minérale que l'on connaît encore, et où les habitants souffrent à la fois du manque de « nature » et d'espace. Cela conduit les ingénieurs parisiens à considérer Berlin comme « une ville modèle sous le rapport de l'hygiène et des espaces libres »<sup>27</sup>. Une première tentative pour résoudre ce problème a lieu dans l'entre-deux-guerres avec l'aménagement de la zone des anciennes fortifications, pour lequel les villes allemandes servent de modèle (Cohen, 2000, p. 27). La politique développée bien plus tard, à la faveur du départ de certaines activités (entrepôts, emprises

---

<sup>26</sup> Suite à la mission, confiée par la préfecture de police et le ministère du commerce à une commission dirigée par J. Hobrecht, de « concevoir l'organisation future d'une ville de deux millions d'habitants » (Buffet, 1993, p. 215), le plan est mis au point en 1862. Il prévoit la construction d'une ceinture de boulevards, comme à Paris, en lieu et place du mur d'enceinte (qui sera détruit en 1868). Un plan en damier est prévu au-delà, avec également un système de places marquant les centralités de quartier. Bien qu'il s'intéresse principalement aux voies de communication, il entraîne la parcellisation des terrains à bâtir. Des îlots d'immeubles de 150 mètres de long sur 75 mètres de large sont délimités. La hauteur des immeubles est proportionnée à la largeur des rues, et les propriétaires ne doivent pas percer de rues transversales. C'est en contournant les contraintes de ce plan (en densifiant au maximum les îlots) que les spéculateurs, loin du rêve humaniste de Hobrecht, vont développer les *Mietskasernen*.

<sup>27</sup> Préfecture de la Seine, Commission d'extension de Paris (Louis Bonnier, Marcel Poëte), *Considérations techniques préliminaires*, Imprimerie Chaix, Paris, 1913, p. 69. Cité par Cohen, 2000, pp. 27-28.

ferroviaires, usines), s'inscrit toujours dans cette lignée. Ainsi dans les années 1980, les pouvoirs publics multiplient les aménagements de parcs et de jardins : les parcs André Citroën, Georges Brassens, de Bercy et de La Villette en témoignent. Mais Berlin demeure un modèle en termes de parcs, que Paris ne cesse d'observer, voire d'admirer. Ainsi, si le changement de gestion – dont l'ouverture des pelouses au public est le changement-phare – qui a eu lieu à Paris à la fin du XX<sup>e</sup> siècle est en partie influencé par le modèle londonien, le modèle berlinois n'a pas joué un rôle négligeable dans ce changement<sup>28</sup>.

Vu de Paris, où le système des espaces publics construit par Haussmann ne tarde pas, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, à être sous-dimensionné par rapport à la croissance de la circulation automobile, Berlin apparaît aussi comme un modèle pour l'organisation de la circulation. Les voies sont suffisamment larges pour accueillir les flux automobiles croissants, et les pouvoirs publics berlinois sont les premiers à mettre en place un système de gestion du trafic dans les années 1920. A Paris, dès le début du siècle, la circulation est l'objet de débats intenses dans lesquels Berlin a sa place. En 1905, l'architecte-voyer E. Hénard loue ainsi « la clarté de la disposition d'ensemble » du plan de la capitale allemande, ainsi que la largeur de ses voies (Cohen, 2000, p. 25). Plus généralement, de nombreux échanges ont lieu entre les professionnels français et allemands pendant les années 1920 : ainsi le Plan Voisin de Le Corbusier (1925) est-il très clairement influencé par les travaux des urbanistes allemands, de même que le plan Prost (1934) [Cohen, 2000, pp. 29-30]. Sans effet à court terme, ces deux projets n'en laissent pas moins une empreinte profonde sur la réflexion des décideurs et des urbanistes. C'est ainsi que quelques décennies plus tard, pour répondre au problème toujours plus aigu de la circulation automobile, les pouvoirs publics parisiens tenteront d'élargir les voies existantes et en créent de nouvelles, comme la voie Georges Pompidou (Flonneau, 2001), tout en amorçant une rénovation urbaine fondée sur la conception moderne des espaces libres. Pour autant, le processus est stoppé dans les années 1970 et le tissu urbain parisien n'est pas radicalement transformé, de même que le système haussmannien n'est retouché qu'à la marge.

Enfin, depuis les années 1970, on assiste à une multiplication des échanges entre les deux villes. D'un côté, le modèle berlinois reste d'actualité pour les Parisiens. Des professionnels parisiens de la ville participent ainsi à l'Exposition Internationale d'architecture (*Internationale Bauausstellung*) dans les années 1980 (Cohen, 2000). Même si de nouveaux modèles d'espaces publics émergent ailleurs – Lyon et Barcelone étant les deux principaux – Paris regarde avec beaucoup d'intérêt les évolutions des espaces publics berlinois. Le réaménagement des rues en faveur des piétons et le développement de la présence végétale, mis en œuvre à Berlin depuis les années 1980, constituent ainsi aujourd'hui l'un des piliers de la politique municipale à Paris. D'un autre côté, si Paris inspire ponctuellement l'urbanisme berlinois pendant la Guerre froide – « pour le Kurfürstendamm du miracle économique à l'Ouest, pour la Stalinallee du socialisme triomphant à l'Est » (Frank, 2000, p. 59) – ce sont les modèles américains et soviétiques qui demeurent la référence à cette époque. Pourtant, redevenue capitale dans les années 1990, Berlin s'inspire aujourd'hui de nouveau explicitement de Paris, considérée comme modèle du genre, pour

---

<sup>28</sup> Lorsqu'elle décide l'ouverture des pelouses au public en 1999, l'Adjointe au Maire chargée des Parcs et Jardins, F. de Panafieu, se réfère explicitement au modèle londonien. Quant à l'Adjoint actuel, Y. Contassot, il s'inspire souvent du modèle berlinois (entretien avec H. Judéaux, 21/02/2006).

mettre en scène ses fonctions retrouvées (Frank, 2000). Urbanistes et architectes parisiens interviennent parfois même directement dans les chantiers de la reconstruction au cours des années 1990.

Plus généralement, de nombreux échanges existent aujourd'hui dans le cadre de la coopération franco-allemande, toujours vivace ; des voyages sont même parfois organisés pour les fonctionnaires des deux capitales, plus souvent pour les élus, ce qui favorise le transfert des modèles. La politique de la ville est aujourd'hui l'un des sujets privilégiés de ces échanges : les expériences allemandes ont ainsi été analysées en France et à Paris, notamment parce qu'elles associent étroitement les habitants dans une démarche participative, notamment dans la production des nouveaux espaces publics. Enfin, la multiplication des animations et festivités, pour lesquelles Berlin a été pionnière, concerne également Paris et ses espaces publics : certaines fêtes inventées à Berlin, comme la *Love Parade* ou la *Longue Nuit des Musées (Lange Nacht den Museen)* sont aujourd'hui organisées à Paris sous des formes renouvelées (*Techno Parade* et *Nuit Blanche*)<sup>29</sup>.

### 1.3.2 Istanbul et sa « modernisation »

La question des « transferts culturels » se pose de manière bien plus aiguë encore pour Istanbul : les autorités turques entendent depuis longtemps transformer cette ville selon des principes importés d'Europe, en prenant pour modèles de grandes capitales comme Paris ou Berlin. Le cas d'Istanbul doit donc être remis en perspective dans ce que E. Verdeil (2005) appelle les « expertises nomades » pour mieux mettre en évidence la circulation des modèles urbains, notamment entre l'Europe et les pays méditerranéens.

Dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle déjà, les *Tanzimat*<sup>30</sup> ont déjà engagé de profonds changements dans la société ottomane, y compris dans les villes et leur gestion (Lafi, 2005). « Sensibles aux critiques portées par les Occidentaux sur le désordre de la ville orientale » (Yérasimos, 2004, p. 12), les autorités engagent en outre quelques transformations de l'espace urbain, avec l'aide d'ingénieurs étrangers, notamment français et allemands : planification de nouveaux quartiers<sup>31</sup>, réglementation de la voirie et de la construction, premières plantations d'alignement et pavage de certaines rues. Quelques élargissements et percées sont également réalisés, mais ils ne bouleversent pas radicalement le tissu urbain hérité et la configuration des espaces publics de la ville. C'est avec la proclamation de la République que le processus de « modernisation » prend toute son ampleur : Mustapha Kemal (dit Atatürk) et les élites turques veulent arrimer leur pays à l'Occident et mettent tout en œuvre pour le moderniser à tous les niveaux. Cela passe par la diffusion de nouvelles valeurs

---

<sup>29</sup> Comme souvent, Paris reprend en leur donnant de l'ampleur et en les institutionnalisant des modèles inventés ailleurs (Grésillon, 2002).

<sup>30</sup> Le terme de *Tanzimat*, qui signifie « réorganisation » en turc ottoman, renvoie à une série de réformes qui s'échelonnent de 1839 à 1876 et qui sont destinées à combattre le lent déclin de l'Empire. Une bonne partie d'entre elles étaient des tentatives de greffer des « bonnes pratiques » européennes sur l'Empire : la conscription universelle, la réforme de l'enseignement, l'élimination de la corruption, l'égalité entre tous, quelle que soit la religion. Elles sont supervisées par des bureaucrates instruits dans des pays européens. Les réformes culminent en 1876 avec la promulgation d'une Constitution ottomane, suivie de l'élection d'un premier Parlement ottoman. Cependant, celui-ci est dissout deux ans plus tard par le sultan, qui ne rétablit la constitution et le parlement qu'après la révolution des Jeunes Turcs en 1908.

<sup>31</sup> Certains quartiers détruits par des incendies sont ainsi reconstruits selon des normes européennes, avec des voies plus larges et des plans en damier (Pinon, 1992).

– comme la laïcité, le droit des femmes – et de nouvelles normes régissant jusqu’à la vie quotidienne et les modes de vie (habillement, loisirs, consommation, etc.), ce qui modifie directement les pratiques de la ville et de l’espace public. Et cette fois-ci, la « modernisation » s’incarne pleinement dans les formes nouvelles données à la ville.

C’est surtout à partir des années 1930 que la « modernisation » des villes est mise à l’ordre du jour par Atatürk. Les urbanistes européens auxquels il fait appel s’appuient sur un savoir-faire largement acquis dans la construction des villes coloniales ou la planification naissante des grandes villes européennes. Ils introduisent de nouveaux principes de production réglementée et planifiée de l’espace qui constitue une rupture dans l’histoire des grandes villes turques (Yerasimos, 1988). Comme dans les villes coloniales, la « modernisation » ne prend pas en compte les traditions locales, ou alors en les réduisant à des « styles », « c’est-à-dire à travers une médiation qui sépare leurs caractères formels et structurels » (Benevolo, 1993, p. 134). Il s’agit en fait d’améliorer un tissu dense, mais en utilisant une grammaire européenne. Comme le rappelle L. Benevolo,

[les] termes mêmes du discours – constructions individuelles et urbanisme ; monuments et bâtiments publics, rues, places et parcelles à bâtir – reflètent des spécificités de l’histoire européenne mises en lumière par la confrontation avec des paysages produits par d’autres processus historiques. (Benevolo, 1993, p. 136)

Bref, le nouvel agencement urbain auquel la modernisation conduit est largement inspiré du modèle européen, dans la tradition des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, en rupture avec l’histoire locale.

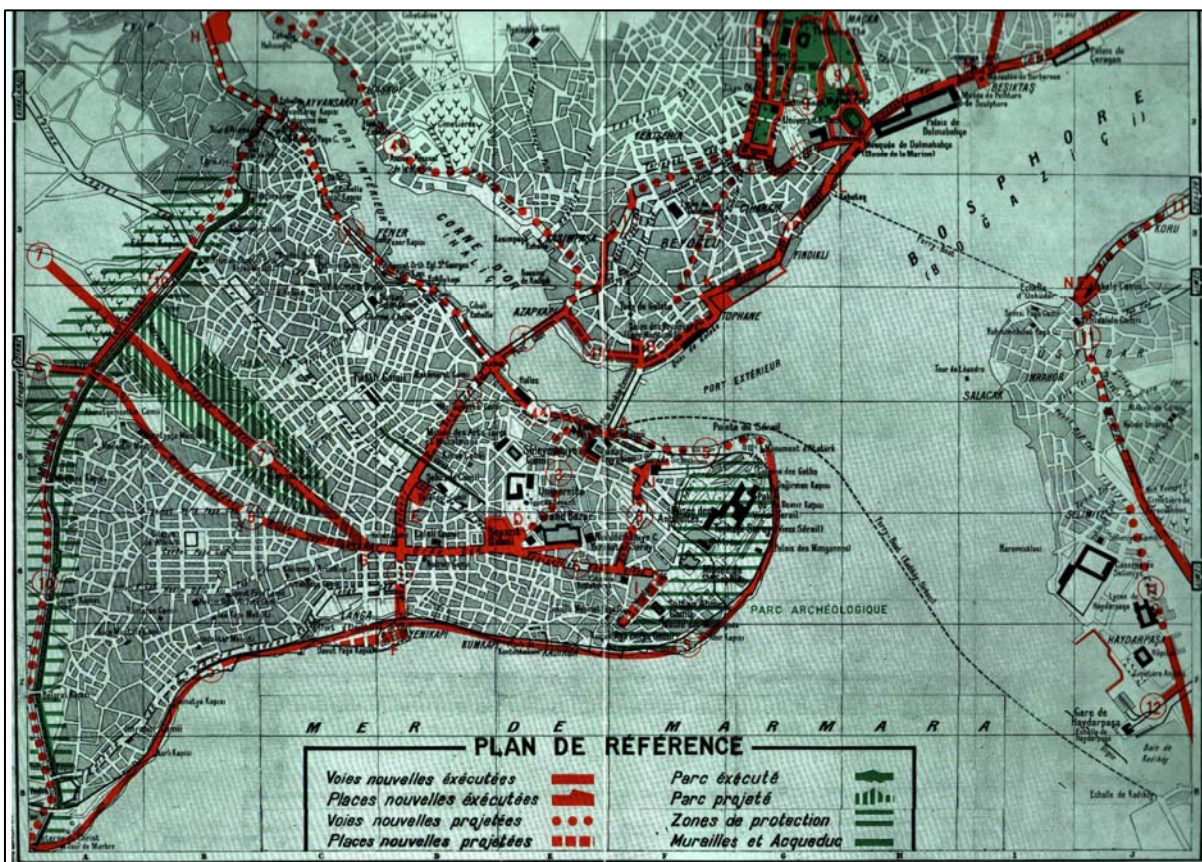


Figure n°21. Le plan Prost pour Istanbul (source : IFEA/OUI)

C'est Ankara, la nouvelle capitale politique (Pérouse, 1994), qui incarne le mieux « le début de l'ère officielle de la planification urbaine en Turquie » (Yérasimos, 2004, p. 17). Vient ensuite le tour d'Istanbul. Une fois les travaux lancés à Ankara, Atatürk invite « un certain nombre d'urbanistes étrangers (...) à participer aux différents projets d'aménagement » pour Istanbul (Angel, 1992-1993)<sup>32</sup>. C'est finalement un Français, Henri Prost, qui conçoit le plan d'ensemble destiné à réorganiser la ville (figure n°21). Ancien collaborateur de Lyautey pour l'aménagement des villes marocaines et algériennes puis concepteur du premier plan d'aménagement de la région parisienne (Frey, 2004), Prost travaille à Istanbul de 1936 à 1951 (Angel, 1986). Il est entouré d'une équipe de collaborateurs locaux, eux-mêmes souvent formés en Europe<sup>33</sup>. A partir des années 1950, ce plan sert de base aux aménagements voulus par le gouvernement : ceux-ci sont mis en œuvre par des techniciens locaux mais avalisés par l'Allemand H. Högg en 1956. Les quartiers historiques sont relativement épargnés, comme c'est le cas à Sultanahmet défini comme un « parc archéologique »<sup>34</sup> à protéger. Au-delà, le tissu urbain stambouliote est profondément transformé. De nouvelles voies sont ouvertes à travers les quartiers anciens pour faciliter la circulation : deux grands axes perpendiculaires sont ainsi percés à travers la péninsule historique, un autre longeant le Bosphore à Beyoğlu et aboutissant au pont de Galata ; de grandes places sont également dégagées, comme celles de Beyazit, Taksim ou encore Üsküdar, à la fois pour assurer le rôle de carrefour et pour mettre en valeur certains monuments. Même si elles sont aménagées pour la circulation, les nouvelles voies devaient également être paysagées et bordées de portiques dans le projet de Prost : ces principes, qui dénotaient l'attention portée aux usages, même si c'était selon un modèle européen, ne seront cependant pas toujours appliqués. Enfin, un ensemble de parcs sont créés en périphérie de la zone bâtie, en particulier au nord de Taksim.

Entre les années 1950 et 1980, un certain nombre de plans se succèdent, toujours plus ou moins le fruit de la collaboration entre des urbanistes étrangers<sup>35</sup> et les professionnels locaux toujours mieux formés. Leur attention se porte essentiellement sur les périphéries en forte croissance, mais ils ne parviennent pas vraiment à les organiser ni à maîtriser la croissance urbaine. La « modernisation » se réduit alors à la construction d'infrastructures et des réseaux (Yérasimos, 2004, p. 39), y compris dans les espaces centraux, selon les principes défendus par la Banque mondiale. Dans les années 1970 et 1980, le centre d'Istanbul est profondément transformé (Öncü, 1989). Certaines rues et places y sont élargies, équipées de trémies et de viaducs, de passages souterrains pour les piétons ; des percées sont réalisées au cœur même des tissus anciens, comme le boulevard Tarlabası, destiné à contourner la colline de Péra ; enfin, des autoroutes sont construites pour contourner les espaces bâtis (périphérique, voie littorale). C'est donc moins une ville qui est prise pour modèle que les principes de la ville moderne qui sont appliqués à Istanbul, mais de manière peu cohérente : « les aménagements sont effectués dans le désordre, c'est-à-dire sans programmation »

---

<sup>32</sup> Les urbanistes français Agache et Lambert ainsi que les Allemands Ehlgötz (collaborateur de Jansen, auteur d'un plan pour Berlin) et Wagner (urbaniste du Grand Berlin depuis 1926) sont ainsi conviés à participer au concours de création d'un plan d'aménagement pour les parties incendiées de la ville d'Istanbul.

<sup>33</sup> Parmi eux, Aron Angel, diplômé de l'Institut d'Urbanisme de Paris en 1940.

<sup>34</sup> Quelques décennies plus tard, la piétonisation du quartier va dans le sens du Plan Prost.

<sup>35</sup> Citons parmi eux : l'Anglais Abercrombie, invité en 1954, l'Allemand Högg en 1956, l'Italien Piccinato en 1958-1960.



(Angel, 1992-1993, p. 14). Ces principes sont importés par les professionnels de la ville dont la formation se fait en Europe, puis enseignés par ces mêmes professionnels à leurs successeurs pendant plusieurs décennies<sup>36</sup>. Au cœur des années 1980 – et encore parfois aujourd’hui – ce sont donc des principes d’inspiration fonctionnaliste qui dominent, au moment où l’Europe occidentale leur tourne progressivement le dos. Pour autant, dans le cadre d’une profession qui s’organise progressivement, les jeunes urbanistes contestent de plus en plus cette façon de faire la ville au cours de la période.

Aujourd’hui et depuis les années 1990, de nouveaux modèles circulent. Les échanges dépassent cependant largement le cadre européen. Dans un contexte mondialisé, les Turcs font moins appel aux modèles européens et s’ouvrent sur des modèles venus du monde entier, notamment des Etats-Unis. Ils se réfèrent plus généralement d’ailleurs à des modèles mondialisés qui circulent par le biais des médias, des acteurs économiques, voire des organismes internationaux et des ONG (Verdeil, 2005). La société de consommation s’est ainsi développée en Turquie depuis les années 1980, et avec elle, les centres commerciaux, créés par des firmes multinationales européennes ou américaines en *joint-venture* avec des entreprises nationales : ils sont considérés comme les espaces publics de la « modernité » (Erkip, 2003). Plus récemment, les valeurs environnementales – au sens large du terme, de la qualité du cadre de vie à la lutte contre la pollution – se sont également diffusées. Les aménagements de nouveaux espaces verts ainsi que de promenades littorales à Istanbul, depuis la fin des années 1980, s’inscrivent notamment dans le cadre de ce développement des valeurs environnementales. En ce qui concerne la voirie, des aménagements davantage favorables aux piétons tendent à se développer mais ils sont encore limités, notamment à des rues piétonnes – un modèle mis en œuvre des les années 1980 et développé pendant la dernière décennie – dans les quartiers commerçants ou touristiques.

#### **1.4 Mettre en regard Paris avec Berlin et Istanbul, au-delà de la comparaison et des transferts culturels**

Si nous avons d’une part posé les jalons d’une comparaison, courante en géographie, d’autre part pris en compte les transferts culturels entre les différents contextes, nous ne nous inscrivons en fait véritablement ni dans l’une ni dans l’autre de ces approches, pour privilégier une mise en regard des espaces publics parisiens avec ceux de Berlin et d’Istanbul, appliquant à la géographie la méthode proposée par M. Werner et B. Zimmermann (2004)<sup>37</sup>. Récemment, certains géographes ont implicitement adopté cette méthode. Ainsi, P.-J. Olgner (2003) met-il en regard Barcelone avec Paris et Londres pour analyser les pratiques d’aménagement d’espaces publics et les représentations de la ville qu’elles mobilisent. A l’inverse, d’autres se rattachent explicitement à cette démarche sans pour autant véritablement la mettre en œuvre (Duhem, Grésillon & Kohler, 2000).

---

<sup>36</sup> Entretien avec S. Turgut. 14/07/2004. Voir également, sur un plan plus général : Verdeil, 2005.

<sup>37</sup> Nous remercions tout particulièrement Patrick Farges de nous avoir fait connaître cette démarche et de nous avoir montré combien elle pouvait être enrichissante pour nos propres travaux.

#### 1.4.1 Dépasser la comparaison

La démarche de M. Détéienne est une manière parmi d'autres de s'accommoder des problèmes intrinsèques que pose la démarche comparée. Pour résumer, on peut dire que ces difficultés sont dues au fait que

d'un côté, la comparaison est une opération cognitive qui, à la base, fonctionne selon un principe d'opposition binaire entre différences et similitudes, et que, de l'autre, elle s'applique en sciences sociales à des objets empiriques qui sont historiquement situés et constitués de multiples dimensions, imbriquées les unes dans les autres. (Werner & Zimmermann, 2004, p. 17)

Or on ne compte plus, chez les historiens comme chez les géographes, les approches comparées qui se contentent de justifier le cadre de leur comparaison avant de mettre en évidence les ressemblances et les différences entre deux, voire trois contextes, ce qui est d'ailleurs plus rare. Pour le géographe comme pour l'historien, un certain nombre de problèmes de fond sont également posés par la comparaison, rendant nécessaire son dépassement. Le premier concerne la *position de l'observateur* : la comparaison suppose « un point de vue extérieur aux objets qui sont comparés », alors que « le chercheur est toujours, d'une manière ou d'une autre, partie prenante du champ d'observation » (Werner & Zimmermann, 2004, p. 17). Pour notre part, l'ancrage parisien influe nécessairement sur toute approche de l'espace public, la ville étant pétrie d'un modèle puissant dans ce domaine. Le deuxième problème, lié au précédent, tient au choix du *niveau de comparaison* : toutes les échelles sont « historiquement constituées et situées, chargées de contenus spécifiques et donc difficiles à transposer dans des cadres différents » (Werner & Zimmermann, 2004, p. 18). Ainsi, se situer au niveau de la ville et de ses espaces centraux pose le problème de ce qu'est une ville, de ce qu'est la centralité. La question des échelles conduit à un troisième type de difficulté, lié à *l'objet de la comparaison*, dont le choix n'est jamais neutre, mais toujours empreint d'une représentation particulière qui mobilise des catégories spécifiques historiquement et géographiquement situées. Comme on a pu le démontrer précédemment, la catégorie d'espace public apparaît notamment comme une catégorie née dans un contexte particulier, en Europe occidentale, dans les années 1970, et l'on peut se demander si son application à d'autres contextes peut se faire si facilement. Le quatrième type de problème posé par la comparaison, qui peut se résumer pour l'historien à des « conflits entre logiques synchronique et diachronique » (Werner & Zimmermann, 2004, p. 18), conduit souvent le géographe à naturaliser ou à essentialiser son terrain et son objet, mettant en évidence des phénomènes spécifiques à tel ou tel terrain, à un moment donné, alors qu'il existe souvent des relations entre eux. Les objets de la comparaison sont ainsi souvent en interaction, ce que la comparaison peine à mettre en évidence.

#### 1.4.2 La méthode du croisement

Partant de cette critique de l'approche comparée, ainsi que de la mise en évidence des problèmes posés par l'étude des transferts culturels<sup>38</sup>, M. Werner et B. Zimmermann (2004)

---

<sup>38</sup> Les auteurs évoquent ainsi quatre types de problèmes : un cadre de référence fixe, « comportant des points de départ et d'arrivée » ; « l'invariance des catégories d'analyse », nécessairement stables et ancrées dans leur contexte national ; le « déficit de réflexivité » ; et enfin l'attention portée à « des processus linéaires simples, d'une culture ou d'une discipline à une autre, selon la logique de l'introduction, la diffusion et la réception »,

proposent une démarche cognitive fondée sur la notion de croisement. Dans cette démarche, « les entités ou les objets ne sont pas seulement considérés les uns par rapport aux autres, mais également les uns à travers les autres, en termes de relations, d'intersections, de circulation » (Werner & Zimmermann, 2004, p. 22). Au-delà du croisement lui-même, ce sont bien sûr ses conséquences qui doivent attirer l'attention : « il se passe quelque chose à l'occasion du croisement »<sup>39</sup>. Et puis croiser, c'est aussi « entrecroiser, entrelacer, c'est-à-dire croiser à plusieurs reprises, selon des temporalités éventuellement décalées » : par cette démarche, il s'agit d'analyser « des résistances, des inerties, des modifications – de trajectoires, de formes, de contenus – ou des combinaisons nouvelles qui peuvent à la fois résulter et se déployer dans le croisement ». Enfin, « les entités, personnes, pratiques ou objets croisés, ou affectés par le croisement, ne restent pas forcément intacts ou identiques à eux-mêmes ». Bref, à l'inverse du cadre trop statique et trop analytique offert par la comparaison, cette démarche permet en fait d'articuler et de mettre en relation les phénomènes observés, d'attirer l'attention sur le caractère évolutif des choses, et par là de penser non seulement la nouveauté, mais également le changement.

En quoi avons-nous concrètement mis en œuvre la méthode du croisement dans nos propres travaux ? Nous avons commencé par prendre acte du fait que le croisement est un élément constitutif de notre objet : l'espace public urbain s'est en effet construit dans la circulation et dans la rencontre des idées, des représentations de la ville et des pratiques d'aménagement, dans les villes européennes (entre sciences sociales et urbanisme, entre pouvoirs publics et chercheurs, etc.) et entre les villes elles-mêmes. Mais l'étude de cette construction, esquissée dans le premier chapitre, n'est pas l'objectif de nos travaux. D'autres types de croisements en constituent le cœur.

Nous avons en premier lieu choisi de construire notre propre objet, ainsi que notre problématique, dans le croisement des terrains et des perspectives qui leur sont associées. Les représentations de l'espace public sont multiples au sein d'un même terrain – acteurs et public, acteurs privés et acteurs publics, architectes et ingénieurs, etc. – ou entre les différentes villes qui appartiennent à différents contextes nationaux. Pour les saisir, il s'agissait ici de mettre en œuvre ce que M. Werner et B. Zimmermann nomment le « croisement des points de vue » (2004, p. 25). Ce type de croisement s'inscrit cette fois dans le positionnement même du chercheur et la constitution de son objet de recherche. Son intérêt réside à la fois dans la mise en évidence des points de vue, des relations qu'ils entretiennent entre eux, mais aussi dans la construction du point de vue du chercheur, qui se situe au croisement de tous les autres, avec comme horizon, pour ce qui nous concerne, la compréhension des processus qui transforment les espaces publics aujourd'hui dans un contexte urbain, au-delà des différences et des similitudes, dans l'interaction des différents acteurs et de leurs différents points de vue.

Enfin, nous avons choisi d'assumer l'ancrage dans un terrain, en l'occurrence Paris : c'est non seulement celui qui nous est le plus familier et le plus pratiqué, mais aussi notre principal terrain d'investigation. A partir de là, nous sommes ensuite parti à la rencontre des

---

escamotant « la question de la réciprocité et de la réversibilité » (Werner & Zimmermann, 2004, pp. 20-21). La formulation des transferts urbanistiques entre nos trois villes (cf. ci-dessus) illustre d'ailleurs parfaitement ces problèmes.

<sup>39</sup> L'ensemble des citations de ce paragraphe provient de Werner & Zimmermann, 2004, p. 22.

deux autres villes, avec un point de vue et des grilles de lecture en grande partie façonnés par le cas de Paris, avant de revenir dans cette ville, dans un mouvement de va-et-vient de la pensée... et des enquêtes comme nous le verrons ci-dessous. Tout au long de nos investigations sur les différents terrains, nous n'avons donc cessé de déplacer notre regard – regarder Paris depuis Berlin ou Istanbul notamment – et de reformuler la problématique. Ainsi rejaillit la question des rapports entre l'observateur et l'objet qui, si elle se pose pour tout travail de recherche, est remise ici au centre de la démarche. Le lien entre le chercheur et son objet ou son terrain est l'un des biais de la comparaison, puisque celle-ci implique un regard extérieur (qui est impossible). La question se pose de manière d'autant plus aiguë quand on s'intéresse à Istanbul, ville « orientale » par excellence et donc depuis longtemps perçue à travers des stéréotypes qui renvoient à la construction de l'Orient par l'Occident (Saïd, 1978 ; Bessis, 2001). Nous considérons que ce lien entre le chercheur et son objet doit être reconnu et conscient. C'est la condition *sine qua non* qui permet ensuite d'en contrôler autant que faire se peut les incidences,

à partir d'un travail d'objectivation des rapports multiformes à l'objet – tout en sachant que cette objectivation restera toujours partielle –, afin de mieux maîtriser les biais qu'ils sont susceptibles d'introduire dans les résultats de l'enquête. (Werner & Zimmermann, 2004, p. 26)

Pour nous, il s'agissait donc de mieux comprendre nos propres grilles de lecture et de les déconstruire, au contact de celles qui ont pu se développer dans d'autres contextes, pour mieux rompre aussi avec la familiarité que nous entretenons personnellement avec elles. Les questionnements considérés comme les plus évidents à Paris ne l'étaient pas toujours à Berlin et encore moins Istanbul. Ainsi, les aménagements de voirie et la « végétalisation » sont relativement consensuels à Berlin, ce qui n'est pas le cas à Paris où ils sont encore contestés et où l'on doit encore convaincre avec force discours ; ils ne sont pas non plus le principal élément de l'action publique, contrairement à Paris qui les a quasiment sacralisés récemment. A Istanbul, au contraire, la question de l'espace public ne se pose qu'à la marge, très localement, et ne semble pas constituer une catégorie de lecture et d'action pertinente, à mille lieux des villes européennes qui la portent au pinacle. En retour, des questionnements présents là-bas et absents ou marginaux à Paris ont pu être introduits sur ce terrain. Ainsi nous sommes-nous intéressés aux GPRU (Grands Projets de Renouvellement Urbain) après avoir découvert l'action menée en faveur des espaces publics au sein du *Quartiersmanagement* à Berlin, avec des réaménagements de placettes et de squares menés dans la concertation avec les habitants, alors que le questionnement classique sur les espaces publics parisiens ne les intégrait que très peu.

En procédant à cette déconstruction du modèle parisien et de ses grilles de lecture de l'espace public, il s'agissait aussi de tendre vers la mise en évidence d'un « modèle européen », en confrontant Paris à Berlin, une autre capitale européenne à l'histoire radicalement différente, et à Istanbul, aux portes de l'Europe. Il était alors possible de réfléchir sur un plan plus général aux espaces publics comme catégorie de lecture et d'action, pour comprendre comment l'objet et la catégorie s'étaient construits – ou non – dans des contextes différents, à des échelles différentes et à des moments différents. Aller de Paris à Istanbul permettait alors surtout de relativiser la situation parisienne qui se donne toujours à la fois comme particulière et comme modèle, notamment dans le discours des acteurs. Il

s'agissait également de mettre en évidence les acteurs et les mécanismes de production des espaces publics dans leurs contextes. En définitive, nous avons construit notre travail dans l'aller-retour constant entre les terrains, suivant des pistes que l'un ou l'autre avait pu nous donner, ainsi qu'entre les points de vue des différents types d'acteurs, saisis selon une méthodologie adaptée qu'il convient maintenant de présenter.

## **2. Croiser les méthodes et les échelons d'investigation**

La méthode construite pour mener à bien ce travail est essentiellement qualitative, même si quelques analyses statistiques de données quantitatives ont pu être menées pour mieux saisir les contextes géographiques, le croisement des deux types de méthode s'avérant souvent bénéfique (Saint-Julien, 2001). Elle s'appuie principalement sur des entretiens et sur l'analyse d'un vaste corpus documentaire que nous exposerons ci-dessous. Pour la présenter, et puisque la construction de cette démarche ne s'est pas faite en un jour, nous nous proposons ici de mettre en évidence les étapes de cette construction, en faisant apparaître les différents choix que la problématique et le terrain nous ont progressivement amené à faire. Globalement, nous avons progressivement laissé de côté l'analyse des pratiques et des représentations du public, pour nous intéresser à celles des acteurs, et en particulier des acteurs publics. Les conséquences en termes de modes d'investigation sont importantes. En premier lieu, considérant que les espaces publics se construisent dans l'interaction entre différents acteurs, à plusieurs échelles, il était logique que cette hypothèse se traduise sur le terrain et dans les enquêtes par des choix particuliers. Comme le rappellent M. Werner et B. Zimmermann, « [les] échelles ne sauraient ici être réduites à un facteur explicatif externe, mais sont partie intégrante de l'analyse » (2004, p. 28). Il convenait donc encore une fois d'appliquer la méthode du croisement, de croiser les échelles dans les enquêtes à proprement parler. En second lieu, l'horizon de ces investigations restant la meilleure compréhension des espaces publics centraux dans leur ensemble, nous avons été progressivement conduit à nous concentrer sur certaines portions de ces espaces centraux.

### **2.1 Des pratiques aux acteurs et aux lieux**

L'ambition initiale était de saisir les pratiques et les représentations de l'espace par le public, et ses recompositions. Deux outils méthodologiques s'offraient alors à nous : l'observation directe et le recueil de la parole des usagers. Au début de nos travaux de recherche, nous avons donc passé beaucoup de temps à observer les pratiques dans certains espaces publics. Très vite, il nous a cependant semblé que l'observation risquait de cantonner ces recherches à une approche trop descriptive. Nous avons également fait quelques tentatives pour saisir la parole des usagers, pensant notamment construire une enquête par questionnaires, mais celles-ci se sont avérées peu concluantes dans la mesure où la question des pratiques et des représentations était trop générale et ne donnait aucune *prise* à l'utilisateur. Les espaces publics apparaissaient de plus comme des espaces tellement quotidiens qu'il était difficile d'interroger les citoyens sur des usages par rapport auxquels ils n'avaient aucune distance, sur des représentations quasiment inconscientes qui renvoient en fait à la « mouvance opaque et aveugle de la ville habitée » (Certeau, 1980, p. 142). Il aurait fallu, pour pallier ces problèmes, mettre en œuvre une enquête approfondie sur un ou plusieurs quartier(s), nécessitant non seulement de longues phases d'observation, mais aussi de

rassembler de nombreux documents, en particulier des documents d'archives, et de mener des entretiens approfondis avec des habitants du quartier. Une telle approche, tout comme l'observation, nous invitait donc à une démarche monographique, alors que nous ne voulions précisément plus nous enfermer dans le particulier et l'échelon local. Elle nous conduisait en outre, comme de nombreuses études déjà menées, à nous intéresser aux pratiques et représentations des *habitants*, et non à celles des *usagers* de l'espace public en général, plus difficiles encore à saisir.

Après plusieurs mois de réflexions et de tests, nous n'avons donc pas réussi à mettre en place une méthode suffisamment convaincante. Nous avons donc fait progressivement évoluer notre problématique pour nous interroger sur la production des espaces publics, sur les stratégies et les représentations des différents acteurs en présence<sup>40</sup>. Cela nous a conduit vers d'autres moyens d'investigation, comme l'entretien avec des acteurs de l'espace public. C'est pourquoi nous avons véritablement commencé nos investigations par une série d'entretiens à l'échelon de la ville et de ses espaces centraux. Comme la démarche adoptée se voulait multiscalaire, il fallait aussi aller à la rencontre des acteurs locaux. Mais lesquels ? A partir de ce moment, nous nous sommes intéressé prioritairement aux espaces publics concernés par des aménagements – qu'ils soient durables ou éphémères – dans la mesure où ces derniers supposent un changement de configuration des lieux, qu'il s'agisse d'une nouvelle forme ou du retour à une forme plus ancienne<sup>41</sup>. En effet, ces aménagements (en projet ou en cours) donnent lieu, en amont comme en aval, à de nombreuses prises de positions. Comme ils introduisent le changement dans la ville, les aménagements permettent de saisir, à un moment donné, les pratiques et les représentations des usagers, mais aussi celles de l'ensemble des acteurs de l'espace public. Les prises de positions de chacun d'entre eux sont d'autant plus faciles à saisir qu'elles s'expriment le plus souvent dans la sphère publique, dans le cadre de débats et de discussions, mais aussi de controverses et de conflits. Partant avec pour horizon l'ensemble des espaces publics centraux, nous nous sommes donc tourné vers les acteurs locaux – et en conséquence vers certains quartiers au sein des trois villes – qui se trouvaient impliqués, au moment de nos investigations, dans des aménagements d'espaces publics. Au gré des entretiens et de l'analyse de la documentation, les terrains ont évolué, toujours au sein des espaces centraux : à certains quartiers, à certaines rues ou places identifiées au début s'en sont ajoutés d'autres. A chaque fois, nous menions en parallèle une série d'entretiens avec les acteurs locaux, des observations pour caractériser les lieux et leurs pratiques, ainsi que, dans la mesure du possible, des questionnaires pour saisir la parole des usagers. Par là-même, nous retrouvions notre point de départ méthodologique, mais avec des objectifs plus clairement définis.

---

<sup>40</sup> Cette redéfinition de la problématique s'explique aussi par les opportunités de recherche qui se sont offertes à nous à ce moment-là (contrats, collaborations, co-direction de mémoires...).

<sup>41</sup> Cela ne prend donc pas en compte les travaux d'entretien de la voirie, qui peuvent être considérés comme réguliers (même s'il peut y avoir des enjeux derrière une nouvelle couche d'asphalte : approche des élections, lobby des commerçants ou d'un groupe d'habitants, etc.).

## **2.2 Au cœur de la méthode : recueillir la parole des acteurs**

Nous avons choisi le recueil de la parole des acteurs comme l'une des principales sources d'information et de réflexion<sup>42</sup>. Les entretiens ont été en grande partie menés de manière semi-directive<sup>43</sup>. Cette méthode est particulièrement bien adaptée au recueil de la parole des acteurs que sont les fonctionnaires, les élus ou les urbanistes. Elle présente en effet l'avantage de laisser à l'interviewé sa liberté d'expression tout en lui suggérant un cadre de discussion. Grâce à l'entretien semi-directif, il est possible d'obtenir des informations sur des points précis, définis à l'avance, tout en donnant toute liberté à l'interviewé d'explicitier sa conception des espaces publics. Les entretiens<sup>44</sup> ont été systématiquement enregistrés à Berlin et à Istanbul, afin d'éclaircir *a posteriori* d'éventuels problèmes de compréhension ; à Paris, une première série a été enregistrée, puis nous nous sommes limité à la prise de notes : il nous est en effet apparu que l'absence de magnétophone libérait la parole des interlocuteurs, en particulier des fonctionnaires.

### **2.2.1 Paris et Berlin : des entretiens à plusieurs niveaux**

Comme Paris constituait notre point d'entrée, nous avons sans surprise réalisé la majorité des entretiens dans cette ville. C'est aussi sur ce terrain que l'éventail est le plus large et complet. La même démarche a été adoptée à Berlin<sup>45</sup>, mais auprès d'un nombre plus restreint d'acteurs. Dans les deux cas, les entretiens ont été réalisés à plusieurs échelons, les acteurs agissant simultanément ou successivement à plusieurs niveaux, pour produire les espaces publics.

En premier lieu, les interviewés ont été choisis parmi les acteurs de la ville (Mairie de Paris) ou de l'agglomération (*Land* de Berlin) : élus, agents des administrations centrales, urbanistes et aménageurs. Nous nous sommes d'abord intéressé aux acteurs chargés de la voirie, qui sont les principaux décideurs en termes d'aménagements d'espaces publics, en particulier à Paris au sein de la Direction de la Voirie et des Déplacements. Nous sommes également allé voir ceux qui s'occupent plus généralement d'urbanisme, parce qu'ils ont souvent eu leur mot à dire lors des choix d'aménagement, même s'ils n'en sont pas directement chargés, et aussi parce que dans les quartiers principalement concernés par l'action publique, les espaces publics sont aujourd'hui largement pris en compte, comme en témoignent les Grands projets de renouvellement urbain (GPRU) à Paris ou les *Sanierungsgebiete* (zones d'assainissement) et le *Quartiersmanagement* à Berlin. Enfin, nous avons mené quelques entretiens auprès des services et élus compétents dans l'aménagement et la gestion des espaces verts : en effet, les enquêtes menées à Berlin et à Istanbul nous y ont poussé, et nous avons donc fait de même à Paris, alors que les espaces verts n'étaient pas initialement au cœur de nos préoccupations. Enfin, un certain nombre d'entretiens ont été menés auprès des acteurs culturels à Paris, et plus généralement de ceux qui ont à voir avec la

---

<sup>42</sup> Par là-même, nous nous distinguons aussi d'autres travaux déjà réalisés, et notamment de la thèse de P.-J. Olgner (2003) construite principalement à partir de l'étude de documents réglementaires et d'aménagement.

<sup>43</sup> Voir la grille d'entretien dans la rubrique « corpus » en fin de thèse.

<sup>44</sup> Voir la liste des entretiens dans la rubrique « corpus ».

<sup>45</sup> En français ou en allemand.

diffusion des animations dans les espaces publics<sup>46</sup>, ce que nous n'avons pas vraiment pu mettre en œuvre dans les autres villes.

Cette série d'entretiens a été complétée par des rencontres avec les acteurs de l'échelon local. Il s'agit en premier lieu de l'échelon de l'arrondissement parisien ou du *Bezirk* berlinois, où des entretiens ont été menés avec des élus et des agents de l'administration (services de la voirie et des espaces verts en particulier). Il s'agit en second lieu de l'échelon du quartier, où nous avons rencontré un certain nombre de membres d'associations et de conseils de quartier, ainsi que des commerçants. Des entretiens ont également été menés avec des urbanistes ou architectes qui avaient été chargés de concevoir, à l'échelon local, un espace public ou un ensemble d'espaces publics. Parmi la multitude d'acteurs intervenant à l'échelon local, nous nous sommes particulièrement intéressé à ceux qui se trouvaient impliqués, au moment de nos investigations, dans un projet d'aménagement. Avec toujours comme objectif de saisir la parole des acteurs au moment-clé où les espaces publics sont transformés dans leur forme. Car comme pour le public, il est aussi plus facile d'interroger un acteur sur ses pratiques et ses représentations de l'espace quand la forme de celui-ci est en cours de transformation, ce qui implique nécessairement négociations et conflits. Nous avons identifié ces lieux et ces acteurs suite aux entretiens effectués à l'échelon supérieur, ou en suivant l'actualité des aménagements d'espaces publics dans la vie publique locale (bulletins d'information, présence sur le terrain, sites Internet, etc.). C'est ainsi que nous nous sommes intéressé principalement aux arrondissements centraux ainsi qu'aux 10<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements<sup>47</sup> à Paris, aux *Bezirke* de Mitte, Prenzlauer Berg, Kreuzberg et Schöneberg à Berlin<sup>48</sup>.

### 2.2.2 Istanbul : des entretiens ciblés

Pour des raisons liées en premier lieu à des questions techniques – nos compétences linguistiques insuffisantes augmentant les difficultés pour rencontrer les acteurs – mais aussi à la complexité – parfois l'opacité – des structures institutionnelles et des enjeux politiques, nous n'avons pas adopté la même démarche à Istanbul. Sur ce terrain, nous n'avons donc pas cherché à rencontrer tous les acteurs, à tous les échelons, mais avons plutôt fait le choix d'entretiens plus ciblés<sup>49</sup>, portant sur des questions ou des lieux spécifiques. Menés en priorité auprès d'experts susceptibles de nous faire le tableau le plus clair et le plus objectif possible du fonctionnement de la ville et de ses espaces publics, ces entretiens nous ont surtout permis de renforcer notre connaissance du contexte. Quelques entretiens ont en outre été menés avec des acteurs de la ville et de l'espace public sur des questions précises, comme l'aménagement des rues piétonnes ou encore la gestion des espaces verts. Enfin, si des acteurs ont été interrogés à plusieurs échelons – métropole, arrondissement, quartier – nous n'avons pas

---

<sup>46</sup> Cette série d'entretiens a été menée en 2005 par Céline Pouessel dans le cadre de son mémoire de maîtrise, co-dirigé avec Thérèse Saint-Julien et intitulé : « Réinventer les espaces publics par la fête : le cas de Paris ».

<sup>47</sup> Le 14<sup>ème</sup> pour l'aménagement du « quartier vert » Alésia-Tombe Issoire et de la rue Raymond Losserand ; le 10<sup>ème</sup> pour l'aménagement du boulevard Magenta en « espace civilisé ».

<sup>48</sup> Mitte est un arrondissement central dont les espaces publics ont été entièrement requalifiés depuis les années 1990. Prenzlauer Berg est un arrondissement péricentral en voie de gentrification et dont les espaces publics sont en cours de requalification. Les deux autres arrondissements sont des arrondissements populaires de l'ancien Berlin-Ouest dont les espaces publics ont été en partie réaménagés dans les années 1980 mais qui posent aujourd'hui d'autres problèmes, notamment dans les quartiers sensibles.

<sup>49</sup> En français et en anglais, mais également en turc grâce à l'aide d'une interprète.



mené à son terme la démarche multiscalair développée à Paris et à Berlin. Pour ce qui est de l'échelon local, nous nous sommes intéressé de manière privilégiée aux arrondissements d'Eminönü et de Beyoğlu, le premier couvrant le centre historique de la ville, et le second sa principale centralité touristique.

### 2.2.3 La documentation, en complément des entretiens

Au cours de notre travail de terrain, nous n'avons cessé de consulter un large éventail de sources documentaires, d'abord pour préparer les entretiens, ensuite pour les compléter : il s'agissait de recouper les informations avec d'autres sources, pour vérifier ou infirmer celles que les acteurs nous avaient apportées, pour mieux comprendre les représentations qu'elles sous-tendent. Cette documentation a pu être fournie par les enquêtés eux-mêmes, mais le plus souvent, nous l'avons réunie dans des centres de ressources<sup>50</sup> ou sur Internet<sup>51</sup>. Progressivement, nous avons constitué un corpus de documents<sup>52</sup>. Il s'agit en premier lieu des textes officiels (lois, règlements, délibérations), mais aussi des bulletins de liaison publiés soit par les pouvoirs publics (magazines municipaux), soit par les associations. Nous avons aussi abondamment consulté les études et documents d'aménagement<sup>53</sup>, produits plus ou moins indépendamment par des urbanistes et des architectes, notamment pour leurs plans et pour leurs cartes.

## **2.3 Saisir les pratiques et les représentations du public**

Malgré ce repositionnement à la fois problématique et méthodologique, il reste de notre ambition initiale une sensibilité aux pratiques et aux représentations du public, dont la compréhension demeure un horizon de notre étude : en quoi les pratiques et les représentations du public sont-elles modifiées par les pouvoirs publics ?

### 2.3.1 L'observation directe

L'observation, dont l'utilisation en sciences sociales a depuis longtemps été formalisée par les sociologues (Chapoulie, 2000 ; Bercker, 2000), les ethnologues et les anthropologues (Olivier de Sardan, 1995), « consiste à se trouver présent et mêlé à une situation sociale pour l'enregistrer et l'interpréter en s'efforçant de ne pas la modifier » (George, 2004). Dans la lignée de nombreuses études sur l'espace public et tout en étant conscient de ses limites<sup>54</sup>,

---

<sup>50</sup> Les principaux centres de ressources que nous avons fréquentés sont les suivants : à Paris, les centres de documentation du Pavillon de l'Arsenal et de la Direction de la Voirie et des Déplacements ; à Istanbul, l'Observatoire urbain d'Istanbul ; à Berlin le *Zentrum für Berliner Studien*.

<sup>51</sup> Il faut ici souligner la richesse des informations fournies par le site officiel du Land de Berlin : [www.berlin.de](http://www.berlin.de)

<sup>52</sup> Voir le corpus à la fin de la thèse.

<sup>53</sup> Il faut noter ici pour Paris la place incontournable de l'APUR. Son centre de documentation et son site Internet offrent la possibilité de consulter de nombreux documents, d'aujourd'hui et d'hier, qui, même s'ils n'ont pas tous abouti à des aménagements, sont une source intéressante pour mieux comprendre les représentations des urbanistes et des pouvoirs publics à Paris.

<sup>54</sup> Le regard de l'observateur peut en effet influencer les données recueillies : l'observation n'est pas neutre. Les données dépendent des singularités personnelles de l'observateur, de sa façon de se présenter, des circonstances dans lesquelles il a travaillé par rapport aux individus et au terrain. Pour autant, force est de constater que le croisement des terrains nous a incontestablement permis d'aiguiser notre regard, nous amenant d'une part à observer des phénomènes à l'origine peu visibles à un regard étranger ou peu exercé, et d'autre part à voir en retour bien plus sur les terrains qui nous étaient proches et familiers. Un autre problème est fréquemment soulevé : il paraît difficile de généraliser à partir de telles données et on ne peut pas non plus contrôler

nous considérons que l'observation s'impose dans ce domaine, comme préalable et aussi au cours de la recherche, en tant que complément nécessaire aux entretiens. En effet, les espaces publics, même s'ils sont le produit de jeux d'acteurs, n'existent et ne prennent sens que dans la pratique des citoyens. Il ne nous semble donc pas concevable de travailler sur cette question sans consacrer du temps à la déambulation dans les rues, sur les places et dans les espaces verts. Les informations obtenues jouent un double rôle dans notre travail. Comme le rappelle J.-P. Olivier de Sardan (1995, p. 75), « si les observations et interactions sont consignées, elles se transforment en *données et corpus*. Sinon, elles n'en jouent pas moins un rôle, qui est de l'ordre de l'*imprégnation* ». Outre l'importance de l'imprégnation, l'observation constitue donc bien une source à part entière : les carnets où elles sont comptabilisées constituent un des matériaux de notre étude.

Deux formes d'observation ont été définies par J.-M. Chapoulie (2000, p. 7), qui correspondent bien à notre expérience du terrain. Depuis le début et même avant nos recherches, une première forme d'observation a été mise en œuvre : l'« observation diffuse ». Il s'agit de marcher, de regarder, d'écouter afin de relever un maximum de signes visibles ou plus généralement sensibles qui sont autant d'éléments de signification. Pour nous, c'était d'abord le moyen de découvrir un terrain (notamment étranger), de nous familiariser avec les formes et les pratiques d'espaces publics, sans pour autant avoir d'objectif précis ni de catégories propres à la recherche. C'est la première phase du travail d'observation – elle peut prendre du temps<sup>55</sup> – mais l'observation diffuse peut aussi être mise en œuvre tout au long du terrain, dans les déplacements quotidiens notamment, à travers l'ensemble des espaces publics centraux. La deuxième forme d'observation n'a pu être développée qu'à partir du moment où nous avons défini notre problématique : c'est l'« observation analytique » qui correspond à ce « travail de repérage focalisé sur un ou des aspects particuliers des phénomènes étudiés en un temps et dans un lieu déterminés » (Chapoulie, 2000, p. 7). Pour notre part, il s'est agi en premier lieu d'observer les différentes formes d'espaces publics centraux et les pratiques qui leur étaient associées, ainsi que le profil de leurs usagers et les temporalités de ces pratiques. Sans viser l'exhaustivité, le but était de faire un état des lieux, d'apprendre à bien connaître les espaces publics centraux de chacune des villes, dans leurs formes et leurs pratiques. Ensuite, nous avons continué à mener de longues phases d'observation dans un certain nombre de lieux vers lesquels d'autres moyens d'investigation (textes scientifiques, entretiens, articles de presse, sites Internet...) nous poussaient, pour des raisons diverses liées à un aménagement récent, à un problème de gestion ou encore à un contexte en pleine mutation : ainsi nous sommes-nous principalement intéressé au centre historique et aux arrondissements périphériques du Nord, de l'Est et du Sud à Paris, où se concentrent les projets d'aménagement actuels et où se jouent les principaux changements en termes de composition sociale ; aux arrondissements centraux que sont Eminönü, Beyoğlu et Üsküdar à Istanbul, avec leurs rues piétonnes et leurs espaces verts littoraux notamment ; à Mitte et ses arrondissements limitrophes à Berlin, centre historique en pleine recomposition depuis les années 1990.

---

l'échantillon des observations effectuées. C'est pourquoi nous n'avons cessé de croiser les informations obtenues selon cette méthode avec les autres moyens d'investigation, notamment les entretiens et la documentation.

<sup>55</sup> Les premiers séjours à Istanbul (3 mois) et à Berlin (3 semaines) y ont en grande partie été consacrés.

Ces choix se sont donc toujours faits conformément à la problématique. La démarche mise en œuvre se différencie en outre de la phase d'« observation diffuse » par l'utilisation de catégories d'observation spécifiquement destinées à la recherche<sup>56</sup>. C'est le rapport des citoyens aux formes et aux objets spatiaux, qui nous a particulièrement intéressé ici, la manière dont les citoyens s'approprient un espace public qui découle d'une représentation et d'un choix d'aménagement spécifiques. Nous avons en outre toujours tenté d'établir un lien entre, d'une part, les pratiques et les formes observées, et d'autre part le contexte local, caractérisé grâce à d'autres moyens d'investigation. Il ne s'agissait pas seulement d'appréhender systématiquement ces caractéristiques, mais aussi de mettre à l'épreuve le bien-fondé des interprétations au fur et à mesure du déroulement du travail de terrain. Enfin, l'observation nous a aussi permis par exemple de vérifier les observations sur le terrain, ou d'aller vérifier les renseignements obtenus lors d'un entretien.

### 2.3.2 La parole des usagers

Pour de multiples raisons, ce sont les terrains parisiens et berlinois qui ont été ici privilégiés<sup>57</sup>. Dans le cadre des nombreux forums existant en démocratie, que ce soit des réunions publiques d'associations ou encore des sites Internet d'information et/ou de débats, il est tout d'abord possible de saisir des discours émis *directement* par les usagers. La parole de ces derniers peut également être *suscitée* par des tiers, que ce soit par un journaliste ou par les pouvoirs publics eux-mêmes, dans le cadre de conseils de quartier ou de réunions de concertation<sup>58</sup>. L'observation des réunions, les comptes rendus qui en sont tirés et la presse<sup>59</sup> constituent donc un corpus sur lequel nous nous sommes largement appuyé. Dans tous les cas, nous nous sommes principalement intéressé aux lieux où des observations directes étaient menées et à propos desquels des entretiens avaient été obtenus. Enfin, la Mairie de Paris a organisé une vaste consultation des conseils de quartier en 2003 à propos de la constitution du PLU (Plan local d'urbanisme) : nous avons constitué une base de données à partir de ses résultats<sup>60</sup>, dont une analyse quantitative a pu être menée, complétant les autres sources évoquées ci-dessus.

Le discours du public peut également être saisi par la méthode du questionnaire, ce qui permet ensuite un traitement statistique. Abandonné initialement pour saisir les pratiques et les représentations du public en général, nous avons pu revenir à ce type de méthode après avoir redéfini la problématique. La parole du public s'exprimant sur les aménagements a ainsi pu être saisie sur un thème précis et dans un quartier bien délimité : même s'il eût été intéressant d'en mener plusieurs, et compte tenu du temps et des moyens limités qu'offre une

---

<sup>56</sup> « Dans l'observation directe, et seulement dans celle-ci, le chercheur peut définir les catégories de recueil qui sont adaptées aux fins qu'il poursuit, qu'elles coïncident ou non avec les catégories en usage dans la société (ou le milieu étudié) : il est, si l'on veut, maître du codage de ce qu'il observe. » (Chapoulie, 2000, p. 7)

<sup>57</sup> Pour des raisons linguistiques à Istanbul, de temps à Berlin et à Istanbul.

<sup>58</sup> Nous avons donc assisté à de nombreuses réunions, en particulier dans les 10<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements à Paris, mais aussi consulté les comptes rendus disponibles en ligne (débats en conseil municipal, conseils de quartier, réunions de concertation et réunions publiques), en général sur les sites des Mairies d'arrondissement.

<sup>59</sup> Suivi de la presse nationale française et de la presse locale, principalement à Paris. Les documentalistes de la Bibliothèque de l' Arsenal constituent également des dossiers thématiques et des dossiers concernant les arrondissements qui ont été très utiles pour compléter ce recueil d'informations.

<sup>60</sup> Les fichiers par arrondissement ont été aimablement fournis par Eric Jean-Baptiste, chargé de mission PLU à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris. La base de données a été constituée et analysée en collaboration avec Anne-Lise Humain-Lamoure (UMR Géographie-cités) que nous remercions chaleureusement.

thèse, une seule enquête de ce type a été menée, dans le Faubourg Saint-Martin réaménagé en « quartier vert »<sup>61</sup>. Un second type d'enquête a également été construit autour du questionnaire, sur un thème plus général mais contenant des questions sur l'espace public : réalisée dans le cadre d'un contrat de recherche, cette enquête a concerné les usagers de l'espace public uniquement en tant qu'habitants ; elle s'est intéressée à leur pratique et représentations du quartier (et de ses espaces publics) dans plusieurs arrondissements parisiens<sup>62</sup>.

S'ils correspondent très bien à la problématique que nous avons définie, ces choix méthodologiques comportent malgré tout plusieurs biais dont il faut être conscient, même s'ils ne l'invalident pas. En premier lieu, nous nous intéressons à des espaces que les pouvoirs publics ont la plupart du temps choisis pour être réaménagés, et non pas à des espaces choisis au préalable, sur des critères scientifiques. En second lieu, on ne touche les pratiques et les représentations des usagers que dans la mesure où elles sont transformées par des décisions d'acteurs. Les habitants et les usagers en général sont ainsi amenés à se prononcer *par rapport* à ces décisions, ce qui amène parfois à une simplification voire à une caricature des positions de chacun (pour/contre notamment). De plus, il faut tout de même rappeler que c'est souvent une minorité qui réagit aux aménagements. Cela relativise à la fois le résultat des observations menées dans le cadre des conseils de quartier et l'utilisation de la base de données issue de la consultation menée par la Ville de Paris à propos du PLU. En troisième lieu, la question de l'aménagement des espaces publics est un sujet d'actualité qui peut être instrumentalisé par tel ou tel acteur, élu (d'opposition), habitant ou encore journaliste. La presse, en particulier la presse locale, entretient d'ailleurs des « relations étroites et ambiguës (...) avec les mouvements contestataires » (Clarimont, 2004, p. 69).

## **2.4 Caractériser les contextes urbains**

Nos investigations ne prennent sens que dans la mesure où elles sont précisément mises en relation avec le contexte urbain dans lequel s'inscrivent les espaces publics. Il convenait donc également de caractériser les contextes spatiaux, à plusieurs échelles. L'objectif n'étant pas de refaire ici une géographie sociale ou politique des espaces centraux des trois villes, nous nous sommes en premier lieu tourné vers les travaux scientifiques disponibles et les plus actuels. Ce fut en particulier le cas à Berlin et Istanbul, où nous avons passé plusieurs semaines à acquérir les connaissances fondamentales nécessaires à la compréhension des différents contextes urbains<sup>63</sup>. Nous avons cependant procédé tout autrement pour Paris, notre terrain principal. Si les travaux déjà menés par des géographes, des sociologues ainsi que par des institutions telles que l'APUR ou l'IAURIF nous ont été d'une grande aide, nous avons également pu mettre en œuvre directement un travail de caractérisation des contextes locaux.

---

<sup>61</sup> Enquête menée en 2006 par Claire Billard dans le cadre de son mémoire de Master 1, co-dirigé avec Thérèse Saint-Julien et intitulé « Les quartiers verts à Paris ou comment réinventer l'espace public à l'échelon local ».

<sup>62</sup> Contrat de recherche intitulé « Qu'est-ce qui fait quartier dans Paris ». Enquête menée en juin 2006 (voir annexe n°I-4). Les arrondissements choisis l'ont été dans le cadre du projet de recherche, mais rejoignent ceux qui nous ont intéressés par ailleurs dans le cadre de notre thèse, comme le 14<sup>ème</sup> arrondissement.

<sup>63</sup> Deux points de départ stimulants : les travaux d'H. Häußermann sur Berlin et ceux de J.-F. Pérouse sur Istanbul. Pour Istanbul, nos travaux doivent beaucoup à J.-F. Pérouse qui a su nous transmettre une partie de ses connaissances très fines de la ville, par la discussion ou lors d'excursions. Qu'il en soit ici tout particulièrement remercié. La bibliothèque de l'IFEA d'une part, le *Staatsbibliothek* et le *Zentrum für Berliner Studien* d'autre part, nous ont également permis d'accéder facilement à un vaste éventail de travaux scientifiques.

L'analyse des données qui a en partie nourri notre travail s'est faite dans le cadre d'un contrat de recherche avec la Ville de Paris et intitulé « Qu'est-ce qui fait quartier à Paris ? »<sup>64</sup>. Ainsi avons-nous pu approfondir notre connaissance de l'espace parisien tout en ayant à l'esprit les enjeux de notre thèse. Deux types de données ont été particulièrement explorées : celles qui concernent la société – à la fois sous l'angle socio-démographique et économique – et celles qui concernent les commerces. Il s'agit d'abord de *donner force* à cette étude en tirant au clair la nature de l'espace où s'inscrit l'espace public, bref de dresser une toile de fond à l'ensemble de nos questionnements. Il s'agit ensuite de faire le lien entre les pratiques et d'une part la composition sociale d'un quartier, d'autre part les centralités commerciales. Il s'agit enfin, surtout, de confronter la carte des aménagements décidés par les pouvoirs publics, produit d'une représentation de la ville et de ses espaces publics, à celle de la société et des centralités commerciales.

## **Conclusion partielle**

En définitive, la question de la production des espaces publics dans la ville nous a conduit à mettre en œuvre une méthodologie dont le maître-mot est le croisement. *Croisement des terrains* d'abord : il suppose un ancrage assumé dans l'un d'eux, Paris, le plus proche et celui dont les représentations façonnent le plus nos propres grilles d'analyse, et un décentrement du regard par des investigations menées dans deux villes très différentes, Berlin et Istanbul, permettant pour la première de nuancer l'existence d'un modèle européen d'espaces publics, pour la seconde de mener un peu plus loin encore sa déconstruction. *Croisement des méthodes* ensuite : il s'agit de croiser différentes méthodes qualitatives (entretien, observation, sources documentaires) mais aussi de les recouper ponctuellement avec des analyses quantitatives, que ce soit pour exploiter des questionnaires ou pour caractériser les contextes locaux à partir de bases de données. *Croisement des échelles d'analyse* enfin : toute la démarche que nous avons construite s'appuie en premier lieu sur des investigations menées à l'échelon interurbain, en mettant en regard trois villes et trois contextes urbains, en second lieu sur des investigations menées à la fois à l'échelon métropolitain et à l'échelon local, que ce soit celui de l'arrondissement, du quartier ou de la rue. Les chapitres qui suivent, regroupés en deux parties – les différentes formes de l'action publique dans la métropole (2<sup>ème</sup> partie) et la distribution des rôles entre acteurs au sein des mécanismes de production de l'espace public (3<sup>ème</sup> partie) – sont le fruit de cette démarche. Le lecteur n'y trouvera donc ni d'études de cas exposées successivement, ni de mise en évidence exhaustive des différences et similitudes pouvant exister entre ces cas. Leur construction reflète en effet ce choix du croisement : partant de Paris qu'ils confrontent toujours avec l'une ou l'autre des autres villes voire les deux, ils croisent les informations recueillies par diverses méthodes d'investigation, tout en ayant le souci constant de la contextualisation, que ce soit dans les contextes locaux au sein d'une même ville ou entre les différents contextes urbains, avec comme horizon une meilleure compréhension des changements qui interviennent dans les espaces publics de la métropole européenne.

---

<sup>64</sup> Travaux menés collectivement au sein de l'UMR Géographie-cités. Les analyses statistiques ont été menés en collaboration avec Timothée Giraud, Anne-Lise Humain-Lamoure, Hélène Mathian et Thérèse Saint-Julien (voir les éclairages méthodologiques en annexe).

**Encadré n°4. Les différents types d'outils méthodologiques et de sources utilisés dans les trois villes**

Outils méthodologiques et sources		Paris	Berlin	Istanbul
Textes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Publications internes à l'administration, études et rapports divers (directions, APUR)</li> <li>- Documents de planification (Plan des déplacements, Plan local d'urbanisme)</li> <li>- Communication municipale (journaux, brochures, etc.)</li> <li>- Comptes rendus de réunions publiques (information, concertation, conseils de quartier)</li> <li>- Sites Internet officiels et associatifs</li> <li>- Presse et revues de presse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Textes scientifiques de chercheurs allemands et français</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Textes scientifiques en anglais ou en français (nombreux articles de J.-F. Pérouse ; <i>Bulletins de l'OUI</i>)</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>-Publications internes et études</li> <li>- Documents de planification (<i>StEP Verkehr, Freiraum- et Bebauungsplan, Öffentlicher Raum</i>)</li> <li>-Communication du <i>Land</i> et des arrondissements (journaux, brochures, etc.)</li> <li>-Sites Internet officiels et associatifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revue de presse de l'OUI</li> <li>- Dossiers géographiques et thématiques de l'OUI</li> </ul>
Entretien avec les acteurs	Echelon global	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mairie de Paris : agents des différentes directions et délégations (voirie, propreté, parcs et jardins, urbanisme, politique de la ville, culture), cabinets du Maire et des Adjoints</li> <li>- Atelier parisien d'urbanisme (APUR)</li> <li>- Services de l'Etat : Service départemental de l'architecture et du patrimoine (SDAP) et Préfecture de Police</li> <li>- Associations thématiques (transports, environnement)</li> <li>- Cabinets privés : urbanistes et paysagistes</li> <li>- Acteurs de la fête : producteurs et scénographes, associations</li> </ul>	<i>Land</i> de Berlin : <i>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Abt. I Stadt- und Freiraumplanung, Abt. II Städtebau und Projekte, Abt IV Wohnungswesen, Stadterneuerung, Bauförderung, Abt. VII Verkehr, Landesdenkmalamt Berlin)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mairie métropolitaine d'Istanbul : Direction des parcs et jardins</li> <li>- Urbanistes, architectes et intellectuels</li> </ul>
	Echelon local	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Services territoriaux de la Ville de Paris (voirie, jardins)</li> <li>- Adjoints aux maires d'arrondissement</li> <li>- Acteurs associatifs</li> <li>- Acteurs de la démocratie locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elus et fonctionnaires des <i>Bezirke</i> centraux (Schöneberg, Mitte, Kreuzberg, Prenzlauer Berg)</li> <li>- Acteurs du <i>Quartiersmanagement</i> (dans les mêmes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acteurs associatifs à Beyoğlu</li> </ul>

		(14 <sup>ème</sup> et 10 <sup>ème</sup> arrondissements)	arrondissements)	
Questionnaires auprès du public		-Enquête menée dans le cadre du Contrat UMR Géographie-cités/ Ville de Paris « Qu'est-ce qui fait quartier à Paris », juin 2006 -Enquête menée par Claire Billard dans le « quartier vert Faubourg-Saint-Denis »	-	-
Observation	Principaux lieux	- Lieux centraux : Marais, Cité, Saint-Germain-des-Prés, quartier latin, rue de Rennes et quartier Montparnasse. - Entre centre et périphérie : 10 <sup>ème</sup> arrondissement et 14 <sup>ème</sup> arrondissement.	- Mitte et en particulier : Potsdamer Platz, Unter den Linden, Alexanderplatz, rues du Spandauer Vorstadt et quartier gouvernemental), - Autres arrondissements : Kreuzberg, Prenzlauer Berg, Schöneberg	- Beyoğlu (rues de Galata, Istiklal Caddesi, Taksim), - Eminönü (place Eminönü, espaces verts en particulier) - Beşiktaş (centre) - Üsküdar (centre et promenade littorale)
	Lieux de débats	Conseils de quartier et réunions publiques dans les 10 <sup>ème</sup> et 14 <sup>ème</sup> arrondissements	-	-
Données quantitatives		- Données sur le commerce (BDCOM, 2003) à l'échelle des IRIS - Données socio-démographiques (INSEE-RGP) à l'échelle des IRIS - Base de données PLU construite à partir de la consultation menée par la Ville lors de l'élaboration du Plan local d'urbanisme (PLU)	Données diverses de la <i>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung</i> (tableaux de données et cartes consultables sur le site: <a href="http://www.berlin.de">www.berlin.de</a> )	- CD-rom <i>Statistics for Istanbul</i> (Mairie métropolitaine d'Istanbul) - Données mises en forme par l'IFEA-OUI : <a href="http://www.ifea-istanbul.net">www.ifea-istanbul.net</a>

## 2<sup>EME</sup> PARTIE

# L'ESPACE PUBLIC : UN OUTIL POUR CHANGER LA VILLE

5. *La permanence de la fonction de représentation des espaces publics métropolitains*
6. *Les espaces publics et la politique des déplacements*
7. *Requalifier les espaces publics de proximité*
8. *Animer les espaces publics métropolitains par la fête*



Partant de l'hypothèse que les pouvoirs publics jouent un rôle central dans la production des espaces publics aujourd'hui, nous consacrerons cette deuxième partie à caractériser l'action publique dans ce domaine. Cela passe en premier lieu par la mise en évidence des objectifs visés par les pouvoirs publics. Nous verrons que les espaces publics sont aujourd'hui un pivot de l'action publique dans des domaines aussi variés que ceux de la représentation et du marketing urbain, de la gestion des déplacements, de l'amélioration du cadre de vie encore de la politique culturelle. Même s'il existe des ponts entre ces différents domaines, nous considérons que les formes et les logiques spatiales de l'action publique sont à chaque fois spécifiques, ce qui nous a conduit à les aborder successivement.

Dans les métropoles, les espaces publics les plus symboliques, et plus généralement ceux de l'hypercentre, maintiennent voire renforcent leur fonction de représentation (chapitre 5). L'action publique qui s'y développe est particulière dans la mesure où sont mis en œuvre des aménagements de prestige qui ne s'inscrivent pas dans des politiques publiques mais sont directement mis au service de la représentation du pouvoir et du marketing urbain. Le phénomène concerne toutes les métropoles mondiales, de Paris à Berlin en passant par Istanbul. Pour autant, l'action publique ne concerne pas aujourd'hui que les espaces publics les plus symboliques, mais aussi les espaces publics dans leur ensemble, y compris les plus ordinaires. Ceux-ci sont à la croisée de plusieurs types de politiques publiques, que ce soit dans le domaine des déplacements, de l'aménagement urbain ou de l'amélioration du cadre de vie. Les deux chapitres suivants s'attacheront à mettre en lumière la manière dont ces différentes politiques intègrent les espaces publics. Il s'agira en premier lieu de la politique des déplacements (chapitre 6), qui s'appuie largement sur l'aménagement des espaces publics, même si c'est avec des nuances d'une ville à l'autre, comme nous le verrons pour Paris et Berlin. Mais nous verrons que c'est plus globalement au sein des politiques d'amélioration du cadre de vie, menées à un échelon très local, que les espaces publics jouent aujourd'hui un rôle majeur (chapitre 7). Qu'ils aient ou non une dimension symbolique, les espaces publics des métropoles européennes sont enfin de plus en plus au cœur des politiques culturelles. A partir du cas parisien, nous verrons que c'est un nouvel objectif au service duquel sont mis les espaces publics et qui contribue largement à leur réinvention (chapitre 8). Les rues, les places et les parcs sont de plus en plus le lieu de fêtes et d'animations qui, si elles font partie de la politique culturelle des métropoles, servent aussi l'image de ces villes et constituent parfois même aussi un outil pour promouvoir d'autres politiques.

Au bout du compte, toute notre attention ira évidemment à l'inscription de ces différentes formes d'action dans la ville – les types d'espaces publics, les contextes résidentiels ou encore les niveaux de centralité – ainsi qu'à leurs éventuels effets sur les usages et plus généralement sur l'espace urbain. Car ces différentes formes d'action publique contribuent bien à transformer voire à réinventer les espaces publics, chacune à leur manière. Mais à chaque fois, elles touchent *autre chose* que les seuls objectifs qui avaient présidé à leur mise en place et soulèvent donc de nombreux questionnements, l'espace public étant *un tout* complexe. Les aménagements de prestige ne créent-ils pas une ville peu adaptée aux usages des citoyens ? Comment gérer les déplacements sans se confronter de la question des autres usages et notamment des interactions sociales ? Aménager les espaces publics dans la proximité résidentielle ne remet-il pas en cause la fluidité dans la ville ? Une ville ne peut-elle être qu'une fête, tout éphémère soit-elle ?

## CHAPITRE 5

### La permanence de la fonction de représentation des espaces publics à l'échelle de la métropole

---

*Ces barbares, écartant le bois et la brique et la terre,  
bâtissent dans le roc afin de bâtir éternel !  
Ils vénèrent des tombeaux dont la gloire est d'exister  
encore ; / des ponts renommés d'être vieux et des temples  
de pierre trop dure dont pas une assise ne joue.  
Ils vantent que leur ciment durcit avec les soleils ; les  
lunes meurent en polissant leurs dalles ; / rien ne disjoint  
la durée dont ils s'affublent ces ignorants, ces barbare !*

V. Segalen, Stèles

*Les centres des grandes métropoles qui sont pareillement  
des lieux d'éclat et de prestige se ressemblent de plus en  
plus. Leurs différences disparaissent.*

S. Kracauer, Rues de Berlin et d'ailleurs

L'instrumentalisation des espaces publics par les pouvoirs politiques est ancienne : ceux-ci « créent puis utilisent les décors urbains comme expression symbolique de leur puissance » ; ils créent « des espaces grandioses qui permettent de célébrer gloire et magnificence, de la porte de la ville jusqu'à la place royale, au centre, à proximité du château, siège du pouvoir » (Garden, 2006, p. 14). En effet, depuis la fin du Moyen-Age, les espaces publics sont progressivement devenus le lieu privilégié de la mise en scène du pouvoir, que ce soit la Commune, le Prince ou le Roi (Heers, 1990), et plus tard l'Etat-Nation (Chivallon, 2001). Dans l'histoire, ce processus d'instrumentalisation a touché aussi bien Paris que Berlin, même si c'est à des époques et selon des formes différentes, ce qui les distingue quelque peu d'Istanbul : dans les années 1930, le pouvoir kémaliste s'approprie cette démarche, celle-ci n'allant pas de soi auparavant au sein de l'Empire ottoman. Plus récemment, les gouvernements locaux – dont les compétences se sont partout accrues depuis les années 1980 – ont repris à leur compte cette instrumentalisation, mettant les espaces publics au service du marketing urbain. Ainsi, comme le rappellent J. Rey et F. Scherrer,

la compétition entre les villes pour attirer des investissements et des entreprises est un postulat qui est partagé par presque tous les acteurs locaux. Ceci passe notamment par la construction plus ou moins artificielle d'une identité symbolique à la fois singulière et collective, dans laquelle les acteurs du développement puissent se reconnaître. Cette identité qui mêle généralement le souvenir d'un passé glorieux et la modernité artistique ou technologique va s'incarner dans l'aménagement d'un certain nombre de lieux prestigieux de la ville, dont les espaces publics. (1997, p. 124)

Au cours des deux dernières décennies, les pouvoirs publics ont ainsi intensifié leur action, réalisant d'ambitieux projets d'aménagement : les Champs-Élysées à Paris, Unter den Linden

à Berlin ou encore l'avenue Istiklal à Istanbul sont parmi les réalisations les plus emblématiques, même si une grande diversité de formes d'espaces publics sont concernées ; rues, places ou jardins.

En tout état de cause, la fonction de représentation apparaît bien comme l'une des plus anciennes et des plus durables fonctions de l'espace public. Il n'est donc pas étonnant que la plupart des études consacrées aux espaces publics intègrent cette dimension : celle-ci apparaît comme la plus consensuelle, la plus anciennement étudiée et souvent la plus ardemment critiquée. Il nous semble néanmoins important d'y revenir en interrogeant en premier lieu l'effet des contextes urbains. Nous verrons que cette composante très spécifique de l'action publique, même si elle s'est développée à des moments différents – Paris principalement entre les années 1970 et le milieu des années 1990, Berlin dans les années 1990 et 2000 et Istanbul depuis les années 1980 – et selon des formes variées, se retrouve dans les trois villes étudiées. Ainsi, la Mairie de Paris a mis ses espaces publics au service d'une remise en valeur du patrimoine historique et architectural, sans pour autant construire une véritable politique dans ce domaine<sup>1</sup> ; à Berlin et Istanbul, les pouvoirs publics – avec une forte implication respective du *Land* et de la Mairie métropolitaine – ont construit ou reconstruit des espaces publics en s'appuyant à la fois sur des modèles hérités et des modèles contemporains, comme les centres commerciaux ou ludiques. Il nous semble également important de revenir à ce type d'action publique en interrogeant son inscription dans la ville, et au-delà, en confrontant ses formes aux usages de la ville et de ses espaces publics. Car elle ne concerne pas tous les espaces publics et les changements qu'elle introduit touchent plus globalement l'espace urbain et les pratiques de l'espace public dans leur ensemble. Nous verrons ainsi qu'au-delà des formes très variées que présentent les trois métropoles, la géographie de ce type d'action se caractérise, dans tous les cas, par une extrême concentration spatiale qu'il convient de questionner, notamment au regard des contextes locaux. Si la fréquentation des espaces publics s'en est souvent trouvée accrue, qu'en est-il de l'évolution des pratiques et du profil des usagers ? Les aménagements de prestige ne conduisent-ils pas à une spécialisation fonctionnelle et sociale ? Pour autant, nous verrons que des détournements sont toujours possibles, même si ceux-ci apparaissent plus flagrants à Istanbul et à Berlin qu'à Paris.

## **1. Les aménagements de prestige dans les espaces centraux**

Depuis les années 1970, de nombreux aménagements de prestige ont été développés par les pouvoirs publics dans les trois villes. Ils concernent de diverses formes d'espaces publics : secteurs piétonniers dans les rues historiques, places et avenues requalifiées, jardins restaurés et fronts d'eau réaménagés. Cette action publique s'appuie sur les deux principaux critères que sont la valeur patrimoniale et la charge symbolique, ce qui explique l'extrême concentration des aménagements réalisés.

---

<sup>1</sup> Dans la période suivante, une politique est progressivement mise en place, qui s'appuie non seulement sur la dimension patrimoniale et symbolique de l'espace public, mais poursuit aussi des objectifs tels que la réorganisation des déplacements et l'amélioration du cadre de vie. D'où notre choix de traiter plus particulièrement ici de la période 1975-1995, avant de développer la période suivante dans les chapitres 6 et 7.

## **1.1 Une action publique ponctuelle et concentrée**

Les aménagements de prestige sont en général très ponctuels : une place ou une rue, un jardin ou un parc, ou encore une portion de quartier, dans le cadre d'un secteur piétonnier. Ils correspondent souvent à des projets menés individuellement davantage qu'ils ne s'inscrivent dans une politique d'ensemble. De grande qualité esthétique, les espaces publics sont en général conçus par des architectes et des paysagistes dont le choix se fait par concours ; ils sont construits avec des matériaux nobles et plantés d'essences rares. Parmi les nombreux espaces publics qui font les espaces centraux, tous ne sont pas concernés par les aménagements de prestige. Dans les trois villes, la carte des aménagements réalisés dénote une extrême concentration géographique, autour du centre historique et/ ou de l'hypercentre, tout juste tempérée par des aménagements ponctuels dans les quartiers péri-centraux.

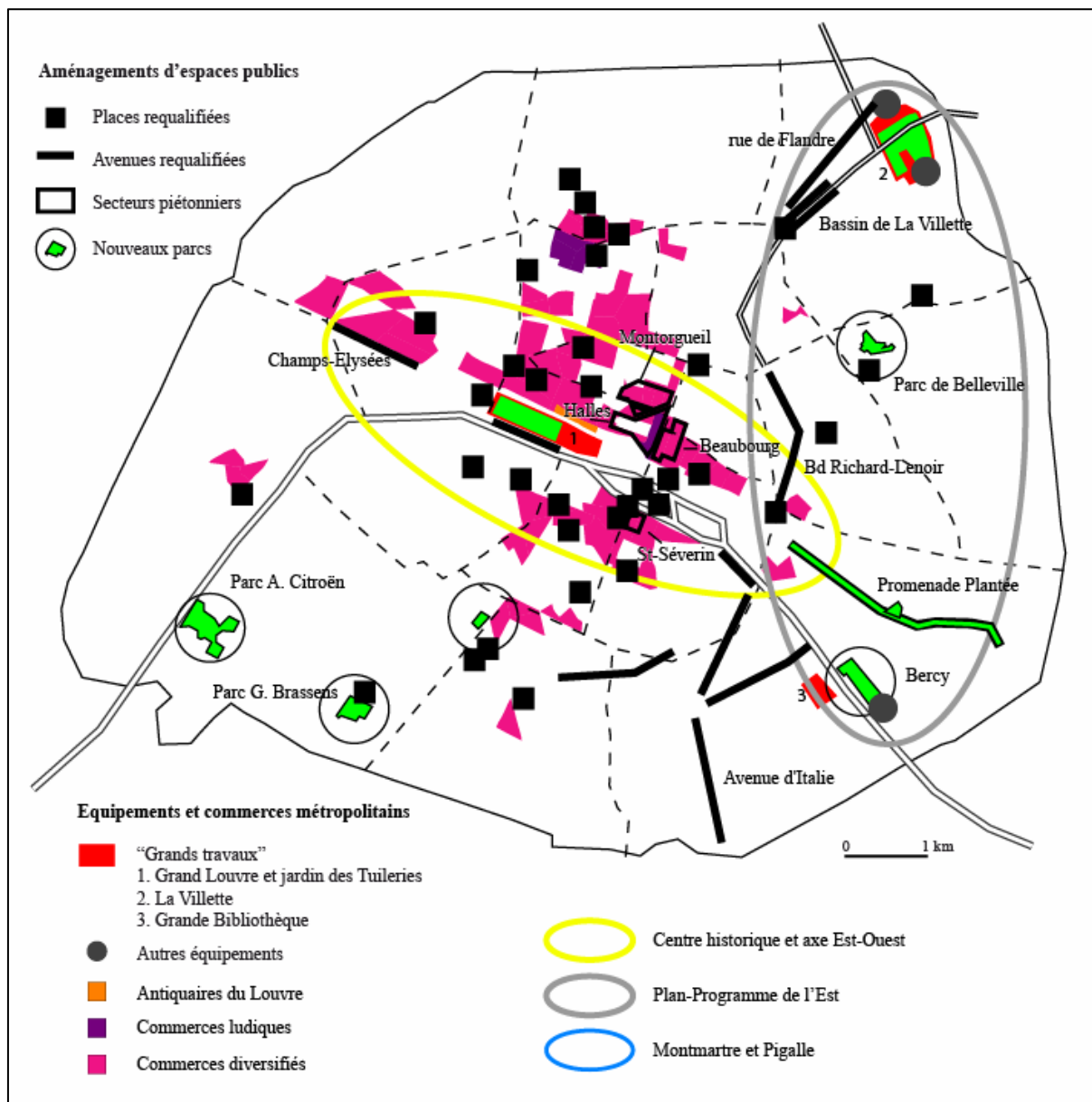
A Paris, entre les années 1970 et le milieu des années 1990, « ce sont surtout les actions de réhabilitation ou de création portant sur des lieux majeurs qui ont marqué l'évolution (...) des espaces publics », comme l'écrit N. Starkman<sup>2</sup>. La plupart des secteurs piétonniers et des espaces publics requalifiés se situent dans les six premiers arrondissements, à l'intérieur du tracé des enceintes de Philippe Auguste et de Charles V, auxquels on peut ajouter le 8<sup>ème</sup> – qui comprend les extensions du centre vers l'Ouest aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle – et la butte Montmartre dans le 18<sup>ème</sup> (carte n°6). Les aménagements réalisés en dehors de ces deux ensembles s'inscrivent principalement dans une politique d'aménagement qui n'a cessé de s'affirmer depuis les années 1980, visant à rééquilibrer l'espace parisien vers l'Est. Dans ces anciens quartiers industriels, de la Villette à Bercy en passant par les canaux, les « grands travaux » et le Plan-programme de l'Est (1983) ont permis notamment la construction ou la réhabilitation d'espaces publics emblématiques. Ces aménagements de prestige n'en demeurent pas moins ponctuels : le parc de la Villette, le bassin de la Villette et la place Stalingrad, le boulevard Richard-Lenoir et le parc de Bercy et Bercy-Village, ainsi que quelques rares places. En dehors de ce secteur, les aménagements sont encore moins nombreux : les parcs A. Citroën et G. Brassens constituent les principaux espaces publics aménagés, auxquels on peut ajouter quelques places et avenues requalifiées en général plus tardivement, dans les années 1990.

On retrouve la même concentration géographique dans les deux autres métropoles. A Istanbul, les aménagements de secteurs piétonniers, les requalifications de places et plus rarement d'avenues se situent majoritairement dans les arrondissements d'Eminönü et de Beyoğlu (carte n°7). Les autres se situent quant à eux soit le long des rivages, soit dans les noyaux historiques des autres arrondissements, à quelques kilomètres seulement de la péninsule historique (Beşiktaş, Kadıköy, Üsküdar). A Berlin, les aménagements de prestige se sont concentrés dans l'arrondissement de Mitte et sur l'ancienne limite entre RFA et RDA (carte n°8), dans le cadre de la reconstruction (Potsdamer Platz, boucle de la Spree) comme dans celui de la réhabilitation des espaces publics historiques (places, jardins et promenades).

---

<sup>2</sup> Source : Starkman N. (1993), « Introduction », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 7.

Carte n°6. Les espaces publics de prestige aménagés à Paris dans les années 1980 et 1990<sup>3</sup>



## 1.2 Les espaces publics, éléments du patrimoine urbain

Au premier rang des critères pour la localisation des aménagements, on trouve le critère patrimonial. Il n'est donc pas étonnant que les aménagements se localisent principalement dans les centres historiques des trois capitales. C'est aussi ce qui explique que certaines formes aient été privilégiées, même si l'on constate des variations d'une ville à l'autre : les rues des quartiers historiques, les places monumentales et les grandes avenues, les jardins ou encore les fronts d'eau constituent autant de formes d'espaces publics qui ont été placées au cœur des préoccupations des pouvoirs publics depuis les années 1970.

<sup>3</sup> Nous avons juxtaposé la carte des aménagements d'espaces publics et des nouveaux équipements construits dans les années 1980 et 1990 à une partie de la carte des centralités commerciales en ne retenant que les trois types de centralités correspondant aux centralités commerciales (voir carte n°1 et annexe n°I-1).

### 1.2.1 Le modèle parisien (1975-1995)

Le processus de mise en valeur du patrimoine des espaces publics a commencé très tôt à Paris ; c'est aussi la ville qui a mené le plus loin ce type de démarche. Toutes sortes de formes ont ainsi été mises en valeur, des rues aux boulevards, en passant par les places et les jardins. La ville se distingue ainsi de Berlin et Istanbul, ce qui n'est guère étonnant puisque la capitale française conserve une grande partie de ses quartiers historiques : elle n'a pas été comme elles marquée par les destructions et n'a pas subi les mêmes dégradations. De plus, Paris a hérité d'un patrimoine particulièrement riche. Il s'agit en premier lieu des places royales, des jardins et des avenues de l'Ancien Régime, universellement reconnus pour leur qualité esthétique et architecturale. Mais ce qui fait la qualité du patrimoine parisien, c'est surtout le système hiérarchisé et cohérent d'espaces publics hérité du XIX<sup>e</sup> siècle (encadré n°3). La conception haussmannienne de la voirie ne néglige aucune de ses composantes : le nivellement (alternance de trottoirs et de chaussées), le revêtement qui le souligne (chaussées pavées et trottoirs d'asphalte gris), le mobilier urbain (réverbères, bancs, kiosques, fontaines, etc.) ainsi que l'armature paysagère (plantations d'alignement sur les axes principaux) donnent à l'espace public haussmannien sa cohérence ; de même, les parcs sont aménagés selon des principes communs, avec un mobilier urbain unifié (bancs, corbeilles, grillettes séparant les sentiers du gazon par exemple). Les aménagements de prestige réalisés dans les années 1980 et 1990 s'appuient en grande partie sur cet héritage<sup>4</sup>.

#### *Les rues des quartiers historiques et l'aménagement de secteurs piétonniers*

Pendant un siècle, le patrimoine ne s'est réduit qu'aux monuments. Mais à partir des années 1960, de nombreuses rues et places commencent à être considérées comme des éléments à part entière du patrimoine urbain, qui doivent donc être eux aussi conservés voire protégés (Stein, 2003). A Paris, la butte Montmartre avait été inscrite à l'inventaire des sites dès 1949. Quelques décennies plus tard, la loi Malraux (1962) permet le classement du Marais (1965). C'est dans ces quartiers qu'apparaissent les premiers aménagements d'espaces publics : le classement du Marais est suivi de dégagements partiels du stationnement et de la circulation automobile ; quant à la butte Montmartre, elle bénéficie de mesures particulières de restriction de la circulation dès le début des années 1960, aux abords de la place du Tertre. La reconquête des espaces publics sur la voiture qui s'esquisse alors s'appuie en fait davantage sur l'argument patrimonial que sur celui de la défense du piéton : comme l'écrit M. Flonneau (2001, p. 526), « ces années, restées dans la mémoire collective comme celles de

---

<sup>4</sup> Ces deux décennies correspondent en effet à une redécouverte de règles malmenées au XX<sup>e</sup> siècle par les aménagements favorables à la circulation automobile. A l'aide de documents d'archives, les historiens soulignent la grande cohérence des conceptions haussmanniennes et les remettent au goût du jour. Parmi ces travaux, celui de F. Loyer est fondateur et constitue une référence (1987). D'autres plus précis portent sur la voirie elle-même et les savoir-faire techniques (pour une présentation des différentes approches, voir Nicoulaud O., Landau B., Banat F. (dir.) (1995), *L'Histoire de la rue*. Journée organisée par la Direction de la Voirie, Paris, Direction de l'aménagement urbain/APUR/Archives de Paris, non paginé). La position de B. Landau, l'un des experts les plus influents durant les années 1980 et 1990 en témoigne : architecte-voyer, il étudie la voirie sous un angle historique, notamment dans le cadre de projets de recherche (Landau, 1993), tout en travaillant à la mise en cohérence du mobilier urbain et en concevant de nombreux espaces publics (place Boïeldieu, rue du Grenier-Saint-Lazare, quai de la Seine [Bassin de La Villette, en collaboration avec C. Blancot], rue Montorgueil [avec D. Drummond] notamment).

l'automobilisme triomphant, furent également les premières d'un processus de réhabilitation des espaces historiques et monumentaux ».

*Figure n°22. Le plateau piétonnier Beaubourg vu du Centre Pompidou. A droite, la Aubry le Boucher, à gauche la Piazza Beaubourg*



*Figure n°23. La rue Montorgueil, entre la rue Etienne Marcel et la rue Réaumur : un aménagement de prestige unique à Paris*

A partir des années 1970, la réhabilitation des quartiers anciens s'accompagne de la création de plateaux piétonniers<sup>5</sup> par lesquels « [on restitue] d'anciennes rues à leur fonction piétonne du passé »<sup>6</sup>. C'est le cas dans le quartier de Beaubourg où un vaste îlot<sup>7</sup> est pour la

<sup>5</sup> Le système du plateau piétonnier correspond à la suppression des chaussées et trottoirs, à la mise en place d'un revêtement spécifique et d'une réglementation excluant l'automobile. Il a été très en vogue au cours des années 1970 dans les villes européennes, quelle que soit leur taille.

<sup>6</sup> Source : Ville de Paris (1977), *Environnement et voirie 71-76* (non paginé).

première fois entièrement repensé pour l'usage des piétons, agrémenté d'arbres et de candélabres de style. Il comprend également la création d'une place piétonne, la « Piazza Beaubourg », voulue par les architectes du Centre Pompidou : il s'agissait de « créer un parvis, une sorte de clairière, dont l'animation se révèle étroitement complémentaire des activités proposées par le Centre » (Piano & Rogers, 1987). L'ensemble de ces aménagements doit permettre un accès facile au Centre, tout en assurant une transition avec les façades anciennes qui sont ainsi remises en valeur : « la suppression des trottoirs donne une impression d'élargissement, accentué par l'unité du revêtement des voies, dallage de granit, pavés échantillon ou mosaïque et asphalte, matériaux traditionnels à Paris »<sup>8</sup>.

Dans le sillage du quartier Beaubourg sont réaménagées la rue de la Huchette et la rue Saint-André-des-Arts<sup>9</sup>, dans le quartier latin. La réhabilitation du quartier des Halles coïncide également avec la création d'un vaste secteur piétonnier pendant les années 1980<sup>10</sup>. L'un des objectifs est de faire le lien entre le Forum et le tissu urbain hérité, du point de vue des usages comme du point de vue esthétique. Les rues y sont revêtues de matériaux de qualité, reprenant les formes déjà expérimentées dans le quartier Beaubourg, auxquelles sont ajoutées des dalles de porphyre rouge qui renvoient aux aménagements intérieurs du Forum. Enfin, on ne saurait oublier tous les aménagements ponctuels des années 1980 et 1990, au sein des quartiers historiques comme le quartier Saint-Gervais ou le Marais<sup>11</sup>. Dans ces rues souvent peu passagères, il s'agit alors de « favoriser la flânerie » par la suppression du stationnement et la piétonisation, « tout en conservant le caractère pittoresque de la rue »<sup>12</sup>. La piétonisation du centre historique se poursuit dans les années 1990, mais sous des formes nouvelles. C'est le cas lors de l'aménagement du quartier Montorgueil dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement. L'une des idées principales était de construire un espace piétonnier d'un nouveau type, propre à Paris, et qui ne s'apparente pas aux précédents<sup>13</sup>. En collaboration avec l'Agence des grandes opérations de la Direction de la voirie, l'architecte lauréat, D. Drummond, invente un aménagement très complexe qui conserve les trottoirs et la chaussée<sup>14</sup>. Un matériau unique est choisi pour l'ensemble des rues du quartier, afin de souligner « la grande cohérence

---

<sup>7</sup> Entre la rue de Rivoli, la rue du Renard, la rue Rambuteau et le boulevard de Sébastopol.

<sup>8</sup> Source : Ville de Paris (1977), *Environnement et voirie 71-76* (non paginé).

<sup>9</sup> Dans ce cas précis, la piétonisation a été vécue comme une nuisance par les acteurs locaux et par les résidents, si bien que la rue a été rendue à la circulation automobile dans les années 1980.

<sup>10</sup> Voir Pré J.-C. (1987), « La renaissance du quartier des Halles : son réseau de voies piétonnes », *Annales de la voirie et de l'environnement*, n°1-1452, pp. 27-29 et APUR (1985), « Les espaces pour les piétons », *Paris-Projet*, n°25-26, pp. 114-121.

<sup>11</sup> Quartier Saint-Gervais : rue des Barres (1981). Marais : place du Bourg-Tibourg (1980), rues du Grenier-sur-l'Eau (1992) et du Grenier-Saint-Lazare (1993).

<sup>12</sup> Voir Leroux R. (1987), « Voie piétonne et site classé : rue des Barres », *Annales de la voirie et de l'environnement*, n°1-1452, p. 13.

<sup>13</sup> L'aménagement en plateau piétonnier avait souvent été jugé négativement aussi bien par les résidents que par les services de la Ville, les premiers invoquant les nuisances engendrées, les seconds refusant ce choix technique. Ainsi pour B. Landau, « le plateau piéton n'est pas un concept urbain. » (entretien du 20/08/04). La suppression de l'alternance chaussée/trottoir, héritée du XIX<sup>e</sup> siècle, est très mal vécue par les ingénieurs et par certains architectes, cette suppression étant considérée comme une atteinte au savoir-faire technique traditionnel.

<sup>14</sup> Les rebords des trottoirs sont marqués par des dalles de granite sombre, creusées sur leur face extérieure pour permettre l'écoulement des eaux ; le caniveau disparaît en sous-sol. Pour les concepteurs, c'est le meilleur moyen de conserver un « effet de socle » qui met en valeur le bâti, tout en « [rendant] inutiles les marquages des domaines (...) par des jeux subtils de calepinage et de matériaux, souvent moins clairs qu'un changement de niveau ». Source : APUR (1993), « Le quartier Montorgueil », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 227-230.



morphologique » de ce dernier<sup>15</sup> : le marbre de Carrare, matériau noble s'il en est. Cet aménagement d'une grande qualité esthétique mais aussi d'une grande complexité technique reste à ce jour unique à Paris.

### Les grandes places parisiennes et leur réaménagement à partir de 1975

Les grandes places monumentales sont nombreuses à Paris, ce qui explique sans doute le soin tout particulier qui leur a été porté dès les années 1970. Les problèmes de stationnement ont conduit les autorités à une grande tolérance vis-à-vis du parking sauvage, si bien que les grandes places sont alors presque exclusivement vouées au stationnement (Flonneau, 2001)<sup>16</sup>. Comme le rappelle un document d'époque, « les sites les plus prestigieux et parmi eux le parvis de Notre-Dame, la Place de la Concorde, la Place Vendôme, étaient devenus progressivement des garages à voitures »<sup>17</sup>. Cette situation est largement contestée par les architectes et les urbanistes parisiens, notamment au sein de Direction de l'Aménagement urbain et de l'APUR<sup>18</sup>. Les premières places sont donc requalifiées dans la seconde moitié des années 1970<sup>19</sup>. Le but est de remettre en valeur ce patrimoine esthétique et architectural :

en limitant les zones de circulation et de stationnement automobile en surface, de nouveaux espaces réservés aux piétons sur certaines places renommées ont permis une véritable mise en valeur des monuments historiques adaptée au cachet particulier de chaque site<sup>20</sup>

Les parvis de l'Hôtel de Ville et de Notre Dame sont les premiers espaces à être réaménagés. A la faveur d'un déplacement des flux automobiles et des arrêts de transport en commun vers l'avenue Victoria, le premier est transformé en un vaste espace piétonnier qui doit en même temps remettre en valeur l'Hôtel de Ville. Le choix qui l'emporte – une forme minérale agrémentée de plantations des deux côtés de la place – renvoie explicitement à la tradition haussmannienne<sup>21</sup>. Le parvis Notre-Dame<sup>22</sup> est également rendu aux piétons. Le plateau central, surélevé pour permettre aux visiteurs de mieux admirer la façade de la cathédrale et pour accueillir la crypte archéologique, est recouvert de matériaux nobles (granite, gré, calcaire) qui figurent l'ancien tracé des rues.

---

<sup>15</sup> Source : APUR (1993), « Le quartier Montorgueil », *ibid.*, p. 229.

<sup>16</sup> Voir également APUR (2006), *Evolution historique de l'espace public parisien, premières journées d'études sur l'espace public*, 24 et 26 janvier, Mairie de Paris-APUR, 39 p.

<sup>17</sup> Source : Ville de Paris (1977), *op. cit.*.

<sup>18</sup> Entretiens avec B. Landau (20/08/2004) et C. Blancot (17/02/2006).

<sup>19</sup> En 1975, un nouveau plan de circulation est voté (cf. chapitre 6). Il préconise des recalibrages de la voirie dans le but d'organiser la circulation automobile tout en renforçant la sécurité des piétons, ainsi que la construction de parcs de stationnement.

<sup>20</sup> Source : Ville de Paris (1977), *Environnement et voirie 71-76* (non paginé).

<sup>21</sup> Entretien avec G. Hattenberger (1/09/2005). A la fin de 1975, plusieurs esquisses sont proposées, y compris un projet de jardins Renaissance censés renvoyer à l'histoire des lieux et un autre prônant la reconstitution de la Place de Grève. En définitive, c'est un projet plus minéral qui est retenu, soutenu par la Direction de la Voirie, projet considéré comme « plus parisien ».

<sup>22</sup> « L'ancien parvis (...) ne se prêtait pas du tout à sa fonction : le trottoir longeant la cathédrale avait une largeur beaucoup trop faible et les visiteurs débordaient sur la chaussée, soit parce qu'ils étaient trop nombreux, soit parce qu'ils désiraient prendre du recul pour regarder les portails. Aussi ces surfaces étaient-elles essentiellement abandonnées à un stationnement dont la présence contrastait tristement avec le prestige des lieux. » (extrait de Ville de Paris (1977), *op. cit.*).

Une première vague d'aménagements fait suite à ces deux derniers<sup>23</sup>. Sur la rive gauche, au cœur du quartier latin, sont requalifiées les places Saint-Michel, avec une remise en valeur de la fontaine monumentale (espace piéton revêtu de dalles de granite rose de Sardaigne, éclairage d'ambiance), Saint-André-des-Arts (rénovation du mobilier urbain et du revêtement, pose de bacs à fleurs) et Saint-Germain-des-Prés. Sur la rive droite, la Place de la Concorde est elle aussi partiellement réaménagée, ainsi que les cours du Louvre. Dans les années 1980 et dans la première moitié des années 1990, une deuxième vague d'aménagements est réalisée par la Mairie de Paris, parmi lesquels les places de l'Hôtel de Ville (qui est encore remaniée) et Saint-Sulpice, la rue de Lutèce (esplanade entre le Palais de Justice et l'Hôtel-Dieu) ou encore la place Vendôme. Le fait que ces aménagements aient pour objectif de redistribuer les usages de la voirie tout en remettant en valeur le patrimoine explique la collaboration naissante entre ingénieurs de voirie et architectes. Lors de la requalification du parvis de l'Hôtel de Ville, les ingénieurs de la Direction de la Voirie travaillent pour la première fois en collaboration avec des architectes. Par la suite, cette configuration se généralise. Toute la « génération de projets emblématiques » (B. Landau) conçus dans les années 1980 est le fruit du travail mené par des architectes, en collaboration avec les ingénieurs de voirie<sup>24</sup>. Pour certaines places interviennent également des architectes des monuments historiques (place Vendôme) ou des architectes privés sélectionnés dans le cadre de concours.



Figure n°24-A. La place Vendôme envahie par le stationnement (source : APUR, 2006)



Figure n°24-B. La place Vendôme requalifiée et interdite au stationnement (source : google map, 2007)

### Les avenues prestigieuses et les « grandes opérations »

Comme les places, les boulevards ont été largement adaptés à la voiture depuis les années 1950. Les chaussées ont été élargies aux dépens des trottoirs et des plantations d'alignement (Flonneau, 2001), faisant des boulevards des espaces prioritairement voués à la

<sup>23</sup> Voir annexe n°II-1.

<sup>24</sup> Comme le rappelle B. Landau, ces aménagements doivent beaucoup à la nomination d'un nouvel architecte-voyer général, B. Roger, qui s'entoure d'une équipe de jeunes architectes (entretien du 20/08/04).

circulation. Les contre-allées ont en outre été ouvertes au stationnement. Au cours des années 1980 et 1990 se mettent en place des projets d'aménagement ambitieux pour ces grands axes dont l'évolution est perçue comme une dégradation : ce sont les « grandes opérations ». S'inscrivant dans la lignée de l'haussmannisme, ces dernières ne sont pas de simples projets de voirie puisqu'elles tentent également de prendre en compte toutes les dimensions de l'espace public, jusqu'aux enseignes et aux façades, en passant par le mobilier urbain et l'éclairage : elles touchent en fait le paysage et le patrimoine urbains dans leur ensemble. L'implication de plus en plus courante des architectes et des urbanistes dans la conception et dans la mise en œuvre des projets va dans ce sens. Pour la plupart des projets, des consultations sont même organisées auprès de cabinets d'architectes, de paysagistes et d'urbanistes de renommée internationale : « la réalisation des aménagements d'espaces publics n'est plus uniquement dévolue aux services municipaux de la voirie ou des parcs et jardins, mais peut être confiée à des maîtres d'œuvre privés »<sup>25</sup>.

Réaménagées entre 1992 et 1994, l'avenue des Champs-Élysées constitue l'une de ces « grandes opérations ». Mais d'autres axes parisiens moins connus sont requalifiés par la suite, selon une démarche similaire : il s'agit en général de remettre en valeur l'unité et la qualité du paysage urbain. L'avenue d'Italie (13<sup>ème</sup> arrondissement) et la rue de Flandre (19<sup>ème</sup>) sont ainsi requalifiées au début des années 1990 : ces deux axes avaient été profondément transformés pendant la période précédente où ils étaient voués à devenir de véritables autoroutes urbaines. Le réaménagement partiel des boulevards Vincent Auriol, de l'Hôpital et Arago a suivi<sup>26</sup>. Si les projets sont plus ou moins ambitieux, on y retrouve à chaque fois les mêmes éléments : nouvelles plantations d'arbres, matériaux de qualité pour les trottoirs, rénovation de l'éclairage, pose d'un nouveau mobilier urbain de qualité. Enfin, les dernières années du mandat de J. Tibéri sont marquées par le lancement d'une vaste étude censée préparer la requalification des Grands Boulevards : il s'agit de remettre en valeur à la fois la voirie et les façades, une opération qui s'inspire largement du projet des Champs-Élysées.

#### *Le patrimoine naturel : des jardins aux fronts d'eau*

Au seuil des années 1980, les parcs et jardins parisiens conservent une forme proche de celle que leur ont donnée les paysagistes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils sont en outre très bien entretenus, grâce à une administration efficace. Pour autant, quelques réaménagements ont été mis en œuvre depuis cette époque. Ce sont en général des opérations de prestige. Ainsi l'État décide-t-il, dans le cadre de la construction du Grand Louvre, de redonner au jardin des Tuileries une forme proche de son état d'origine : les jardins à l'anglaise sont mués en jardins à la française. Quelques années plus tard, la Mairie de Paris engage la transformation du square de Cluny : un jardin médiéval succède alors au square haussmannien. Mais les pouvoirs publics développent aussi des projets d'aménagement qui s'apparentent à des sauvetages. C'est notamment le cas pour le boulevard Richard-Lenoir. Conçue par A. Alphand et aménagée par G. Davioud, cette promenade avait failli disparaître dans les années

---

<sup>25</sup> Source : Grelletty-Bosviel A. (1993), « Un espace de convoitise et de négociation », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 158.

<sup>26</sup> Respectivement en 1991, 1992-1993 et 1993.

1970 pour laisser place à l'axe Nord-Sud<sup>27</sup>. Mal entretenue, elle se dégradait lentement. La Mairie engage donc sa requalification et la promenade est ouverte au public en 1994 : elle s'articule d'une part sur un jardin linéaire dont le décaissement doit rappeler la présence du canal et qui est scandé par un dispositif de fontaines redoublant celui des *oculi*, d'autre part sur un système de parvis aménagés aux grandes intersections du boulevard avec les rues adjacentes ; une attention toute particulière est accordée à l'éclairage qui doit souligner à la fois l'unité et la diversité de cet espace.

Dans l'Est de Paris, les canaux constituent un élément important du paysage urbain parisien. Ils ont été longtemps délaissés, voire menacés par certains projets d'infrastructures. Très tôt, l'APUR avait insisté sur la nécessité de remettre en valeur cet ensemble de sites<sup>28</sup>. A partir des années 1980, la Ville se penche à nouveau sur cet espace, en aménageant tout d'abord le bassin de la Villette (1986-1987), aménagement permis par la suppression des installations portuaires liées à la crise de la batellerie : un mail planté est recréé au bord de l'eau – comparable à celui qui existait dans la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle – et la largeur des chaussées est réduite. Comme pour les autres projets de voirie mis au point à cette époque, l'aménagement s'inscrit dans un cadre plus global : « de nouvelles dispositions réglementaires vont être définies pour harmoniser la silhouette des constructions, ordonner le front des façades, réserver les niveaux bas des immeubles à des commerces » (Pierre, 1987, p. 6). Le projet s'articule enfin avec la requalification de la place de Stalingrad<sup>29</sup>. Outre les canaux de l'Est parisien – dont l'aménagement se prolonge avec le bassin de l'Arsenal, le long duquel est créé un jardin – un certain nombre d'aménagements transforment également les berges de la Seine. Le long du fleuve, entre le Pont de la Tournelle et le Jardin des Plantes, les berges qui devaient accueillir la voie express rive gauche font place aux actuels jardins Tino Rossi dès les années 1970. Sur l'autre rive, quand le tracé de la voie G. Pompidou le permet, des espaces sont également aménagés pour les flâneurs et équipés de bancs, en particulier face aux grands monuments qui bordent le fleuve. C'est le cas au niveau du Port du Louvre notamment, aménagé en 1989<sup>30</sup>. Ces réalisations marquent le début d'une reconquête du fleuve qui n'est pas encore achevée à ce jour.

En définitive, pendant cette période (1975-1995), Paris s'est (re)construit un modèle d'espaces publics largement dominé par une approche patrimoniale, mais limité à certains quartiers. Depuis lors, la dimension patrimoniale n'a certes pas disparu et s'est même approfondie, mais d'autres dimensions se sont ajoutées – déplacements, cadre de vie, animations que nous traiterons abondamment dans les chapitre suivants – venant considérablement complexifier la production des espaces publics.

---

<sup>27</sup> Projet d'autoroute urbaine qui devait emprunter le tracé du Canal Saint-Martin, abandonné dans les années 1970. L'histoire de cet espace et de son réaménagement est relatée par C. Blancot dans son article « La renaissance d'une promenade » (*Paris-Projet*, 1993, n°30-31, pp. 58-67).

<sup>28</sup> Notamment dans le cadre de son étude sur *l'Aménagement et la mise en valeur des canaux de la Seine à la Villette*.

<sup>29</sup> Des terrasses plantées encadrent désormais la place, offrant des points de vue sur la rotonde et le bassin ; les matériaux et mobiliers urbains rappellent le système des canaux, tout en respectant l'architecture de Ledoux.

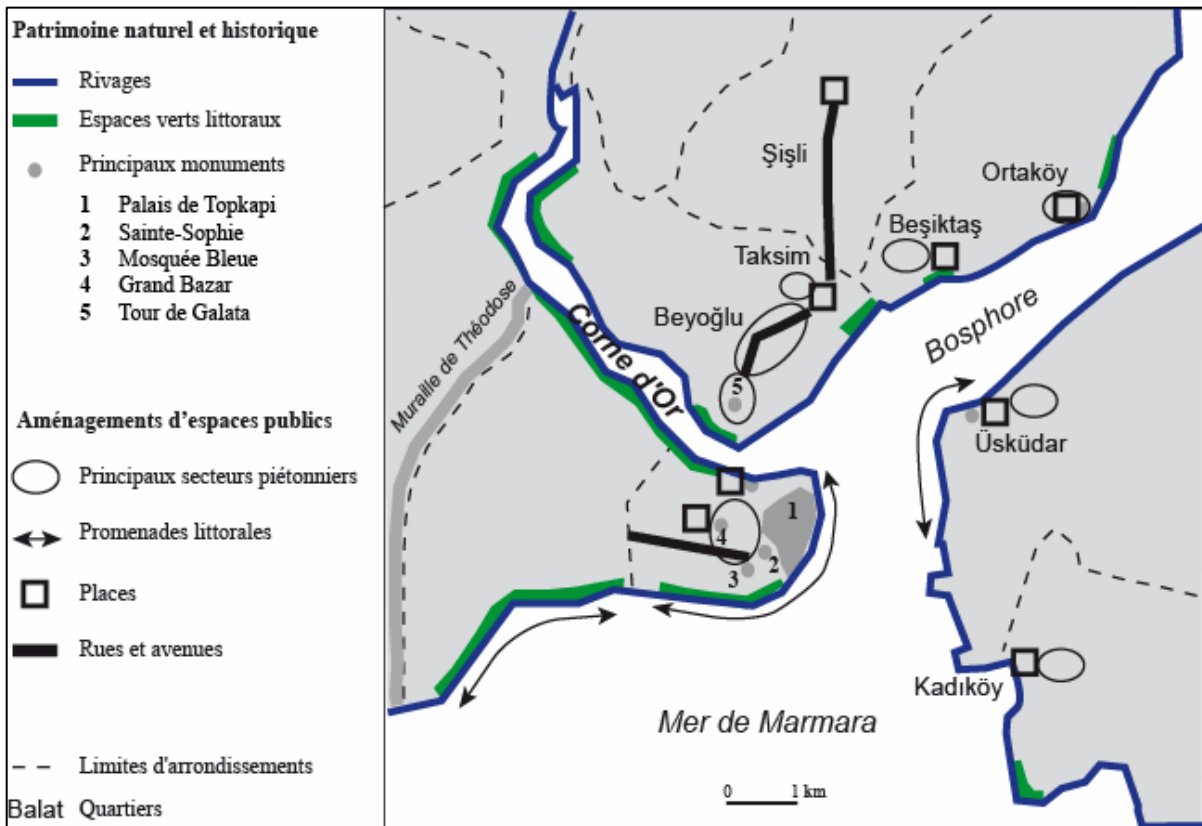
<sup>30</sup> Voir Loridan B. (1994), *Recensement et analyse des réalisations parisiennes récentes en matière d'espace public*, Paris, Ville de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain/Service de l'espace public (non paginé).

Figure n°25. La place d'Ortaköy (juillet 2004)

En arrière plan, la mosquée d'Ortaköy (XVIII<sup>e</sup> siècle) et le Pont sur le Bosphore, deux symboles d'Istanbul



Carte n°7. Les aménagements d'espaces publics dans les arrondissements centraux d'Istanbul depuis les années 1980



### 1.2.2 Berlin et Istanbul, variantes du modèle

Le processus de remise en valeur du patrimoine est plus limité à Berlin et à Istanbul qu'à Paris, en liaison avec des contextes particuliers. A Berlin, les bombardements alliés puis la reconstruction sous le régime est-allemand<sup>31</sup> ont en effet fait disparaître la plus grande partie des quartiers historiques. Quand elle est mise en œuvre, la réhabilitation des espaces publics ne concerne donc logiquement que peu d'espaces dans la capitale allemande. En ce qui concerne Istanbul, le potentiel de la ville en termes de patrimoine est énorme : la ville n'a pas subi les destructions qu'a connues Berlin. Les quartiers anciens sont nombreux et étendus, que ce soit sur la péninsule historique (Sultanahmet, Beyazıt dans l'arrondissement d'Eminönü notamment) ou dans les anciens quartiers européens (Beyoğlu). Mais les moyens financiers manquent souvent, malgré les aides de l'UNESCO et de l'Union Européenne pour réhabiliter la ville. C'est pourquoi ils sont d'ailleurs plutôt concentrés sur les monuments (mosquées, palais, etc.). Les pouvoirs publics doivent de plus faire face à d'autres défis qui apparaissent plus importants : la construction de logements et d'infrastructures a ainsi souvent pris le pas sur la réhabilitation du patrimoine. Enfin, le patrimoine ne va pas de soi dans le contexte turc. Le rôle de la spéculation foncière immobilière dans les dynamiques urbaines limitent d'ailleurs considérablement l'action dans ce domaine. Il en découle une forte dégradation des quartiers anciens, étroitement liée aussi à une dévalorisation du centre au sein de l'espace stambouliote.

Pour autant, certains espaces publics hérités ont été remis en valeur durant les années 1980 et 1990. De même qu'à Paris, cette remise en valeur constitue un outil au service de l'image des deux métropoles. Dans le but de mettre en valeur son riche patrimoine historique, Istanbul a en partie requalifié les rues et les places de ses quartiers historiques ; elle n'en a pas moins négligé ses rivages qui forgent eux aussi son identité si particulière. Soignant son image de « ville verte » – la ville se distingue en cela de la capitale française – Berlin a plutôt privilégié la restauration du patrimoine des jardins, incluant les places et les promenades.

#### *Istanbul, ville historique et maritime*

Si Paris développe des secteurs piétonniers dès les années 1970, Istanbul n'est pas en reste, grâce aux moyens financiers importants mis à la disposition de la Mairie métropolitaine dans les années 1980 pour des « grands projets »<sup>32</sup>. Dès cette époque, les pouvoirs publics s'approprient le modèle du secteur piétonnier, les premiers apparaissant à la fin de la décennie<sup>33</sup>. Ces aménagements d'espaces publics s'inscrivent dans le cadre d'une série d'

*urban renewal projects that had remained on the drawing board for more than three decades (...): large tracts of 19th century inner-city neighbourhoods were*

---

<sup>31</sup> En particulier entre les années 1950 et 1970, le régime ayant commencé à mettre en œuvre une politique de réhabilitation voire de reconstruction des quartiers anciens dans les années 1980.

<sup>32</sup> Les secteurs piétonniers sont beaucoup plus rares à Berlin. Les quartiers historiques épargnés par la guerre étaient principalement situés à l'Est, où les aménagements étaient peu nombreux dans ce domaine. Pour autant, on peut citer la reconstruction du quartier Saint-Nicolas (*Nikolai Viertel*) dans les années 1980, dès le début aménagé en secteur piétonnier.

<sup>33</sup> Entretien avec E. Avdel, architecte (15/07/04). Dans le centre : à Beyoğlu (Istiklal Caddesi), Eminönü (Nuruosmaniye Caddesi, port de Kumkapı) et Kadıköy (Bahariye Caddesi) et ponctuellement en banlieue, comme à Bakırköy.

*cleaned, central city small manufacturing establishments were evicted from their centuries-old quarters.* (Keyder, 1999, p. 17)

La plupart des projets sont développés dans le centre et dans le péri-centre durant les années 1990 (Özkan, 1996), sous l'impulsion de la Mairie métropolitaine et en collaboration avec les mairies d'arrondissement. Des secteurs piétonniers sont aménagés sur la péninsule historique : à Sultanahmet, autour des monuments les plus prestigieux de l'ancienne capitale ottomane – Sainte-Sophie, la Mosquée Bleue et le palais de Topkapı – ainsi que dans le quartier de Beyazit, à proximité du Grand Bazar. L'arrivée du tramway à la fin des années 1990 permet d'ailleurs d'étendre encore le secteur piétonnier au sein du centre historique. Dans les noyaux anciens de Beşiktaş, de Barkırköy et de Kadıköy sont également inaugurés des secteurs piétonniers, notamment à proximité des « échelles » (*iskele*), ces débarcadères fréquentés chaque jour par des milliers de citoyens empruntant les transports en commun maritimes (les *vapur*) et à proximité desquelles on peut voir de grandes mosquées monumentales, construites entre les XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. A Ortaköy, ancien village de pêcheurs le long du Bosphore désormais intégré dans l'agglomération, les rues anciennes situées à proximité de l'échelle sont rendues piétonnes, les façades et enseignes des commerces rénovées (figure n°25). Ce processus se poursuit aujourd'hui de proche en proche, que ce soit à Beyoğlu – dans le quartier de Talimhane, près de la place Taksim et dans le quartier historique de Galata – ou à Eminönü. Les mairies d'arrondissement prennent d'ailleurs souvent le relais de la Mairie métropolitaine.

Ces secteurs piétonniers comprennent souvent des places, et pas seulement des rues : les places jouxtant les « échelles » ont ainsi pour la plupart été réaménagées. Dans une ville où les places sont rares et héritées de la modernisation, des aménagements plus spécifiques sont aussi développés dès les années 1980. Un soin tout particulier est accordé aux réaménagements de la voirie, même si on a ici moins affaire à des aménagements de prestige qu'à une piétonisation partielle, et que la priorité est toujours donnée à la circulation automobile. Pour autant, le simple fait d'aménager ces espaces, dans une ville où la plupart des espaces publics sont relativement mal entretenus ou dégradés, leur confère un caractère exceptionnel. Sur la place Eminönü, deux espaces piétons sont construits dans les années 1980, de part et d'autre de la voie rapide, et reliés par des souterrains. Plus récemment, la place a été élargie, une vaste aire naguère réservée aux autobus ayant été convertie en espace piéton. L'objectif est bien entendu aussi de mettre en valeur le quartier historique adjacent, et notamment ses mosquées du XVI<sup>e</sup> siècle. Au cœur de la péninsule historique, la place *Beyazit* a également été repensée à la fin des années 1980 : un passage souterrain a permis de dévier la circulation et de rendre la place aux piétons, tout en mettant en valeur les monuments qui la bordent (complexe de la mosquée de Beyazit et université d'Istanbul). Pavage, bancs et bacs à fleurs viennent agrémenter la place que le secteur piétonnier tout proche permet également de mettre en relation avec le quartier de Sultanahmet.

### Berlin, ville verte

Si Paris met en œuvre un certain nombre de projets dans ce domaine, c'est à Berlin que cette préoccupation est finalement la plus affirmée. En cela, les deux villes se distinguent largement d'Istanbul où il existe peu de jardins, pour des raisons historiques, et où par

conséquent la politique dans ce domaine est peu développée<sup>34</sup>. La présence d'espaces verts nombreux et de grande qualité esthétique dans la capitale allemande constitue l'un des éléments les plus importants de son image et de son identité, ce qui explique en partie toute l'importance que la ville attribue aujourd'hui à leur entretien voire à leur restauration. Les pouvoirs publics s'investissent traditionnellement beaucoup dans ce domaine, dans la lignée de grands noms comme Lenné, précurseur d'une politique globale de développement des parcs et jardins dans la capitale durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. A côté des grands parcs évoqués dans le chapitre 4, de nombreux espaces verts de plus petite taille existent aussi, comprenant des jardins mais aussi des places (*Plätze*) – dont la plupart ressemblent en fait plus aux squares qu'aux places telles qu'on les connaît à Paris – ainsi que des promenades ou encore des cimetières. Considérés depuis les années 1970 comme un élément à part entière du « paysage monumental de Berlin »<sup>35</sup>, nombre d'entre eux sont désormais classés et protégés. Dès les années 1980, ce souci de préservation se traduit par la restauration de plusieurs places à Berlin-Ouest : la Viktoria-Luise-Platz ou encore la Savigny-Platz<sup>36</sup>. Le processus s'amplifie après la réunification, de nombreux espaces verts historiques se situant à l'Est ou sur la frontière entre les deux parties de la ville. De même qu'à Paris, où la requalification des boulevards s'articulait sur une redécouverte du patrimoine de voirie, la restauration des jardins, des places et des promenades historiques s'appuie sur des études scientifiques et notamment sur le dépouillement de nombreux documents d'archives<sup>37</sup>. Parmi les nombreuses réalisations, on peut citer la restauration du Grünzug Luisenstädtischer Kanal, sur le tracé du Mur entre Kreuzberg et Mitte (1993-1995) – avec la reconstitution à l'identique du Rosengarten et de ses pergolas – ainsi que la réhabilitation du jardin anglais dans le parc de Tiergarten (1996-1997). Plus récemment, le Lustgarten et Monbijou Park ont été réaménagés dans l'esprit des jardins du XVIII<sup>e</sup> siècle, en plein cœur du centre historique. En même temps, de nombreuses places paysagées ont également été requalifiées<sup>38</sup>.

---

<sup>34</sup> Les quelques parcs centraux, hérités de l'Empire ottoman (parc de Gülhane, à proximité du palais de Topkapı) ou de la République (parc de l'université d'Istanbul), ont cependant été requalifiés, de la même manière qu'à Paris et à Berlin, au cours des années 2000.

<sup>35</sup> Voir von Krosigk K. (1999), « Gartendenkmalpflege – Teil der Berliner Denkmallandschaft », in *Landesmerkmalamt Berlin, Gartenkunst Berlin : 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, pp. 12-19.

<sup>36</sup> Voir respectivement Grub H. (dir.) (1986), *Stadträume im Wandel: eine Ausstellung der Bundesrepublik Deutschland. Städte zeigen ihre Freiraum-Konzepte: Berlin, Frankfurt, Hamburg, Hameln, Karlsruhe, München, Nürnberg, Stuttgart*, Karlsruhe, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau/ Müller, 206 p.

<sup>37</sup> Voir Stürmer R., Wöhlmann F. (1999), « Die Erarbeitung von Archivalienhandbüchern und Dokumentationen zur Entwicklung des Grünen Berlin » in *Landesmerkmalamt Berlin, Gartenkunst Berlin : 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, pp. 29-34.

<sup>38</sup> Voir notamment Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2001), *Workshop Strategien und Innovationen für die Aufwertung von Berliner Plätzen, Zusammenfassung und Resümee*, 35 p.



## **Encadré n°5. Berlin, deux villes, deux centres et deux modèles d'espaces publics**

Ce sont les reconstructions de l'après-guerre qui véritablement façonnent Berlin pour lui donner un visage qu'on lui connaît encore en partie aujourd'hui, et qui différencie désormais largement la capitale allemande de la capitale française. En effet, les pouvoirs en place à l'Ouest et à l'Est après 1949 mettent les espaces publics au service de leurs idéologies respectives. Deux modèles se construisent alors progressivement, en opposition et dans des lieux distincts.

Le Kurfürstendamm constituait déjà un lieu attractif dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (Metzger & Dunker, 1986). Avec la partition, il devient le centre de Berlin-Ouest. A ce titre il est reconstruit et réaménagé dans les années 1960 (Heineberg, 1977). Il doit symboliser le monde libre, dans cette île au milieu du bloc soviétique qu'est la ville. L'avenue est désormais située au cœur du quartier d'affaires. Elle est bordée de boutiques et de restaurants ; ses façades sont recouvertes de publicités et de panneaux lumineux ; ses larges trottoirs sont conçus à la fois pour la promenade et la consommation. C'est le passage obligé des touristes ouest-allemands, français ou américains. Sur la Breitscheid Platz à laquelle il aboutit, dans le quartier de Zoo, les vestiges conservés de la *Wilhelm Gedächtniskirche* deviennent l'un des symboles de la ville. Là encore, la consommation domine, avec notamment la construction de *l'Europa Center*, l'un des premiers centres commerciaux de la ville, qui est surmonté du signe de Mercedes-Benz. Dans les années 1980, la voie rapide qui traversait la place est enterrée, permettant la piétonisation de cette dernière ; une fontaine y est installée et des arbres y sont plantés<sup>39</sup>. Elle constitue alors le centre névralgique de la ville.

De l'autre côté du Mur (construit en 1961), les rues et les places du Berlin historique ont été en grande partie détruits pendant la guerre. La Frankfurter Allee, rebaptisée Stinallee puis Karl-Marx-Allee, est reconstruite selon les normes soviétiques dans les années 1950. Quelques années plus tard, l'avenue Unter den Linden est également réaménagée. Si quelques-uns des anciens palais subsistent, elle est désormais bordée par les monuments emblématiques du pouvoir est-allemand et de l'appartenance au bloc soviétique, avec notamment les ambassades des pays-frères : « le bureau politique avait besoin d'une avenue de représentation, pour recevoir les camarades de Moscou comme il se doit » (Siedler, 1997, p. 3). C'est la réappropriation d'un espace public emblématique de la capitale prussienne par le pouvoir est-allemand. Mais celui-ci va plus loin encore, en créant *ex nihilo* un ensemble monumental, à l'emplacement du noyau historique. Les aménagements sont enclenchés dans la seconde moitié des années 1960 et s'inscrivent dans le cadre du *Generalbauungsplan* de 1968 (Heineberg, 1977). Le régime édifie alors des espaces publics censés incarner l'idéologie nouvelle qui le fonde (Müller, 2005). L'Alexanderplatz, le Forum Marx et Engels sont de vastes esplanades destinées aux grandes manifestations populaires du régime et bordées par des immeubles de logements, un grand magasin et les administrations d'Etat. Le palais royal n'est quant à lui pas reconstruit : dans les années 1970, il est symboliquement remplacé par le *Palast der Republik*, lieu culturel pour les Berlinoises, et par une place le long de laquelle sont édifiés le Ministère de l'Intérieur et le Parlement.

---

<sup>39</sup> Extrait de Grub H. (dir.) (1986), *op. cit.*, p. 70.

### **1.3 Des espaces publics à forte dimension symbolique**

Le choix de localisation ne s'appuie bien entendu pas uniquement sur le critère esthétique et architectural<sup>40</sup>. Les aménagements de prestige sont en fait réalisés prioritairement dans des lieux hautement symboliques, qui jouissent d'un statut à part dans les pratiques et les représentations de la ville. C'est le second grand critère : la dimension symbolique des lieux, même si ce critère est souvent intrinsèquement lié au premier. Ces espaces publics sont chargés de symboles, ce sont des hauts lieux qui incarnent l'identité des métropoles. D'un côté, les citoyens s'y retrouvent lors des grands événements pendant lesquels ils communiennent, des grandes manifestations politiques aux fêtes nationales, en passant par les rassemblements liés à de grands événements sportifs ; d'un autre côté, ces espaces publics symbolisent les villes à l'extérieur : connus dans le monde entier, ils sont les quasi synecdoques de Paris, Berlin et Istanbul. Le fait que Montmartre ait été l'objet d'autant d'attentions (carte n°6), la rapprochant du centre historique par la concentration des aménagements que l'on peut y trouver, va dans le même sens : la butte constitue un quartier à part, par son site et son histoire, protégé depuis 1949 ; elle est aussi l'un des hauts lieux de la capitale, avec une renommée internationale. Trois espaces publics de ce type peuvent être retenus dans les trois villes, même d'autres espaces publics symboliques ont aussi été requalifiés : l'avenue Istiklal, les Champs-Élysées et Unter den Linden.



*Figure n°26. Istiklal Caddesi (juillet 2004)*

Le réaménagement de l'avenue Istiklal constitue un modèle du genre. L'artère principale du quartier de Péra, construite au XIX<sup>e</sup> siècle, s'était lentement dégradée et se

---

<sup>40</sup> En témoigne la multiplicité des espaces publics hérités de l'histoire qui n'ont été que tardivement réaménagés, ou qui ne le sont parfois pas encore : la ville du XIX<sup>e</sup> siècle – et notamment le patrimoine faubourien – n'a par exemple été replacée que tardivement au cœur des préoccupations à Paris, aux dépens des formes héritées de l'Ancien Régime. Il en va de même à Berlin où le patrimoine hérité du XIX<sup>e</sup> siècle – le « Berlin de pierre » (Buffet, 1993) construit sur les plans d'Hobrecht – semble moins intéresser les pouvoirs publics que les formes héritées des périodes précédentes.

trouvait congestionnée par la circulation automobile. Au cours des années 1980, les pouvoirs publics engagent alors un vaste projet réaménagement du centre. Dans ce cadre, l'avenue est transformée en rue piétonne. Mais plus qu'un réaménagement de la voirie, le travail porte également sur les enseignes et façades, pour lesquelles un cahier des charges est mis en place. Le tramway est remis en service, avec les mêmes voitures qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. L'objectif principal est donc de revaloriser le patrimoine historique, dans l'espoir de redonner à l'avenue son image fastueuse d'antan (Bartu, 1999) : au XIX<sup>e</sup> siècle, elle était en effet le centre du quartier européen d'Istanbul, avec tous les attributs d'un boulevard européen : animation, boutiques de luxe, cafés et tramway. Istiklal Caddesi doit ainsi redevenir la vitrine de la métropole stambouliote, une vitrine qui l'ancre en Europe. Pour autant, l'idée de revalorisation du patrimoine demeure limitée à l'avenue et aux rues adjacentes<sup>41</sup>. On retrouve ce même souci d'image dans le réaménagement partiel de la place Taksim, au débouché de l'avenue, et plus récemment dans la piétonisation des rues du quartier de Talimhane, réalisée à l'occasion du sommet de l'OTAN en 2004.

L'avenue des Champs-Élysées, considérée comme la plus prestigieuse de la capitale française, avait subi un certain nombre de transformations au cours du XX<sup>e</sup> siècle :

La promenade était obstruée par le stationnement de véhicules à deux et à quatre roues. Le mobilier urbain, certainement en surnombre, était disposé sans souci de composition d'ensemble. Les façades des immeubles riverains, outre leur qualité architecturale relativement disparate, étaient encombrées de signalétique lumineuse trop importante qui banalisait la perspective des Champs-Élysées<sup>42</sup>.

Les grandes lignes du projet définies par une « mission Champs-Élysées »<sup>43</sup> sont les suivantes : remise en valeur de l'espace public par la suppression des contre-allées, pour redonner à l'avenue son caractère de promenade, revalorisation des façades et action sur les activités de l'avenue. La mission Champs-Élysées est également chargée de surveiller l'application des mesures retenues, avec le concours de l'Agence des grandes opérations (DV) à qui est confiée la maîtrise d'ouvrage. Comme pour les places, le projet s'accompagne de la création d'un nouveau parc de stationnement : celui-ci doit permettre de compenser la suppression du stationnement de surface et donc d'élargir les trottoirs. Comme l'écrit P. Pognant<sup>44</sup>, « la réfection du sol s'imposait pour simplifier, unifier et embellir ces trottoirs ». C'est l'intervention majeure du projet. B. Huet conçoit un projet choisi pour « le classicisme de son traitement et sa simplicité ». Les trottoirs sont organisés en deux parties clairement distinguées par le dessin et la teinte du granite. Dans l'esprit du mail initial, conçu dans la continuité des Tuileries, une deuxième rangée d'arbres est plantée. Le mobilier urbain est lui aussi repensé et homogénéisé : une ligne de mobilier urbain est spécialement conçue par J.-M. Wilmotte pour l'avenue (grands candélabres, bancs, feux de signalisation), en plus des petits lampadaires conçus par Hittorff au XIX<sup>e</sup> siècle. Pour autant, l'action publique ne se limite pas à ces travaux. Elle vise également à revaloriser le cadre bâti : une intervention sur les terrasses

---

<sup>41</sup> Pour permettre la piétonisation, les pouvoirs publics créent plus au nord une rocade permettant de délester la circulation : il s'agit du boulevard *Tarlabası*, percé à travers des quartiers anciens qui se trouvent coupés en deux par une autoroute urbaine. C'est toute l'ambiguïté de la remise en valeur du patrimoine dans une ville qui continue par ailleurs à privilégier l'automobile et les grandes infrastructures.

<sup>42</sup> Pognant P. (1993), « Le sauvetage des Champs Élysées », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 70.

<sup>43</sup> Confiée par le Maire de Paris à P.-Y. Ligen, ancien directeur de l'APUR.

<sup>44</sup> Pognant P. (1993), *op. cit.*, p. 72 et p. 74.

de café, la publicité, les enseignes et les devantures complète le projet. On le voit, le projet comprend une réhabilitation de l'espace public – réalisée entre 1992 et 1994 – mais va bien au-delà, prenant en compte toutes les dimensions de ce dernier à plus long terme.

Promenade de prestige construite au XVIII<sup>e</sup> siècle entre le palais royal et le Tiergarten, Unter den Linden a beaucoup souffert des destructions de la guerre au XX<sup>e</sup> siècle. Pendant la période socialiste, elle est devenue l'espace d'apparat du régime qui y construit de nouveaux monuments emblématiques du régime (encadré n°5). A cette époque, la promenade centrale n'est plus continue ; promenade et trottoirs sont recouverts de dalles de béton. C'est pourquoi le Land de Berlin décide sa requalification dans une optique patrimoniale : « retrouver le lien avec l'histoire et reconstruire les jardins en respectant le patrimoine sont deux aspects relativement consensuels dans ce secteur si caractéristique de Berlin »<sup>45</sup>. L'un des objectifs est que l'« on se sente réellement transporté sur une avenue européenne classique ». Le processus de réhabilitation est engagé en 1997. La continuité de la promenade centrale est rétablie ; cette dernière est en outre reconstituée dans sa forme d'origine, avec un revêtement beige de sable et des bordures constituées de mosaïques de pierre calcaire. Un mobilier urbain cohérent est également conçu, adapté au prestige de l'avenue. C'est la même idée qu'à Paris pour les Champs Elysées : « Par le biais d'un système unifié de mobilier urbain, la rue Unter den Linden doit redevenir la promenade piétonne emblématique de la métropole ». La nouvelle ligne de mobilier urbain, spécialement créée pour la promenade, concilie référence à l'histoire et éléments contemporains. C'est bel et bien une invention puisqu'il n'y a pas de tradition d'aménagement unifié de cette avenue, mais celle-ci s'inscrit dans la lignée revendiquée d'une tradition européenne. Dans le sillage d'Unter den Linden, les quelques places monumentales du centre de Berlin ont également été requalifiées. On peut notamment évoquer le *Forum Fridericianum*, à l'extrémité de l'avenue Unter den Linden qui a été récemment remis en valeur. L'aménagement s'appuie sur la proposition de l'architecte J. P. Kleihues qui avait préconisé en 1998 que la chaussée de l'avenue Unter den Linden soit recouverte de dalles de granite entre l'opéra, la Bebelplatz et l'université Humboldt. Le revêtement « souligne de nouveau avec force la conception historique du Forum : la continuité spatiale entre les bâtiments qui se font face »<sup>46</sup>. D'autres places ou parvis ont également été requalifiés dans l'arrondissement de Mitte : la Bebelplatz, à proximité du *Forum Fridericianum* et le Gendarmenmarkt sont les plus prestigieuses<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> Source: Jakubeit B. (1999), « Der öffentliche Raum – Visitenkarte einer Stadt », *Foyer*, n°2, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, p. 7.

<sup>46</sup> Source: Haubrich R. (1999), *ibid.*, p. 18.

<sup>47</sup> D'autres le sont un peu moins, tel le Hackescher Markt : le parvis de la gare a été piétonnisé, revêtu de matériaux nobles et agrémenté d'arbres. Il met en relation la gare avec les Hackesche Höfe rénovées.

*Figure n°27.  
L'avenue des Champs  
Elysées requalifiée  
(juillet 2007)*



*Figure n°28. L'avenue  
Unter den Linden  
requalifiée (avril 2004)*

## **2. Les espaces publics, enjeux de pouvoir**

Dans la continuité de la tradition européenne, le rôle de la fonction politique dans l'aménagement des espaces publics demeure important. Il faut noter à ce propos que les réalisations ne sont jamais loin des lieux du Pouvoir, que ce soit à Berlin ou à Paris<sup>48</sup>. C'est Berlin qui constitue aujourd'hui le meilleur exemple de cette « topographie du pouvoir » (Häußermann, 2002) qui englobe les espaces publics : dans le tout nouveau quartier du *Spreebogen*, ceux-ci sont entièrement voués à la fonction de représentation, à la mise en scène d'une République allemande réunifiée et démocratique. Si la dimension politique n'apparaît pas aussi explicite dans la localisation des aménagements de prestige à Paris et Istanbul, elle n'en est pas absente. Le parvis de l'Hôtel de Ville à Paris ou la place Taksim à Istanbul – toutes deux ayant été l'une des toutes premières places réaménagées, avant d'être remaniée plusieurs fois dans les années 1980 – rendent compte du même phénomène. Dans les deux cas, les aménagements de prestige incarnent en outre l'affirmation du pouvoir local par rapport au pouvoir national.

### **2.1 Reconstruire les espaces publics d'une capitale réunifiée : Berlin**

A Berlin, contrairement à Paris, il s'agit moins de réhabiliter que de reconstruire. Pour la toute jeune capitale d'un Etat réunifié, il s'agit d'abord de recoudre un espace marqué par plusieurs décennies de division. Les aménagements de prestige se sont donc logiquement localisés en partie sur le tracé du Mur, symbolisant la réunification. Ils ont aussi délaissé l'ancien centre de Berlin-Ouest, associé à la fois la séparation de la ville et du pays en deux entités politiques : les espaces publics de la *City West* ont ainsi été peu transformés dans les années 1990, même si quelques projets sont aujourd'hui développés pour revaloriser un centre en perte de vitesse depuis la réunification<sup>49</sup>. Quant à l'ancien centre de Berlin-Est, c'est lui qui a subi le plus de transformations, dans le but avoué de revaloriser le centre historique de la capitale allemande, mais aussi dans l'optique d'un effacement progressif de l'héritage est-allemand.

#### **2.1.1 La « reconstruction critique » de Mitte après 1990**

Il reste peu de quartiers historiques dans le centre de Berlin : la plupart ont été détruits par les bombardements alliés ou le régime est-allemand. Certains ont fait place à un *no man's land*, notamment le long du Mur. D'autres ont été reconstruits selon des normes soviétiques : élargissement de la voirie, rupture de l'alignement et création de vastes espaces libres, architecture de barres et de tours. Depuis les années 1990, que ce soit dans le cadre du programme *Bundeshauptstadt* ou dans celui du *Planwerk Innenstadt*<sup>50</sup> (voté par le Sénat de Berlin en 1999), l'un des principaux objectifs du *Bund* et du *Land* de Berlin est le suivant :

---

<sup>48</sup> La plupart des aménagements continuent ainsi à se concentrer sur l'axe Est-Ouest de la capitale, entre les places de l'Etoile et de la Nation.

<sup>49</sup> En témoigne le projet de réaménagement de la Breitscheid Platz, au pied de l'église commémorative et au débouché du Kurfürstendamm.

<sup>50</sup> Le *Planwerk Innenstadt* (1999) est un plan-cadre d'ensemble qui n'a pas de portée juridique mais définit les lignes directrices pour l'urbanisation du centre de Berlin. C'est est le plus connu des quatre plans-cadres pour la capitale allemande.

reconstruire le centre historique selon le principe de la « reconstruction critique »<sup>51</sup>. Cette position a été fermement défendue par le *Senatsbaudirektor* H. Stimmann, pour qui Berlin devait fidèlement s'inscrire dans la tradition, à savoir une esthétique qu'il qualifiait de « modernité classique » (*klassische Moderne*). L'idée n'était pas de reconstruire à l'identique le Berlin d'avant-guerre, mais de respecter et réinterpréter ses structures historiques, afin de permettre à la ville de retrouver sa propre identité métropolitaine et européenne (Stimmann, 1999). Le rôle des espaces publics est en conséquence de première importance : il s'agissait de reconstituer les places et les rues dans leur tracé d'origine, de délimiter par là-même les blocks et les parcelles où la ville devait être (re)construite, le tout étant considéré comme la condition *sine qua non* pour (re)créer une identité urbaine à la fois caractéristique d'un centre-ville et propre à Berlin. Plus qu'une simple requalification, la reconstruction s'articule donc sur une redéfinition de répartition du sol entre bâti et non bâti, ce qui se traduit en général par une réduction de la largeur des rues et une fermeture des places<sup>52</sup>. Il faut cependant noter que ce travail de reconstruction du centre historique s'inscrit dans une démarche qui vise aussi à effacer une partie des traces les plus marquantes laissées par le régime est-allemand, comprenant les symboles (monuments publics, statues, plaques commémoratives, noms de rue) mais aussi l'urbanisme dans son entier (Häußermann & Kapphan, 2000, p. 200). Dans les années 1990, un certain nombre de projets sont donc engagés pour reconstruire les principaux hauts lieux de la capitale. S'ils concernent avant tout le bâti, ils prennent aussi pleinement en compte la configuration de la voirie.

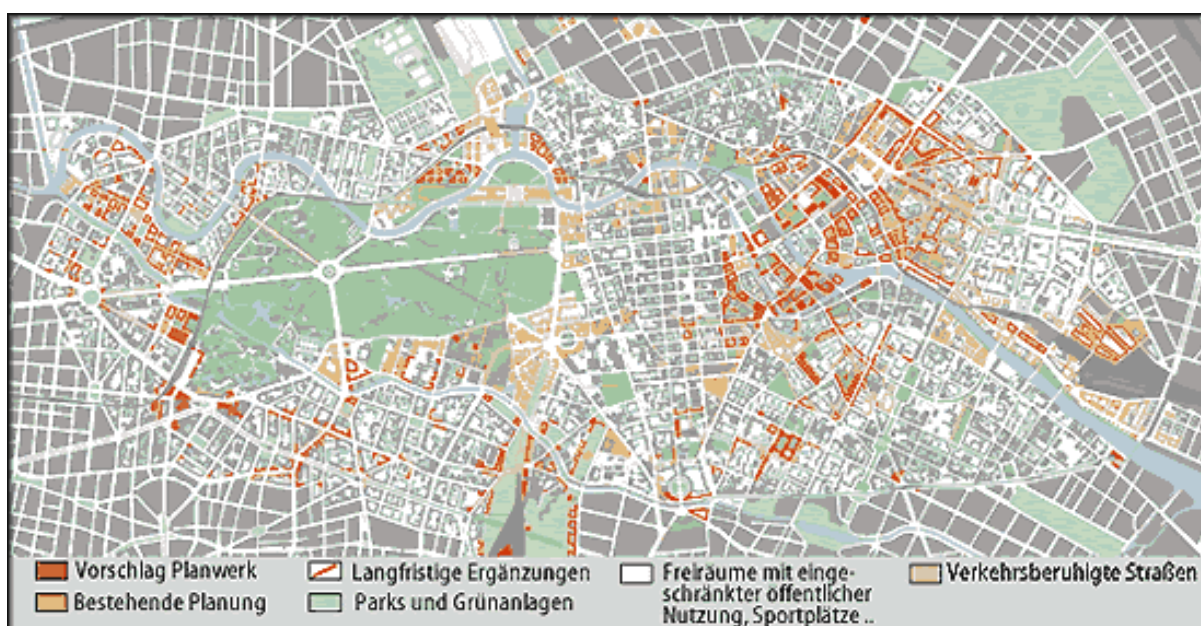


Figure n°29. Planwerk Innenstadt de 1999 (source : SenStadt)

Traduction de la légende (de haut en bas et de gauche à droite) : 1. Proposition du plan-cadre ; 2. Aménagement réalisé ; 3. Compléments à long terme ; 4. Parcs et espaces verts ; 5. Espaces libres à usage public, stades ; 6. Rues avec tranquillisation du trafic

<sup>51</sup> Le concept de *kritische Rekonstruktion* a été développé dans les années 1980 pour la réhabilitation des quartiers anciens de Kreuzberg (Bodenschatz, 1987), avant d'être repris et adapté dans les années 1990 à la reconstruction des quartiers historiques de Mitte.

Les premiers quartiers reconstruits sont parmi les plus emblématiques de la nouvelle capitale, au sein desquels on retrouve des rues et des places prestigieuses. On peut citer en tout premier lieu la Friedrichstraße à laquelle la reconstruction a rendu sa largeur d'origine au cours des années 1990. Le long de la rue a été édifiée une série de bâtiments conçus par des architectes de renommée mondiale et comprenant notamment des passages et des grands magasins, renvoyant à l'âge d'or de la rue. La configuration de la voirie est celle d'avant-guerre, de même que les revêtements en granite alternant grandes dalles au centre des trottoirs et mosaïques sur les côtés, dans la tradition du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais ce sont surtout des grandes places qui ont été reconstituées, telle la Pariser Platz – le *Quarré* hérité du XVIII<sup>e</sup> siècle – située à l'extrémité d'Unter den Linden et devant la Porte de Brandebourg. Les bâtiments entourant la place avaient été détruits pendant la Seconde Guerre mondiale puis elle était restée un *no man's land*. Après la réunification, la décision est prise de reconstituer la place à l'identique en reconstruisant l'ambassade de France et plus tard l'ambassade des Etats-Unis, l'Ecole des Beaux-Arts et l'Hôtel Adlon sont notamment reconstruits. Les travaux d'aménagement de la place viennent parachever l'ensemble. Un revêtement en granite remplace l'asphalte, au centre de la place qui est désormais interdite aux voitures, grâce à un nouveau plan de circulation. Dans l'esprit de la place telle qu'elle existait avant la Seconde Guerre mondiale, des plates-bandes sont aménagées de chaque côté, agrémentées de fontaines, redonnant à la ville « son espace de représentation et d'accueil le plus beau et le plus représentatif, sous son aspect d'autrefois »<sup>53</sup>. D'autres places ont également été reconstruites dans les années 1990-2000 au cœur de l'arrondissement de Mitte, comme la Potsdamer Platz, le Triangle de Lenné (Lenné-Dreieck) et la Leipziger Platz (l'*Oktagon* conçu au XVIII<sup>e</sup> siècle)<sup>54</sup>.

De même, de nombreuses rues et places qui avaient été effacées par la reconstruction d'après-guerre donnent lieu à des projets de reconstruction dans le quartier de Friedrichswerder. La Hausvogteiplatz a récemment été reconstruite dans le même esprit que les places évoquées ci-dessus. Le projet de reconstitution du Spittelmarkt est actuellement en cours. Au XIX<sup>e</sup> siècle, c'était une place animée, l'une des plus importantes de la ville après la Potsdamer Platz et l'Alexanderplatz. L'élargissement de la Leipziger Straße et la construction des grandes barres d'immeubles dans les années 1960 l'avaient fait disparaître, aussi bien dans sa forme que dans ses fonctions. Le projet vise à recréer la place en ajoutant de nouveaux bâtiments qui doivent délimiter un triangle, ancien tracé de la place. Ces bâtiments doivent accueillir des fonctions diverses susceptibles d'amener de l'animation (commerces, logements, bureaux). Mais comme pour les autres projets en cours, le processus promet d'être

---

<sup>52</sup> Entretien avec K. von Lojewski, 02/06/2005.

<sup>53</sup> Source : von Krosigk (1999), « Gartendenkmalpflege – Teil der Berliner Denkmallandschaft » in *Landesdenkmalamt Berlin, Gartenkunst Berlin : 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, p. 111.

<sup>54</sup> Situés à proximité du Mur, ces trois espaces publics avaient disparu. Le Triangle de Lenné, qui fait désormais la transition entre le *Sony Center* et le parc de Tiergarten, a été en partie reconstitué dans l'esprit de son premier concepteur. Quant aux deux places, elles ont été repensées pour assurer la transition entre les quartiers historiques et les nouveaux quartiers de la Potsdamer Platz, tout en conservant les tracés des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. La reconstruction de la Leipziger Platz renoue donc avec les volumes de l'ancienne place : les immeubles de petite taille sont alignés le long de l'octogone. Hormis la chaussée centrale, la place a été engazonnée et plantée de quelques arbres. En ce qui concerne la Potsdamer Platz, le choix s'est plutôt porté sur un revêtement minéral, plus adapté aux flux de piétons qui transitent par là, mais aussi pour mettre en valeur les nouveaux bâtiments et les entrées monumentales de la gare souterraine.



long puisqu'il doit être précédé d'un remaniement des parcelles et qu'il est assujéti ensuite à la reconstruction du bâti par les propriétaires et investisseurs privés.

### 2.1.2 La construction *ex nihilo* d'espaces publics emblématiques d'une capitale : autour du *Spreebogen*

Suite à la décision votée par le *Bundestag* en 1991, Berlin est de nouveau désignée comme la capitale de la République Fédérale d'Allemagne. Une partie des services fédéraux – les plus importants – doivent alors quitter Bonn et s'installer à Berlin<sup>55</sup>. Cette décision s'inscrit en outre dans un nouveau positionnement de l'Allemagne, qui doit s'inscrire dans l'espace urbain berlinois :

la RFA est aujourd'hui un Etat pleinement souverain et une puissance européenne (...). Depuis 1990, l'opinion publique se préoccupait de savoir si les nouvelles orientations de la RFA allaient se répercuter sur la planification de la nouvelle capitale : ses nouvelles ambitions en tant que puissance mondiale allaient-elles se retrouver symboliquement dans les espaces et le bâti, à l'instar de ce qui s'était produit au cours de la période expansionniste dans l'histoire allemande ? (Beyme, 1999, p. 639)

La ville hérite en effet des espaces publics symboliques de Berlin-Ouest et de Berlin-Est : un ensemble hétérogène et contradictoire d'espaces publics conçus au service des idéologies capitaliste et socialiste (encadré n°5). Ceux-ci ne correspondent plus à l'image que veut donner d'elle la capitale : représenter l'unité allemande et la démocratie. Dans le cadre du programme *Bundeshauptstadt* (capitale fédérale), il s'agit donc d'aménager un espace urbain à la hauteur de cette fonction de capitale, des valeurs et des nouvelles ambitions allemandes, avec ses quartiers et ses espaces publics emblématiques. Ces derniers viendront parachever la construction des nouveaux quartiers gouvernementaux, après celle des bâtiments publics, dans la seconde partie de la décennie 1990 et au début des années 2000.

L'ensemble le plus emblématique est le quartier construit dans la boucle de la Spree (*Spreebogen*)<sup>56</sup>, symboliquement situé à la jonction entre Berlin-Ouest et Berlin-Est. Outre le *Reichstag* réhabilité pour accueillir le *Bundestag*<sup>57</sup>, un ensemble de bâtiments sont édifiés : les annexes du *Reichstag*, la Chancellerie (*Bundeskanzleramt*) et, juste en face, la nouvelle grande gare centrale<sup>58</sup>. Le long de la Spree vers l'Ouest s'égrènent également d'autres monuments, notamment le Ministère de l'Intérieur et les résidences des députés. Tous s'inscrivent dans des espaces publics requalifiés ou créés *ex nihilo*. Devant le *Reichstag*, la Place de la République est réaménagée, de même que les allées du Tiergarten, le grand parc

---

<sup>55</sup> Il s'agit de la Chancellerie (*Bundeskanzleramt*), des services de presse et d'information du gouvernement fédéral, des ministères des Affaires Etrangères, de l'Intérieur, de la Justice, de l'Economie, de Finances, du Travail, de la Famille, des Anciens, des Femmes et de la Jeunesse, des Transports, de l'Aménagement du territoire, de la Construction et de l'Aménagement urbain (Welch Guerra, 1999).

<sup>56</sup> Outre le quartier du *Spreebogen*, il existe aussi plus ponctuellement un certain nombre de bâtiments publics, notamment ceux des ministères, aux abords desquels de nouveaux espaces publics ont été inaugurés. Ils doivent à la fois mettre en valeur ces bâtiments et faire le lien avec leur environnement. Ce sont surtout des parvis (*Vorplätze*), comme ceux du ministère des Finances, sur la Wilhelmstraße. Là encore, la conception des espaces publics est confiée à des architectes de renom.

<sup>57</sup> Le *Reichstag* est le bâtiment historique dans lequel siège la chambre des députés allemands, le *Bundestag*.

<sup>58</sup> Dans le cadre du *Pilzkonzep*t (système du champignon) décidé en 1992, il s'agit de créer une gare qui soit au centre d'un réseau concentrique. C'est pour cette raison qu'a été reconstitué l'axe Nord-Sud, qui croise dans la nouvelle gare le réseau est-Ouest existant.

situé à proximité. Deux autres places sont également créées : la première entre la Chancellerie et les nouveaux bâtiments du *Reichstag*, une place à la fois minérale et végétale, agrémentée d'arbres et de bancs ; la seconde, en cours d'aménagement, devant la gare centrale<sup>59</sup>. De vastes espaces verts font la jonction entre ces bâtiments, de part et d'autre de la rivière : ils font partie des quelque vingt espaces verts, qui ne prennent sens que dans la fonction de capitale et ne peuvent s'envisager que dans leur relation avec les bâtiments du Parlement et du Gouvernement<sup>60</sup>. Non loin de là, l'Invaliden Park a également lui été repensé pour être un espace de représentation, dans un quartier qui a accueilli de nombreux ministères. Enfin, les berges de la rivière sont elles-aussi réaménagées en promenade et ouvertes au public qui y trouve aussi à sa disposition des lieux de consommation<sup>61</sup>. L'ensemble de ces aménagements renvoie à la tradition des espaces publics berlinois, faite de sobriété et marquée par la présence végétale, tout en mettant en valeur les bâtiments modernes, dont l'architecture tout en transparence permet au public d'observer les lieux de la démocratie. Ils contribuent aussi à donner à Berlin ce qui manquait à Bonn, c'est-à-dire un « décor somptueux pour les cérémonies républicaines » (Beyme, 1999, p. 640). Tout comme les bâtiments, les espaces publics reprennent enfin le consensuel « motif symbolique de l'unité allemande » (Welch Guerra, 1999, p. 625) : allées, plantations d'arbres et aménagements minéraux suivent ici un tracé Est-Ouest qui se surimpose au cours de la Spree et inscrit symboliquement la réunification des deux Allemagnes dans le paysage urbain, tout en réfutant l'axe Nord-Sud jadis imaginé par l'architecte nazi A. Speer (Buffet, 1993).

### 2.1.3 Espaces publics et mémoire : la spécificité berlinoise

Les espaces publics nouvellement réaménagés ne se contentent pas d'incarner la nouvelle fonction de capitale. Ils doivent non seulement refléter les valeurs démocratiques qui sont celles de la R.F.A, mais ils ont aussi pour vocation de rappeler les heures sombres de l'histoire de la ville, dans un pays qui a fait du devoir de mémoire l'une de ses valeurs fondatrices (Werner, 1991). A la différence de Paris, les nouveaux espaces publics berlinois doivent donc aussi faire œuvre de mémoire. Tel est le cas du Mauerpark. La décision de construire un parc sur l'emplacement de l'ancienne gare de marchandises et du Mur, à la frontière entre les arrondissements de Prenzlauer Berg et de Wedding, date de 1994. Il s'agit alors de donner des espaces verts à des arrondissements qui en manquaient, tout en faisant le lien entre l'Est et l'Ouest. L'architecture du parc reprend ainsi en partie le tracé de l'ancien Mur. Tout au long de ce dernier, en particulier à proximité de la Potsdamer Platz, les nouveaux espaces publics sont d'ailleurs en général jalonnés d'éléments qui en conservent la mémoire : que ce soit sous la forme des morceaux de mur ou plus discrètement sous la forme de revêtements de sol spécifiques, notamment au moyen de pavés de couleur. De manière plus monumentale, le mémorial aux juifs assassinés d'Europe, inauguré en 2005, apparaît comme un espace public à vocation mémorielle (Schlagdenhauffen, 2005) : c'est un champ de stèles construit sur l'un des terrains du *no man's land* entre l'Est et l'Ouest, à l'emplacement de l'ancienne chancellerie du Reich, et librement accessible au public (figure n°30). Il s'inscrit

---

<sup>59</sup> Conçue par les architectes Schwarz et Kiefer qui ont remporté le concours organisé en 1998.

<sup>60</sup> Entretien avec U. Renker (29/04/2005), Direction des espaces vers du Land de Berlin. Cf. « *Zukunft der Freiraumpolitik in Berlin. Hintergründe und Beispiele* », document Power Point fourni par l'interviewée.

<sup>61</sup> *Biergärten* et *Strandbars* (bars installés au bord de l'eau).

dans une tendance contemporaine très claire qui est de construire des mémoriaux largement ouverts sur l'espace public (Tortosa, 1998).



Carte n°8. Les espaces publics centraux créés ou réhabilités à Berlin depuis 1990



Figure n°30. Le mémorial aux juifs assassinés d'Europe (mars 2006)

Le mémorial a été conçu par l'architecte Peter Eisenman et inauguré en juin 2005. Il est situé entre la Porte de Brandebourg et la Potsdamer Platz : à gauche le trottoir, le mémorial étant ouvert sur l'espace public ; au fond, le Tiergarten.

## **2.2 Espaces publics de métropoles**

Que ce soit pas la remise en valeur d'espaces publics hérités, comme c'est le cas à Paris, ou par la construction de nouveaux espaces publics, dont la conception s'appuie sur des modèles plus contemporains, les espaces publics doivent incarner l'image voire la puissance des métropoles, dans le contexte d'une concurrence accrue entre les villes. Les trois métropoles sont concernées, selon des modalités différentes.

### **2.2.1 Paris ou le patrimoine au service de l'image d'une métropole bien établie**

Ce n'est pas un hasard si les aménagements de prestige se multiplient au cours de la seconde partie des années 1980, sous l'impulsion à la fois du Président de la République et du Maire de Paris. Le premier entend donner à la capitale des équipements culturels modernes et prestigieux, susceptibles d'affirmer le rôle de métropole culturelle de la capitale, tout en la marquant de l'emprunte présidentielle, comme d'ailleurs ses prédécesseurs. Le second entend lui-aussi faire de Paris une métropole moderne, accroître son rayonnement économique et culturel, dans un contexte marqué par les prémices de la mondialisation et le développement accru de la compétition entre grandes villes. C'est ce qui ressort tout particulièrement du discours<sup>62</sup> développé par le Maire de Paris dans la seconde moitié des années 1980. Pour cela, la ville doit s'appuyer sur un patrimoine remis en valeur et modernisé. En cela, le Maire de Paris met très tôt le patrimoine au service de l'image et du marketing urbain, une tendance qui s'est depuis accentuée (Henriet & Pellegrin, 2003).

L'action de la Mairie de Paris passe logiquement par une requalification des espaces publics les plus prestigieux de la capitale, ceux qui font son image de marque en France et dans le monde. Comme le rappelle un document de communication municipale, « de grandes places qui contribuent au prestige de Paris ont été aménagées »<sup>63</sup>. Le réaménagement de l'avenue des Champs-Élysées s'inscrit évidemment dans ce cadre, l'avenue étant l'une des plus belles vitrines de la capitale. Pour les acteurs du projet, « l'inadéquation entre l'image de marque de l'avenue et sa réalité était devenue flagrante »<sup>64</sup>. Les autres projets, marqués à la fois du sceau de l'innovation et de la revalorisation du patrimoine, de même que le travail de plus grande ampleur mené à propos du mobilier urbain – voulu par le pouvoir politique<sup>65</sup> – témoignent tous d'une même détermination à rénover l'image de marque de la métropole parisienne. Certains de ces aménagements sont en outre localisés dans l'Est de la capitale, dans le cadre du Plan-Programme de l'Est : les projets développés le long des canaux visent notamment à revaloriser un secteur dégradé de la capitale, jusque-là quelque peu délaissé par l'action publique, cette dégradation étant alors considérée comme peu digne d'une métropole moderne. En définitive, cette action en termes d'espaces publics s'apparente donc clairement à une démarche de marketing urbain. La médiatisation des projets au niveau national et international en témoigne. C'est notamment le cas pour la remise en valeur des Champs-

---

<sup>62</sup> Comme en témoigne l'analyse des journaux municipaux, menée par A.-L. Humain-Lamoure dans le cadre de sa thèse.

<sup>63</sup> Source : Mairie de Paris (1988), *Rues de Paris, aujourd'hui*, p. 40.

<sup>64</sup> Source : Pognant P. (1993), « Le sauvetage des Champs Élysées », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 70.

<sup>65</sup> Notamment à propos de l'unification et de la normalisation des entrées de parcs souterrains, cf. entretien avec B. Landau (20/08/04).

Elysées : outre la médiatisation du nouvel aménagement, il faut d'ailleurs noter que de nombreuses festivités – tout aussi médiatisées – y sont organisées les années suivantes.

Pour autant, le cas de Paris n'est pas si spécifique qu'il en a l'air. Certes l'action publique dans le domaine des espaces publics s'appuie sur des caractéristiques propres au contexte parisien. Mais d'autres métropoles européennes développent à la même époque d'ambitieux programmes de remise en valeur de leur patrimoine, et notamment de leurs espaces publics. Il s'agit notamment de Barcelone dans les années 1980, puis de Lyon au tournant des années 1990. Dans les deux cas, les pouvoirs municipaux ont joué un rôle central pour repenser des espaces publics dégradés, dans un même souci de valorisation du patrimoine et de marketing urbain. C'est en effet à grand renfort de communication que les deux villes développent leurs projets. Ces deux métropoles régionales s'appuient donc les premières sur leurs espaces publics pour s'affirmer sur la scène nationale et internationale. Ainsi donc, Paris se réapproprie ce mouvement en généralisant une action ébauchée dans les années 1970 et 1980 (avec les aménagements de secteurs piétonniers et de places). Sans toujours en faire la publicité, la capitale française s'inspire alors d'une démarche déjà généralisée dans ces métropoles de plus petite taille<sup>66</sup>, en lui donnant encore plus d'ampleur et de prestige, pour s'affirmer à un autre niveau, comme métropole mondiale. Paris est donc bien, dans ce domaine comme dans d'autres, une « ville de consécration » (Grésillon, 2002, p. 304).

### 2.2.2 Les espaces publics d'une métropole en devenir : le modèle commun de Berlin et Istanbul

Malgré toutes leurs différences, Berlin et Istanbul ont d'autant plus été amenées à construire de nouveaux espaces publics emblématiques que leur position dans le concert des métropoles n'est pas aussi assurée que Paris : la première retrouve son statut de capitale mais demeure une métropole en devenir (Grésillon & Kohler, 2001) et la deuxième, même si elle tente de s'affirmer dans le concert des grandes métropoles, reste une ville du Sud avec ses problèmes spécifiques (croissance démographique, insuffisance des infrastructures, etc.) [Keyder, 1999, Pérouse, 2000]. Ces lieux doivent donc marquer l'appartenance au réseau des métropoles mondiales qu'elles aspirent à rejoindre. La mise en valeur du patrimoine constitue un premier outil au service de cet objectif : comme pour Paris, il faut donc lire le processus de réhabilitation des espaces publics décrit précédemment dans ce contexte. Ainsi, pour les pouvoirs publics berlinois, « la forme des rues et des places contribue à rendre Berlin (...) plus attractive. Dans la concurrence avec les autres villes, ces lieux représentent une image de marque propre à la ville »<sup>67</sup>. Mais ce sont les grandes opérations d'aménagement qui jouent principalement ce rôle. Elles sont d'autant plus visibles aujourd'hui qu'elles sont récentes ou qu'elles se poursuivent, et que leurs espaces publics s'apparentent à des modèles qui divergent par rapport à Paris.

---

<sup>66</sup> Ainsi trouve-t-on dans le numéro spécial de *Paris-Projet* (la revue de l'APUR) sur les espaces publics, publié en 1993, la retranscription d'un entretien avec R. Pié, ancien Directeur du Service de la planification et de la gestion urbaine de Barcelone (pp. 180-189).

<sup>67</sup> Préface du *Handbuch zur Gestaltung von Strassen und Plätzen in Berlin* (1999).

### Le quartier de la Potsdamer Platz à Berlin

Dans l'euphorie des années 1990, l'objectif n'est pas seulement de marquer politiquement le rôle de Berlin mais aussi de repositionner la ville dans le concert des grandes métropoles européennes et mondiales (Borst & Krätke, 2000 ; Häußermann & Kapphan, 2000). Les pouvoirs publics mènent une politique offensive : avant 1989, Berlin jouissait d'une situation privilégiée, à part du reste du monde (*Insellage*) où chaque partie était amplement subventionnée par l'Etat. Il s'agit désormais d'attirer de nouvelles institutions et le plus possible d'investissements. Pour cela, les pouvoirs publics inventent alors le concept marketing de *Neue Berlin* (Farias Hurtado, 2005) qui doit rendre compte de la créativité architecturale et culturelle, de la qualité du cadre de vie ainsi que des fonctions retrouvées de capitale, résolument tournée vers l'avenir. Ils mènent surtout une politique ambitieuse d'aménagement urbain qui vise à redonner vie à la *Weltstadt* (ville mondiale) qu'était Berlin dans les années 1920 (Lenhart, 2001).

C'est principalement le quartier de la Potsdamer Platz qui cristallise cette ambition<sup>68</sup>. Place la plus animée de la capitale du *Reich* au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, elle devient le centre névralgique de la métropole berlinoise dans les années 1920, carrefour des lignes de métro, de tramway et d'autobus (Buffet, 1993). C'est aussi là que se concentrent les grands magasins, les cabarets, les cinémas et les théâtres. C'est d'ailleurs ce statut, autant que sa proximité avec le quartier du gouvernement – et le bunker d'Hitler – qui lui valent d'être totalement détruite par les bombardements alliés en 1945. Après la guerre, elle est transformée en un vaste *no man's land* entre Berlin-Est et Berlin-Ouest, puis traversée par le Mur en 1961. Depuis 1990, cet espace en friche est devenu le lieu par excellence de la reconstruction. Le principal objectif est de récréer ici une nouvelle centralité dans une métropole qui jusque-là en possédait deux (encadré n°5), à savoir Mitte à l'Est et Charlottenbourg à l'Ouest.

L'enjeu (...) est clair : les centres de Berlin-Ouest et de Berlin-Est sont chargés d'une histoire encombrante, marquée par le nazisme, la guerre froide, la division. Pour symboliser la métropole et la nation retrouvées, rien de tel qu'un centre retrouvé. (Grésillon, 2003, p. 125)

Mais plus que la matérialisation d'une unité retrouvée, la place et son quartier doivent symboliser le rang de métropole que l'Allemagne entend redonner à sa capitale, de plain-pied dans le monde occidental. Cette dimension symbolique est affichée dès le lancement du chantier (Bär, mais s'incarne surtout dans la forme donnée au nouveau quartier (Van Yperen, 2003). Si dans la conception de certains nouveaux morceaux de ville et de leurs espaces publics la mémoire est très présente, ce n'est pas le cas ici. Comme le rappelle B. Grésillon, « alors que la Potsdamer Platz aurait pu devenir, en partie au moins, un lieu de commémoration de l'histoire allemande du XX<sup>e</sup> siècle, elle s'est transformée en un vaste espace commerçant » (Grésillon, 2003, p. 126). Des immeubles de bureaux mais aussi et surtout des lieux de consommation et de divertissement y ont été édifiés, constituant une sorte

---

<sup>68</sup> Nous n'évoquerons pas ici, la reconstruction de la Friedrichstraße, mais le projet s'inscrit dans la même tendance, la rue étant considérée comme la *Weltstadtstrasse* des années 1920 (Lenhart, 2001). Un autre projet, pas encore réalisé, concerne l'Alexanderplatz. Autour d'une place requalifiée en 2006 doivent être construites une série de tours de bureaux, faisant de l'ancien centre de Berlin-Est un pôle comparable à celui de la Potsdamer Platz, aux fonctions métropolitaines affirmées (commerces, services, bureaux, hôtels, etc.).

de *Central Business District* à l'américaine. Ce complexe à l'architecture futuriste – avec plusieurs gratte-ciel – s'articule d'une part sur un vaste centre commercial dénommé *Arkaden* ; d'autre part sur le *Sony Center*, qui regroupe un musée, des cinémas et des restaurants et où sont régulièrement organisés des événements culturels (figure n°31). La réunification de Berlin se fait donc aussi sous le sceau du divertissement et du commerce pour les Berlinoises, articulée sur un modèle d'espace public qui n'est pas le modèle traditionnel européen, mais le modèle en vogue dans les années 1990 et 2000 dans toutes les métropoles du monde : le centre commercial et ludique, comme nous l'avons vu dans le chapitre 2. L'affirmation d'une ville comme métropole mondiale passe désormais par là, et ce n'est donc pas un hasard si la trajectoire de Berlin se sépare ici quelque peu de Paris, dont le rang est depuis longtemps assuré.

### *Le Bosphore et la Corne d'Or à Istanbul*

Dans les années 1980<sup>69</sup>, la nouvelle classe politique au pouvoir en Turquie rompt avec les politiques économiques protectionnistes des décennies précédentes. Sous le mandat du Premier Ministre T. Özal, l'économie est libéralisée (avec un retrait important de l'Etat) et s'internationalise progressivement. Déjà capitale économique de la Turquie, potentiellement connectée à l'économie mondiale grâce à ses moyens de communication (port, aéroport) et de télécommunication, Istanbul est la ville la plus à même de drainer les capitaux mondiaux (Keyder, 1999 ; Pérouse, 2000). Les pouvoirs publics, et en particulier la toute nouvelle Mairie métropolitaine (créée en 1984), prennent vite conscience de sa situation avantageuse. Une bonne partie de leur action va dès lors s'orienter dans ce sens, comme en témoigne dans les années 1980 la politique du Maire d'Istanbul, B. Dalan<sup>70</sup>, qui se focalise notamment sur la volonté de faire de la ville une ville mondiale :

*The mayor at the time, B. Dalan, embarked on a brand of entrepreneurial restructuring that he forced on Istanbul. His projects supplied the impetus and created the framework for the transformation of Istanbul from a national primate city ravaged by rapid immigration into a newly imagined world city. (Keyder, 1999, p. 16)*

Le Maire s'appuie sur des compétences et des moyens financiers importants – les transferts financiers en provenance de l'Etat atteignent alors des dimensions jamais atteintes dans l'histoire de la République (Heper, 1987) – qui lui permettent de mettre en œuvre toute une série de « grands projets » (Pérouse, 1999 ; Keyder, 1999). Il s'agit non seulement de doter la ville d'infrastructures et d'équipements susceptibles d'affirmer sa place dans le concert des métropoles mondiales, mais aussi de développer une politique de marketing urbain pour affermir cette image, dans le but d'attirer les investisseurs et de permettre le développement du tourisme international. Ainsi, la Mairie métropolitaine est à l'origine entre autres de quelques espaces publics de prestige, censés à la fois revaloriser et moderniser l'image de la métropole stambouliote. En cela d'ailleurs, la démarche n'est pas très éloignée de celle

---

<sup>69</sup> L'année 1980 est marquée par le coup d'Etat militaire du 12 septembre 1980, qui s'accompagne d'une certaine pacification politique, après les événements violents qui ont opposé militants d'extrême gauche et d'extrême droite dans la décennie précédente. La junte militaire reste en place jusqu'aux élections de novembre 1983, amenant son lot d'arrestations et de dérives, mais laisse place à une nouvelle classe politique à laquelle appartient T. Özal.

<sup>70</sup> B. Dalan est issu du même parti que T. Özal, l'ANAP.

déployée par la Mairie de Paris à la même époque, et force est de constater ici le rôle incontournable des deux pouvoirs locaux nouvellement établis.

*Figure n°31. Le Sony Center à Berlin, Potsdamer Platz (avril 2005)*

*Espace privé ouvert au public, c'est l'un des hauts lieux du divertissement et du tourisme du nouveau Berlin. La nuit, l'ensemble est éclairé de multiples couleurs, comme un monument de lumières*



*Figure n°32. Les rivages du Bosphore à Üsküdar (juillet 2004)*

*Voie littorale (hors champ, à gauche), promenade, terrasses avec vue sur la Tour de Léandre (lieu hautement symbolique dont l'accès est assuré par un service en bateau) et la péninsule historique (au fond)*

La Mairie entame notamment la reconversion des rivages, associant par là-même les politiques d'assainissement et de circulation à la création d'espaces publics. Le choix de situer les principaux aménagements le long des rivages n'est pas innocent, eu égard au désir de faire d'Istanbul une métropole mondiale : l'image de la ville n'est pas seulement marquée par son histoire millénaire, mais aussi par son site exceptionnel et sa maritimité, avec la Corne d'Or et



le Bosphore comme symboles. Ainsi donc, suite à un vaste programme de régénération, les quartiers anciens situés le long de la rive droite<sup>71</sup> de la Corne d'Or sont détruits durant les années 1980. Ils laissent place à une route et à des espaces verts, au bord de l'eau. Les travaux se poursuivent encore aujourd'hui vers l'amont. Le long du Bosphore, les dépôts et les usines laissent aussi ponctuellement place à des jardins. Mais l'opération la plus spectaculaire y demeure sans doute la construction d'une voie littorale sur pilotis, entre Arnavutköy et Bebek, qui constitue aujourd'hui un véritable espace public pour la promenade. Les rivages du Bosphore à Üsküdar (figure n°32) sont remblayés pour permettre la construction d'une route mais aussi d'une large promenade que le panorama sur la vieille ville rend attractive. En ce qui concerne le littoral de la mer de Marmara, les rivages sont également remblayés. Si l'objectif est d'abord circulatorio – une autoroute est créée pour délester le centre et relier l'aéroport à la vieille ville en peu de temps – les terrains restants n'en sont pas moins aménagés progressivement en espaces verts. Malgré l'alternance politique de 1994, les maires suivants ont poursuivi cette politique : les travaux d'aménagement de la Corne ont ainsi été poursuivis en amont, en collaboration avec les Mairies d'arrondissement. La Mairie métropolitaine a récemment tenté d'inscrire à proximité de ces nouveaux espaces publics des équipements d'échelle métropolitaine, culturels ou ludiques : sur la Corne d'Or à Sütlüce a ainsi été construit un centre culturel et un aquarium géant doit également voir le jour.

### **2.3 Pouvoir national versus pouvoir local : le cas parisien**

Les pouvoirs nationaux jouent traditionnellement un rôle important dans les trois métropoles. Mais pendant les années 1980, les pouvoirs locaux ont eu tendance à se renforcer, c'est du moins le cas à Paris et Istanbul. La multiplication des aménagements de prestige est aussi le fruit d'une concurrence entre les pouvoirs. Si les cas de Berlin<sup>72</sup> et d'Istanbul<sup>73</sup> ne sont pas dépourvus de ce type de concurrence, c'est à Paris que cette concurrence apparaît la plus flagrante.

A Paris, la précocité et l'ampleur des aménagements de prestige s'expliquent en premier lieu par une volonté politique forte. Celle-ci émane en premier lieu de l'Etat. Après plusieurs décennies d'adaptation des espaces publics à la circulation automobile et une prise en compte du patrimoine limitée à quelques secteurs sauvegardés, intervient la rupture de 1974. Répondant aux exigences d'une opinion qui tend à rejeter de plus en plus clairement la rénovation urbaine et la construction de grandes infrastructures, le Président V. Giscard d'Estaing modifie radicalement l'action de l'Etat. Il s'agit désormais de préserver le patrimoine urbain. De ce choix découle le nouveau plan de circulation qui aboutit aux premiers aménagements d'espaces publics dans les années 1970. La Préfecture mobilise en

---

<sup>71</sup> En face, les aménagements se heurtent aux installations militaires.

<sup>72</sup> Avec le retour des fonctions de capitale, l'Etat Fédéral s'est largement investi dans la planification et la reconstruction de la ville, soulevant certaines oppositions au plan local, cette démarche s'inscrivant dans une certaine mesure en contradiction avec le principe du fédéralisme (Miebak, 2001). On retrouve cette tension dans les discours de certains acteurs du *Land* de Berlin à propos des aménagements de prestige dont la conception s'est parfois faite sans ces derniers.

<sup>73</sup> Cette concurrence est d'autant plus forte assez Istanbul entre 1994 et 2001 : la Mairie est alors aux mains des partis de l'Islam politique qui ne sont pas au gouvernement. La concurrence entre les deux pouvoirs s'incarne notamment dans la réintroduction des symboles ottomans sur certaines places requalifiées : des statues de sultans ou de dignitaires de l'Empire ont été installées dans les années 1990, afin de concurrencer les symboles kémalistes.

cela les compétences techniques de l'administration parisienne tout en l'engageant sur le chemin du renouvellement.

Mais un autre pouvoir s'affirme progressivement dans la capitale. En 1977, pour la première fois depuis des siècles, les Parisiens élisent un Maire. Les marges de manœuvre de celui-ci sont certes encore limitées par les prérogatives de la Préfecture de Police, mais il acquiert des compétences réelles<sup>74</sup>. Face à une administration qui garde une forte autonomie, c'est désormais le Maire qui « donne l'impulsion »<sup>75</sup> à l'action des services. En effet, la Mairie de Paris restée marquée par l'héritage d'une organisation préfectorale très centralisée : il est la clé de voûte d'un système qui donne peu de pouvoirs aux maires d'arrondissement<sup>76</sup>. Dans le domaine des espaces publics, on retrouve bel et bien cette impulsion du Maire : au cours des années 1980, celui-ci poursuit puis amplifie la politique d'aménagements de prestige engagée dès les années 1970 par l'Etat. C'est ainsi du Maire lui-même que vient l'initiative des grands projets comme la requalification des Champs-Élysées<sup>77</sup>. Ensuite, en ce qui concerne la forme des aménagements, c'est bien souvent lui qui prend les décisions en dernier ressort : le Secrétariat Général fait remonter les propositions des directions parmi lesquelles le Maire fait son choix<sup>78</sup>. L'action publique dans ce domaine s'apparente bien à de l'édilité, ce que la ville, naguère encore sous la tutelle de l'Etat, n'avait plus connu depuis des décennies.

Sous les deux mandats de F. Mitterrand, l'Etat continue cependant, dans la grande tradition française, à intervenir directement dans l'aménagement d'espaces publics de prestige : la requalification des jardins du Carrousel et des Tuileries en témoigne. Mais l'action de l'Etat se concentre tout de même sur la construction de nouveaux équipements culturels : ce sont les « grands travaux »<sup>79</sup>. Il n'est donc pas étonnant que l'aménagement des espaces publics, sous la responsabilité du Maire, devienne le lieu d'une opposition voire d'une compétition entre le pouvoir municipal et l'Etat. Le phénomène est d'autant plus important que s'y superposent des enjeux politiques, en particulier une opposition entre le Maire de Paris et le Président de la République. Le Maire prend donc publiquement le contre-pied de l'action menée par l'Etat, en développant des projets d'aménagement plus proches des « vrais gens »<sup>80</sup>. De tels aménagements demeurent un bon moyen de rendre visible l'action municipale auprès des administrés. De plus, nombre de ces aménagements sont, sans surprise, situés à proximité des « grands travaux » : le bassin de La Villette et la rue de Flandres, le Port du Louvre et la place de la Concorde, les Champs-Élysées (entre le Grand Louvre et la Grande Arche de la Défense). Ces aménagements permettent au Maire d'inscrire la marque de

---

<sup>74</sup> Voir encadré n°16, chapitre 9.

<sup>75</sup> Entretien avec L. Sanchez (11/10/05).

<sup>76</sup> Durant les années 1980, malgré la Loi PLM (1982), les maires d'arrondissement ont peu de poids dans la mesure où ils ont tous de la même couleur politique que le Maire de Paris. Ils ne sont donc qu'un rouage du système, d'autant plus qu'ils sont le plus souvent *parachutés*.

<sup>77</sup> Dans ce cas précis, il met lui-même en place une mission « Champs-Élysées » chargée de faire un diagnostic et de définir les objectifs d'aménagement, puis d'organiser le concours d'architectes.

<sup>78</sup> Entretien C. Blancot (17/02/06).

<sup>79</sup> En 1981, le Président de la République décide d'engager un ensemble de chantiers à caractère culturel que l'usage a consacré sous l'appellation de « grands travaux ». Ces projets, qui concernent tous les domaines de la culture, doivent aussi offrir aux meilleurs architectes de l'époque l'occasion d'exprimer leur talent. Les « grands travaux », dont certains se sont étendus sur une vingtaine d'années, répondent aux besoins de doter le pays de grandes institutions culturelles. Il s'agit évidemment aussi de répondre à une volonté de démocratisation.

<sup>80</sup> Entretien avec C. Blancot (17/02/06).

l'action municipale dans des secteurs qui sont aussi largement concernés par les « grands travaux » (carte n°6).

### **3. Les espaces publics de prestige, moteur du changement dans les espaces centraux**

Les aménagements de prestige s'inscrivent dans un tissu urbain dont ils contribuent largement à la recomposition, notamment sur le plan fonctionnel. Dans de plus rares cas cependant, comme dans ceux de l'ancien *no man-s land* du Mur à Berlin ou dans les nouveaux quartiers parisiens, les aménagements de prestige s'inscrivent dans une démarche qui vise à créer de nouvelles centralités métropolitaines, à la fois commerciales et ludiques, parfois même culturelles.

#### **3.1 La dimension fonctionnelle : un critère de localisation des aménagements ?**

Si les critères patrimonial et symbolique sont prépondérants, la dimension fonctionnelle des aménagements de prestige ne doit pas être négligée. Ainsi, parmi les objectifs qui les fondent, le volet fonctionnel est en général largement présent. Au sein de métropoles culturelles comme Paris, Berlin ou Istanbul, les fonctions culturelles jouent un rôle de première importance. A Paris, le secteur piétonnier du quartier Beaubourg accompagne et met en valeur le centre Pompidou ; le jardin des Tuileries a été requalifié dans la continuité du Grand Louvre et le parc de la Villette a été construit en association avec des équipements culturels de premier plan. Quant à la requalification d'Istiklal Caddesi, elle devait aussi faire de ce quartier le centre culturel de la métropole turque. Mais c'est sans doute la fonction économique qui explique le mieux les choix de localisation.

A Paris, l'aménagement des secteurs piétonniers dans les arrondissements centraux au cours des années 1970 et 1980 vise autant la réhabilitation du patrimoine que la mise en valeur de quartiers stratégiques sur le plan commercial et touristique. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre l'aménagement des secteurs piétonniers de Beaubourg et du quartier latin dans les années 1970, deux quartiers historiques et touristiques par excellence du centre de Paris. Quelques années plus tard, la piétonisation du quartier des Halles accompagne l'ouverture du Forum, vaste centre commercial associé à un nœud majeur pour les transports en commun. Il s'agit en fait avant tout de revaloriser la fonction commerciale de l'hypercentre, dans un contexte de concurrence avec les nouveaux centres commerciaux qui se sont ouverts en banlieue. De la même manière, on retrouve les principaux secteurs piétonniers dans les deux pôles d'Istanbul que constituent Beyoğlu, autour de l'avenue Istiklal, et Sultanahmet, sur la péninsule historique. Pour Istiklal Caddesi, l'objectif des pouvoirs publics est alors très clair : dans un contexte global de dévalorisation et de dégradation des espaces centraux, il s'agit de réhabiliter l'avenue pour qu'elle redevienne une centralité commerciale (Bartu, 1999). Pour ce qui est de Sultanahmet, les secteurs piétonniers doivent contribuer à faire d'Istanbul

*a city designed for cultural consumption, easier to visit, with a well-defined tourist area containing monuments and heritage quotations in the form of restored neighborhoods, readily accessible from the newly built hotels. (Keyder, 1999, p. 17)*

Les rues piétonnes permettent aux restaurants d'installer leurs terrasses, aux boutiques de souvenirs et de tapis d'installer leurs étalages. Le réaménagement de la voirie s'accompagne ponctuellement de la réhabilitation des façades. La démarche est aujourd'hui la même à Galata, que les pouvoirs publics tendent de transformer à son tour en un vaste quartier touristique, ce qui passe en partie par le réaménagement des vieilles rues (avec des pavés, un nouveau mobilier urbain, des plantations, etc.) et bien souvent leur piétonisation<sup>81</sup>. Dans tous les cas, les espaces publics sont perçus comme une ressource, au même titre que les monuments, et comme un moyen pour attirer les touristes dans certains quartiers, les amener à y passer du temps et à y consommer.

Enfin, une grande partie des projets de requalification et de (re)construction d'espaces publics – places, avenues, jardins – comprennent également dès l'origine un volet économique ou tout du moins touristique. Certaines des grandes places du centre de Paris ont ainsi été clairement réaménagées dans l'objectif de mieux accueillir les milliers de touristes qui s'y pressent pour admirer et visiter les monuments et les quartiers historiques qui les jouxtent : c'est notamment le cas du Parvis Notre-Dame, de la Place Saint-Michel ou encore de l'esplanade au cœur de l'île de la Cité que constitue désormais la rue de Lutèce. Mais encore une fois, l'exemple des Champs-Élysées est peut-être le plus emblématique. Le choix de requalifier l'avenue a certes concerné le patrimoine et l'image, mais aussi la fonction commerciale. L'action de la Mairie a dépassé le simple aménagement de voirie : elle a cherché avant tout à préserver voire à reconstituer les activités qui censées faire la spécificité de l'avenue, d'où la modification du POS, destinée à favoriser les commerces aux dépens des bureaux en rez-de-chaussée, à développer l'activité hôtelière, à maintenir les salles de cinéma existantes<sup>82</sup>. L'objectif a donc été de renforcer l'attractivité touristique de l'avenue, aussi bien que sa fréquentation par les Franciliens.

### **3.2 Les aménagements de prestige : moteurs de la spécialisation du centre ?**

Ce type d'action publique a produit des espaces publics qui se situent aujourd'hui dans des contextes locaux très spécifiques, en général marqués par de fortes densités commerciales (carte n°6) : ce sont les quartiers les plus centraux, par l'abondance et l'éventail de leur offre commerciale ou plus ponctuellement la rareté des activités qu'ils accueillent. Les aménagements de prestige ont en fait largement contribué à renforcer cette spécialisation.

#### **3.2.1 Des aménagements de prestige aujourd'hui localisés dans l'hypercentre de Paris**

Le premier type de quartier dans lequel s'inscrivent aujourd'hui les espaces publics de prestige est aussi le plus étendu<sup>83</sup>. On y retrouve la plus grande diversité de commerces, à la fois des commerces de masse (chaussures, vêtements et équipement sportif, culture, meubles et décoration, restauration rapide), des commerces de luxe (alimentation fine, bijouteries, mobilier et prêt-à-porter de luxe, galeries d'art, hôtellerie cinq étoiles) et des commerces liés aux loisirs (activités ludiques diverses, restauration, spectacles et musique). Ainsi se dessine

---

<sup>81</sup> Le quartier de Galata est en partie resté un quartier d'artisans et de marchands, que les pouvoirs publics tentent plus ou moins brutalement de déplacer vers la périphérie de la ville afin de laisser place à des commerces s'adressant aux touristes, à des hôtels et à des restaurants.

<sup>82</sup> Cf. Pognant P. (1993), « Le sauvetage des Champs Élysées », *Paris-Projet*, n°30-31.

<sup>83</sup> C'est le type 6 de la typologie des commerces selon la densité et le type d'activités.

l'hypercentre de la capitale. Sur la rive gauche, il s'agit du bas du quartier latin, où ont été aménagés des secteurs piétonniers (Saint-Séverin, Saint-André-des-Arts) et où les principales places ont été requalifiées (places Saint-Michel, Saint-Germain-des-Prés en particulier) dès les années 1970. Sur l'île de la Cité, le parvis Notre-Dame, qui offre peu de place au commerce, est directement articulé à la rue d'Arcole et à la rue du Cloître-Notre-Dame qui concentrent de nombreux commerces. Sur la rive droite, où les quartiers à forte densité commerciale sont plus étendus, on retrouve les quatre secteurs piétonniers de Beaubourg, des Halles et du quartier Montorgueil, ainsi que quelques aménagements de prestige comme la place de l'Hôtel de Ville et la place du Bourg-Tibourg. Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>nd</sup> arrondissements et surtout le 8<sup>ème</sup> prolongent l'hypercentre vers l'Ouest : cet axe est jalonné d'espaces publics prestigieux, avec plusieurs places telles que la Place Vendôme, la place Maurice Barrès ou encore la place des Petits-Pères, et surtout l'avenue des Champs-Élysées. A Montmartre, où les commerces sont également denses et diversifiés, notamment dans la partie sud de la butte, se concentrent également de nombreux aménagements de places – la place des Abbesses en étant le meilleur exemple – ainsi que quelques secteurs piétonniers anciens, comme autour de la place du Tertre. En dehors de ces fortes concentrations, quelques quartiers émergent avec le même profil et où l'on constate aussi la présence d'aménagements de prestige : la place de la Bastille, la place de Budapest près de la gare Saint-Lazare, la place de Passy au cœur du 16<sup>ème</sup> arrondissement, la place F. Brunod au cœur du 14<sup>ème</sup> ou encore le jardin Atlantique à Montparnasse.

Les deuxième et troisième profils de quartiers commerciaux sont moins étendus mais beaucoup plus spécialisés. Il s'agit du quartier du Louvre d'une part, avec une forte concentration d'antiquaires et de commerces touristiques, et des « quartiers chauds » d'autre part : Pigalle et la rue Saint-Denis, où se concentrent à la fois les activités liées au spectacle et à la musique, et les activités liées au jeu et en rapport avec le sexe<sup>84</sup>. Cette dernière fait partie de deux secteurs piétonniers (Halles, Montorgueil) et l'on remarque également la présence de quelques aménagements d'espaces publics à proximité de Pigalle, même si c'est en moindre mesure. Quant aux commerces très spécialisés du quartier du Louvre, ils s'inscrivent dans un vaste secteur largement transformé dans ses espaces publics depuis les années 1980, avec la réhabilitation des cours du Louvre et du jardin des Tuileries dans le cadre des « grands travaux ».

### 3.2.2 Les aménagements de prestige et leur contribution à la spécialisation commerciale des quartiers parisiens

Cette distribution des activités commerciales à Paris est ancienne. Pour autant, on peut émettre l'hypothèse que les aménagements d'espaces publics ont contribué à l'accroître. Ils ont en effet permis de revaloriser l'image et l'attractivité de ces quartiers, en premier lieu par la grande qualité esthétique de leurs formes, qui permet de mettre en valeur le cadre de bâti, et en second lieu par l'espace qu'ils offrent au public, rendant plus accessible les commerces tout en les mettant eux aussi en valeur. A chaque fois, ils ont en outre participé à dessiner des spécialisations commerciales.

---

<sup>84</sup> Catégorie agrégée qui regroupe les sex-shops, la vente d'articles érotiques, les commerces de jeux de hasard et d'argent et enfin, les commerces d'astrologie.

Dans le quartier Beaubourg, en voie de dégradation avant les années 1970, le secteur piétonnier et la Piazza Beaubourg ont accompagné l'ouverture du centre Pompidou : les aménagements d'espaces publics et la construction de cet équipement culturel au rayonnement mondial ont redonné à ce quartier son attractivité, si bien que la densité et la diversité des commerces y sont aujourd'hui considérables, avec notamment de nombreux cafés et restaurants. De la même manière mais dans un autre registre, l'ouverture du Forum des Halles et de la gare RER ont permis de redonner son attractivité commerciale à un quartier géographiquement central ; le secteur piétonnier a permis à cette dynamique d'intégrer les rues historiques alentours, puisqu'elles assurent la continuité entre le centre commercial et les petites unités commerciales qui bordent ces rues. Aujourd'hui, ces commerces ont le même profil que ceux du Forum, avec notamment de nombreux commerces de vêtements, formant un vaste centre commercial en plein air. Les commerces spécialisés de la rue Saint-Denis, s'ils doivent leur existence au caractère nodal du quartier, ont également été favorisés par le secteur piéton qui permet une forte fréquentation. En ce qui concerne les rues du quartier latin, l'évolution a été quelque peu différente, mais les aménagements d'espaces publics ont là encore contribué à renforcer l'attractivité d'un quartier qui était déjà avant les années 1970 un quartier touristique et de sorties. En plus des lieux de spectacle traditionnels, ces rues sont aujourd'hui jalonnées de restaurants et de cafés. Enfin, des aménagements de prestige tels ceux de la place Saint-Germain-des-Prés, de la place Saint-Sulpice ou de la place Vendôme n'ont fait que renforcer leur attractivité commerciale. Elles sont aujourd'hui situées au cœur des quartiers du luxe parisien : la tradition s'en est trouvée renforcée place Vendôme, où se concentrent la majorité des joailliers de luxe de la capitale ; dans le Faubourg Saint-Germain, cette spécialisation est plus récente mais n'a cessé de s'affirmer, fondant un deuxième pôle du luxe parisien sur la rive gauche<sup>85</sup>.

C'est dans le quartier Montorgueil que la transformation de la structure commerciale semble être la plus évidente. Lorsqu'est prise la décision de créer un secteur piétonnier dans ce quartier, l'objectif est avant tout de préserver les commerces de proximité offerts par cette « rue-marché » qui polarise un « quartier à caractère essentiellement résidentiel »<sup>86</sup>. Des commerces de proximité menacés, considère-t-on à l'époque, par le développement du « commerce du textile, en prolongement d'une périphérie à forte dominante commerciale du Sentier et des Halles »<sup>87</sup>. La piétonisation est donc envisagée comme un outil visant à remédier aux évolutions observées, au sein d'une politique plus globale comprenant un ensemble de dispositions réglementaires introduites dans une modification du POS et portant d'une part sur l'interdiction de toute nouvelle occupation commerciale en étage, d'autre part sur la protection du patrimoine architectural : il s'agit par là-même d'« améliorer l'environnement de manière à stabiliser la population et limiter le développement des activités »<sup>88</sup>. Malgré tout, on constate aujourd'hui que l'intégration du quartier Montorgueil au quartier des Halles a été réalisée : les deux ensembles correspondent au même profil, avec de fortes densités commerciales et une grande diversité de commerce (carte n°6). De nombreux cafés et restaurants s'y sont notamment développés, éloignant la rue Montorgueil

---

<sup>85</sup> Avec essentiellement du prêt-à-porter, les plus grandes marques françaises et mondiales y étant représentées : Yves Saint-Laurent, Gucci, Prada, etc.

<sup>86</sup> Source : APUR (1993), « Le quartier Montorgueil », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 227.

<sup>87</sup> Source : APUR (1993), *ibid.*, p. 227.

<sup>88</sup> Source : APUR (1993), *ibid.*, p. 230.

du profil traditionnel de « rue-marché » pour en faire une artère piétonne typique d'un hypercentre.

### 3.2.3 Istanbul : des tendances similaires

On retrouve des tendances similaires à Istanbul. Les secteurs piétonniers, dont les deux principaux sont ceux d'Istiklal Caddesi et de Sultanahmet, ont contribué à renforcer l'attractivité commerciale de ces deux ensembles, conformément à l'objectif des pouvoirs publics. Istiklal Caddesi concentre de nombreux commerces de masse (vêtements, chaussures, équipements sportifs, culture etc.) ainsi que de nombreux restaurants et boîtes de nuit<sup>89</sup>. Déjà nombreux avant l'aménagement, ils se sont développés essentiellement après la piétonisation qui a permis d'augmenter la fréquentation. On y retrouve d'ailleurs le même type de commerces que dans les *malls* de la périphérie. De l'autre côté de la Corne d'Or, le quartier de Sultanahmet constitue quant à lui le quartier touristique par excellence de la ville, avec ses boutiques de souvenirs, ses marchands de tapis et de vêtements en cuir, ses cafés et ses restaurants, ainsi que ses hôtels. Il s'inscrit dans la continuité des grands monuments et du Grand Bazar, un lieu touristique et commercial incontournable qui s'est trouvé revalorisé.

## **3.3 Création/reconstruction des centralités métropolitaines autour d'espaces publics prestigieux : Berlin et Paris**

Lorsqu'ils s'inscrivent dans des espaces caractérisés par de faibles densités commerciales voire par l'absence de fonctions économiques, les aménagements de prestige ont pour objectif de créer de nouvelles centralités, comme cela a été le cas lors de la reconstruction de Mitte dans les années 1990 ou dans la construction de nouveaux quartiers parisiens dans les années 1980 puis 2000.

### 3.3.1 Berlin, années 1990 : reconstruire un hypercentre

A Berlin-Mitte, les commerces étaient peu nombreux avant la réunification, conformément à l'idéologie socialiste. Les rares commerces étaient très concentrés, notamment sur l'Alexanderplatz, avec le *Kaufhof*, grand magasin d'Etat (Heineberg, 1977) ; quelques grands hôtels accueillait les ressortissants étrangers, non loin du quartier des ambassades et d'Unter den Linden. Après la réunification, parmi les objectifs de la reconstruction de Mitte, celui du rétablissement de la fonction commerciale est fondateur.

Les quartiers de Dorotheenstadt et Friedrichstadt devaient constituer le nouveau centre de la métropole. Ils apparaissent sous le nom de « secteur central » dans le plan d'occupation des sols de 1994. Dans ce secteur central sont avant tout prévus les locaux d'activités, de bureaux et de l'administration, ainsi que des commerces et des hôtels. (Beyme, 1999, p. 636)

Le *Flächennutzungsplan* de 1994 rend bien compte de cette volonté politique. Pour reconstituer cette fonction centrale de *Mitte*, la construction d'avenues et de places prestigieuses est un outil majeur. Il s'agit en fait de permettre l'installation de commerces et de les mettre en valeur : la Friedrichstraße et la Potsdamer Platz doivent ainsi polariser des quartiers aux multiples fonctions (bureaux, commerce et divertissement, tourisme). La

---

<sup>89</sup> Relevés de terrain, juillet 2004.

reconstruction de ces quartiers y a donc ramené le commerce, sous forme de petites unités sur rue ou de centres commerciaux en cœur d'îlot. Le retour aux formes urbaines d'avant-guerre devait permettre ce retour du commerce, les aménagements de prestige – avec la requalification de la voirie et des espaces verts – contribuant ensuite à rendre les quartiers plus attractifs. Aujourd'hui, Unter den Linden et la Pariser Platz, juste devant la Porte de Brandebourg, sont parmi les lieux les plus touristiques de la capitale, avec de nombreux cafés et restaurants, ainsi que des magasins de souvenirs. La Friedrichstraße est elle aussi très touristique, avec en plus de nombreux commerces de luxe s'adressant autant aux hommes d'affaires travaillant dans le quartier qu'aux touristes fortunés. Quant au quartier de la Potsdamer Platz, il constitue à la fois une centralité majeure pour les Berlinoises, avec son centre commercial, ses cinémas et ses restaurants, et un lieu touristique incontournable, dont le *Sony Center* constitue le cœur.

### 3.3.2 Paris, années 1980 : construire de nouvelles centralités autour de parcs prestigieux

Dans les années 1980, même si l'essentiel du travail est consacré à la réhabilitation de ses espaces publics hérités, Paris investit également dans la construction de nouveaux espaces publics. Avec l'invention d'un nouveau modèle de parc urbain, étroitement associé à des équipements culturels ou commerciaux, il s'agit de créer de nouvelles centralités dans des espaces caractérisés jusque-là par de faibles densités commerciales (cf. carte, chapitre 2).

Après une éclipse de plusieurs décennies<sup>90</sup>, Paris construit de nouveau de grands parcs dans les années 1980, à la faveur du départ de certaines fonctions de production, de transit et de stockage vers la banlieue<sup>91</sup>. Dans tous les cas, des concours de concepteurs sont organisés au niveau européen, auxquels participent de nombreuses équipes d'architectes et de paysagistes de renom. Ces nouveaux parcs s'inscrivent dans le cadre du *renouveau de l'art des jardins* qui concerne alors toute l'Europe. En effet, le jardin public est longtemps resté « le décor de la scène sur laquelle la bonne société se donnait en spectacle à elle-même, avant de s'ouvrir partiellement aux foules au cours du XIX<sup>e</sup> siècle »<sup>92</sup>. L'âge d'or du parc urbain date de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les paysagistes ont alors fixé un standard accueillant un certain nombre de pratiques qui s'apparentent peu ou prou à la promenade, dans un but social et hygiéniste. Mais ce paradigme entre en crise au XX<sup>e</sup> siècle. Dans les années 1980 s'exprime donc le souci de concevoir des parcs qui puissent être fréquentés par un large public. Les jardins ne doivent plus seulement être des « jardins à voir » mais devenir progressivement des « jardins à vivre » (H. Judéaux)<sup>93</sup>.

---

<sup>90</sup> Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, peu de parcs avaient été construits à Paris. Quelques-uns sont aménagés dans les années 1920-1930. On les retrouve principalement situés en lieu et place des anciennes fortifications : le square du Serment de Koufra ou les jardins de la Cité Universitaire, près de la Porte d'Orléans, le square de la Butte du Chapeau Rouge près de la Porte du Pré-Saint-Gervais pour ne citer que ceux-là ; plus ponctuellement dans Paris (comme le square René Legall, sur le lit de la Bièvre). Ils sont encore moins nombreux, et souvent de petite taille, à être construits entre les années 1950 et 1970 : ils sont alors conçus et réalisés par les architectes des bâtiments adjacents et les aménageurs, dans le cadre des programmes de rénovation urbaine.

<sup>91</sup> Il s'agit d'une part du Parc de Bercy dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement, des parcs André Citroën et Georges Brassens dans le 15<sup>ème</sup>, construits par la Ville dans le cadre de ZAC, et d'autre part du Parc de La Villette dans le 19<sup>ème</sup>, construit par l'Etat dans le cadre des « grands travaux ». Ces parcs viennent remplacer d'anciennes fonctions urbaines : usines Citroën du quai de Javel, abattoirs de Grenelle et de La Villette, entrepôts de vin.

<sup>92</sup> Source : Garcias J.-C. (1993), « Un lustre après la concours Citroën revisité », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 100.

<sup>93</sup> Entretien du 21/02/06.



La préoccupation de créer un nouveau type de parc est à l'origine du concours international pour la conception architecturale du parc de La Villette, lancé par l'Etat en 1982. Le parc de La Villette, qui ouvre ses portes en 1987, est conçu comme un « lieu d'échange et d'appropriation collective »<sup>94</sup>. Le modèle de la grande pelouse centrale, à vocation ludique, est pour la première fois développé : les « prairies ». S'y ajoute un système des « folies » qui viennent « à la fois rythmer le parc, comme un leitmotiv architectural et l'égayer de leur vive couleur rouge » tout en offrant la possibilité d'observer le parc en hauteur ou d'écouter de la musique. Les parcs André Citroën et de Bercy, dont les projets sont cette fois-ci portés par la Ville de Paris<sup>95</sup>, visent eux-aussi à renouveler l'art des jardins dans la capitale<sup>96</sup>. Le point commun des deux parcs est qu'ils ont été conçus comme des hauts lieux,

à l'image des grandes compositions monumentales qui se sont développées tout le long de la Seine au cours de l'Histoire, soit perpendiculairement au fleuve (Jardin des Plantes, Invalides, Trocadéro, Ecole militaire), soit parallèlement (Orsay, Le Louvre, les Tuileries)<sup>97</sup>.

Ces hauts lieux, qui s'inscrivent dans des quartiers qui en étaient jusque-là dépourvus, doivent être fréquentés par un large public. Le Parc André Citroën comprend une vaste pelouse centrale ouverte sur la Seine et destinée à la rencontre et aux événements festifs. Autour de ce rectangle principal, s'articulent des jardins thématiques : les « jardins sériels » ou le « jardin des métamorphoses » incarnent la volonté initiale de créer plus qu'un jardin : une ambiance poétique et lyrique au cœur de la ville. La création de ces jardins thématiques dénote en tout cas une recherche formelle qui fonde un espace public de prestige. Pour le Parc de Bercy, on retrouve une même recherche formelle mais cette fois-ci clairement orientée par l'histoire des lieux et les vestiges qui en subsistaient. Les lauréats du concours ont conçu un « jardin de la mémoire »<sup>98</sup> dont la dimension patrimoniale est très affirmée. Comme le Parc André Citroën, le parc s'articule à la Seine, cette fois-ci par une terrasse du bord de l'eau qui rappelle celle des Tuileries. A l'intérieur, « le jardin est divisé en trois séquences spatiales et fonctionnelles »<sup>99</sup> : un vaste espace engazonné, non clos, face au Palais Omnisports ; des jardins thématiques qui rappellent les jardins des anciennes propriétés aristocratiques du XVIII<sup>e</sup> siècle ; un « jardin romantique » structuré par un canal<sup>100</sup>.

*La dimension métropolitaine* de ces trois grands parcs ne doit pas être négligée. Elle s'incarne certes dans leur conception d'un nouveau genre et dans l'attractivité qui en découle, mais la plupart de ces parcs s'inscrivent dans des projets urbanistiques plus vastes. Il s'agit en

---

<sup>94</sup> Auteur inconnu cité par Garcias (1993), *op. cit.*, p.100.

<sup>95</sup> Et en particulier par la Direction des Parcs et jardins, créée en 1977. Avant cela, les jardins étaient soumis à une « gestion domaniale » qui était du ressort de la direction des services industriels et commerciaux (entretien avec H. Judéaux, 21/02/06). Après 1977, le changement de statut de Paris comprend aussi une autonomisation de la DPJEV. Ce changement institutionnel rejoint le renouvellement de l'art du jardin qui touche alors la capitale, contribuant à la nouveauté des parcs construits dans les années 1980.

<sup>96</sup> Voir *Paris-Projet*, n°27-28. Après des études d'urbanisme approfondies, des concours de concepteurs ont été organisés par l'APUR, respectivement en 1985 pour le Parc A. Citroën et en 1987 pour celui de Bercy.

<sup>97</sup> Micheloni P. (1993), « Le parc de Bercy et son quartier », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 124.

<sup>98</sup> Voir Ferrand M., Feugas J.-P., Huet B., Lecaisne I., Leroy B. (1993), « Remémoration », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 150-153.

<sup>99</sup> Micheloni (1993), *op. cit.*, p. 128.

<sup>100</sup> Dans les deux décennies suivantes, d'autres parcs sont aménagés dans la capitale par la Ville de Paris : le « jardin Atlantique » sur la dalle de la gare Montparnasse (14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements), le Parc de Belleville (19<sup>ème</sup>) ou encore la « promenade plantée » (12<sup>ème</sup>). Même si ces réalisations n'ont pas l'ampleur des deux grands parcs évoqués précédemment, elles sont le fruit d'une même démarche.

fait de créer de nouveaux quartiers – dans le cadre de ZAC – mais aussi de nouvelles polarités. Ainsi, au-delà de sa conception innovante, le Parc de La Villette n'est finalement qu'un élément parmi d'autres au sein d'un vaste ensemble qui comprend les nouveaux grands équipements culturels voulus par l'Etat : le Zénith (1984), la Grande Halle (1985), la Cité des Sciences (1986) puis la Cité de la Musique (1995). L'ensemble est d'ailleurs géré et animé par une même institution : l'Etablissement Public de La Villette. En cela, le Parc de la Villette constitue donc bien un nouveau modèle d'espace public articulant espaces verts et fonctions métropolitaines. Il s'agit de renforcer la centralité culturelle de la capitale, tout en permettant un rééquilibrage vers les quartiers jusque-là en marge de la vie culturelle parisienne, la Villette constituant une nouvelle centralité à la fois ludique et culturelle dans l'Est parisien. Bercy Village constitue une variante du modèle : le parc s'articule à un vaste projet comprenant de grands équipements comme le Palais Omnisports, un centre commercial et un multiplexe cinématographique. Le parc ne peut donc se comprendre sans le vaste complexe commercial et ludique construit dans les années 1990 autour de la Cour Saint-Emilion et géré par le secteur privé. Il s'agit en fait d'un *mall* de nouvelle génération (voir le chapitre 2), spécialisé sur un certain créneau commercial, et dont l'architecture fait référence au patrimoine des lieux, reprenant d'ailleurs en partie le bâti ancien. L'ensemble constitue une nouvelle centralité commerciale et ludique dans la capitale, desservie par une nouvelle ligne de métro.

En définitive, ce nouveau modèle de parc urbain – où les espaces verts sont inséparables des équipements à vocation culturelle, ludique et/ou commerciale qu'ils desservent – est aujourd'hui incontestablement un succès, fréquenté par un large public et faisant référence en Europe et au-delà. C'est cette démarche qu'a ainsi adoptée la Mairie métropolitaine d'Istanbul pour certains rivages de la ville, comme la Corne d'Or.

### 3.3.3 Paris, années 2000 : construire de nouvelles centralités articulées sur des espaces publics diversifiés

Après une phase pendant laquelle les projets d'aménagement ont stagné ou été mis entre parenthèses – à cause de la crise immobilière notamment –, le programme d'aménagement a été relancé à Paris dans les années 2000. Parmi le grand nombre de projets, la ZAC Paris Rive Gauche apparaît comme le plus emblématique<sup>101</sup>. Il s'agissait, sur une ancienne emprise ferroviaire et industrielle, de créer de nouveaux quartiers à vocation métropolitaine, avec non seulement des logements mais aussi des bureaux et des équipements publics. Les investisseurs se faisant peu nombreux, les pouvoirs publics ont progressivement mis l'accent sur les équipements publics (bibliothèque nationale, universités). Là encore, une attention toute particulière a été apportée aux espaces publics. Mais cette fois-ci, on y construit des formes diversifiées conçues pour répondre aux contraintes du site (liaison entre les nouveaux et les anciens quartiers, liaison avec la Seine) et structurer un ensemble étendu de nouveaux quartiers. Une large avenue traverse l'ensemble, à l'aménagement duquel il a été apporté un grand soin : une avenue que l'aménageur a même comparée aux Champs-Élysées. Tout

---

<sup>101</sup> L'aménagement de ce site, sur l'ancienne emprise ferroviaire de la gare d'Austerlitz, a été engagé à la fin des années 1980. Cet exemple présente l'avantage de donner à voir des projets en voie d'achèvement, contrairement à de nombreux autres qui sont encore en cours d'élaboration (voir Lapiere, 2005) ; de plus y figurent un certain nombre de projets novateurs en termes d'espaces publics.

autour, on construit un système de rues, de placette et de squares. Deux des projets urbains qui composent la ZAC peuvent être cités, qui sont actuellement en voie d'achèvement : tous les deux sont le fruit d'une intense réflexion sur le rôle des espaces publics dans la production de la ville. A « Masséna Nord »<sup>102</sup>, le principe de l'îlot urbain ouvert, défendu depuis plusieurs années par l'architecte C. de Potzamparc a été expérimenté pour la première fois à une si grande échelle : « ce mode de composition urbaine vise à fusionner la qualité des vides resserrés de la ville traditionnelle et celle des objets isolés de la ville moderne »<sup>103</sup>. Il en résulte

des îlots dont les bâtiments, non mitoyens et tous de hauteur différente, n'occupent que 30 à 50 % des limites sur les rues, ce qui permet de ménager des transparences et des vues profondes vers l'intérieur des parcelles plantées. Il se crée ainsi, dans le cadre d'opérations planifiées, un environnement pittoresque qui rappelle les formes urbaines faubouriennes<sup>104</sup>.

Dans le cas du projet urbain « Masséna Sud », le travail des urbanistes et architectes s'est également concentré sur les espaces publics<sup>105</sup>. Il s'agissait notamment de repenser la rue du Chevaleret, qui assure la transition entre anciens et nouveaux quartiers. Il a fallu gérer le dénivelé entre la dalle de la ZAC et le niveau du sol de la ville traditionnelle : la rue doit être élargie et un ensemble de squares, de terrasses et d'escaliers doit assurer cette transition et se substituer au mur qui la bordait naguère.

#### **4. Les aménagements de prestige et leur public**

Si les aménagements de prestige contribuent à renforcer la fréquentation de ces espaces publics centraux, ils induisent en fait un certain nombre de changements dans la composition du public qui fréquente les lieux. Est-ce que cela va dans le sens d'une plus grande mixité ou d'une spécialisation, comme pourrait le laisser penser l'affirmation de la fonction commerciale ? A quels types d'usages donnent-ils lieu ?

##### **4.1 Les espaces publics de prestige, entre succès de fréquentation et inadaptation aux usages**

Même si nombre d'entre eux sont massivement fréquentés, les aménagements de prestige ne sont qu'inégalement appropriés. Quand ils le sont, les choix esthétiques et formels peuvent s'avérer inadaptés aux usages.

###### **4.1.1 Des aménagements inégalement fréquentés**

La plupart des espaces publics aménagés ou réaménagés évoqués ci-dessus sont très fréquentés. Il suffit de se promener dans les rues du quartier des Halles, de celui de la Potsdamer Platz ou de Beyoğlu pour en prendre conscience. La fréquentation peut même atteindre des pics considérables, que ce soit dans l'après-midi pour les quartiers commerciaux ou plutôt le soir et la nuit pour les quartiers « où l'on sort ». Certains quartiers concentrant ces

---

<sup>102</sup> 77 515 m<sup>2</sup> d'espaces publics (rues et places) et 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts structurent un projet qui couvre quelque 12 ha.

<sup>103</sup> Source : Lapiere E. (2005), *Aménager Paris*, Paris, éditions du Pavillon de l'arsenal, p. 137.

<sup>104</sup> Source : Lapiere E. (2005), *ibid.*, p. 137.

<sup>105</sup> 38 835 m<sup>2</sup> d'espaces publics (rues et places) et création de deux jardins.

deux attributs sont même animés jour et nuit, comme c'est le cas sur Istiklal Caddesi, dans la rue Saint-André-des-Arts ou encore aux alentours de la Potsdamer Platz, où il est même particulièrement difficile de cheminer certains soirs. Les citadins viennent consommer mais aussi flâner et se promener, au contact de la foule : comme les centres commerciaux, ces rues répondent au besoin de concentration constaté par certains auteurs, permettant de remédier à la dispersion quotidienne des citadins (cf. chapitre 2). La fréquentation des espaces verts n'est pas en reste, même si ses temporalités sont différentes : à Paris – dans les parcs de Bercy ou A. Citroën – à Berlin ou même à Istanbul – dans le parc de Gülhane ou le long de la Marmara – dès que viennent les beaux jours, la foule des promeneurs ou des gens qui pique-niquent est au rendez-vous dans la journée, particulièrement en fin de semaine.

Pour autant, les aménagements de prestige ne sont pas toujours adaptés aux usages du public, notamment lorsque leur fonction de représentation est très affirmée : la dimension esthétique l'emporte alors sur les usages. Tel est le cas de certains aménagements réalisés à Berlin, entre le *Spreebogen* et la Potsdamer Platz, et en particulier du Lenné Dreieck dont la qualité esthétique est incontestable mais qui est peu adapté aux usages : les chemins qui le traversent s'enfoncent entre de hauts murs qui bouchent la vue du promeneur, et les pelouses, qui sont séparées les unes des autres par ces tranchées, sont peu accessibles voire dangereuses. Plus généralement, c'est le problème posé par le nouvel art des jardins qui a fait florès dans les villes européennes depuis les années 1980 : la recherche formelle – par exemple dans le jardin Atlantique ou dans les jardins thématiques des nouveaux parcs de Bercy et A. Citroën – peuvent certes attiser la curiosité de certains usagers mais ne conviennent pas à tous, au contraire des grandes pelouses centrales extrêmement fréquentées. Dans certains cas, les espaces publics de prestige ne sont finalement que très peu appropriés, pour ne rester que de simples espaces de représentation.

#### 4.1.2 Des aménagements parfois inadaptés à un usage intensif

Quand ils sont appropriés, les aménagements posent souvent des problèmes concrets : conçus pour être d'une certaine qualité esthétique, ils peuvent s'avérer inadaptés à l'usage et se dégrader rapidement. A Paris, les tentatives de diversification des revêtements de sol n'ont ainsi pas toujours été couronnées de succès<sup>106</sup>. Tel est le cas dans le quartier Montorgueil : le marbre de Carrare est certes un matériau noble et esthétiquement irréprochable, mais il s'est vite avéré trop fragile, et de nombreux pavés se sont disloqués au fil du temps, pas seulement à cause d'un usage excessif ; les couleurs claires, dans ce cas comme dans bien d'autres, posent également un problème particulier puisque les sols sont plus vite salis. Plus généralement, on ne compte plus les rues piétonnes qui se dégradent rapidement, à cause d'un revêtement inadapté, que ce soit à Paris ou Istanbul (où Istiklal Caddesi a par exemple subi ces dernières années des travaux récurrents). Il en va de même pour les plantations et les plates-bandes, parfois finement conçues mais qui ne résistent pas à l'usage. Dans ce type d'aménagement, on trouve donc une opposition entre les concepteurs et les usagers, qui se double d'ailleurs d'un conflit avec ceux qui sont chargés de l'entretien : en effet, ce dernier est en général très coûteux et parfois difficile à mettre en œuvre à cause notamment des matériaux rares utilisés, de formes complexes, de mobiliers urbains spécifiques. Les services

---

<sup>106</sup> Entretien avec L. Sanchez (11/10/2005).

des *Bezirke* (arrondissements), chargés de l'entretien des espaces publics, n'ont de cesse de se plaindre à ce propos<sup>107</sup>. De même, les services de la propreté de la Ville de Paris doivent faire face à des aménagements de plus en plus complexes depuis les années 1980, qui ont rendu nécessaire une réorganisation du travail<sup>108</sup>. Cette dimension ne doit pas être passée sous silence, car du bon entretien des espaces publics dépendent ensuite leurs usages : l'image et la fréquentation d'un espace public mal entretenu ou dégradé ne sont pas les mêmes que celles d'un espace public en bon état et propre.

## **4.2 Une spécialisation sociale de la fréquentation ?**

L'image de la foule fréquentant ces nouveaux espaces publics, qui envoie au premier abord à une citoyenneté ouverte et à une idée de mixité, ne doit pas pour autant faire oublier les processus de spécialisation à l'œuvre dans la fréquentation.

### **4.2.1 Un public de consommateurs**

La fonction de représentation, qui demeure l'un des principaux objectifs des pouvoirs publics, s'accompagne ici d'un renforcement d'une autre fonction de l'espace public : la consommation. Dans ces rues et sur ces places, même si semble se déployer une citoyenneté relativement ouverte, le public a en fait tendance à devenir un public de consommateurs : consommateurs de patrimoine, de spectacle et d'animations, ou encore tout simplement consommateurs de marchandises ou de repas à la terrasse des restaurants. C'est d'ailleurs la principale critique adressée par les sciences sociales à ce genre d'aménagement et plus globalement à l'évolution des centres (cf. chapitre 2), évolution à laquelle les aménagements de prestige contribuent fortement. Cette critique peut se doubler d'une critique sociale : les usagers de ces quartiers et de leurs espaces publics appartiennent le plus souvent aux classes moyennes et supérieures, les plus à même de consommer. Comme le rappelle N. Smith (2003), les espaces publics de prestige contribuent donc aussi en partie à la « gentrification généralisée » des centres-villes. Ils apparaissent bien aujourd'hui comme une composante essentielle des « paysages urbains que peuvent « consommer » les classes moyennes et moyennes supérieures » (Smith, 2003, p. 57). Le processus est peut-être d'autant plus visible à Istanbul, dans un contexte où la pauvreté demeure considérable, et où le décalage est d'autant plus flagrant : aux commerces franchisés d'Istiklal Caddesi s'opposent les commerces bon marchés dans le reste de la péninsule historique et même les marchés informels de la place Eminönü, fréquentés par une population plus défavorisée.

La principale conséquence de cette place devenue prépondérante de la consommation dans la définition des espaces publics, c'est une segmentation plus poussée de leur fréquentation, en lien avec les commerces qu'ils desservent. Ainsi trouve-t-on à Paris des quartiers où les espaces publics de prestige sont principalement appropriés par les classes moyennes résidant plutôt en banlieue : c'est l'exemple du secteur piétonnier des Halles, fréquenté massivement chaque jour, et plus encore le samedi, par des jeunes de banlieue arrivés par le RER et auquel le quartier de Zoo à Berlin est très comparable. A l'inverse des aménagements de prestige intégrés dans des quartiers plutôt spécialisés dans le luxe (Saint-

---

<sup>107</sup> Entretien avec J. Götte, Direction des espaces verts de l'arrondissement de Mitte (23/03/2005). Cette dimension sera plus amplement développée dans le chapitre 9.

<sup>108</sup> Entretien avec Jean-François Grau, Direction de la Propreté et de l'Environnement (15/02/2006).

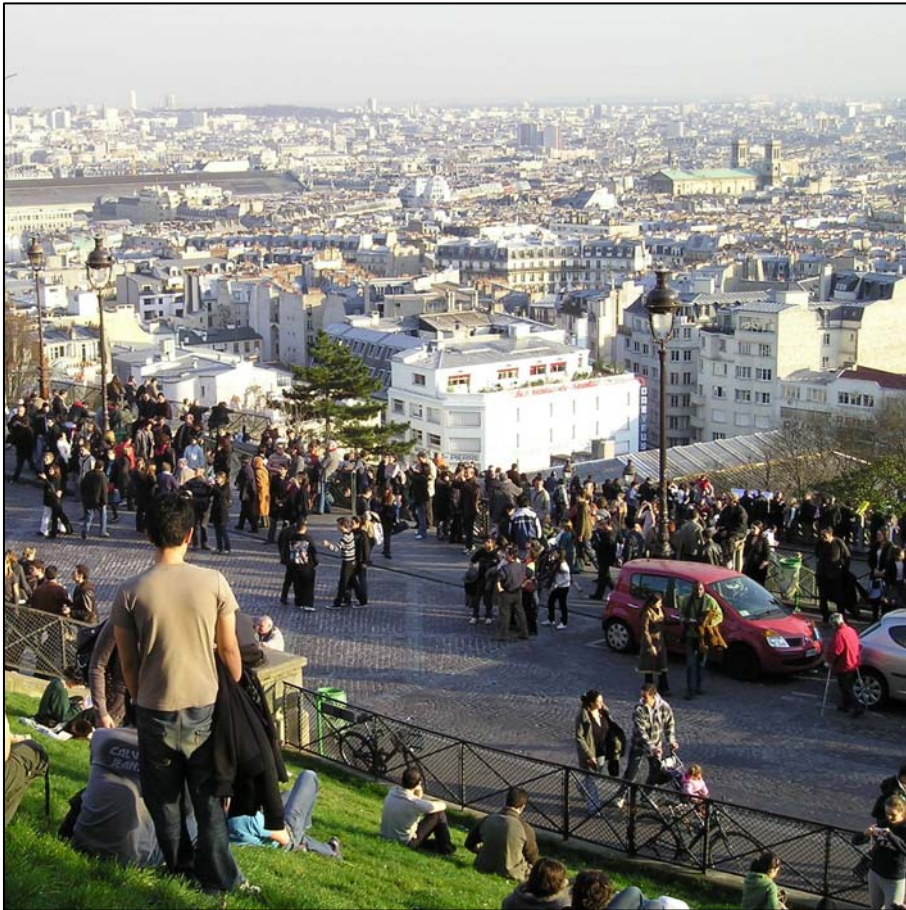
Germain-des-Prés, Place Vendôme). Ils apparaissent quantitativement moins fréquentés que ceux qui ont été évoqués ci-dessus, mais ils donnent à voir une animation bien réelle. Les clients regardent les vitrines, se promènent avec leurs achats ; leur fréquentation ne se limite pas aux clients des boutiques et parmi eux se mêlent parfois des touristes qui, s'ils ne peuvent pas forcément s'offrir ces articles de luxe, viennent glaner ici une part de rêve, que ce soit dans le faubourg Saint-Germain, sur la place Vendôme ou la Friedrichstraße. Pour autant, de tels espaces publics peuvent s'avérer peu « hospitaliers » à certains types de publics, et la fréquentation demeure très marquée socialement.

#### 4.2.2 La touristification des espaces publics

Autre conséquence de ces aménagements et des évolutions auxquelles ils contribuent : le poids de la fonction touristique. Les grandes métropoles sont parmi les premières destinations touristiques du monde. Paris est-elle la première ville touristique d'Europe, Berlin se situant au troisième rang<sup>109</sup>. Leurs quartiers touristiques donnent à voir des rues et des places très animées : la rue de la Huchette, la place du Tertre ou l'île de la Cité à Paris, de même que certaines rues de Sultanahmet, sont ainsi fréquentées de jour comme de nuit par de nombreux touristes qui déambulent ou consomment sur les terrasses des cafés et restaurants, et bien souvent logent dans un hôtel à proximité. Ainsi donc, tous ces espaces publics correspondent à une citadinité relativement ouverte à l'autre. Il semble s'y mêler un grand nombre d'individus appartenant à des catégories sociales différentes et d'origines diverses, réunis autour d'une volonté de consommer, de s'amuser et de faire la fête. Le type de citadinité qui s'épanouit autour de ce type d'offre commerciale attire le flâneur qui n'est plus seulement curieux d'exotisme, mais peut ici, même s'il consomme peu, se sentir invité à participer lui-même et très directement au « spectacle » de la rue. Pour autant, les aménagements de prestige, qui s'adressent bien souvent aux touristes – on l'a vu pour la Pariser Platz ou pour le parvis Notre-Dame – sont essentiellement fréquentés par ces derniers. Ce type d'aménagement consistent finalement souvent en une mise en scène de la ville. De là à critiquer la « simulation de la ville », il n'y a qu'un pas que certains franchissent : « on voulait les citadins et on a eu les touristes » écrit W. Sewing (2002, p. 101). La spécialisation commerciale des rues historiques va dans le même sens. Même si elle s'avère potentiellement ouverte, la fréquentation de ces espaces publics apparaît donc dominée par la présence massive des touristes, les habitants évitant bien souvent ces lieux, sauf à certains moments de l'année (jours fériés, vacances, etc.). Quant à ceux qui résident à proximité, ils doivent vivre avec les nuisances diurnes et nocturnes que crée l'intense fréquentation des espaces publics et des commerces qui les bordent.

---

<sup>109</sup> 33,7 nuitées dans les hôtels parisiens en 2005 contre 14,6 à Berlin en 2004. Il faut cependant noter que ce chiffre correspond pour la capitale allemande à une augmentation de 10,3% par rapport à 2004, alors que le taux de croissance pour Paris est inférieur à 2% entre 2004 et 2005. Sources : Office du Tourisme et des Congrès de Paris (2007), *Le tourisme à Paris. Chiffres clés 2006*, Mairie de Paris/CCIP, 31 p. et Business Location Center Berlin-Brandenburg ([www.blc.berlin.de](http://www.blc.berlin.de), dernière consultation en mai 2007).



*Figure n°33.  
Montmartre, au pied de  
la basilique : la foule  
des Parisiens et des  
touristes admirant la  
vue exceptionnelle sur  
Paris (février 2007)*



*Figure n°34. Unter den  
Linden et Pariser  
Platz, au cœur du  
Berlin touristique  
(avril 2004)*

#### 4.2.3 L'exclusion de certains publics

Au-delà de leur inhospitalité, certains aménagements de prestige peuvent même contribuer à exclure certains groupes sociaux. Un espace public de grande qualité esthétique peut ainsi constituer, tout comme le type de commerce, une barrière symbolique pour certains groupes sociaux. Les couches populaires sont ainsi peu présentes sur Istiklal Caddesi ou sur la place Vendôme. Les aménagements peuvent même contribuer à exclure concrètement certains publics. Le cas des sans-logis est le plus évident. Si l'on ne retrouve pas en Europe les cas extrêmes propres aux Etats-Unis, où les parcs sont enclos et redessinés pour éviter l'installation de sans-logis (Smith, 2001), « de nouvelles conceptions du mobilier urbain [émergent] dont la finalité est d'empêcher la fixation des indésirables » (Zeneidi-Henry, 2003) y ont fait leur apparition : par exemple, les bancs sont supprimés ou redessinés pour éviter qu'on ne s'y allonge, des systèmes d'arrosage sont installés sur les pelouses. Mais cela peut concerner d'autres catégories sociales. A Istanbul, la Mairie redessine progressivement ses espaces verts, notamment littoraux, pour limiter la pratique du pique-nique par les couches populaires (Fleury, 2005). Et à Paris, l'une des raisons pour lesquelles a émergé l'idée de requalifier le jardin des Halles et les rues alentours est la présence de sans-logis et de dealers (Thomas, 2002).

#### **4.3 Les aménagements de prestige et leurs usages : détournements et renforcement des réglementations**

Il arrive souvent que les usagers détournent les aménagements de prestige – comme tout aménagement d'ailleurs – illustrant la grande faculté des citoyens à écrire leur ville entre les lignes de la ville planifiée et aménagée (Certeau, 1980), mais conduisant parfois les pouvoirs publics à réglementer plus encore les usages.

##### 4.3.1 Les détournements : d'Istanbul aux capitales européennes

Les citoyens ne s'approprient pas seulement les espaces nouvellement construits ou transformés. Ils se les approprient, voire contournent les usages pour lesquels ils ont été construits et les normes qui avaient pu leur être imposées. Ce sont les « arts de faire » évoqués par M. de Certeau (1980). C'est sans aucun doute Istanbul qui donne à voir le mieux les détournements opérés par le public. Le premier exemple que l'on peut retenir, c'est l'aménagement d'Istiklal Caddesi. La remise en valeur et la piétonisation de l'avenue visaient à constituer une centralité haut de gamme, comme en témoigne d'ailleurs l'arrivée de l'enseigne *Vakko*, l'un des plus prestigieux grands magasins de la métropole turque. Pourtant, même s'il existe quelques magasins de luxe – *Vakko* a fermé ses portes en 2006 – ainsi que des restaurants et des boîtes de nuit s'adressant à une clientèle aisée, comme dans le Passaj Markiz qui a ouvert en 2004, l'avenue constitue aujourd'hui davantage un lieu d'exposition et de rencontre pour la jeunesse stambouliote issue des classes moyennes. Les magasins franchisés, les libraires et les disquaires, les restaurants et les cafés sont les commerces les plus répandus ; dans les rues adjacentes, ce sont plutôt les cafés et les restaurants, ainsi que les boîtes de nuit qui l'emportent. Si les pouvoirs publics ont atteint leur objectif de rendre l'avenue plus attractive, ce ne sont ni les usagers, ni les types de commerce escomptés qui l'ont emporté.



Les parcs constituent le deuxième exemple de détournement, que ce soit les nombreux espaces verts aménagés le long des berges ou les rares parcs requalifiés comme celui de Gülhane. L'un des objectifs de l'action publique dans ce domaine a été, comme on l'a vu précédemment, de donner à la métropole turque des espaces publics de prestige qui remettent en valeur son identité maritime. Mais loin d'être des lieux de promenade pour tous les vieux Stambouliotes avides de retrouver ces rivages ancestraux, voire pour les touristes, ces espaces verts sont devenus le lieu privilégié du pique-nique pour les couches populaires de la ville, largement composées de néo-citadins (Gökçay & Shorter, 1993 ; Erder, 1996). Les classes moyennes et supérieures ne les fréquentent que très peu, dans le centre de la ville, de même que les touristes qui leur préfèrent les monuments et les rues du centre historique. Dès qu'arrivent les beaux jours, on y trouve une importante concentration de population. Le pique-nique se pratique en famille, chacune d'elle s'appropriant une portion de rivage pendant tout un après-midi : un tapis, un réchaud pour le thé, un *mangal* (barbecue) pour les grillades, parfois de la musique, un hamac et des jeux pour les enfants constituent l'espace du pique-nique. Une telle pratique conduit à une importante dégradation des espaces verts, qui pose d'importants problèmes de gestion aux pouvoirs publics. De même que les élites dans leur ensemble, ceux-ci considèrent le pique-nique comme une pratique peu citadine comparée à la promenade ou à la consommation pour lesquelles les espaces publics avaient été initialement aménagés.

Dans le contexte européen, les détournements semblent plus limités, ce qui s'explique sans doute en grande partie par la tradition de pouvoirs publics forts et par l'ancienneté de la normalisation des pratiques de l'espace public (Korosec-Serfaty, 1991). A Paris, peu d'aménagements semblent être détournés aussi massivement qu'Istiklal Caddesi ou les espaces verts à Istanbul. Certes certains espaces publics peuvent ne pas être appropriés. D'autres peuvent donner lieu à des usages inattendus, comme par exemple la pratique du roller ou du skate-board par les jeunes dans les lieux qui s'y prêtent (surfaces minérales, pentes, etc.), ou l'appropriation par des sans-logis de coins d'espaces publics (Froment-Meurice, 2007). Ce n'est pas autant le cas à Berlin, ce qui s'explique peut-être par l'histoire particulière de la ville, marquée à la fois par les mouvements alternatifs des années 1970 et par la forte présence turque. Les parcs sont ainsi parmi les espaces publics qui sont le plus l'objet de détournements. Il est vrai que ces derniers donnent lieu traditionnellement à des pratiques plus nombreuses et plus diverses que les parcs et jardins parisiens. Dans certains des parcs les plus prestigieux, on pratique bien souvent le pique-nique et le barbecue, mais aussi les jeux de ballon.

#### 4.3.2 La lutte des pouvoirs publics contre ces détournements : l'exemple des parcs

En retour, les pouvoirs publics développent une action directement liée à ces « arts de faire » : ils tentent d'encadrer et de contrôler, voire luttent directement contre les pratiques qu'ils n'avaient pas escomptées. Il existe de multiples attitudes des pouvoirs publics, en fonction des contextes et du type de pratiques. Si le phénomène se retrouve dans la pratique des rues et des places – avec par exemple l'installation de mobilier urbain défavorable à l'appropriation d'un espace public par les sans-logis ou l'interdiction du skate-board – nous

prendrons deux exemples, à Berlin et à Istanbul, en particulier en ce qui concerne la pratique des espaces verts les plus prestigieux des deux métropoles<sup>110</sup>.

*A Berlin*, les parcs sont à l'origine conçus et pratiqués différemment de ceux de Paris ou d'autres métropoles européennes. Ils sont ouverts jour et nuit, la nature y apparaît comme moins aménagée, les activités moins réglementées et plus diverses. Pour autant, les pouvoirs publics locaux ont récemment tenté de développer une réglementation plus stricte. Il s'agit en particulier de circonscrire l'utilisation du barbecue, ce qui se traduit par son interdiction dans la plus grande partie des parcs et par l'ouverture d'aires autorisées localement. Celles-ci sont définies par les arrondissements (*Bezirke*) et leurs services des parcs et jardins (*Gartenämter*). Sur le terrain, les contrôles – qui sont assurés par les services de police des arrondissements (les *Ordnungsämter*) – se renforcent. Pour les agents, le pique-nique est l'un des principaux problèmes à gérer<sup>111</sup>. Mais toute une série d'autres pratiques tendent à être de plus en plus contrôlées voire interdites<sup>112</sup>. La multiplication des interdictions est un phénomène relativement nouveau à Berlin, qui s'est accentué depuis que la ville est redevenue capitale fédérale et qu'elle tente de renouer avec son statut de métropole européenne (Rada, 1997). C'est tout particulièrement le cas dans les espaces publics qui sont proches des ministères et autres bâtiments publics, ainsi que plus généralement des lieux les plus symboliques de la capitale allemande. Le *Tiergarten* est au centre des préoccupations, notamment la place de la République, juste devant le *Reichstag*. Le pique-nique et les jeux de ballon y sont désormais bannis, parce que considérés comme des usages inadéquats de la ville voire dénoncés comme des pratiques anachroniques (Rada, 1997)<sup>113</sup>. La multiplication des réglementations et des interdits renvoie donc bien à l'image que les autorités veulent donner de la ville et de ses espaces publics.

*A Istanbul*, les pouvoirs publics considèrent la pratique du pique-nique comme une appropriation contre laquelle il faut lutter ou tout du moins qu'il faut encadrer et limiter. La politique de la Mairie d'Istanbul dans ce domaine est en premier lieu d'interdire le pique-nique et le *mangal* dans les espaces considérés comme les plus prestigieux, en particulier à *Sultanahmet*. Mais cette interdiction est difficile à faire appliquer à cause d'un manque de moyens d'une part, et d'une pression très forte d'autre part. En second lieu, des aires de pique-nique ont été définies en plusieurs points du littoral. Comme à Berlin, il s'agit par là-même de circonscrire ces pratiques et de les cantonner dans des endroits bien définis, loin des lieux les plus emblématiques de la ville. Mais ces aires de pique-nique ne sont pas toujours localisées de manière adéquate, et sont parfois de ce fait peu utilisées ; elles ne conduisent donc pas à faire disparaître les aires « spontanées » du pique-nique, notamment le long des

---

<sup>110</sup> Parmi la multiplicité des cas qui se présentent dans une ville, et qui feraient l'objet d'une thèse à eux seuls, ces deux exemples se sont présentés à nous de manière récurrente au cours de notre terrain, c'est pourquoi nous avons fait le choix de les développer ici. Ils font de surcroît amplement débat dans les deux villes, ce qui nous a renforcé dans ce choix.

<sup>111</sup> Entretiens avec les responsables des parcs et jardins et des services de la police municipale (*Ordnungsämter*) de Mitte et de Pankow-Prenzlauer Berg menés en 2005. Voir également annexe n°II-2 sur la réglementation des parcs et jardins à Berlin.

<sup>112</sup> Les chiens ne peuvent ainsi plus être promenés sans laisse dans la plupart des parcs, si ce n'est dans quelques zones là encore délimitées par les autorités ; de même, les jeux de ballons et la circulation à bicyclette tendent à être de plus en plus limités.

<sup>113</sup> L'auteur met en évidence la volonté de ne plus permettre des usages qui ne sont pas urbains (*stadtuntypische Nutzungen*) et de préparer leur suppression en les dénonçant comme des anachronismes (*Anachronismen*) ou des héritages idylliques de la période du Mur (*Maueridyllen*) (Rada, 1997, p. 105).

rivages. Enfin, la Mairie métropolitaine crée progressivement de nouvelles infrastructures de loisirs et de consommation. Les autorités ne se contentent donc pas de s'adapter à une pratique spontanée et de l'encadrer : elles tentent aussi de créer de nouvelles pratiques qui doivent se substituer à celle du pique-nique, et plus généralement une « nouvelle culture » (M. I. Şimşek)<sup>114</sup> où les activités seraient plutôt liées à la consommation, aux pratiques sportives ou culturelles. Les nouveaux projets d'aménagement prévoient donc de nouveaux restaurants et jardins pour le thé (*çay bahçeler*), des promenades et des parcours sportifs ; de nouveaux parcs thématiques ont ouvert ou sont en projet<sup>115</sup>, avec un objectif pédagogique et où le pique-nique est bien entendu banni. Cependant, si les nouveaux équipements sont souvent très fréquentés, ils ne se sont pas pour autant substitués à la pratique du pique-nique, à proximité ou ailleurs, qui demeure gratuite et donc bien plus accessible aux populations les plus défavorisées que celles proposées par la Mairie.

L'argument économique est clairement présent dans cette lutte contre la pratique du pique-nique. Celle-ci pose en tout premier lieu un problème d'image pour cette métropole en devenir qui tente de surcroît d'affirmer sa vocation touristique, en particulier dans un segment haut de gamme. Des lieux aussi prestigieux que les espaces verts entourant Sainte-Sophie et la mosquée bleue peuvent-ils être envahis par les adeptes du pique-nique ? Les pouvoirs publics tendent à considérer que le pique-nique n'a plus sa place dans le centre historique et ses alentours, de même d'ailleurs que d'autres usages de l'espace public tels que les marchés informels ou les marchands ambulants<sup>116</sup>. Les nuisances engendrées sont un premier argument, la présence même de populations plutôt défavorisées dans ces lieux en est un autre, moins explicite. Dans ce cas précis des hauts-lieux de la capitale, les autorités publiques trouvent les moyens financiers et humains pour interdire le pique-nique et faire respecter cette interdiction : de nombreux panneaux d'interdiction ont été posés, plusieurs gardiens surveillent les parcs et les jardins.

---

<sup>114</sup> Directeur des parcs et jardins à la Mairie métropolitaine, entretien du 12/07/04.

<sup>115</sup> Par exemple, un jardin japonais a récemment été ouvert à Istinye, et sont en projet : un parc des couleurs, un *aquapark*, un arboretum (rive européenne) ou encore un « grand jardin mondial » (rive asiatique).

<sup>116</sup> Voir les revues de presse de l'OUI qui relatent année après année l'affirmation de la lutte des pouvoirs publics contre ces usages de l'espace public.

## Conclusion partielle

Avec les aménagements de prestige, les pouvoirs publics s'inscrivent dans une longue tradition occidentale et européenne d'instrumentalisation des espaces publics, que ce soit une instrumentalisation politique – comme en témoigne de manière évidente le cas de Berlin, capitale d'une Allemagne réunifiée – ou une instrumentalisation au service du marketing urbain, particulièrement forte dans les trois métropoles étudiées, même si elle prend des formes différentes. Les gouvernements urbains se sont d'ailleurs inscrits de manière évidente dans cette tradition. Sans surprise, la grammaire utilisée est donc largement une grammaire historique. Ainsi, malgré des contextes très différents, ces aménagements ont la plupart du temps une forte dimension patrimoniale. L'exemple des jardins historiques ou encore des grandes places parisiennes et berlinoises en témoigne. Ces formes sont réhabilitées dans un souci de reconstituer les espaces tels qu'ils étaient à l'origine (ou du moins tel qu'on se représente qu'ils l'étaient). Pour autant, cette grammaire intègre également des modèles internationaux : Paris et ses secteurs piétonniers, Istanbul, ses rues piétonnes et ses espaces verts. On comprend que dans un contexte de mondialisation, les normes et des pratiques d'aménagement circulent d'autant plus facilement entre les différentes métropoles. Et le souci de créer des formes innovantes n'est jamais absent, comme en témoignent les aménagements du quartier Montorgueil et des nouveaux quartiers berlinois.

Affirmer l'image d'une capitale et/ou d'une métropole passe donc à la fois par l'usage de modèles historiques et par une recherche d'innovation. Dans tous les cas, l'usage des espaces publics de prestige apparaît bien comme un phénomène métropolitain, et pas seulement européen. Ainsi, malgré un contexte économique moins favorable, Istanbul n'est pas en reste. L'inscription de ces aménagements dans la ville et ses effets sur les pratiques témoignent également de la dimension métropolitaine de ce type d'action publique : une extrême concentration, dans des quartiers non seulement symboliquement importants mais aussi très centraux sur le plan des fonctions commerciales, et une fréquentation très typée caractérisent partout ces espaces publics, qui ne sont pas si ouverts qu'il y paraît, et demeurent étroitement contrôlés par le pouvoir.

*Figure n°35. Pique-nique sur les bords de la mer de Marmara, dans l'arrondissement d'Eminönü à Istanbul (juillet 2004)*



*Figure n°36. Pique-nique dans le Tiergarten à Berlin (avril 2004)*

*Plusieurs familles pique-niquent face au Château Bellevue, résidence officielle du Président de la République*

# CHAPITRE 6

## Les espaces publics et la politique des déplacements

---

*Du fond des rues étroites, les autos filaient dans la clarté des places sans profondeur*

R. Musil, *L'homme sans qualité*

*[La] circulation n'est qu'une fonction de l'usage du territoire, ce qui veut dire que l'on ne doit pas traiter les rues (...) comme si elles se trouvaient dans un désert uniquement peuplé de voitures. (...) Au lieu de prodiguer toutes les facilités aux véhicules, nous devrions plutôt chercher à accroître les avantages de la vie urbaine.*

L. Mumford, *Le piéton de New York*

Dans les espaces centraux des villes européennes, les rues et les boulevards sont traditionnellement le support de la circulation des biens et des personnes. Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les pouvoirs publics n'ont cessé de les adapter à la circulation automobile croissante, voire de les supprimer au profit d'autoroutes urbaines. Plus récemment, la mise en place de politiques des déplacements visant à limiter la circulation automobile au profit des « circulations douces » passe encore bien souvent par une action sur les espaces publics. Finalement, seuls les objectifs ont changé – passant de « logiques de gestion centrées sur la recherche d'une efficacité circulaire » à des « politiques de déplacement plus globales » prenant en compte tous les modes de déplacement (Olagnier, 2003, p. 246). Les mesures concernant les rues et les boulevards constituent bien de manière durable l'un des principaux leviers pour gérer et organiser les déplacements dans les villes européennes. C'est d'ailleurs dans ce cadre que le terme d'espace public est le plus souvent mobilisé aujourd'hui par les acteurs publics<sup>1</sup>.

Pourtant, les études consacrées aux espaces publics dans le champ des sciences sociales n'accordent que peu d'intérêt à cette question. Pour la plupart des chercheurs, loin des préoccupations des acteurs publics et des professionnels de la ville, les déplacements semblent en fait implicitement entrer en contradiction avec les pratiques sociales de l'espace public. A l'inverse, les études consacrées à la mobilité et aux réseaux de transport ont clairement intégré la question des espaces publics. Au croisement de la géographie et de l'aménagement, dans une certaine proximité avec les questions que se posent les pouvoirs publics, nombre de ces chercheurs s'intéressent ainsi au nouveau partage de l'espace public – et notamment aux « sites propres » aménagés pour les tramway et les autobus – comme élément de politiques soucieuses de développement durable (Beaucire & Lebreton, 2000 ; Dupuy, 1995). Mais dans

---

<sup>1</sup> Voir pour Paris : Bourlon A.-M., Villot A.-M. (2004), « Espace public et déplacements », *Paris-Projet*, n°34-35, pp. 56-79 et pour Berlin : Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005), *Berlin in Bewegung. Mobilitätspolitik für das 21. Jahrhundert*, 48 p.

ces études, les espaces publics ne sont pas traités comme un objet à part entière et certaines de leurs dimensions – comme le paysage ou les pratiques sociales – passent au second plan. Les espaces publics y apparaissent plutôt comme un support de déplacements et comme un outil au service d'une politique. C'est à la croisée de ces deux grandes approches que nous voudrions poursuivre notre réflexion dans ce chapitre, en tentant de déceler quelle pensée des espaces publics se cache derrière la politique des déplacements mise en œuvre dans les différentes métropoles.

Dans les quartiers centraux, les espaces publics sont à la fois des *espaces de circulation* à l'échelle de la ville, lui donnant sa fluidité, et des *espaces de proximité* : non seulement ils permettent les déplacements à grande échelle, notamment à pied, mais ils sont aussi le lieu de multiples pratiques sociales (sociabilité, promenade, consommation, etc.) (Roncayolo, 1993 ; Gourdon, 2001). Certes, les pouvoirs publics continuent à envisager les espaces publics comme un *réseau* à l'échelle de la ville, selon une approche soucieuse de la fluidité de la ville et qui reste largement fonctionnelle. Mais ils ne s'arrêtent plus à la seule question des déplacements : c'est bien plutôt cette contradiction fondamentale entre des usages et des échelles multiples que les pouvoirs publics tentent aujourd'hui de gérer et d'organiser, en promouvant la mixité des usages. Quelle place est accordée à l'aménagement des espaces publics dans ce cadre ? Nous verrons en premier lieu comment les politiques se sont construites en étroite relation avec le réaménagement des espaces publics depuis les années 1970. Ensuite, nous caractériserons précisément les politiques telles qu'elles sont menées aujourd'hui, et la manière dont elles intègrent l'aménagement des espaces publics. Enfin, nous tenterons d'évaluer les effets que ces aménagements peuvent avoir sur les déplacements dans la ville et sur les usages. En quoi modifient-ils le *sens* de l'espace public ? Ne traduisent-ils pas l'application d'une nouvelle *norme* encadrant de plus en plus les usages ? Tout au long de ce chapitre, nous opérerons un va-et-vient constant entre Paris et Berlin<sup>2</sup>. En effet, des politiques similaires y ont été développées depuis les années 1970, mais à des rythmes différents ; et aujourd'hui, si les pouvoirs publics convergent vers les mêmes objectifs, les outils utilisés ne sont pas exactement les mêmes : nous verrons ainsi que le choix de l'aménagement est un choix parmi d'autres, inséparable du contexte urbain dans lequel il s'inscrit.

## **1. Les espaces publics dans la genèse des politiques de déplacements à Paris et à Berlin (Ouest)**

Les politiques actuelles ne peuvent se comprendre sans être replacées dans la durée. Les politiques de transport telles qu'elles ont été menées jusque dans les années 1970 ont en effet profondément transformé les espaces publics, et c'est sur leur réaménagement que les pouvoirs publics se sont appuyés pour construire des politiques de déplacements plus globales, prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements (piétons, transports en

---

<sup>2</sup> Les deux métropoles ont malgré tout bien plus de points communs que de différences, surtout si on les compare à Istanbul : le modèle décrit dans ce chapitre reste fondamentalement un modèle européen, et la métropole turque n'y sera donc que très peu évoquée. La question des espaces publics n'y est pas posée en termes de déplacements, les préoccupations concernant majoritairement les infrastructures et la régulation de la circulation automobile, même si la prise en compte des piétons tend à s'y développer (voir encadré n°8 à la fin du chapitre).

commun, vélo). Dans ce domaine, le cas parisien apparaît comme éminemment spécifique et complexe, d'où l'intérêt de le croiser avec quelques éclairages sur la situation à Berlin.

### **1.1 La rue comme espace de circulation dans les politiques des transports de l'après-guerre**

Durant les années 1950-1960, la diffusion massive de l'automobile dans la société et sa prise en charge par les pouvoirs publics ont fait de ce mode de déplacement un élément structurant de la ville. L'objectif principal est de « régler la ville sur l'automobile » (Flonneau, 2001). La politique mise en œuvre s'appuie sur une vision d'ingénieur qui réduit la rue à la voirie, à un ensemble de réseaux de circulation (Olagnier, 2003).

A Paris, le principal objectif des pouvoirs publics est de « faire circuler et faire stationner au maximum, c'est-à-dire animer cette vie difficile, grouillante, complexe et riche qu'est la vie parisienne »<sup>3</sup>. L'élargissement des chaussées est l'une des principales préoccupations de l'Etat et de la Préfecture qui sont alors les principaux acteurs de l'espace public. Ainsi, boulevard Magenta<sup>4</sup>,

l'élargissement de la chaussée de 14 à 20 m a été réalisé en plusieurs tronçons sur près de 2 km en 1958-1959, par réduction de chaque trottoir de 8 à 5 m. De nombreux arbres furent transplantés en chariot, d'autres reportés sur d'autres parties du chantier en fonction des phases de travaux<sup>5</sup>.

Dans le nord et l'ouest de Paris peuvent également être cités les boulevards Exelmans, de Courcelles, Barbès, Ornano, Haussmann et Malesherbes, les avenues de Wagram, des Ternes et Parmentier, qui sont réaménagés selon des mêmes normes routières. Les places sont également concernées : elles deviennent de véritables carrefours et les aménagements de voirie, essentiellement destinés à canaliser les flux de circulation – avec l'apparition d'îlots directionnels – laissent peu de place au piéton. Les aménagements sont encore plus radicaux sur les principales radiales, qui deviennent quasiment des autoroutes urbaines : c'est le cas de l'avenue d'Italie (projet d'élargissement à 50 m) et de l'avenue Jean Jaurès, de la rue de Flandres ou encore celui de la rue Lecourbe où de nombreux immeubles sont frappés d'alignement. Outre l'élargissement des chaussées, de nombreux arbres sont abattus et un nouveau mobilier urbain mis en place. Le paysage des boulevards parisiens et les pratiques de l'espace public s'en trouvent profondément transformés. De plus, appliquant jusqu'au bout cette « logique automobile » (Flonneau, 2001), le pouvoir politique imagine la construction de grandes infrastructures destinées à absorber les flux croissants<sup>6</sup>. Certaines sont réalisées, comme la voie express rive droite, ou le boulevard périphérique. D'autres grands projets d'infrastructure sont également prévus, dans le cadre du Schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU), comme la rocade Vercingétorix, la voie Paris Rive gauche et l'axe Nord-Sud.

---

<sup>3</sup> Préfecture de Police, BMO, débats, 20 juillet 1960. Cité par Flonneau, 2001, p. 431.

<sup>4</sup> Un exemple d'autant plus intéressant que le boulevard a fait récemment l'objet d'un réaménagement en tant qu'« espace civilisé » (voir ci-dessous).

<sup>5</sup> Source : Nicoulaud O. (1993), « L'espace public de voirie », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 46.

<sup>6</sup> Au début des années 1970, le nombre de déplacements quotidiens augmente de 2% par an en région parisienne. Les déplacements automobiles augmentent quant à eux de 8% par an, ce mode de déplacement assurant plus du tiers des déplacements dans Paris et Paris/banlieue (Flonneau, 2001).



Ce dernier axe devait venir compléter le périphérique et contribuer au rééquilibrage de Paris vers l'Est, en empruntant notamment le tracé du canal Saint-Martin<sup>7</sup>.

Les transformations de l'espace public et plus généralement de l'espace urbain demeurent somme toute limitées au regard de celles qui sont mise en œuvre à Berlin : les destructions de la guerre y ont permis d'élargir certaines grandes artères, aussi bien à Berlin-Ouest qu'à Berlin-Est (par exemple : Karl Marx Allee, Leipziger Straße). Dans les années 1960 et 1970, le Sénat mène à Berlin-Ouest une politique de rénovation urbaine qui conduit à la destruction de quartiers entiers, sans aucune consultation de la société civile ou des habitants. Cette politique de rénovation urbaine est couplée avec une planification des transports (*Straßenverkehrsplanung*) qui vise à optimiser la circulation automobile : c'est l'ère de la « ville régie par l'automobile » (*die autogerechte Stadt* [Reichow, 1959]). Dans les secteurs de rénovation (*Sanierungsgebiete*) de Berlin-Ouest, la reconstruction des rues se fait selon des normes favorables à la circulation automobile (« *autogerechter Umbau* » selon l'expression d'H. Bodenschatz [1987, p. 173]) : une séparation des modes de déplacement alliée à un élargissement considérable des chaussées. C'est notamment le cas dans les quartiers de Schöneberg (avec la Bülowstraße) ou encore à Wedding. On retrouve également comme à Paris une politique d'infrastructures lourdes : construction de la *Stadtautobahn*, une tangente contournant l'*Innenstadt* à l'Ouest et mise en place de projets d'autoroutes urbaines à travers le tissu ancien, notamment à Kreuzberg.

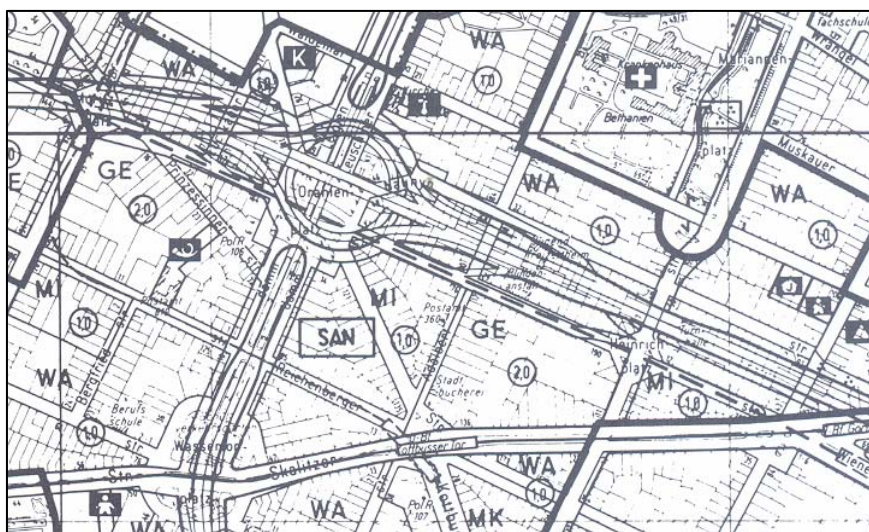


Figure n°37. Les projets de rénovation et d'infrastructures dans le Sanierungsgebiet Kreuzberg Kottbusser Tor (extrait du Flächennutzungsplan 1965, source : Bodenschatz, 1987, p. 173)

Deux autoroutes urbaines devaient être construites en lieu et place du canal et de l'Oranienstraße, avec un échangeur sur l'actuelle Oranienplatz.

## **1.2 Aménager l'espace public pour réguler la circulation et protéger les autres usagers : la politique parisienne entre 1974 et 1996**

Les années 1970 et 1980 correspondent plutôt à « un nouveau pas dans la civilisation de l'automobile qu'à une étape vers sa remise en cause » (Flonneau, 2001, p. 477). Le périphérique n'est d'ailleurs achevé qu'en 1977, et la décennie suivante voit éclore une série

<sup>7</sup> Rive droite, l'axe devait relier le quai de la Rapée à la Porte d'Aubervilliers en desservant les places de la Bastille, de la République et de Stalingrad ; rive gauche, deux hypothèses avaient été avancées : boulevards de l'Hôpital et avenue d'Italie jusqu'à la porte du même nom ou au cœur du tissu urbain par la rue des Wallons, le square André-Le Gall et la rue Barrault jusqu'à la porte de Gentilly.

de projets d'infrastructures lourdes<sup>8</sup> : projets qui ne sont certes pas réalisés, mais qui en disent long sur le rôle de la circulation automobile dans les représentations des pouvoirs publics. Si les grands projets d'infrastructures sont abandonnés et que les autres modes de déplacements sont désormais pris en compte, le primat de la circulation demeure. Les espaces publics continuent à être conçus comme un réseau de circulation. De nombreux aménagements de voirie sont cependant mis en œuvre dans « l'esprit du plan de circulation » (P. Hattenberger)<sup>9</sup> – dont l'objectif principal est de mieux organiser la circulation mais dans le souci de protéger les autres modes de déplacement – qui changent considérablement la forme des espaces publics parisiens. Le cycle entamé dans les années 1970 se poursuit jusqu'au début des années 1990.

### 1.2.1 L'impulsion de l'Etat

Sous la pression de la société civile mais aussi des habitants et surtout des associations de défense du cadre de vie, les pouvoirs publics abandonnent la plupart des grands projets d'infrastructure. Dans une lettre au Premier Ministre en 1974, V. Giscard d'Estaing s'engage ainsi à réexaminer tous les grands projets :

Plutôt qu'à de nouvelles voies de circulation à caractéristique autoroutière, qui favorisent l'accroissement de la circulation automobile, la préférence doit être donnée à des avenues urbaines améliorant les commodités de la circulation et l'agrément des usagers. (cité par Flonneau, 2001, p. 491)

C'est un véritable « renversement du discours public » (Flonneau, 2001, p. 429) qui commence à s'opérer. Outre une volonté de rupture avec les dirigeants précédents, ce renversement s'explique aussi par le choc pétrolier et la crise économique : l'Etat se désengage ainsi de projets très coûteux ; de plus, en 1974, le volume de circulation baisse d'ailleurs considérablement, ce qui crée les conditions d'une nouvelle politique. Par l'intermédiaire du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR)<sup>10</sup>, l'Etat subventionne désormais l'adoption de plans de circulation par les municipalités, dont les grands principes sont définis dans deux circulaires<sup>11</sup> : ces plans recouvrent l'ensemble des mesures de réglementation et d'organisation, ainsi que les aménagements légers, qui concourent à la fois à l'amélioration des déplacements, du stationnement et de l'environnement. Ils correspondent à une « nouvelle conception [qui] repose à la fois sur la gestion du réseau de voirie et de ses différents utilisateurs et sur la définition d'objectifs différenciés en fonction du type de voies concernées » (Olagnier, 2003, p. 247). Dans ce cadre, si la question de la circulation reste importante, tous les usagers sont désormais pris en compte, que ce soit les usagers des transports en commun ou encore les piétons dont la sécurité devient une préoccupation majeure. A Paris, le renversement des discours publics se précise avec les travaux de la

---

<sup>8</sup> Proposés à la Ville de Paris par des entreprises privées, ces projets sont fortement médiatisés. Il s'agit de mettre en place de nouvelles manières de traverser Paris. Et puisque l'on ne peut plus traverser avec des autoroutes à ciel ouvert, ces projets proposent la création de voies souterraines. Ce sont notamment les projets Laser et Esope. Il existe aussi des projets en aérien, comme le super-périphérique (il s'agissait de doubler le périphérique).

<sup>9</sup> Entretien du 01/09/2005.

<sup>10</sup> Le CETUR remplace le Service d'études techniques des routes et autoroutes du Ministère de l'Équipement de l'Équipement, créé en 1963. Le CETUR a fusionné en 1994 avec le Service Technique de l'Urbanisme (STU) pour devenir le Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

<sup>11</sup> Circulaires interministérielles des 16 avril 1971 et 16 mai 1972.

commission mixte Etat-Ville de Paris dont l'une de missions est de clore les « luttes urbaines » en proposant de nouveaux modes d'action dans le domaine de la circulation. Sans être anti-voiture, le rapport publié en 1976 attire l'attention sur les ambiguïtés des politiques menées jusque-là, qui aboutissent à la fois à la « satisfaction individuelle » et au « désenchantement collectif » (Flonneau, 2001).

### 1.2.2 Un nouveau cadre réglementaire : POS et plan de circulation

La politique mise en œuvre dans les années 1970 et 1980 s'appuie à Paris sur deux plans : le plan de circulation et le POS. Si les ingénieurs de voirie insistent plutôt sur le premier, les urbanistes et architectes sur le deuxième, ce sont bel et bien les deux supports des aménagements d'espaces publics qui se déploient dans les années 1980. En premier lieu, après les grands débats des années 1970 sur les infrastructures, toute politique menée à Paris s'inscrit désormais dans le cadre bâti et le réseau viaire existants. L'abandon des grandes infrastructures est retenu dans le cadre de l'élaboration du nouveau Schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) et du Plan d'occupation des sols (POS) de 1977. Les espaces publics constituent désormais l'élément structurant des nouvelles réglementations de la construction et des politiques d'aménagement urbain : dans le cadre du POS, le « règlement de construction doit [désormais] partir de la rue » et non plus « de la distance entre les bâtiments » (C. Blancot)<sup>12</sup>, un principe qui devient la règle dans le cadre des nouvelles ZAC engagées à cette époque ; la plus grande partie des alignements de voirie est supprimée. C'est progressivement « sur ce support réglementaire, à partir du début des années 1980, que de nouveaux projets d'aménagement de l'espace public seront déployés »<sup>13</sup>.

Ces aménagements s'inscrivent également dans le cadre du nouveau plan de circulation. La Ville de Paris s'engage dans la rédaction d'un livre blanc (1975)<sup>14</sup> qui tient compte des travaux de la Commission mixte Etat-Ville sur « l'automobile dans la cité ». Le document met en évidence les grandes tendances en termes de transports, dominés par « une progression rapide de la part des déplacements assurés par l'automobile » (p. 28). En extrapolant ces tendances, il définit un « scénario de l'inacceptable » (p. 37)<sup>15</sup>, qui conduirait à une saturation des rues existantes par la circulation et le stationnement. Même s'il indique la nécessité « d'agir sur la répartition entre les différents modes de transport, pour limiter l'usage de l'automobile », le livre blanc propose un objectif plus pragmatique :

Il paraît donc raisonnable d'admettre une stabilisation à moyen terme du nombre de déplacements assurés par l'automobile et de prendre pour objectif une hypothèse intermédiaire entre celle comportant un maintien du choix nodal et celle comportant une stabilisation rapide du nombre de déplacements en automobile. (p. 42)

---

<sup>12</sup> Entretien du 17/02/2006.

<sup>13</sup> Source : Nicoulaud O. (1993), « L'espace public de voirie », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 46.

<sup>14</sup> Préfecture de Paris – Préfecture de Police (1975), *La circulation à Paris. Essai de définition d'une politique d'aménagement et d'exploitation de la voirie*, 84 p.

<sup>15</sup> La part des déplacements en voiture augmenterait de 70% jusqu'en l'an 2000 et où celle des autres modes de déplacement diminuerait considérablement sur la même période (-14% pour les transports en commun).

Les orientations du plan de circulation sont mises au point de 1974 à 1976<sup>16</sup> : l'objectif est désormais d'« aménager, organiser et exploiter la voie publique dans le but d'améliorer les déplacements de l'ensemble des usagers »<sup>17</sup>. C'est dans ce domaine que doivent se concentrer les investissements<sup>18</sup>. Ainsi, en matière de circulation, il convient de dissuader l'usage abusif de l'automobile, en particulier pour les déplacements domicile-travail, ce qui implique d'abord une action importante pour favoriser les transports en commun. Il faut également optimiser la répartition et la gestion du réseau en tenant compte des différents usagers. Enfin, des mesures d'exploitation de la circulation doivent être développées (modifications des sens de circulation, aménagements de carrefours) non pas dans le but d'augmenter la capacité de la voirie mais avec pour objectif la régulation de la circulation – il s'agit d'éviter l'apparition de la saturation – et une amélioration de la sécurité. Outre la circulation, le plan se donne enfin pour objectif d'organiser le stationnement<sup>19</sup>.

### 1.2.3 Les espaces publics conçus comme un réseau hiérarchisé de circulation

Selon le principe des plans de circulation, le livre blanc définit une organisation hiérarchisée du réseau des voies parisiennes. Il commence par déterminer un ensemble de voies pour le trafic de transit. En cela, la rupture avec les politiques précédentes est donc limitée. Le réseau principal, qui doit être « cohérent avec le réseau primaire régional », comprend, outre le boulevard périphérique, les quais de Seine et les voies sur berge, deux « rocades intérieures » correspondant aux deux ceintures de boulevards héritées de l'Histoire, un itinéraire central nord-sud constitué de plusieurs voies parallèles, plusieurs ponts et enfin quelques voies radiales constituant l'aboutissement des grandes radiales de banlieue<sup>20</sup>. Il s'agit « d'isoler la circulation de transit » sur ce réseau et de l'y « homogénéiser ». Ainsi, dans ce cadre, l'objectif est « d'obtenir les plus grands gains d'efficacité » par le moyen « d'ouvrages ponctuels lourds, par exemple des ouvrages dénivelés aux intersections » (p. 71). Ces propositions du livre blanc sont les premières à être mises en œuvre dans les années suivantes : le dossier réseau principal est voté par le Conseil de Paris en 1975 ; il fait la liste des opérations à réaliser en priorité. Ces dernières sont réalisées dans la foulée. Au début des années 1990, les voies de ce réseau principal deviennent les « axes rouges »<sup>21</sup> qui visent à

---

<sup>16</sup> Les « orientations générales » du plan de circulation sont votées par le Conseil de Paris en 1976. ce dossier-programme traite de la présentation méthodologique des études, des orientations par motifs de déplacement et par moyens de transport et des modalités de mise en œuvre du plan de circulation. Il faut noter qu'il n'existe pas à proprement parler de « plan de circulation » mais un ensemble de quatre volumes abondamment illustrés d'un format *in octavo* destinés à la communication.

<sup>17</sup> Mairie de Paris (1982), *La voirie et les déplacements à Paris*, communication au Conseil de Paris, p. 1.

<sup>18</sup> « Les crédits consacrés à l'exploitation et à la signalisation ont été très faibles jusqu'en 1974 : 3 millions de francs par an en moyenne, et Paris a pris en ce domaine un retard important par rapport aux grandes villes étrangères et de province. » (p. 71)

<sup>19</sup> Cette politique comprend trois volets : le contrôle du stationnement sur la voie publique, la reconquête du stationnement illicite, une politique active de construction de places de parking, notamment résidentielles. Le stationnement payant est introduit à Paris en 1971.

<sup>20</sup> Soit environ 25 km de voirie qui supportent déjà 80% du trafic total (dont 30% pour le boulevard périphérique).

<sup>21</sup> Les « axes rouges » sont les suivants : en rive droite, avenue de Clichy, partie de la rue de Rivoli, boulevard de Sébastopol, boulevard Beaumarchais, boulevard Magenta, boulevard Barbès, boulevard Ornano, avenue Jean-Jaurès, partie de la rue Lafayette, boulevard Morland, quai des Célestins, quai de l'Hôtel de Ville, quai de Gesvres et quai de la Mégisserie ; en rive gauche, quais de Seine, boulevard Saint-Michel, avenue Denfert Rochereau, avenue du Général Leclerc, avenue Jean Moulin.

concentrer la circulation de transit sur certains axes et à l'éloigner des quartiers adjacents ; le stationnement y est interdit<sup>22</sup>.

Entre les mailles du réseau principal, les divers secteurs doivent être couverts par des plans de circulation sectoriels. Dans ce cadre s'inscrit le réseau secondaire ou de desserte qui comprend toutes les autres voies (soit près de 1000 km) : il « ne fera l'objet que des dispositions prévues dans les plans de circulation, à l'exclusion de tout aménagement lourd » (p. 72). Les priorités diffèrent cependant selon les secteurs. Dans les arrondissements périphériques, où la circulation de transit est importante, la circulation peut être facilitée par des créations ponctuelles de passages dénivelés, mais surtout par « l'établissement de nouveaux sens uniques, et par la régulation des feux de signalisation et leur adaptation » (p. 72). Les carrefours doivent y être simplifiés pour fluidifier les flux, de même que doit se faire une « spécialisation des courants de circulation » (p. 72). Dans la zone centrale, difficile à définir<sup>23</sup> mais correspondant peu ou prou à l'espace englobé par la petite rocade, la densité des déplacements est importante, tous modes de déplacements confondus :

pour réduire la saturation, les transports en commun doivent y être privilégiés et le stationnement rotatif organisé (...) Une recherche toute particulière doit être faite pour faciliter les ruptures de charge, pour augmenter la sécurité des déplacements et pour satisfaire les aspirations des piétons et des promeneurs.

C'est sur ce réseau secondaire et de desserte, au sein des secteurs compris à l'intérieur des mailles du réseau principal, que sont réalisés la majorité des aménagements de voirie emblématiques du plan de circulation.

#### 1.2.4 Les aménagements de voirie et la nouvelle forme des espaces publics parisiens

Au sein d'une logique encore essentiellement circulatoire, les réaménagements prennent en compte les autres usagers de l'espace public. Il s'agit en fait de « retoucher l'espace public pour améliorer la circulation, en prenant en compte les autres usagers » (P. Hattenberger)<sup>24</sup>. C'est donc dans cette période que s'ébauche l'action en faveur des espaces publics, avec un certain renouvellement des formes, même si les résultats ne sont souvent que ponctuels. Le premier type de modification concerne les transports en commun qui sont pour la première fois pris en compte. Certains carrefours sont ainsi réaménagés pour faciliter la circulation des autobus et un réseau de couloirs de bus est aménagé : quelque quarante kilomètres sont créés dans les deux ans qui suivent la publication du livre blanc<sup>25</sup>. L'une des opérations caractéristiques est la création de couloirs de bus sur la petite rocade, notamment au niveau du boulevard Henri IV. Des couloirs en contre-sens sont même mis en place. Ces aménagements donnent un regain de compétitivité aux transports en commun : ils permettent de stabiliser une vitesse commerciale qui s'était dégradée avec l'expansion de l'automobile. Ils s'avèreront

---

<sup>22</sup> *De vive voie*, n°34, 1990.

<sup>23</sup> Entretien avec P. Hattenberger (01/09/2005). « Il s'agit tout d'abord de protéger le centre (...). Plusieurs définitions possibles ont été évoquées pour le centre : l'enceinte de Philippe Auguste mais aussi les quartiers de la banque, de la politique, les quartiers touristiques, les Champs-Élysées... On trouve les distractions nocturnes dans les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup>, à Pigalle. La conclusion a finalement été qu'il y a pas de centre (orientations générales) ».

<sup>24</sup> Toutes les citations de P. Hattenberger renvoient à l'entretien du 01/09/2005.

<sup>25</sup> En 1982, 262 couloirs réservés existent déjà sur 1086 dont 10 km à contre-sens. 62 de ces couloirs ont été créés entre 1977 et 1982 (source : Mairie de Paris, 1982, p. 19).

cependant être un semi-échec : parce qu'ils ne sont marqués que par des tracés au sol, ils sont en fait mal respectés par les automobilistes.

L'enjeu du plan de circulation est aussi d'« organiser les flux principaux, tout en dégagant les espaces pour les piétons » (P. Hattenberger). Les ingénieurs parlent de « recalibrages » de rue, et c'est sans doute là que se situe la modification la plus ample et la plus durable de la physionomie des espaces publics parisiens puisqu'une grande partie des secteurs compris dans les mailles du réseau principal est concernée. De nombreux recalibrages sont réalisés dans les années 1970 et 1980 : il s'agit d'aménager la voirie pour organiser la circulation et le stationnement, ce qui libère de l'espace pour les autres usagers, notamment les piétons. Comme le rappelle P. Hattenberger, le tout premier « recalibrage » mis en œuvre est celui de la rue Saint-Antoine. Un couloir de bus y est aménagé, deux files entrantes et une file sortante pour la circulation. En même temps, le trottoir sud est élargi, notamment pour donner plus de place aux piétons et au marché des quatre saisons. On peut aussi citer l'exemple de la rue de l'Ecole de médecine, réaménagée à la même époque – la chaussée est rétrécie au niveau de la faculté de médecine, permettant l'élargissement des trottoirs – et surtout les alentours du parvis de l'Hôtel de Ville<sup>26</sup>. Un certain nombre de places et de petites rues sont également aménagées selon ce modèle, à l'intérieur des mailles du réseau de circulation principal, au sein des quartiers résidentiels<sup>27</sup>. Bref, là où cela ne gêne pas la circulation, on n'hésite pas à réaménager les espaces publics<sup>28</sup>.

L'objectif du plan de circulation vis-à-vis des piétons est double : il s'agit à la fois de renforcer la sécurité par rapport à la circulation automobile<sup>29</sup> et de dégager les espaces piétons du stationnement illicite. Financé sur les crédits d'étude du plan de circulation, le fichier municipal des accidents corporels<sup>30</sup> créé en 1979 permet de définir les sites prioritaires à réorganiser (feux, barrières, aménagement de carrefour, sens de circulation). Quant aux recalibrages, ils vont de pair avec la protection des trottoirs contre le stationnement illicite. Un dossier-programme « réhabilitation des trottoirs » voté en 1976 est ainsi annexé au plan de circulation (Flonneau, 2001). Entre 1977 et 1982, vingt kilomètres de trottoirs, soit près de 200 000 m<sup>2</sup> sont réhabilités totalement ou partiellement<sup>31</sup>. C'est le début de la « reconquête » des trottoirs<sup>32</sup>, avec l'invention d'un « mobilier de défense » diversifié : potelets, bornes, barrières, etc. Les premiers potelets sont posés en 1976 sur le boulevard Raspail, puis vient le tour des boulevards Pasteur et Beaumarchais. Depuis lors, le « mobilier de défense » s'est généralisé dans la plupart des rues et boulevards de Paris, marquant profondément les espaces

---

<sup>26</sup> Construction d'un passage pour piétons sous la rue de la Coutellerie, élargissement des trottoirs rue de Rivoli au nord de la place, aménagement du carrefour Victoria/Coutellerie/Saint-Martin par l'installation d'une signalisation lumineuse, aménagement de la rue Saint-Martin en faveur des piétons et autobus (Flonneau, 2001).

<sup>27</sup> Voir Loridan B. (1994), *Recensement et analyse des réalisations parisiennes récentes en matière d'espace public*, Mairie de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain, Service de l'espace public, Paris, Mairie de Paris, 1994 (non paginé).

<sup>28</sup> C'est aussi l'ébauche d'une politique du cadre de vie, comme nous le verrons dans le chapitre 7.

<sup>29</sup> Le constat du livre blanc est clair : « en 1969, il a été déploré à Paris 124 morts et 5076 blessés dans 3500 accidents de la circulation ». Or un tué sur deux est un piéton, deux blessés sur cinq sont des piétons. Le réseau traditionnel est d'ailleurs sept fois plus dangereux que le périphérique (p. 53).

<sup>30</sup> Source : entretien avec P. Hattenberger (01/09/2005) et communication au Conseil de Paris, 1982, p. 35.

<sup>31</sup> Source : communication au Conseil de Paris, 1982, p. 23.

<sup>32</sup> Voir Mairie de Paris/Direction de l'aménagement urbain/Direction de la voirie/APUR (1992), *La reconquête des trottoirs*, 14 p.

publics<sup>33</sup>. Il faut enfin préciser que la reconquête des trottoirs est souvent réalisée à l'occasion de la mise en œuvre de la politique de stationnement, puisque la construction des parcs souterrains permet de réaménager l'espace public pour les piétons ; cette politique s'intensifie dans les années 1980 et s'accompagne de la création de nombreuses places<sup>34</sup>.



*Figure n°38.  
Préserver les trottoirs  
du stationnement  
sauvage : les potelets  
(rue d'Alembert dans  
le 14<sup>ème</sup>  
arrondissement de  
Paris, septembre  
2007)*

*Figure n°39. Préserver  
les piétons de la  
circulation dans des  
lieux très fréquentés :  
les barrières dites  
« croix de Saint-  
André » (place du 18  
juin 1940, 14<sup>ème</sup>  
arrondissement, mai  
2004)*



<sup>33</sup> Voir APUR (2005), *Glossaire des éléments propres à la gestion et à la sécurité des espaces publics. Insertion paysagère, réglementation, prescriptions*, Paris, Mairie de Paris/APUR, 46 p.

<sup>34</sup> Voir annexe n°II-1.

Le plan de circulation recommande également l'amélioration des zones piétonnes, en particulier dans les secteurs définis comme centraux. La piétonisation correspond au premier type d'aménagement mis en œuvre : il s'agit d'isoler des espaces réservés aux piétons du reste du réseau. Même si le processus se met en place lentement, un certain nombre de secteurs piétonniers – décrits dans le chapitre 5 – sont ainsi inaugurés à Montmartre, dans le quartier latin et à Saint-Germain-des-Prés dans les années 1970, puis aux Halles dans les années 1980. Un deuxième type d'aménagements concerne « des itinéraires sur lesquels de très nombreux piétons se pressent aux heures de pointe, pour rejoindre en général une gare ou une station de métro. Les voies correspondantes ont souvent une forte activité commerciale », comme le rappelle le livre blanc (p. 55). Le réaménagement du quartier de la gare Saint-Lazare – choisi en raison de l'importance des flux piétonniers et de la fréquence des conflits avec les automobilistes – est le premier à être étudié dans un sens favorable à « l'animation piétonnière »<sup>35</sup>. Les trottoirs y sont ponctuellement élargis, une rue piétonne est créée (la rue Caumartin). Enfin, outre les aménagements, il faut noter la fermeture temporaire des rues les plus commerçantes que sont les « rues-marchés » – un statut créé en 1964 – dès les années 1970, même si certaines d'entre elles seront transformées en rues piétonnes au cours des années 1980, comme la rue Montorgueil, la rue Mouffetard ou la rue des Martyrs. Dès cette époque est donc introduite une autre méthode, qui ne passe pas nécessairement par l'aménagement, mais joue plutôt sur la gestion des temporalités de la rue.

### **1.3 Restreindre la place de l'automobile dans une optique environnementale : Berlin, ville pionnière versus Paris, ville en retard ?**

Dans les années 1980, de nouvelles politiques commencent à se mettre en place au sein des métropoles européennes. Une nouvelle étape est alors franchie, qui touche Berlin-Ouest dans les années 1970 et 1980 mais n'est reprise que relativement tardivement à Paris<sup>36</sup> : il s'agit de restreindre la circulation automobile, notamment dans les quartiers résidentiels, celle-ci étant considérée comme un problème environnemental. Ces nouvelles politiques s'accompagnent de nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public.

#### **1.3.1 Des « cours urbaines » hollandaises aux « Verkehrsberuhigungszonen » de Berlin-Ouest dans les années 1980**

Comme à Paris, la désillusion grandit à Berlin-Ouest dans les années 1970 quant aux résultats de la rénovation urbaine et de la planification des transports telles qu'elles ont été conçues dans la période précédente. Les critiques contre la « ville régie par l'automobile », qui se multiplient depuis les années 1960 en RFA (Mitscherlich, 1965) et particulièrement à Berlin-Ouest (Siedler, 1964), se diffusent au sein de la société civile et dans la population. Touchée par la crise économique comme dans une certaine manière par la crise de la démocratie, la RFA voit également se déployer la contestation des modèles de société et de gouvernement jusque-là en vigueur. Si les mesures prises par les pouvoirs publics ne changent que progressivement, c'est bien durant les années 1970 que s'esquisse le modèle de la « circulation régie par la ville » (*der stadtgerechte Verkehr* [Schmucki, 2001]).

---

<sup>35</sup> Note de synthèse IAURP, Etude d'une zone piétonnière entre l'Opéra et la gare Saint-Lazare, 1972.

<sup>36</sup> Ce type de réalisation est quasiment absent à Istanbul, où la politique des transports consiste majoritairement à organiser la circulation automobile.



Progressivement, la circulation automobile n'est plus considérée comme la priorité : la circulation est davantage pensée au sein du système global qu'est la ville. C'est à cette époque que se développent les valeurs environnementales, dans la mouvance de la contestation d'extrême-gauche. Ces valeurs prennent d'autant plus d'ampleur à Berlin-Ouest que la ville, démilitarisée, attire une frange importante de la jeunesse alternative du pays. Ces valeurs s'expriment pleinement dans les « luttes urbaines » qui se développent alors à Berlin-Ouest. Comme dans le reste de la RFA, une nouvelle génération de planificateurs des transports arrive de surcroît à des postes de responsabilité, qui travaillent de plus en plus dans l'interdisciplinarité, en particulier avec les architectes, les sociologues ou encore les paysagistes. A partir du milieu des années 1970, un certain nombre de grands projets de percées et d'élargissements sont abandonnés<sup>37</sup> ; on commence également à appliquer le principe d'apaisement du trafic (*Verkehrsberuhigung*), qui passe par la mise en œuvre ponctuelle de nouveaux aménagements plus favorables aux piétons.

Mais c'est dans les années 1980 qu'ont lieu les changements les plus profonds, aussi bien dans la politique des transports que dans les pratiques d'aménagement de l'espace public qui en découlent. C'est l'ère de « la ville régie par l'humain » (*die menschengerechte Stadt* [Schmucki, 2001]). Dans toute la RFA, et plus généralement en Europe du Nord, les politiques des transports remettent l'humain au centre de leurs préoccupations et considèrent désormais la circulation comme un problème environnemental (bruit, pollution, etc.). Elles intègrent donc pleinement les valeurs environnementales qui ont acquis une place de choix dans les préoccupations de la société civile et de la population. Dès la fin des années 1960, de nouvelles pratiques d'aménagement avaient émergé en Europe, en particulier aux Pays-Bas. Elles s'articulent autour du concept de « rue libre » ou *woonerven* :

conçu et mis en pratique à partir de travaux et de réflexions menés conjointement par des ingénieurs en charge de la circulation, (...) [il consiste à] ne pas séparer les trafics mais [à] faire cohabiter l'automobile avec les piétons en la considérant comme une « simple » invitée. (Olagner, 2007, p. 42)

On passe donc d'une politique de séparation des modes de circulation à une politique de mixité des modes de déplacement qui doit permettre, en réduisant la vitesse des véhicules, de renforcer la sécurité des usagers et notamment des piétons. Les espaces publics sont désormais conçus au regard des déplacements de proximité. Mis en œuvre pour la première fois à l'occasion d'un projet de réaménagement du centre-ville de Delft, sous l'impulsion de la municipalité, le principe se diffuse ensuite largement dans les villes néerlandaises, avant d'être repris dans de nombreuses villes danoises, allemandes, suisses et autrichiennes (Loiseau-Van Baerle, 1989).

---

<sup>37</sup> Par exemple sont abandonnés les projets d'élargissement et de prolongement de la Kochstrasse jusqu'à la Potsdamer Platz, l'élargissement de la Wilhelmstrasse, la liaison Pohlstrasse/ Luckenwalder Strasse, etc. (Schlusche, 1997).



*Figure n°40. Une entrée de Verkehrsberuhigungszone de Schöneberg (mars 2005)*

*Potelets, stationnement en bataille et panneau indiquant l'entrée du périmètre*



*Figure n°41. Au coeur d'une Verkehrsberuhigungszone de Kreuzberg (mars 2005)*

*Circulation interrompue par la pose de potelet et stationnement réorganisé (stationnement en bataille)*

A Berlin-Ouest, les pouvoirs publics se saisissent de ces nouveaux modèles et développent une politique ambitieuse de réorganisation des espaces publics au sein des quartiers résidentiels. Cette nouvelle politique va de pair avec une politique plus globale de réhabilitation de la ville ancienne formalisée dans le concept de « rénovation tranquille » (*behutsame Stadterneuerung*) qui prend le relais, après les « luttes urbaines » des années 1970, de la politique de rénovation urbaine développée précédemment. C'est à Kreuzberg que naît le mouvement, étendu par la suite au reste de la ville, et amplifié dans le cadre des Expositions Internationales d'Architecture<sup>38</sup> au cours des années 1980. Cette politique

<sup>38</sup> Deux Expositions Internationales d'Architecture (*Internationale Bauausstellungen, IBA*) ont lieu à Berlin dans les années 1980 : en 1984 et 1987. Nous y reviendrons dans le chapitre 10 (voir également l'encadré n°18).

s'appuie sur des principes similaires à ceux du POS parisien de 1977. Ainsi redécouvre-t-on toute la typologie des formes anciennes : un certain nombre de rues et de places sont reconstituées dans leur forme initiale<sup>39</sup>. Les ingénieurs de voirie travaillent désormais en association avec les architectes qui répondent à des concours pour requalifier îlots et quartiers. Cette décennie correspond à Berlin-Ouest à un foisonnement de débats et d'idées dont résultent de nouvelles pratiques d'aménagement, entre autres dans le domaine des espaces publics (Schlusche, 1997, pp. 199-200). La majeure partie des espaces publics est alors repensée selon le principe de la *Verkehrsberuhigung* (apaisement du trafic), variante berlinoise et allemande des « cours urbaines » néerlandaises : à la fin des années 1980, la plupart des rues des quartiers résidentiels de l'*Innenstadt* ont été réaménagées en *Verkehrsberuhigungszonen*. La circulation de transit est alors complètement supprimée. Si tous les périmètres ne correspondent pas nécessairement au modèle hollandais – les restrictions peuvent ne découler que de modifications de plans de circulation – nombre d'entre eux voient leurs espaces publics complètement réaménagés. Des places et des aires de jeu remplacent notamment certains carrefours voire certaines rues, des passages piétonniers sont créés à travers les îlots, etc. En parallèle, un vaste réseau de pistes cyclables est aménagé dans toute la ville, aussi bien sur les grands axes que dans les secteurs résidentiels ; lancé en 1981, il est quasiment achevé en 1987.

### 1.3.2 Paris au regard de Berlin-Ouest dans les années 1980

La politique menée à Paris dans les années 1980 ne ressemble en rien à celle qui se déploie à Berlin-Ouest à la même époque. Si l'on se réfère aux étapes formalisées par B. Schmucki (2001) pour les villes allemandes, Paris privilégie encore le principe de la « circulation régie par la ville » par rapport à celui de la « ville régie par l'humain ». Certes les deux villes développent des politiques plus favorables au piéton, en particulier destinées à renforcer leur sécurité, mais tandis que Berlin-Ouest restreint la circulation dans ses quartiers résidentiels, Paris continue à mener une politique de maîtrise et de régulation de la circulation. Dans la capitale française, on ne retrouve pas les pratiques d'aménagement telles qu'elles se déploient à Berlin-Ouest. De plus, alors que les pouvoirs publics associent de plus en plus étroitement les habitants à Berlin-Ouest, c'est toujours une politique dictée par le haut qui est appliquée à Paris, même si la Mairie prend le relais de l'Etat et de la Préfecture. Quant aux ingénieurs de voirie, même s'ils adoptent de nouveaux principes un peu moins favorables à l'automobile, ils continuent à travailler selon des logiques techniques et ne s'associent que marginalement aux architectes<sup>40</sup>. A l'inverse, au même moment à Berlin-Ouest, c'est dans le débat démocratique qui associe l'administration et les habitants, les ingénieurs et les architectes, que sont repensés les espaces publics des quartiers résidentiels.

La différence entre Paris et Berlin-Ouest tient en premier lieu aux contextes nationaux. Pour des raisons à la fois culturelles et politiques, ce sont les villes d'Europe du Nord qui sont en effet entrées le plus tôt dans le processus (Loiseau-Van Baerle, 1989). Mais les contextes locaux jouent également beaucoup. Sur le plan morphologique, les deux villes diffèrent

---

<sup>39</sup> Par exemple : la Schillstrasse, la Einemstrasse, la Von-der-Heydt-Strasse, la Prager Platz, les Bernburger Strasse et Askanischen Platz, la Wilhelmstrasse (en partie), la Lindenstrasse (en partie) (Schlusche, 1997).

<sup>40</sup> Dans les années 1980, même si les architectes sont progressivement associés aux aménagements, c'est essentiellement dans le cadre des aménagements de prestige, et donc de manière relativement ponctuelle (cf. chapitre 5).

largement : des densités moindres et des avenues plus larges à Berlin<sup>41</sup> expliquent en partie que la circulation y apparaisse moins problématique. Berlin-Ouest s'inscrit en outre dans un contexte géopolitique et sociologique très particulier : vitrine du monde libre, la ville a dû prendre en compte au plus vite les exigences d'une population dont une frange importante, très ancrée à gauche, est particulièrement sensible aux valeurs environnementales. Au même moment, Paris continue à être gérée selon un régime d'exception qui donne une place considérable à l'Etat et à la Préfecture de Police : celle-ci conserve un rôle majeur dans la gestion et l'aménagement de la ville et de ses espaces publics, or son rôle est de faciliter au maximum la circulation. Quant à la droite, au pouvoir après la réforme institutionnelle de 1977, elle n'aura pas intérêt à mettre en place une politique des déplacements alternative à l'automobile à laquelle la majorité de ses électeurs n'est pas favorable : dans les années 1980, le Maire de Paris est plusieurs fois réélu sur un programme qui prône entre autres l'amélioration de la circulation. Ainsi, selon A. Destrem, conseiller de J. Dominati, Adjoint chargé de la Voirie au début des années 1990, « l'axe majeur de la mandature demeure la volonté de régler au mieux les problèmes de circulation et de stationnement dans la capitale »<sup>42</sup>. Contrairement à Berlin-Ouest, les valeurs environnementales demeurent marginales au sein de la population, presque exclusivement défendues par quelques associations qui regroupent peu d'adhérents<sup>43</sup>. Enfin, la place de l'administration demeure également très importante : la Ville de Paris conserve son organisation préfectorale (Spitz, 2005). Or l'administration de la voirie reste dominée par les ingénieurs. A Paris peut-être plus qu'ailleurs, la Direction de la Voirie demeure le dépositaire d'une culture technique ancienne, patiemment construite au cours des siècles et en particulier durant le XIX<sup>e</sup> siècle (Landau, 1993). Certes, après une longue hégémonie des ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein de la Direction de la Voirie, les « ingénieurs maison » (B. Landau)<sup>44</sup>, formés au sein de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris (créée en 1959) prennent le relais. Ils s'acculturent rapidement à « l'esprit du plan de circulation » et mettent en œuvre une politique qui dans une certaine mesure rompt avec la décennie précédente. Pour autant, le monopole des ingénieurs demeure, et avec lui l'hégémonie d'une vision technique de la voirie : si l'on peut noter une inflexion importante dans la mise en œuvre des aménagements au cours des années 1980, on n'assiste pas non plus au bouleversement relevé dans les villes d'Europe du Nord.

### 1.3.3 Le tournant de 1996 à Paris : limiter la circulation au profit des autres modes de déplacement

A partir de 1996, la municipalité et le nouveau Maire de Paris, J. Tibéri, s'engagent dans une politique de rupture avec les politiques menées depuis la mise en œuvre du plan de circulation : « il devient nécessaire de limiter la circulation automobile afin d'offrir aux Parisiens la possibilité de se déplacer autrement » (J. Tibéri)<sup>45</sup>. Le changement de politique s'est largement fait à la demande des élus locaux, sensibles aux exigences de leurs administrés. Le contexte sociologique de la capitale évolue en effet rapidement, avec un net embourgeoisement de la population (Clerval, 2007a). Et les nouveaux citoyens s'avèrent en

---

<sup>41</sup> Voir chapitre 4.

<sup>42</sup> Source : *De vive voie*, n°44, 1992.

<sup>43</sup> Entretien avec Mme Lalande, Association des Usagers des Transports (09/09/2004).

<sup>44</sup> Entretien du 20/08/04.

<sup>45</sup> Communication de J. Tibéri au Conseil de Paris, 25 novembre 1996.

fait de plus en plus sensibles aux valeurs environnementales, notamment dans les franges résidant dans les quartiers en voie de gentrification. Ainsi Paris s'engage-t-elle – tardivement – sur la voie des villes de l'Europe du Nord.

Pour cela, la Mairie de Paris mise en partie sur le réaménagement des espaces publics : « il s'agit de mieux répartir l'espace public » (J. Tibéri) entre les différents modes de déplacement. Les « grandes opérations » engagées dans les années précédentes sont donc poursuivies : certains grands axes sont en partie remodelés, comme le boulevard Arago, modèle du genre<sup>46</sup>, ou encore l'avenue d'Italie. Les aménagements se multiplient également à l'échelle locale, dans les différents quartiers, où de nombreuses rues et placettes sont réhabilitées de manière ponctuelle<sup>47</sup>. Dans tous les cas, il s'agit principalement de favoriser les déplacements à pied, par la reconquête des trottoirs et des aménagements destinés à sécuriser la traversée des rues. Les déplacements des piétons sont rendus plus confortables et plus sûrs par l'élargissement des trottoirs, leur protection contre le stationnement sauvage et une meilleure gestion du mobilier urbain parfois envahissant. Sous la mandature sont également posés les premiers jalons d'un réseau cyclable, en rupture totale avec les politiques précédentes : alors qu'il n'existait que 8 km d'itinéraires cyclables, on en comptait 133 km en 1998<sup>48</sup>. Pour autant, cette mesure ne modifie pas radicalement la répartition des différents modes de déplacement, et encore moins la physionomie des espaces publics parisiens. Il n'en est pas de même de la politique des « quartiers tranquilles ».

*La politique des « quartiers tranquilles »* demeure en fait la principale réalisation de la Mairie sous la mandature de J. Tibéri. Le concept de « quartier tranquille » consiste à définir un périmètre dans lequel le remodelage de la voie publique (chaussées et trottoirs) doit favoriser les déplacements de proximité, notamment à pied, à bicyclette ou en transport en commun, aux dépens de la circulation de transit, tout en améliorant le cadre de vie des riverains. Les « quartiers tranquilles » sont en fait l'appellation parisienne des « zones 30 », introduites au Code de la Route en 1990<sup>49</sup>. Le premier « quartier tranquille » date de 1992, avec le « quartier tranquille Nationale » dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement. Après les premières expériences menées entre 1995 et 1996 (Nationale, Marais, Mouffetard), le programme prend une ampleur considérable en 1998. Dix « quartiers tranquilles » doivent être inaugurés chaque année, l'idée étant de constituer un réseau à l'échelle parisienne où chaque quartier serait relié par les circulations douces et les lignes d'autobus. Pour ce faire, le budget consacré à ce programme augmente fortement<sup>50</sup> et un Schéma directeur triennal (1999-2001) est mis en place à la demande de la Région qui s'engage sur cette voie au moment de l'élaboration du

---

<sup>46</sup> Entretien avec P. Hattenberger (01/09/2005).

<sup>47</sup> Voir annexe II-1.

<sup>48</sup> Voir Mairie de Paris/Direction de la voirie et des déplacements (2000), *Le vélo à Paris. 1996-1999*. 119 p.

<sup>49</sup> Le terme désigne « une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h et dont les entrées et les sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagement spécifiques » (article R.1 du Code de la Route). Les objectifs des « zones 30 » sont définis dans la circulaire d'application du décret n°90 – 1060 du 29 novembre 1990 instaurant ces zones : « un meilleur partage de la voirie, une amélioration des conditions de déplacement des piétons et des cycles, une amélioration du cadre de vie urbain avec un frein à l'envahissement de l'espace urbain par l'automobile et une réduction des nuisances de la circulation ». Enfin, il faut savoir que le périmètre des « zones 30 » est défini par le Maire pour les voies communales, et en concertation avec le conseil Général et la Préfecture, respectivement pour les voiries départementale et nationale (article R.225 du Code de la Route).

<sup>50</sup> Ce budget passe de 30 millions de francs en 1997 pour 10 quartiers à 40 millions en 1998 pour 10 quartiers (Olagner, 2003, p. 280).

Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF), à la fin des années 1990. En définitive, près de quarante ont ensuite été réalisés au cours de la mandature.

Cette politique passe en théorie par un nouveau partage de la rue au moyen d'aménagements spécifiques<sup>51</sup>. La mise en œuvre des différents outils d'aménagement<sup>52</sup> se fait bien sûr en fonction des caractéristiques locales. Seul le marquage systématique des entrées et sorties est généralisé. Le seuil d'un « quartier tranquille » est composé de deux rampes réalisées en pavés de granit, tandis que la partie horizontale recevant le passage piétonnier est en asphalte. Ce dénivelé atteint le niveau du trottoir et s'accompagne d'un rétrécissement de la chaussée : ce sont les « oreilles », qui visent autant à neutraliser le stationnement en créant un effet de « paroi » pour les automobilistes, qu'à protéger le piéton du stationnement (le système étant redoublé par l'installation de bornes et de potelets au niveau du passage piéton). Le marquage des seuils répond à un double objectif. Un objectif pratique d'abord : il s'agit de contraindre les automobilistes à réduire leur vitesse. Le second objectif réside dans la volonté d'agir sur les représentations des usagers et notamment des automobilistes : en créant une rupture physique dans l'environnement urbain, il s'agit de leur faire comprendre qu'ils doivent ralentir et redoubler de vigilance. Ensuite, à l'intérieur du « quartier tranquille », divers outils d'aménagement doivent être mis en œuvre selon le contexte local : surélévation des carrefours posant des problèmes de sécurité pour les piétons, implantation de ralentisseurs, pistes cyclables à contre-sens, pose de mobilier de défense, nouveaux dispositifs d'éclairage, réorganisation des places de stationnement<sup>53</sup>.

Mais finalement, peu d'aménagements sont réalisés à l'intérieur des périmètres, et les transformations se concentrent aux entrées et sorties, ne traitant que ponctuellement carrefours et sorties d'écoles ; les aménagements spécifiques à la bicyclette demeurent également assez peu nombreux, même si la « tranquillisation » de la circulation leur est globalement bénéfique. Et ces périmètres demeurent petits, n'englobant que rarement les rues passagères, qu'elles appartiennent au réseau principal ou au réseau secondaire de voirie. Ce sont d'ailleurs les principales critiques adressées à la municipalité par l'opposition<sup>54</sup> : « ces quartiers, pour nous, c'est quand même de l'habillement avec un joli nom pour peu de modifications, uniquement des ralentisseurs et des panneaux "30" » lance Martine Billard lors des débats au Conseil de Paris en 1998 ; le même jour, J.-F. Blet affirme :

de fait déjà, avant même que le moindre aménagement n'ait vu le jour, les voitures n'ont qu'un intérêt plus que restreint, pour ainsi dire nul, à s'engager dans le périmètre que vous avez délimité, pour la bonne et simple raison que les larges boulevards et avenues qui le ceinturent les aspirent systématiquement.

---

<sup>51</sup> Outre les aménagements physiques, ils comprennent souvent une réglementation spécifique de la circulation et du stationnement, et notamment une refonte du plan de circulation pour éviter le transit automobile ainsi que la généralisation du stationnement résidentiel (prévu par la LAURE de 1996 : il permet aux automobilistes munis d'une carte de résident de stationner 24 heures pour un tarif unique journalier et forfaitaire).

<sup>52</sup> Cf. Direction de la Voirie (1997), *Mieux vivre à Paris, les « quartiers tranquilles »*.

<sup>53</sup> Deux types de dispositifs peuvent être mis en œuvre : stationnement en chicane (le stationnement des véhicules se fait alternativement d'un côté puis de l'autre) ou stationnement en épi (qui permet d'augmenter l'offre tout en réduisant la largeur de la chaussée). Des aires de livraison peuvent également être mises en place lorsque les besoins s'en font ressentir.

<sup>54</sup> Comme en témoignent les débats dans le cadre du Conseil de Paris : par exemple en 1998 (à propos du programme quartiers tranquilles de 1998), en 1999 (à propos du Schéma directeur en vue de l'établissement des programmes 1999-2000-2001 de réalisation des quartiers tranquilles), en 2000 (à propos du programme 2000 et de l'extension du Schéma directeur triennal des programmes de réalisation des quartiers tranquilles).

Les « quartiers tranquilles » Poteau ou Sahel notamment sont cités : ils n'englobent pas, pour le premier, les rues Ordonner, Championnet ou Damrémont, et pour le second, le boulevard de Reuilly, les avenues Daumesnil, du Général-Michel-Bizot ou de Saint-Mandé, qui sont des axes très passagers. Après l'alternance politique, l'ancienne opposition tentera de corriger ce qui peut être considéré comme l'une des lacunes du programme « quartier tranquille ». Même s'il s'inspire en grande partie, par l'intermédiaire des « zones 30 », des « cours urbaines » néerlandaises, le « quartier tranquille » n'en constitue donc qu'une « variante édulcorée » (Olagnier, 2003, p. 278) : il ne remet pas fondamentalement en cause la répartition chaussée/trottoirs, et de surcroît, il ne s'attaque qu'à la marge à la circulation de transit dans les quartiers résidentiels.

Malgré ces critiques, *la politique des déplacements menée entre 1996 et 2001 constitue une véritable rupture dans l'histoire des espaces publics parisiens*, dans les conceptions et les pratiques d'aménagement comme dans la forme même des rues et des places. Les services de la Ville<sup>55</sup>, en particulier au sein de la Direction de l'urbanisme (DU), s'engagent dans une réflexion de grande ampleur sur les espaces publics. De nombreuses études sont commandées par la Mairie pour faire le bilan des réalisations des années 1980 et 1990<sup>56</sup>. Outre les recherches sur l'histoire des services et des techniques<sup>57</sup>, les expériences menées dans les ZAC<sup>58</sup> puis dans le cadre de la politique des « quartiers tranquilles » sont également matière à réflexion. On le voit, une véritable réflexion d'ensemble sur les espaces publics émerge à cette époque. Cette démarche aboutit, sous le mandat de J. Tibéri, à la rédaction d'un *Guide de l'espace public* dont l'objectif est de fournir les outils nécessaires aux différents intervenants en matière d'aménagement<sup>59</sup>. Il s'agit aussi de normaliser les aménagements tout en adaptant les espaces publics à l'époque et aux nouveaux besoins. Ainsi émerge une nouvelle grammaire de l'aménagement, même si celle-ci met du temps à s'imposer : en rupture avec la culture de l'administration de la voirie, les « quartiers tranquilles » ont ainsi « donné lieu à des batailles avant de s'imposer »<sup>60</sup>.

La politique des déplacements menée sous la mandature de J. Tibéri aboutit à une transformation durable des espaces publics parisiens, plus ample encore que celle qui découlait du plan de circulation de 1975. Les « quartiers tranquilles » s'inscrivent notamment en rupture avec la tradition haussmannienne qui visait à aménager de manière cohérente tous les espaces publics parisiens et qui s'appuyait sur la régularité des aménagements de voirie. Désormais, les espaces publics ne sont plus traités de la même manière partout, puisqu'au sein des « quartiers tranquilles » sont déployés des outils spécifiques d'aménagement. Pour autant, on peut plutôt dire que la tradition évolue et se modifie, car elle prend en compte le souci traditionnel d'homogénéité, comme en témoigne la démarche du *Guide de l'espace public*. En

---

<sup>55</sup> Les rôles respectifs des services seront analysés plus en profondeur dans le chapitre 9.

<sup>56</sup> Voir par exemple Loridan B. (1994), *op. cit.* et Malverti X. (dir.) (1994), *Espaces publics parisiens : méthode d'inventaire typologique : rapport final*, Direction de l'aménagement urbain/Groupe d'étude de la ville régulière/Ecole d'Architecture de Grenoble/Ecole d'Architecture de Normandie, 195 p.

<sup>57</sup> Voir Nicoulaud O., Landau B., Banat F. (dir.) (1995), *L'Histoire de la rue*. Journée organisée par la Direction de la Voirie, Direction de l'aménagement urbain, APUR, Archives de Paris (non paginé).

<sup>58</sup> Bercy et Paris-Rive Gauche constituent ainsi de véritables laboratoires pour la réinvention des espaces publics parisiens. C'est là que se met en place une nouvelle répartition de l'espace entre les différents usagers.

<sup>59</sup> Voir Ville de Paris/APUR, *Guide de l'espace public. Etat de la réflexion des services*. Journée d'information du 6 juin 1996, compte-rendu des débats.

<sup>60</sup> Entretien avec O. Nicoulaud, 23/01/2005.

tout cas, la physionomie des espaces publics parisiens s'en trouve profondément modifiée, avec notamment la généralisation des seuils qui constituent aujourd'hui le quotidien de l'utilisateur, qu'il soit automobiliste ou piéton. Ce changement de politique s'avère en définitive durable puisqu'elle sera reprise dans ses grandes lignes comme dans ses pratiques d'aménagement par l'équipe municipale suivante.

## **2. Aménager les espaces publics pour changer les modes de déplacement dans la ville : Paris depuis 2001**

Dans le cadre de la politique actuelle des déplacements, la Mairie de Paris privilégie l'aménagement de voirie pour modifier les pratiques de déplacement dans la ville. Après avoir caractérisé les différents types d'aménagement ainsi que la philosophie qui les fonde, nous nous poserons la question leur efficacité, conformément à notre souci de contextualisation.

### **2.1 Les aménagements au cœur de la politique des déplacements**

Depuis 2001, la Mairie de Paris met en place une politique des déplacements s'inscrivant dans la continuité de celle menée par la précédente mandature, mais en l'amplifiant : cette fois, l'objectif de réduction du trafic automobile constitue la priorité. Cette politique, qui fait de l'aménagement des espaces publics son principal outil, s'inscrit dans un nouveau contexte, à la fois politico-institutionnel et sociologique.

#### **2.1.1 La mise en place d'une nouvelle politique des déplacements dans son cadre politico-institutionnel**

Cette politique s'appuie sur un constat : la voiture, mobile ou immobile, n'a cessé de s'approprier la voirie urbaine, conduisant à la réduction progressive de l'espace consacré aux autres usagers. En effet, seulement 6 % des surfaces de chaussée parisiennes sont affectés aux transports publics et aux vélos alors que la marche et les transports en commun assurent plus de 80% des déplacements à l'intérieur de Paris<sup>61</sup>. La politique des déplacements vise donc la réduction de la place de l'automobile, en termes d'espace comme de flux, au profit des transports en commun et des « circulations douces » (bicyclette, roller, etc.). Il s'agit de créer un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacements qui passe notamment par un partage de la voirie<sup>62</sup>. Pour la municipalité, c'est d'abord une question de santé publique : il s'agit de limiter la pollution. C'est aussi une question de sécurité, puisque la voiture constitue une source importante de danger dans la ville, avec de nombreux accidents impliquant piétons et cyclistes. Plus généralement, l'objectif est d'améliorer le cadre de vie des Parisiens, par la limitation des nuisances et la requalification des espaces publics.

---

<sup>61</sup> Source : DREIF (2004), *Les déplacements des Franciliens en 2001-2002. Enquête Globale Transport*. Paris, La Documentation Française.

<sup>62</sup> D'autres leviers sont évidemment utilisés pour atteindre ces objectifs. Certains ne concernent qu'indirectement l'espace public et ne seront donc pas développés ici, même s'ils sont de première importance, comme le développement des transports en commun, en surface comme en souterrain (et même sur la Seine, comme en témoigne la tentative de la municipalité de J. Tibéri), qui est de la compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) mais auquel participe la Mairie de Paris.



*La part du cadre législatif et réglementaire* doit être prise en compte pour comprendre la politique des déplacements telle qu'elle menée à Paris depuis 2001. En effet, les politiques menées localement sont liées à des choix politiques plus généraux, faits à un autre échelon : elles s'inscrivent en effet dans un cadre législatif et réglementaire bien précis. Le dispositif légal, qui s'articule sur trois lois successives (encadré n°6), révèle les préoccupations de la société vis-à-vis des déplacements et formalise les outils mis à disposition des élus et aménageurs, notamment celui du plan des déplacements (PDU). L'action sur les espaces publics parisiens ne peut donc se comprendre sans le Plan des Déplacements d'Ile-de-France (PDUIF). Entré en vigueur en 2001, ce dernier<sup>63</sup> a pour principal objectif de prendre en compte toutes les mobilités au sein de la métropole parisienne dans son ensemble. Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. Les mesures proposées ont pour but de développer et d'améliorer les transports collectifs, de favoriser les modes de déplacements propres – vélo et marche à pied – et de diminuer ainsi le trafic automobile de 3% dans la région entre 2001 et 2005.

L'aménagement des espaces publics est l'un des outils principaux proposés par le PDUIF : « [le] partage de l'espace public doit être un principe à généraliser au sein de la voirie urbaine »<sup>64</sup>. La logique circulatoire d'organisation de la voirie urbaine est remplacée par une logique souhaitant intégrer et combiner les différentes fonctions et modalités d'usage de l'espace public. L'aménagement de l'espace public ne doit plus être pensé uniquement en faveur de la voiture : « la marche, le vélo, les modes de transports de proximité doivent devenir une alternative crédible aux modes motorisés »<sup>65</sup>. Avec un effort certain en matière de lisibilité et de confort, le partage de la voirie doit permettre de renforcer l'attractivité des modes doux et favoriser l'intermodalité : celle-ci doit être pensée en intégrant l'usage des modes doux dans une chaîne de déplacements plus longs. Redéfinir le partage de la voirie doit également permettre de renforcer la sécurité des usagers. Les pouvoirs publics peuvent enfin s'appuyer sur une meilleure organisation du stationnement, en privilégiant notamment le stationnement résidentiel. L'échelle du quartier est mise en avant par le PDUIF pour mener à bien ce partage de la voirie. Elle est considérée comme l'échelle la plus pertinente, notamment pour appliquer l'objectif de sécurisation. Un chapitre entier y est consacré, intitulé « La rue pour tous »<sup>66</sup>. Les « zones 30 » sont notamment promues comme outil de cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement. Lutter contre le risque d'accident, le bruit et la perturbation de la « vie locale » des quartiers sont autant d'objectifs assignés à cette promotion d'un maillage de « zones 30 », qui permettra le développement de la marche à pied et du vélo pour les trajets courts. Parallèlement à la mise en place de ces

---

<sup>63</sup> L'élaboration du PDUIF a commencé en 1997. Un diagnostic a été publié en 1998. Par la suite ont été menées les études et la concertation entre les partenaires jusqu'en 2000. L'Etat, la Région Ile-de-France, le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), le Conseil de Paris, les sept départements et près de trois cents communes ont participé à son élaboration. Il s'agit d'un partenariat politique enrichi d'une concertation mise en œuvre avec de nombreux acteurs professionnels, économiques et même associatifs entre 1998 et 2000. Une enquête publique a eu lieu en juin-juillet 2000, avant la mise en œuvre à proprement parler, qui a commencé en 2001 : cinq ans étaient prévus pour conduire les réalisations et appliquer les mesures prévues. Le PDUIF est compatible avec le Schéma directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) et avec le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA).

<sup>64</sup> Source : Direction Régionale de l'Équipement (DREIF) (2000), Ile-de-France. Plan de déplacements urbains, 235 p.

<sup>65</sup> DREIF (2000), *ibid.*

<sup>66</sup> DREIF (2000), *ibid.*, pp. 129-143.

zones, les grands axes sont également destinés à être partagés dans le cadre du programme « Mobilien », en particulier au profit du réseau principal d'autobus.

Même si cette politique s'inscrit clairement dans le cadre du PDUIF, *la part du choix politique ne doit pas être négligée*. La mise en œuvre de cette politique est d'abord rendue possible par l'arrivée d'une nouvelle équipe municipale. L'alternance politique s'explique en partie par les changements intervenus dans la composition sociale de la capitale, notamment par la gentrification croissante des anciens quartiers populaires (Clerval, 2007a). Or ces nouveaux citadins sont très sensibles aux valeurs environnementales. La nouvelle majorité de gauche, dont les Verts sont une composante importante<sup>67</sup>, met donc l'environnement au cœur de son action et fait, dès son arrivée, de la question des déplacements l'une de ses principales priorités. Il se trouve en outre que le contexte institutionnel s'est modifié au moment où se mettait en place la nouvelle municipalité, avec une redistribution des compétences à l'échelle de Paris. En effet, aux termes de la loi du 27 février 2002, dite Loi Démocratie et Proximité<sup>68</sup>, le Maire de Paris dispose désormais d'une compétence générale pour tout ce qui relève de la circulation et du stationnement : les compétences de la Préfecture de Police s'en trouvent ainsi amoindries, donnant à l'inverse davantage de marges de manœuvre au Maire de Paris. La Loi renforce également le pouvoir consultatif des conseils d'arrondissement tout en créant une section d'investissement dans la dotation des arrondissements, ouvrant ainsi la voie à une meilleure prise en compte de l'échelon local. Ainsi donc, le contexte institutionnel s'avère désormais plus favorable à la mise en œuvre d'une politique des déplacements ambitieuse.

Enfin, *la part de l'expérience* doit être prise en compte pour comprendre la politique des déplacements telle qu'elle menée actuellement. Celle-ci ne fait en effet que prolonger en les accentuant les mesures prises par la municipalité précédente, dans les années 1995-2001. La rupture réside davantage revendiquée – elle est fortement présente dans le discours des élus et de leurs conseillers – que réelle. Elle est davantage dans le changement de rythme et de moyens que dans le changement de nature<sup>69</sup>. De plus, cette politique s'appuie sur les expériences menées et sur les savoir-faire accumulés précédemment. La Direction de la Voirie demeure en général le maître d'œuvre, et ce sont donc les mêmes acteurs qui entrent en jeu, même si la Direction de l'urbanisme, très présente dans les années 1980 et 1990, tend à perdre en influence dans ce domaine<sup>70</sup>. En tout cas, le *Guide de l'espace public* demeure l'un des outils de travail des concepteurs et des aménageurs. Et l'expérience des « grandes opérations » et des « quartiers tranquilles » constitue un point de départ pour les nouveaux aménagements. On a donc une construction progressive, qui s'étale sur plusieurs décennies, sans véritable rupture en 2001, hormis sur le plan de l'affichage politique. Si rupture il y a eu, c'est en 1995, comme nous l'avons vu précédemment.

---

<sup>67</sup> Lors des élections de 2001, les listes ont présenté une liste indépendante au premier tour. Au deuxième tour, un accord de mandature a été signé entre le PS et les Verts. Parmi les principaux projets des Verts à l'époque, on retrouve notamment les « quartiers verts ».

<sup>68</sup> Voir encadré n°16, chapitre 9.

<sup>69</sup> Comme le soulignent la plupart des entretiens. Voir notamment l'entretien avec D. Alba, ancienne conseillère du Maire de Paris, 27/10/2004.

<sup>70</sup> Nous reviendrons bien entendu sur le jeu des acteurs dans le chapitre 9.

## **Encadré n°6. Les espaces publics dans leurs cadres législatif et réglementaire : les plans de déplacement urbain (PDU)**

### La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982

Elle instaure la planification des transports. Cette loi a pour objectif premier l'introduction de plus d'équité sociale dans la réflexion autour des déplacements de personnes. Les transports collectifs sont censés atténuer les inégalités sociales. Les premiers Plans de Déplacements Urbains (PDU) naissent avec cette loi. La logique organisationnelle change par rapport à la période précédente. Les PDU doivent réfléchir sur les déplacements et non plus sur la seule circulation ; l'approche sectorielle est délaissée au profit de l'intermodalité ; les démarches globales sont préférées aux procédures spécialisées. La loi précise que l'objectif du PDU est de favoriser « une utilisation plus rationnelle de la voiture » et de veiller à « la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun ».

### Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996

Les PDU ont cependant été peu utilisés jusqu'à la rénovation de leur dispositif par la LAURE. Cette loi en grande partie les stratégies d'aménagement urbain mises en œuvre par la suite. L'accent est mis sur la promotion d'un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Six grandes orientations sont définies dans la LAURE : « la diminution du trafic automobile ; le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied ; l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ; l'organisation du stationnement, le transport et la livraison de marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ; l'encouragement pour les entreprises et les

collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et de covoiturage ». La LAURE inscrit à l'ordre du jour la question de l'organisation des déplacements urbains en faisant des PDU un instrument juridique plus contraignant. Les agglomérations de 100 000 habitants doivent désormais obligatoirement se doter d'un PDU. Celui-ci doit favoriser la coordination de tous les modes de déplacement utilisés et promouvoir les modes de déplacement les moins consommateurs d'énergie. Le report modal de l'automobile vers les transports collectifs et les modes doux est au centre du dispositif et le partage de la voirie en est l'outil.

### La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de décembre 2000

Appelée aussi loi Gayssot, cette loi instaure un principe de cohérence entre les différentes politiques sectorielles. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), remplaçant les Plans d'Occupation des Sols, sont créés. La particularité de ces PLU est la place essentielle accordée aux problématiques du développement durable. Souhaitant que soient abordés en deviennent également un outil stratégique de développement urbain. Les collectivités sont amenées à s'interroger en même temps sur la question des territoires de la ville, de l'aménagement de l'espace public et de l'« urbanité » des lieux. complémentarité urbanisme, habitat et déplacements, la loi SRU impose la rédaction d'un Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD). Etape préalable à la rédaction du PLU, il s'agit d'un plan stratégique fixant les orientations incontournables devant être présentes dans les réflexions portant sur la ville. La loi SRU réintègre ainsi les déplacements dans la réflexion urbaine puisqu'elle fait en sorte d'articuler PDU et documents d'urbanisme, les PDU devant désormais être compatibles avec les documents d'urbanisme locaux. Ainsi donc, les PDU ne sont plus seulement un outil visant à réduire le trafic automobile dans une perspective environnementale.

*Sources : Billard, 2006 ; [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ; [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)*

### 2.1.2 Le Plan de Déplacements de Paris (2007) : harmoniser les actions sur l'espace public

Dès 2001, les partenaires du Plan des Déplacements d'Ile-de-France (PDUIF) se sont engagés à décliner localement ses prescriptions, ses recommandations et ses orientations. Des plans de déplacements locaux doivent ainsi décliner le PDUIF au niveau des groupements de communes ou d'une commune (Paris)<sup>71</sup>. Alors que la Mairie de Paris avait déjà commencé à mettre en œuvre sa politique des déplacements, elle a lancé l'élaboration du Plan de Déplacements de Paris (PDP) dès 2001, en concertation avec tous les acteurs concernés, qu'ils soient politiques, associatifs ou professionnels. L'élaboration du PDP s'est étalée sur plusieurs années, parallèlement à la mise en œuvre de nombreux aménagements. L'un des objectifs du PDP tel qu'il a été adopté en 2007<sup>72</sup> est de coordonner et d'harmoniser à l'échelle de la ville les projets d'aménagement déjà réalisés et à venir. Il défend six objectifs, déjà présents dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Paris : le partage de la voirie, la maîtrise du stationnement automobile de surface, la promotion des modes doux, la lutte contre le bruit et les pollutions de l'air, l'amélioration de la gestion des risques. La question des espaces publics y tient une place de choix. Un grand nombre des actions proposées par le PDP ont pour support les espaces publics<sup>73</sup> : il s'agit notamment de favoriser les transports publics de surface et les « circulations douces », d'améliorer la sécurité des déplacements, notamment pour les piétons et cyclistes, ainsi que la facilité d'intervention des services de sécurité, et enfin de faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. En plus de cela, un chapitre entier est totalement consacré aux espaces publics pour eux-mêmes. Comme le rappelle le préambule :

L'espace public est un élément essentiel du cadre de vie, celui de Paris est historiquement d'une qualité et d'une ingéniosité remarquables. (...) L'espace public est aussi l'indispensable support de la vie urbaine et doit répondre aux attentes des citoyens aujourd'hui et demain, ce qui suppose de valoriser et de moderniser ce patrimoine historique. En complément du PLU et du cahier des recommandations environnementales, le PDP aborde donc également, au-delà de les questions de déplacements et de transport, l'aménagement et la gestion des espaces. (p. 15)

Ainsi, le chapitre intitulé « L'aménagement et la gestion des espaces : un outil essentiel pour la réussite du plan de déplacements » propose l'élaboration d'un nouveau guide de l'espace public, qui serait construit de manière pluridisciplinaire (pp. 150-154). Il énonce également les espaces publics qui devront être concernés en priorité par les aménagements (pp. 155-157) et prône, sur un plan plus général, la « polyvalence des espaces publics » (pp. 158-159).

---

<sup>71</sup> Les plans de déplacements locaux sont devenus obligatoires avec la loi Raffarin relative à la décentralisation de la République d'avril 2004.

<sup>72</sup> *Projet de Plan des Déplacements de Paris*, Conseil de Paris des 12-13 février 2007, 176 p.

<sup>73</sup> Voir le chapitre 2 du PDP intitulé « stratégie » (pp. 46-61).

## **Encadré n°7. Les espaces publics dans les « grands projets » de la Mairie de Paris**

Depuis 2001, la Ville de Paris a entrepris différents « grands projets » qui visent à améliorer le cadre de vie, à créer un nouveau partage de l'espace public en faveur des modes de circulation douce et des transports collectifs. Il s'agit, outre le tramway des Maréchaux, du « Mobilien », des « quartiers verts » et des « espaces civilisés », qui s'inscrivent plus ou moins directement dans la démarche du PDUIF.

### Le programme « Mobilien »

Ce programme constitue une mesure phare du PDUIF. Quelque 150 lignes de bus dont 17 à Paris ont été identifiées comme faisant partie du « réseau principal de bus » à l'échelle de la Région. Le choix s'est fondé sur la fréquentation, la complémentarité par rapport au métro et au RER, la desserte des pôles de transport et des quartiers périphériques. L'objectif est de constituer un véritable « métro de surface » permettant une desserte de qualité des lieux stratégiques et offrant les caractéristiques suivantes : information et lisibilité du parcours, amplitude des services (sept jours sur sept, de 6h. à 0h.30), fiabilité (fréquences de passage plus élevées, diminution de 20% du temps de parcours), amélioration du confort et de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

### Les « quartiers verts »

L'objectif est de valoriser ces quartiers en les protégeant du transit automobile, de favoriser les déplacements de proximité. L'aménagement de quartiers verts doit réduire les nuisances par le report de la circulation de transit sur les axes principaux, mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacements doux, conforter le dynamisme économique du quartier en préservant suffisamment de places de livraison pour les commerces, renforcer la sécurité routière notamment sur le trajet des écoles, mettre en valeur l'espace public et favoriser la « convivialité » du quartier.

### Les « espaces civilisés »

La Ville de Paris souhaite transformer en « espaces civilisés » plusieurs axes structurants de circulation (avenue Jean-Jaurès, boulevards de Clichy, de Rochechouart et Magenta). L'objectif général de retrouver une qualité de vie sur ces avenues se décline en cinq thèmes qui mêlent des notions d'usages et de paysage : offrir un nouveau partage de l'espace public, renforcer la présence du végétal, réduire les différentes formes de pollution, faciliter la « vie locale » en soutenant l'activité économique et en développant la « convivialité », préserver et mettre en valeur la qualité du paysage et du patrimoine urbain.

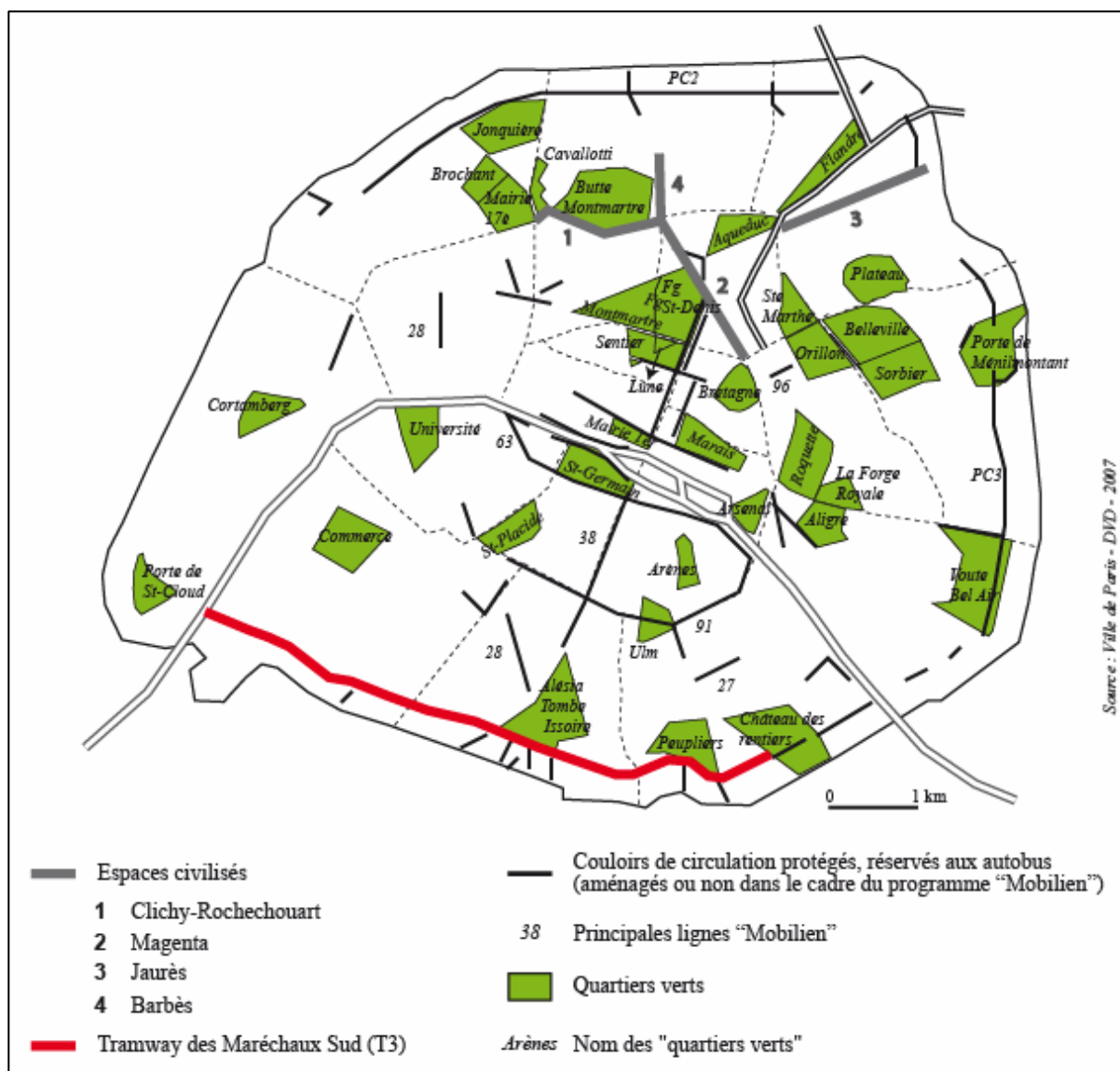
Sources : [www.paris.fr](http://www.paris.fr) ; [www.pduif.org](http://www.pduif.org)

## **2.2 Aménager les espaces publics pour favoriser la mixité des usages : une logique de réseaux ?**

Même si les aménagements d'espaces publics sont l'occasion d'une requalification qui dépasse la simple question des déplacements, celle-ci demeure fondatrice, comme le rappelle le Directeur de la DVD, D. Laguet<sup>74</sup> : « 1<sup>er</sup> objectif, réduire la place attribuée aux véhicules (...) 2<sup>ème</sup> objectif, donner une plus forte priorité aux transports en commun (...) 3<sup>ème</sup> objectif, accroître la place des piétons ». Les aménagements, pour la plupart regroupés sous l'appellation de « grands projets » (encadré n°7 et carte n°9), s'inscrivent dans une conception de l'espace public qui demeure marquée par l'approche en réseau. On les retrouve non seulement sur le réseau secondaire et de desserte, mais aussi sur le réseau principal, ce qui est dans une certaine mesure une nouveauté.

<sup>74</sup> Source : Mairie de Paris, *Journées d'études sur l'espace public*. Actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR, p. 56.

Carte n°9. Les « grands projets » de la Mairie de Paris (2001-2006)



### 2.2.1 Partager l'espace sur le réseau secondaire et de desserte locale

Dans la continuité de la politique des « quartiers tranquilles », le travail de la Mairie de Paris porte en premier lieu sur le réseau secondaire et de desserte locale. Il passe par des aménagements compris dans les périmètres que sont les « quartiers verts », dans des aménagements en réseau comme le « réseau vert » ainsi que par des modifications plus ponctuelles.

#### Les « quartiers verts » : supprimer la circulation de transit

Le concept de « quartier vert » est issu de plusieurs réflexions, notamment de l'élaboration du PDUIF. La Ville et la Direction de la voirie et des déplacements ont élaboré en 2002 une *Charte des Quartiers Verts*<sup>75</sup> identifiant les principaux objectifs et définissant les outils pour assurer une certaine cohérence des aménagements. L'objectif est avant tout de

<sup>75</sup> Dont s'inspirent les paragraphes qui suivent.

dissuader la circulation automobile de transit<sup>76</sup>. Cela passe notamment par l'aménagement : les « quartiers tranquilles » et les « quartiers verts » s'appuient sur le cadre réglementaire des « zones 30 » évoquées précédemment. Le traitement des entrées et sorties demeure quasi inchangé : ce qui diffère par rapport aux aménagements menés précédemment, c'est l'introduction d'arbres et la suppression des bornes au profit des potelets, ce dernier choix s'expliquant par la prise en compte des contraintes de déplacements des handicapés<sup>77</sup>. De nouveaux plans de circulation sont également instaurés, qui s'accompagnent d'aménagements spécifiques : ils visent à dissuader les automobilistes d'utiliser les itinéraires « malins » - à travers des quartiers où ils ne résident pas - et de les contraindre à se rabattre sur le réseau principal de voirie. La mise en place de ces nouveaux plans de circulation locaux différencie largement les « quartiers verts » des « quartiers tranquilles » où les modifications de sens de circulation demeuraient assez limitées.

Figure n°42. Schéma type des entrées « quartier vert » (Source : Charte Quartier Vert)

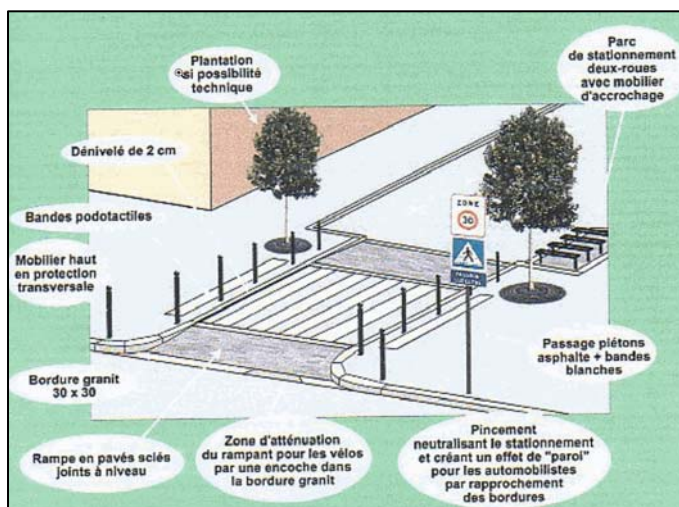


Figure n°43. Entrée du « quartier vert Aqueduc », carrefour entre le boulevard de la Chapelle, les rues Philippe de Girard et de Perdonnet, 10<sup>ème</sup> arrondissement (photo C. Billard, juin 2006)



<sup>76</sup> Cette circulation de transit emprunte des itinéraires « malins », traversant les quartiers et empruntant des voies du réseau secondaire. Or la fonction de ces voies est jugée contraire à une fonction circulatoire.

<sup>77</sup> Voir annexe n°II-5 pour une présentation et une localisation des différents aménagements locaux dans un « quartier vert ».

A l'intérieur du périmètre des « quartiers verts », il s'agit de dissuader les automobilistes d'avoir recours à ce mode de déplacement et de favoriser les modes de déplacements non motorisés, d'améliorer la sécurité des usagers. Comme dans les « quartiers tranquilles », un certain nombre d'aménagements sont prévus à l'intérieur du « quartier vert » afin de faire respecter la limitation de la vitesse à 30 km/h : carrefours surélevés, ralentisseurs, stationnement en chicane (le stationnement se fait alternativement d'un côté de la voie puis de l'autre). Ainsi vise-t-on une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacements et usagers de l'espace public. La voirie est partagée au profit des piétons et des cyclistes, leur accordant plus de place aux dépens de l'automobile. Il s'agit avant tout de réduire la capacité d'accueil de la chaussée. L'aménagement de pistes cyclables en site propre ou d'itinéraires cyclables – conçus en réseau – reprend un principe peu appliqué dans les « quartiers tranquilles » ; avec la multiplication des zones de stationnement destinées aux deux-roues, ces mesures doivent permettre le développement du vélo, autant pour les déplacements au sein du quartier qu'à l'extérieur. L'élargissement des trottoirs répond enfin à deux objectifs : la réduction de la place de la voiture sur la chaussée par la suppression du stationnement et l'amélioration des déplacements piétonniers en termes de facilité et de confort.

#### *Les aménagements ponctuels sur le réseau secondaire et de desserte locale*

Les « quartiers verts » ne doivent cependant pas faire oublier que d'autres aménagements d'espaces publics sont réalisés à l'échelon local, même si c'est plus ponctuellement, comme le rappelle P. Germain :

Partant en général d'une demande très ciblée et limitée dans l'espace, ils déclenchent souvent des réflexions porteuses d'un possible quartier vert, s'étendant au-delà du périmètre initialement envisagé et inscrivant le projet ponctuel et à court terme dans un schéma plus vaste, réalisable en plusieurs étapes<sup>78</sup>.

Dans la continuité de l'action menée depuis les années 1980, il peut s'agir de réorganiser le stationnement ou de sécuriser les cheminements piétons dans certaines rues résidentielles ou aux abords d'équipements publics (établissements scolaires, gymnases, etc.), d'aménager de nouvelles placettes. De plus en plus, la Mairie engage le réaménagement des places, comme la place Léon Blum dans le 11<sup>ème</sup> arrondissement, et des rues commerçantes, comme en témoigne le réaménagement de la rue Raymond-Losserand dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement (2006) ou de la rue du Commerce dans le 15<sup>ème</sup> (2007). Il faut aussi noter que les outils d'aménagements utilisés dans le cadre des « quartiers verts » ne sont pas spécifiques à ce programme : ils sont bien souvent présents dans tous les aménagements engagés sur l'espace public. C'est le cas des aménagements spécifiques pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite qui sont généralisés à tout l'espace public parisien, sur les trottoirs ou pour la traversée des chaussées. Par ailleurs, chaque action sur l'espace public veille à la « mise aux normes pompiers ». Théoriquement, il était prévu que les rues de Paris trop étroites n'acceptent le stationnement que dans un sens, afin de laisser la place nécessaire à un véhicule pompier. Or l'usage tolérait le stationnement dans les deux sens. Les nouveaux aménagements sont l'occasion d'obliger le respect de la première interdiction, dans ou hors des « quartiers verts ».

---

<sup>78</sup> Germain P., « Les quartiers verts » in Texier, 2006, p. 292.



### 2.2.2 Partager l'espace sur le réseau principal

Dès les années 1990, la Mairie de Paris avait engagé un processus de requalification de certains de ses grands axes. L'action dans ce domaine ne part donc pas de rien, elle s'appuie sur un héritage et sur des expériences diverses. Mais le traitement des grands axes de circulation pour y introduire un nouveau partage entre les différents usagers constitue une nouveauté : alors que les projets précédents correspondaient essentiellement à une reconquête des trottoirs, les « grands projets » développés depuis 2001 (encadré n°7) visent à changer les usages de l'ensemble de la voirie.

#### Les « espaces civilisés » en lieu et place des anciens « axes rouges »

Les « espaces civilisés » viennent en complément des « quartiers verts » et du « réseau vert ». Ils concernent certains grands axes de circulation, en particulier d'anciens « axes rouges » : boulevard Magenta, avenue Jean-Jaurès, boulevards de Clichy et de Rochechouart, boulevard Barbès (carte n°9)<sup>79</sup>.

Cette notion d'espace civilisé intègre bien entendu les objectifs généraux mis en avant pour l'ensemble de l'espace public parisien, comme le meilleur partage de l'espace public en faveur des piétons, des transports en commun et des circulations douces et couvrira à terme l'ensemble de l'espace public parisien. Cependant, le parti choisi est d'aménager sous le terme d'« espace civilisé », les grands axes structurants qui sont aujourd'hui des lieux de conflits.

Support d'une circulation particulièrement dense, ces boulevards et avenues sont souvent des espaces très fréquentés par les piétons. Or le cheminement de ces derniers est difficile, sur des trottoirs trop étroits qui sont de surcroît souvent encombrés par le stationnement illicite (voitures, deux-roues), par le mobilier urbain ainsi que par les étals des commerces et les terrasses des cafés. De nombreux accidents y étaient également recensés. C'est pourquoi ces grands axes sont désormais considérés comme des « lieux de conflits » qu'il convient de « pacifier » afin que les différents usagers y « cohabitent en bonne harmonie »<sup>80</sup>. Le concept d'« espace civilisé » élaboré par la Mairie et ses services a pour objectif de redéfinir la place de l'automobile par rapport aux autres moyens de déplacement. Cette nouvelle place se veut plus réduite, avec une réduction du nombre de files de circulation. Il s'agit d'élargir les trottoirs et de les rendre plus agréables, notamment par une « végétalisation » accrue, un nouvel éclairage et une rénovation du mobilier urbain. Il s'agit aussi de mettre en œuvre des aménagements spécifiques pour les transports en commun et les vélos, en créant des sites propres pour les autobus et des pistes cyclables. Celles-ci sont réalisées à la faveur d'une réduction du nombre de files de circulation pour les voitures (figure n°44).

#### Les Maréchaux Sud : du tramway au partage de l'espace public

Le réaménagement du boulevard des Maréchaux dans le cadre de la mise en place du tramway (figure n°45)<sup>81</sup> va encore plus loin que les projets développés dans le cadre des

---

<sup>79</sup> La rue de Rennes (6<sup>ème</sup>) et l'avenue du général Leclerc (14<sup>ème</sup>), initialement prévus, n'ont finalement pas été concernés durant cette mandature.

<sup>80</sup> APUR (2002), *Charte d'aménagement des espaces civilisés*, p. 3.

<sup>81</sup> C'est l'autre « grand projet » mis en œuvre par la Mairie de Paris, en association avec la Région Ile-de-France, le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) et la RATP.

« espaces civilisés » et du « Mobilien ». Il s'agit là encore de favoriser des « circulations douces », mais aussi et surtout d'introduire un nouveau type de transport en commun tout en favorisant l'intermodalité. A l'instar des autres réalisations françaises de tramway, ce projet vise à associer la mise en place d'un transport public à une requalification de l'espace public (Beaucire & Lebreton, 2000). La première tranche du projet, entre la Porte de Versailles et la Porte d'Ivry (ligne T3), a conduit à la transformation d'une voie au trafic important en un « boulevard jardiné » selon l'expression de son concepteur, A. Grumbach. Le tramway circule pour l'essentiel du parcours sur une plate-forme engazonnée, en position centrale. « Le choix d'une plate-forme engazonnée et la plantation de mille arbres renforcent le caractère d'une longue promenade végétale »<sup>82</sup>. Ce choix a aussi permis d'élargir les trottoirs et d'aménager des pistes cyclables, tout en conservant les plantations d'alignement. Au niveau des stations, marquées par des plantations spécifiques, les revêtements ont été changés : les sols des stations et des trottoirs adjacents font ainsi l'objet d'un traitement minéral (dalles de granite), « afin de composer de véritables places traversantes ». Lorsque le tracé du tramway devient exceptionnellement latéral, c'est l'occasion de constituer de véritables « promenades-jardins », comme le long du stade Charléty, ou encore de favoriser l'intermodalité. C'est le cas à la porte de Choisy, où « le large quai de la station du tram est intégré à la sortie du métro, tandis qu'une contre-allée est réservée aux bus » ainsi qu'à la porte de Versailles, où a été créée une vaste esplanade devant le Parc des Expositions, qui facilite l'intermodalité avec le futur prolongement du tram T2 en provenance de La Défense.

*Des aménagements en réseau à l'échelle de Paris : « Mobilien », itinéraires cyclables et « réseau vert »*

Des aménagements sont également réalisés en réseau à l'échelle de Paris. Ils concernent à la fois le réseau principal et le réseau secondaire de voirie. Il s'agit en premier lieu du programme « Mobilien », mis en place par le PDUIF. Si ce réseau passe par la plupart des « espaces civilisés », il comprend de nombreux autres boulevards et avenues qui ne sont d'ailleurs pas tous des « axes rouges », ainsi que certaines rues du réseau secondaire. Ce programme a pour objectif d'améliorer l'offre de transports de surface en termes de régularité et de rapidité. Sa mise en place se traduit par la construction de couloirs bilatéraux ou de sites propres bidirectionnels<sup>83</sup> que l'on retrouve également le long de toute une série de grandes artères parisiennes. S'il s'agit souvent d'une simple modification de la chaussée, comme sur l'avenue du Maine, c'est en général l'occasion de réaménagements de plus grande ampleur, comme sur l'itinéraire de la ligne 91 par exemple (carte n°9, figure n°46). En second lieu, on doit citer les aménagements concernant la bicyclette. Fin 2006, 371 km d'aménagements cyclables existaient dans Paris (bandes et pistes cyclables, couloirs de bus élargis). Ils sont également conçus en réseau, la cohérence de ce dernier étant assurée par un Schéma Directeur Vélo<sup>84</sup> : ces aménagements sont mis en œuvre dans l'ensemble des « grands projets » de la

---

<sup>82</sup> Grumbach A., « Le tramway des Maréchaux Sud » in Texier, 2006, p. 290. Les citations qui suivent sont extraites du même article.

<sup>83</sup> Voir annexe n°II-4.

<sup>84</sup> Celui-ci a fixé comme objectif d'offrir aux Parisiens un réseau cyclable de 500 km en 2010. Comme l'indique le PDP (p. 89), « il doit se développer à un rythme annuel soutenu afin de relier les pôles majeurs de l'agglomération (gares, hôpitaux, zones universitaires ou commerçantes, etc.), en s'articulant avec les schémas des autres départements. »

Mairie, que ce soit les « quartiers verts » ou les « espaces civilisés » ; ils empruntent également les couloirs de bus aménagés dans le cadre du programme « Mobilien » et intéressent donc l'ensemble du réseau de voirie. Ce n'est pas le cas du dernier aménagement en réseau inscrit au programme de la mandature et mis en œuvre assez récemment<sup>85</sup> : le « réseau vert ». Il s'agit de créer à terme un réseau de voies réservées à la circulation des piétons, vélos et rollers, et éventuellement des transports en commun à travers Paris<sup>86</sup>. Il a pour objectif d'offrir à ces usagers des itinéraires de déplacements à l'échelle de la capitale, à l'écart des grands axes empruntés par les automobiles : il emprunte donc le réseau secondaire et de desserte. Le « réseau vert » se traduit par un aménagement des rues « de façade à façade » entièrement en granit ; chaque rue est partagée en trois espaces : une partie centrale en granit scié adaptée à la circulation des véhicules autorisés et deux espaces latéraux en dallage granit destinés aux étalages, stationnement vélos, terrasses de cafés, etc. Il permet enfin la suppression des potelets actuels et aucun marquage réglementaire au sol n'est prévu.

### 2.2.3 Réseaux et contextes locaux

Le réseau de voirie parisien tout comme ses usages ne sont pas homogènes et varient en fonction des contextes locaux. Le rôle des contextes locaux eu égard au réseau et aux déplacements<sup>87</sup> est donc important à considérer dans les logiques de localisation des aménagements. On observe tout d'abord *un net déséquilibre Ouest-Est au niveau parisien*. Peu de nouveaux aménagements sont mis en œuvre à l'Ouest où les espaces publics n'ont donc que très peu changé depuis les aménagements des années 1970 et 1980, demeurant très favorables à la circulation automobile. Cette situation s'explique par différents facteurs. Cela est lié en premier lieu à la morphologie urbaine : à l'Ouest, le réseau comprend de nombreuses avenues, en général assez larges, héritées de l'Ancien régime et de l'époque haussmannienne. La circulation y est plus facile, rendant les aménagements moins prioritaires qu'à l'Est où les grands axes sont moins nombreux et plus larges, et où la circulation emprunte également bien souvent des voies anciennes et étroites, comme les radiales héritées de l'Ancien Régime. Le décalage Est-Ouest s'explique aussi par le contexte politique : alors que la politique des déplacements a été mise en place par une municipalité de gauche à l'échelon central, plusieurs arrondissements sont gérés par la droite et certains maires sont réticents voire hostiles à cette politique des déplacements<sup>88</sup>. L'exemple du 8<sup>ème</sup> arrondissement en témoigne : les aménagements sont refusés, F. Lebel (UMP) privilégiant la circulation et surtout le stationnement<sup>89</sup>. Pour autant, il faut noter l'exception du 17<sup>ème</sup> arrondissement, dont le Maire, F. de Panafieu (UMP), est sensible à la question des déplacements et reprend à son compte la politique de la Mairie de Paris : plusieurs « quartiers verts » y ont été aménagés.

---

<sup>85</sup> La réalisation du « Réseau Vert » a été scindée en plusieurs phases dont la 1<sup>ère</sup>, votée par le Conseil de Paris du 23 janvier 2006, se situe entre la Place du Châtelet et le canal Saint-Martin. Un premier tronçon a été réalisé en 2006 et 2007 ; il comprend les rues Saint-Denis (1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> arrondissements), Sainte Apolline (3<sup>ème</sup> arrondissement) et René Boulanger (10<sup>ème</sup> arrondissement).

<sup>86</sup> Un schéma directeur doit bientôt être élaboré.

<sup>87</sup> D'autres dimensions du contexte local entrent bien évidemment en ligne de compte. Elles seront amplement explorées dans le chapitre 7, en relation avec la politique d'amélioration du cadre de vie.

<sup>88</sup> Il s'agit des 16<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'aménagement de la rue de Rennes en « espace civilisé » n'a pas été mis en œuvre au cours de la mandature.

<sup>89</sup> 40 000 habitants y vivent et 200 000 personnes y travaillent. Cet afflux de population tient à la présence de nombreux bureaux, ainsi que des ambassades, le Ministère de l'Intérieur et l'Elysée.



*Figure n°44. L'« espace civilisé Clichy-Rochechouart » dans les 18<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements : pistes cyclables, couloirs de bus élargis et réduction du nombre de files de circulation automobile (septembre 2005)*

*Figure n°45. Le boulevard Kellermann (13<sup>ème</sup> arrondissement) requalifié à l'occasion de la mise en place du tramway : trottoirs élargis, réduction du nombre de files de circulation (janvier 2007)*



*Figure n°46. Le boulevard Montparnasse réaménagé dans le cadre du programme « Mobilien » : les autobus circulent sur deux voies en site propre, au centre de la chaussée*

La redistribution des compétences par la Loi Démocratie et Proximité<sup>90</sup> à la faveur des Maires d'arrondissement a donné une légitimité plus importante encore à ces derniers : les maires de droite sont donc d'autant plus à même de s'opposer aux aménagements de la nouvelle politique des déplacements. Enfin, le troisième facteur d'explication, très lié d'ailleurs au précédent et qui renvoie de surcroît à la composition sociale des quartiers parisiens, réside dans la permanence d'un usage différencié de l'automobile entre l'Est et l'Ouest : dans les beaux quartiers, le taux de motorisation demeure élevé, largement au-dessus de la moyenne parisienne, alors que les habitants des quartiers populaires et en voie de gentrification de l'Est sont très peu motorisés (tableau n°3) et utilisent beaucoup plus les transports en commun. On peut donc émettre l'hypothèse que les administrés sont moins favorables aux nouveaux aménagements de voirie à l'Ouest qu'à l'Est, ce qui se traduit dans les positions de leurs élus.

Arrondissement	Taux de motorisation (%)	Arrondissement	Taux de motorisation (%)
1	37,9	11	42,2
2	30,5	12	53,3
3	36,6	13	54,5
4	39,0	14	53,2
5	45,5	15	57,3
6	62,2	16	72,9
7	62,2	17	52,5
8	62,5	18	37,1
9	40,0	19	51,3
10	37,1	20	48,8

*Tableau n°3 Taux de motorisation des ménages à Paris. Le taux de motorisation moyen est de 50,4 pour Paris. Source : INSEE-RGP/APUR*

*Dans les arrondissements centraux, le décalage qui peut être observé se situe entre le centre des affaires et le centre historique. Les aménagements d'espaces publics sont quasiment absents dans toute une partie de l'hypercentre, et notamment dans le quartier des affaires (8<sup>ème</sup> arrondissement). Seuls quelques aménagements ont été réalisés dans le cadre du programme « Mobilien ». En revanche, les aménagements destinés à restreindre la circulation automobile et à améliorer les « circulations douces » y sont rares. Dans certains de ces quartiers pourtant, la circulation automobile est intense et les piétons nombreux : c'est notamment le cas dans le secteur de l'Opéra et des Grands Magasins. On peut émettre l'hypothèse que d'une part les aménagements ne correspondent pas à une demande de la part des acteurs locaux, et que d'autre part la Mairie évite d'y mettre en œuvre des aménagements qui pourraient remettre en cause certaines fonctions économiques de cet espace éminemment stratégique.*

A l'inverse, les aménagements sont très nombreux dans le centre historique et sur ses marges, que ce soit avec les « quartiers verts », le « réseau vert » ou les « espaces civilisés ». Cette forte concentration s'explique en grande partie par l'objectif à moyen terme de la

<sup>90</sup> Voir encadré n°16, chapitre 9.

Mairie : réduire considérablement la circulation automobile dans le centre historique pour en faire en quelque sorte un vaste « grand quartier vert » (Jean-Luc Dumesnil)<sup>91</sup>. Le projet de la Mairie est d'aménager dans sa globalité le centre de Paris (les quatre premiers arrondissements)<sup>92</sup>. La Mairie centrale souhaite traiter dans sa totalité le cœur historique et économique de Paris, y appliquer les principes du « quartier vert » tout en conservant quelques axes de circulation pour le traverser. Trois phases sont actuellement programmées : 2005-2007, 2007-2009 et 2009-2012. Les principales mesures envisagées consistent à limiter la vitesse à 30 km/h, à réaliser une piste cyclable sur les quais rive droite, à recalibrer les rues Richelieu, Réaumur et du Quatre-Septembre, à mettre en double sens les grands boulevards, à fermer l'un des tunnels souterrains des Halles, à créer des contre-sens cyclables, à améliorer les traversées piétonnes, à fermer les guichets du Louvre à la circulation (sauf pour les taxis et les bus) et à instaurer des navettes et escales fluviales. A l'heure actuelle, seule la piste et les contre-sens cyclables sont en voie d'être réalisés. Les arrondissements centraux sont donc traités à part dans les réflexions politiques sur l'espace public, avec une volonté d'individualiser ce centre par rapport au reste de la ville, d'en faire un espace consacré aux « circulations douces ». Evidemment, d'autres dimensions entrent en ligne de compte – en dehors de la question des déplacements – pour expliquer le traitement spécifique du centre historique : améliorer le cadre et revaloriser la fonction résidentielle, valoriser le patrimoine culturel et les activités commercial<sup>93</sup>.

*Au sein des arrondissements périphériques, on peut en outre distinguer une inégale répartition.* Un certain nombre de « quartiers verts » ont été aménagés à proximité des portes de Paris : Alésia Tombe-Isoire, Peupliers et Château des Rentiers, situés dans le sud de la capitale. Ils visent clairement à limiter la circulation en provenance du boulevard périphérique. Tel est le cas du « quartier vert Peupliers »<sup>94</sup> qui accueille une circulation automobile intense. Les voitures proviennent principalement des Portes d'Italie et de Gentilly. Dans le souci de sécuriser les déplacements de proximité dans le quartier – même si l'animation n'y est pas très importante – il a été décidé de fermer l'entrée au niveau de la Poterne des Peupliers mais de ne pas interdire le trafic sortant. Les véhicules – sauf les bus, vélos, taxis et ambulances – sont alors reportés sur le boulevard Kellermann et entrent dans Paris par une autre porte<sup>95</sup>. Dans cette partie de Paris, les aménagements de « quartiers verts » s'articulent très nettement avec la construction du tramway, l'un des objectifs de cet aménagement étant aussi de faire barrage aux flux Nord-Sud, entre Paris et la banlieue<sup>96</sup>, puisque le tramway est prioritaire et ne s'arrête pas aux carrefours.

Si l'inégale répartition des aménagements dans les arrondissements périphériques s'explique par de multiples facteurs, la configuration des rues et les fonctions qui les bordent jouent un rôle majeur. Dans de nombreux cas, les « quartiers verts » sont créés dans des quartiers où les déplacements de proximité sont déjà nombreux, l'objectif étant

---

<sup>91</sup> Entretien avec J.-L. Dumesnil, 07/02/2006.

<sup>92</sup> Un bureau d'étude, le MVA (ayant travaillé sur le projet londonien) a été chargé des études.

<sup>93</sup> Entretien avec Jean Leconte, Service des Déplacements, Direction de la Voirie, 13/06/2006

<sup>94</sup> Entretien avec J. Coumet, adjoint au Maire du 13<sup>ème</sup> arrondissement et D. Crave, chef de la Section territoriale de voirie des 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements, 11/04/2006.

<sup>95</sup> En 2006, la décision se heurtait cependant à l'opposition du Maire de Gentilly, qui craignait des flux supplémentaires dans sa commune.

<sup>96</sup> Entretien avec J.-L. Dumesnil, 06/10/04.

essentiellement de les faciliter. Ces déplacements de proximité sont souvent liés au tissu commercial, très dense à Paris : sans surprise, les aménagements touchent donc en fait en priorité les rues animées et l'aménagement d'une rue commerçante constitue donc souvent le point de départ des « quartiers verts ». Parmi ces derniers, on peut citer les « quartiers verts » Faubourg Saint-Denis, Aligre, Faubourg Montmartre ou encore Commerce<sup>97</sup>. Certaines rues de ces quartiers, étaient souvent des axes de transit alors que, héritées de l'histoire, elles sont souvent étroites. On y trouvait de nombreux conflits d'usages entre voitures et piétons. L'objectif des aménagements est donc d'organiser la forte pression opérée sur l'espace public pour éviter ces conflits. Outre l'élargissement des trottoirs, il s'agit souvent d'organiser les livraisons sans que ni la circulation ni les cheminements piétonniers n'en soient trop gênés, ce qui passe par la création d'aires de livraisons où le stationnement des particuliers est interdit.

### **2.3 L'ébauche de changements dans les usages**

Les aménagements visent à modifier considérablement les usages de la rue. Il convient ici de s'interroger sur les changements d'usages constatés ces dernières années à l'échelle des espaces centraux et à l'échelle des quartiers. Il faut noter cependant que s'il est relativement facile de mesurer la circulation automobile et le nombre d'usagers des transports en commun, ce n'est pas le cas pour le vélo et la marche : les données sont donc à prendre avec précaution.

#### 2.3.1 Une nette diminution de la circulation automobile

A l'échelle de Paris, en tout cas sur le réseau instrumenté<sup>98</sup>, on a constaté une baisse de la distance parcourue de 5% entre 2004 et 2005 et de 17% entre 2001 et 2005<sup>99</sup> (figure n°47). Cette baisse, qui s'était accompagnée entre 1996 et 2001 d'une baisse de la vitesse moyenne, correspond à une stagnation de la vitesse moyenne depuis 2001 autour de 16 km/h. L'objectif de diminution de la circulation automobile fixé par le Plan des déplacements d'Ile-de-France (PDUIF) et fondateur de la politique municipale des déplacements est donc atteint. Les aménagements d'espaces publics mis en œuvre depuis 2001 y ont contribué pour beaucoup, même si l'on doit rappeler que cette tendance à la baisse se dessinait déjà dans les années 1990. Pour autant, il faut noter sur la même période une augmentation inattendue : celle de la circulation des deux-roues motorisés (scooters, motos). S'ils ne correspondent qu'à 3% des déplacements intéressant Paris en 2001<sup>100</sup> et à 6,5% des déplacements mécanisés de surface, leur part dans les déplacements n'a cessé d'augmenter depuis 2001, et s'est même accentuée en 2005<sup>101</sup>. Une partie des automobilistes se sont donc repliés sur ce mode de déplacement plus adapté aux restrictions de circulation, contournant les objectifs fixés par les acteurs publics qui escomptaient une augmentation corollaire des déplacements en transport en commun et des « circulations douces ».

---

<sup>97</sup> Cette dimension sera l'objet de développements plus approfondis dans le chapitre 7.

<sup>98</sup> Le réseau instrumenté comprend 192 km de voirie dans Paris.

<sup>99</sup> Source : Mairie de Paris/Observatoire des déplacements (2006), *Bilan des déplacements en 2005 à Paris*, p. 20.

<sup>100</sup> Enquête Globale de Transport 2001-2002.

<sup>101</sup> Comme en témoigne l'indice d'évolution annuel du nombre de deux roues motorisés entre 1997 et 2005 : 1 ; 1,07 ; 1,17 ; 1,20 ; 1,19 ; 1,28 ; 1,25 ; 1,31 puis 1,42 en 2005. Indice établi à partir des comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites témoins. Source : Mairie de Paris, Direction de la voirie et des déplacements.

Cette diminution à l'échelle de Paris se retrouve évidemment sur une bonne partie du réseau secondaire et de desserte. Ainsi, la circulation a également largement baissé dans l'ensemble des quartiers concernés par les aménagements d'espaces publics : l'efficacité des « zones 30 » – et de leur version parisienne, les « quartiers tranquilles » et des « quartiers verts » – n'est plus à démontrer. Elle demeure cependant contestée quand on change d'échelle : en effet, on note assez souvent un report de la circulation sur les marges des périmètres aménagés. C'est notamment le cas pour le « quartier vert Faubourg Saint-Denis » où la circulation de transit supprimée dans la rue du Faubourg Saint-Denis s'est reportée sur la rue d'Hauteville, bien que celle-ci appartienne au réseau secondaire (Billard, 2006). La même critique avait été formulée lors de l'aménagement du premier « quartier vert » dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement : la circulation de la rue de la Tombe-Issoire s'était reportée à la fois sur de petites rues et sur les principaux axes alentours (Olagnier, 2003). Pour autant, l'extension progressive des aménagements, que ce soit des « quartiers verts » ou des « espaces civilisés », tend à atténuer ce phénomène : ainsi la rue d'Hauteville doit-elle faire l'objet d'aménagements dans le cadre d'un futur « quartier vert », et le boulevard Magenta a été aménagé en « espaces civilisé ».

La diminution de la circulation automobile concerne d'ailleurs aujourd'hui aussi bien le réseau secondaire et de desserte locale que le réseau principal. En effet, contrairement aux périodes précédentes, la diminution de la circulation ne s'opère pas uniquement dans les mailles du réseau principal, mais concerne également les grands axes. La baisse se situe entre 10 et 20% sur les axes suivants entre 2000 et 2005 : rues St-Antoine et de Rivoli ; boulevards Saint-Michel, de Sébastopol et de Strasbourg ; boulevard Saint-Germain ; avenue du Général Leclerc (sens Nord-Sud). La baisse dépasse même largement 20% sur le quai rive droite et sur l'avenue du Général Leclerc (sens Sud-Nord)<sup>102</sup>. Si des raisons conjoncturelles expliquent en partie ces diminutions, notamment l'impact des travaux du T3, la tendance n'en demeure pas moins claire.

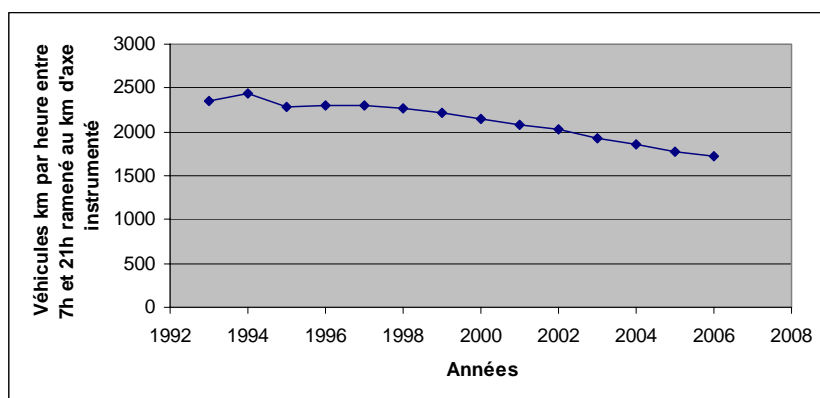


Figure n°47. La circulation automobile à Paris intra muros (source : DVD-Observatoire des déplacements)

### 2.3.2 Les « circulations douces » et l'autobus : des changements limités

A l'échelle de Paris *intra muros*, contrairement à toutes les attentes, le nombre de déplacements en autobus stagne depuis 2001. Pour autant, cette évolution est relativement contrastée selon les lignes. Celles qui subissent les impacts des travaux sur la voirie (tramway,

<sup>102</sup> Source : Mairie de Paris/Observatoire des déplacements (2006), *Bilan des déplacements en 2005 à Paris*, pp. 23-24.



« espaces civilisés ») enregistrent une baisse, alors que d'autres voient leur fréquentation progresser : c'est le cas pour celles qui ont déjà subi des aménagements et qui ne sont plus concernées par les travaux, elles ont une évolution positive (de 0,1 à 7,4% entre 2004 et 2005) ; parmi ces lignes, quatre appartiennent au réseau « Mobilien » (n°21, 95, PC2 et PC3), et représentent 22% de la fréquentation quotidienne entre le mardi et le vendredi. La stagnation générale et la baisse de fréquentation de certaines lignes sont donc considérées comme des phénomènes conjoncturels par la Mairie<sup>103</sup>. Concernant la circulation des vélos et la marche à pied, les résultats sont difficiles à mesurer. Selon la dernière enquête EGT<sup>104</sup>, le vélo représente à l'intérieur de Paris 1% des déplacements<sup>105</sup> et 5,1% des déplacements de surface mécanisés<sup>106</sup>, ce qui est relativement peu. Il est difficile d'évaluer les effets de la politique menée à Paris. Sur certains sites, les déplacements à vélo progressent chaque année depuis 1997 (figure n°48). Pour autant, on ne saurait étendre ces données à l'ensemble de Paris, les arrondissements de l'Ouest n'étant notamment pas couverts par les comptages. Enfin, la plupart des nouveaux cyclistes déclarent qu'ils utilisaient auparavant les transports en commun (71%) et la marche (21%)<sup>107</sup> ; seuls 16% utilisaient la voiture. Néanmoins, la mise en place du système de location *Vélib'* le 15 juillet 2007, qui s'est avéré être un succès en tout cas dans les premiers mois. Les inévitables dysfonctionnements de départ (problèmes informatiques, bornes hors service) n'ont pas découragé les utilisateurs potentiels, et à la Mairie de Paris, on comptabilisait chaque jour près de 2 500 demandes d'abonnements longue durée (un an) durant le mois de juillet, ce qui laisse présager un changement plus important dans les usages de la rue :

*« L'apparition soudaine et massive des Vélib' entraîne de nouveaux comportements », estime Albert Asséraf, directeur stratégie chez JC Decaux, l'entreprise qui a emporté le marché de l'installation et de la gestion du parc à vélos. « Les automobilistes sont plus attentifs, les motos et scooters hésitent à emprunter les couloirs de bus car ils savent qu'ils risquent d'y croiser des vélos. En matière de cohabitation urbaine et routière, de nouvelles mentalités sont en train de naître... »*<sup>108</sup>

En ce qui concerne les piétons, après une forte diminution du nombre de déplacements depuis les années 1970 (tableau n°4), on observe un maintien du nombre de déplacements à pied depuis les années 1990-2000. Aucune donnée n'est disponible pour évaluer cette évolution dans les années 2000.

---

<sup>103</sup> Source : Mairie de Paris/Observatoire des déplacements (2006), *Bilan des déplacements en 2005 à Paris*, p. 5.

<sup>104</sup> Enquête Globale de Transport (EGT) 2001-2002 effectuée auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements, effectués la veille, un jour de semaine (ce sont les dernières données disponibles).

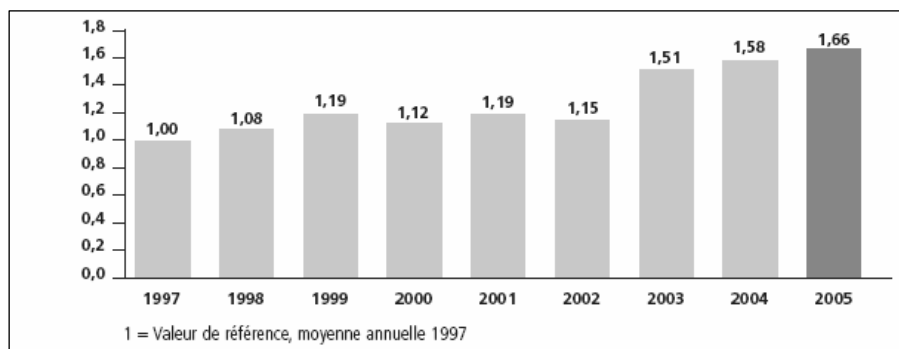
<sup>105</sup> Contre 13% pour l'automobile, 29% pour les transports en commun, 54% pour la marche et 2% pour les deux-roues mécanisés.

<sup>106</sup> Contre 51,3% pour l'automobile, 33,4 pour les bus, 6,5 pour les deux-roues motorisées, 2,6 pour les taxis.

<sup>107</sup> Source : Mairie de Paris – DVD. Enquête d'opinion réalisée le 11 octobre 2005 auprès de 1554 cyclistes dans la rue et 938 par téléphone sur la base d'un questionnaire approfondi.

<sup>108</sup> « Paris se laisse séduire par des milliers de Vélib' », *Le Monde*, 30/07/2007.

Figure n°48. Indice d'évolution du nombre de vélos à Paris.  
Source : Mairie de Paris-DVD<sup>109</sup>



Liaison Paris-Paris	1976	1983	1991	2001
	4470	3910	3530	3600

Tableau n°4. Evolution du nombre de déplacements à pied dans Paris (en milliers de déplacements).  
Source : Mairie de Paris – DVD

A l'échelle du quartier, on constate une nette progression des transports en commun de proximité mis en place récemment par la RATP : la traverse de Charonne (créée en 2004) et la traverse Bièvre-Montsouris (créée en 2005). Les deux lignes ont transporté 351 102 voyageurs en 2005. Pour les autres modes de déplacement, qu'en est-il au sein des « quartiers verts », aménagements phares de la Mairie de Paris ? Une enquête<sup>110</sup> menée par Claire Billard en 2006 dans le « quartier vert Faubourg Saint-Denis » permet de donner un aperçu des changements en termes de modes de déplacements à cette échelle. Il a été demandé aux personnes interrogées si elles avaient modifié la place accordée aux différents modes qu'elles utilisent pour se déplacer dans le quartier. 50% ont répondu par l'affirmative, dont 80% affirmant que les aménagements ont joué un rôle dans cette modification. Parmi ces derniers, 31,4% utilisent le vélo. Les pistes cyclables réalisées dans le quartier ont donc répondu à une demande et ont favorisé l'usage de ce mode de déplacement. Les personnes utilisant la voiture ont toutes modifié leur usage. Les mesures à l'encontre des voitures les ont amenées à délaisser leur automobile au profit d'autres modes de déplacement, même si ce changement a été vécu négativement par la plupart, les mesures étant jugées trop coercitives. Pour autant, moins d'un tiers des habitants disent avoir modifié leurs itinéraires de déplacement au sein du quartier<sup>111</sup>. De façon logique, on peut imputer les modifications d'itinéraires des personnes utilisant des véhicules motorisés et le vélo aux changements de sens de circulation et aux nouvelles pistes cyclables. Trois rues semblent particulièrement touchées par ces modifications d'itinéraires. La rue du Faubourg Saint-Denis est plus fréquentée qu'auparavant, l'élargissement des trottoirs étant considéré comme la principale cause par les interrogés. D'autres rues, limitrophes au « quartier vert », sont à l'inverse moins fréquentées : il s'agit du boulevard Magenta (« espace civilisé » soumis à un réaménagement de grande

<sup>109</sup> Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (boulevards de Sébastopol et Saint-Germain, rue de Rivoli, boulevard Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), un mardi sur deux, pendant les périodes horaires : 8h30-9h30 et 17h30-18h30. A noter que les conditions météo ont été meilleures en 2005 que celles constatées en 2004.

<sup>110</sup> Voir annexes pour l'explicitation de la méthode utilisée.

<sup>111</sup> 95% d'entre eux se déplacent à pied, 15% en voiture, 30% en transports en commun et 25% à vélo.

ampleur pendant la période de l'enquête), évité à cause des nuisances sonores et de la pollution, et de la rue d'Hauteville, évitée à cause du report de circulation qu'elle a à supporter et l'étroitesse des trottoirs. Concernant les modes utilisés pour les déplacements de proximité, les aménagements n'ont donc pas réellement changé la donne, même si l'usage du vélo paraît s'être développé. Les espaces publics transformés peuvent également changer de statut aux yeux de ceux qui les pratiquent ; certains constituent des voies d'accès et de pratiques privilégiées, d'autres, non transformés, sont évités. Au final, si les aménagements entraînent quelques changements, ceux-ci sont tout de même assez limités.

### 2.3.3 Les enjeux d'un retour à la mixité des usages

Partager la voirie au profit des piétons et des usagers des transports en commun revient à remettre en valeur la dimension multiscale de la rue (Gourdon, 2001) : les déplacements se font à la fois à petite et à grande échelle, entre le quartier et la ville. C'est aussi lui reconnaître d'autres fonctions que la simple fonction circulatoire : la consommation ou la promenade par exemple. Il s'agit de réintroduire une mixité des usages et des activités – le PDP parle de « polyvalence » (p. 158) – liée au profil des usagers qui y sont favorisés : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, etc. Même si la politique mise en œuvre s'articule autour de la question des déplacements, elle vise le développement d'un certain nombre d'autres usages, d'autres pratiques de l'espace. C'est même devenu l'un des objectifs affichés de la politique des déplacements, comme le rappelle C. Gruber, conseillère auprès de la Adjoint au Maire chargé de la voirie et des déplacements :

L'espace public, ce n'est pas seulement l'espace et la façon dont il va être aménagé, c'est aussi la façon dont il va pouvoir être occupé, animé (...) Un espace partagé, commun pour différentes personnes et différents types d'usages, c'est aussi cela qu'on essaie de retrouver<sup>112</sup>.

Le développement des « circulations douces » et des déplacements en bus – qui impliquent nécessairement des ruptures de charge et des déplacements à pied – contribue donc au développement des pratiques citadines dans toute leur diversité, des plus spontanées aux plus organisées. Parmi la multiplicité des types d'appropriation de l'espace aménagé, on peut citer les quelques exemples suivants. Ce peuvent être les pratiques spontanées du citadin qui prend son temps et se promène dans la rue. Les nouveaux espaces peuvent également permettre l'installation par les commerçants de terrasses de café ou d'étalages, une appropriation qui contribue incontestablement à animer la rue et à y retenir le badaud. Ce sont enfin les pratiques organisées de l'espace comme les repas de quartier, les brocantes ou les marchés organisés par les associations de quartier, qui se multiplient aujourd'hui à Paris. La Mairie y contribue en donnant généreusement les autorisations d'occupation de l'espace public<sup>113</sup> ; elle organise également elle-même de plus en plus d'animations et notamment lors de l'inauguration des lieux réaménagés : c'est le programme « Mon quartier a de l'avenir »<sup>114</sup>.

---

<sup>112</sup> Entretien du 06/05/2004.

<sup>113</sup> Les autorisations sont désormais données par la Mairie de Paris, et non plus par la Préfecture de Police, pour les occupations de moins de 300 m<sup>2</sup> (voir chapitre 9). Or la Mairie les donne facilement, notamment aux associations de quartier, comme a pu le constater A.-L. Humain-Lamoure au cours de ses entretiens (thèse en cours sur les quartiers à Paris).

<sup>114</sup> Nous reviendrons à ce type particulier d'action publique, agissant directement sur les pratiques, au cours du chapitre 8.

Cependant, si la réappropriation de la rue par les piétons est réelle, elle intervient principalement quand les lieux possèdent un potentiel d'animation, par exemple des commerces, des équipements publics ou encore une bonne accessibilité, elle ne va pas de soi dans les quartiers marqués par de faibles densités commerciales ou résidentes, ou ne possédant que peu d'équipements publics. L'aménagement ne crée évidemment pas les pratiques. Ainsi donc, nombre d'aménagements de « quartiers tranquilles » réalisés dans les années 1990 ou plus récemment de « quartiers verts » ne sont pas vraiment appropriés par le public, ce qui est d'autant plus le cas que ces périmètres d'aménagement concernent bien souvent des espaces à faibles densités commerciales<sup>115</sup>. Le « quartier vert Alésia Tombe-Issoire » (14<sup>ème</sup> arrondissement) en témoigne : si certains espaces réaménagés sont très fréquentés, comme le carrefour entre la rue Alésia et la rue de la Tombe-Issoire, bordé de commerces de proximité, ce n'est pas le cas des rues situées à l'intérieur du quartier vert qui demeurent la plupart du temps désertes. Les animations organisées ponctuellement par les associations de quartiers ne viennent pas informer cette observation. Le dynamisme associatif n'est d'ailleurs pas le même dans tous les quartiers, faisant varier considérablement cette dernière dimension d'un lieu à l'autre : aux 14<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements notamment, dont le tissu associatif est important, s'opposent ainsi les arrondissements de l'Ouest.

### **3. Le choix de l'aménagement et ses enjeux**

Comme nous l'avons vu, la Mairie de Paris a fait le choix de privilégier l'aménagement des espaces publics sur les autres outils à sa disposition dans le cadre de la politique des déplacements. Mais ce choix est-il le seul possible ? Il convient maintenant de s'interroger sur ce choix qui ne va finalement pas de soi, de l'expliquer et d'en évaluer les principaux enjeux.

#### **3.1 Des aménagements spécifiques à Paris ?**

La plupart des aménagements mis en œuvre dans le cadre de la politique des déplacements n'individualisent en aucune manière la capitale. Comme on a pu le voir, les « quartiers verts » s'appuient ainsi sur le dispositif des « zones 30 » qui est commun à toutes les communes de France. De surcroît, ce dispositif est une variante des « cours urbaines » néerlandaises qui se sont diffusées dans toute l'Europe occidentale depuis les années 1980 et constituent aujourd'hui l'élément de base des paysages urbains sur le continent. Les aménagements liés au tramway ont également été mis en œuvre dans la plupart des capitales régionales françaises, mais aussi dans les métropoles suisses et allemandes, depuis les années 1990. Quant aux aménagements de grands axes, même si Paris a été assez précoce dans ce domaine avec les « grandes opérations », d'autres villes les ont mis en œuvre de manière plus ambitieuse ; c'est notamment le cas de Barcelone dès les années 1980 (Olagner, 2003). Plus généralement, ce type de politique, qui consiste à mettre « à part du système automobile » les espaces centraux, caractérise aujourd'hui la plupart des métropoles, ainsi que les villes moyennes.

La spécificité parisienne existe cependant et elle est de trois ordres. La spécificité parisienne réside d'abord dans les discours, avec la création de concepts apparemment

---

<sup>115</sup> Comme nous le verrons dans le chapitre 7, cela concerne 10 des 36 « quartiers verts » et 7 des 33 « quartiers tranquilles ».

uniques tels que les « espaces civilisés » ou les « quartiers tranquilles ». Ces concepts s'inscrivent évidemment dans une stratégie de communication politique propre à la capitale française et à son contexte : il s'agit pour la Mairie de Paris de marquer la rupture avec la mandature précédente (même si celle-ci est toute relative), d'affirmer le caractère volontariste de la politique des déplacements, placée au cœur du projet politique de la nouvelle municipalité, et enfin de convaincre une opinion publique qui n'est pas encore totalement acquise à cette cause. La spécificité parisienne réside également dans la forme que ces derniers prennent. Les projets s'appuient en effet sur une longue tradition d'aménagement, mise en place au XIX<sup>e</sup> siècle puis amendée depuis les années 1970 dans le cadre des plans de circulation. Ils font appel à des concepteurs extérieurs : ces derniers sont souvent de renommée internationale, tels qu'A. Grumbach pour le boulevard des Maréchaux, et mettent en place des projets de grande qualité esthétique. Plus généralement, la plupart des projets sont fortement marqués par leur dimension patrimoniale : on peut même dire aujourd'hui que les aménagements de prestige tendent à se diffuser dans tout l'espace urbain, dépassant le modèle décrit dans le chapitre 5. Il est incontestable que les « espaces civilisés » que sont les boulevards de Clichy et Rochechouart ou encore le boulevard de Magenta sont considérés comme l'une des vitrines de la capitale, que ce soit une vitrine de la politique des déplacements ou plus généralement une vitrine de la ville sur le monde, ces « espaces civilisés » étant situés à deux pas des plus grandes gares<sup>116</sup> (figure n°49) ou de Montmartre.

*Figure n°49. Le parvis de la Gare du Nord réaménagé en 2006 : faciliter l'accès à la gare tout en valorisant une porte d'entrée de Paris (septembre 2007)*



<sup>116</sup> Dans le prolongement du boulevard Magenta, le parvis de la gare du Nord a été complètement réaménagé en 2006, selon les plans de l'Agence Laverne (également chargée de ceux du boulevard Magenta) : un aménagement de prestige là encore, incontestablement, même si la préoccupation des usages motive largement aussi ce choix.

### **3.2 L'aménagement comme seul choix possible ?**

La Mairie de Paris privilégie l'aménagement de voirie pour modifier les pratiques de déplacement dans la ville. Mais ce n'est pas le cas de toutes les métropoles européennes, et la capitale française elle-même utilise d'ailleurs, comme nous l'avons vu, d'autres outils que les aménagements, même si ceux-ci ont tendance à passer au second plan. Nous verrons que si l'aménagement des espaces publics joue un rôle important dans les politiques des déplacements, c'est cependant à des degrés divers selon les villes.

#### **3.2.1 L'aménagement des espaces publics à Berlin : un outil parmi d'autres au service de « l'organisation intelligente » des déplacements**

Après la réunification, de nouveaux défis se sont posés aux pouvoirs publics berlinois. Après une période d'investissement dans les infrastructures de transport, l'heure est aujourd'hui à une politique des déplacements pragmatique : si elle comprend des aménagements d'espaces publics, avec une tentative de planification à la fin des années 1990, elle ne leur donne pas le premier rôle et passe aussi par l'utilisation de nombreuses méthodes.

#### **Après la réunification : d'une politique d'infrastructures à une « organisation intelligente » des déplacements**

Après la chute du Mur, les pouvoirs publics se sont concentrés sur une politique d'infrastructures, les aménagements d'espaces publics dans une optique de réduction de la place de l'automobile passant au second plan. Les aléas de l'histoire ont donc en quelque sorte imposé à la ville de revenir à la politique des transports telle qu'elle avait été menée avant les années 1980. Il s'agit en effet de moderniser le réseau existant et surtout de recoudre les deux réseaux hérités de la division de la ville, bref de reconstruire des voies ferrées et des routes, une politique très coûteuse pour la collectivité. Alors que les pouvoirs publics ont considérablement amélioré le réseau de transports en commun et malgré la formulation d'objectifs exigeants<sup>117</sup>, le nombre de déplacements motorisés a nettement augmenté. Pourtant, le nombre d'habitants a stagné sur cette période, et le nombre d'emplois a même diminué. Cela s'explique par le développement de l'étalement urbain<sup>118</sup> et le rattrapage du taux de motorisation à l'Est.

C'est pourquoi la politique des déplacements a été modifiée dans les années 2000. Il ne s'agit plus désormais de mener une politique d'infrastructures, d'ailleurs rendue difficile par la crise financière qui conduit les pouvoirs publics à repenser leur action. Un nouveau plan de développement du transport urbain (*StEP*<sup>119</sup> *Verkehr*) est arrêté par le Sénat en 2003<sup>120</sup>. Le plan est en plusieurs points comparables avec le PDUIF. En premier lieu par son mode

---

<sup>117</sup> Par exemple le « *Modal Split 80:20* » : 80% des trajets vers le centre-ville devaient se faire en transports publics et 20% avec la voiture.

<sup>118</sup> Durant les années 1990, la structure urbaine s'est profondément modifiée. De nombreux Berlinoises sont partis s'installer dans les périphéries, notamment sur les franges du *Land* voisin du Brandebourg. De nombreux emplois ont disparu à l'Est, d'autres ont été créés dans le centre-ville et dans les périphéries, où de surcroît ont été ouverts de nombreux centres commerciaux. Les déplacements domicile-travail ainsi que les déplacements de consommation et de loisirs se sont donc considérablement développés. Les distances parcourues par les Berlinoises sont 20% plus longues qu'avant la chute du Mur.

<sup>119</sup> StP = *Stadtentwicklungs-Plan*.

<sup>120</sup> Projektgruppe StEP Verkehr (2003), *Mobil 2010, Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin*, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 188 p.

d'élaboration, qui passe par la concertation avec les différents acteurs concernés<sup>121</sup>. En second lieu par ses objectifs. Le principal défi est comme à Paris de changer la répartition des modes de déplacement. Le *Land* vise donc « une réorientation dans la façon de voir des usagers »<sup>122</sup>. Pour cela, la nouvelle politique prévoit de « mieux utiliser les infrastructures existantes » par le biais d'une « organisation intelligente des déplacements » et de développer « une mobilité égalitaire, saine et supportable pour la ville, bref une mobilité durable pour tous »<sup>123</sup>. Comme à Paris, les mesures concernant les infrastructures ne sont donc plus centrales et s'effacent au profit d'une organisation intelligente des déplacements. Mis à part quelques projets d'infrastructures ponctuels – mais néanmoins très coûteux –, les routes et les réseaux ferrés ne seront que maintenus en l'état. Les voies de circulation ne seront désormais élargies qu'en cas d'absolue nécessité, ce qui est surtout le cas dans la partie orientale de la ville. En revanche, les nouveaux investissements doivent aller en priorité au réseau de pistes cyclables et aux espaces piétonniers, qui s'inscrivent dans le cadre de deux « stratégies partielles » constitutives du plan de développement : l'une concerne l'environnement, l'autre la santé et la sécurité.

#### Promouvoir les déplacements à pied et à vélo : des aménagements réels mais limités

Une première série de mesures concerne l'environnement (*Umweltverbund – Teilstrategie 1*). Elles s'articulent sur l'amélioration des déplacements en transport public, à vélo et à pied. L'objectif est de faire passer la part de ces modes de déplacement de 62% à 66% pour l'ensemble du *Land*, et de 75% à 80% pour l'*Innenstadt* à l'horizon 2015. Outre quelques mesures pour les transports en commun – visant notamment à assurer des liaisons meilleurs et plus directes, à favoriser l'intermodalité et à développer une offre plus flexible pour attirer le plus possible de catégories d'usagers –, le plan se concentre largement sur le développement des déplacements à vélo, particulièrement adapté aux faibles densités de la ville. A moyen terme, le nombre de trajets parcourus à vélo devait augmenter de 50%<sup>124</sup>. Pour cela, le *Land* investit massivement dans la construction de pistes cyclables et de places de stationnement pour vélos. Il s'agit donc de densifier le réseau cyclable : celui-ci est certes très développé à Berlin par rapport à d'autres métropoles comme Paris, mais la partie orientale de la ville demeure mal desservie. Le *Land* veut aussi favoriser la création d'espaces de stationnement, facilement accessibles et sûrs, en particulier dans le centre-ville et à proximité des stations de métro et de train. En effet, le vélo est considéré comme le mode de déplacement le mieux adapté pour accéder au réseau de transport en commun. Ces objectifs et ces mesures sont reprises dans le cadre de la *Fahrradstrategie für Berlin*.

Une autre série de mesures concerne la santé et la sécurité (*Gesundheit und Sicherheit – Teilstrategie 3*). Il s'agit de limiter les risques d'accidents, le bruit et les gaz d'échappement pour rendre la ville plus vivable. L'objectif est de faire baisser le nombre d'accidents d'au moins 40% dans les dix prochaines années, ce qui passe par une réduction de la place de la

---

<sup>121</sup> Les représentants du Sénat ont ainsi travaillé autour de la même table avec la BVG (transports publics), la *Fuhrgewerbeinnung* (guilde de la circulation), le *Bund für Umwelt- und Naturschutz* (fédération pour la protection de l'environnement et de la nature), ainsi que les représentants des cyclistes et des piétons.

<sup>122</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005), *Berlin in Bewegung. Mobilitätspolitik für das 21. Jahrhundert*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, p. 18.

<sup>123</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>124</sup> Passant d'un million de déplacements quotidiens à 1,5 million (pour 10 millions de déplacements quotidiens).

voiture et une baisse de la vitesse moyenne. Un programme a donc été mis en place pour Berlin : « Berlin sur la voie d'une ville ouverte aux piétons »<sup>125</sup>. En s'appuyant sur les données concernant les accidents, il s'agit d'identifier les rues et carrefours les plus dangereux qui devront être équipés de davantage de passages piétons, de feux tricolores et de pistes cyclables, afin de rendre plus sûres les « circulations douces ». La limitation de la vitesse doit aussi être généralisée, y compris sur le réseau principal : « [une] limitation de vitesse dans les zones les plus sensibles du réseau routier principal, où les accidents et l'excès de bruit s'accumulent, ne doit également pas être tabou. Des contrôles doivent être intensifiés et concentrés à ces endroits »<sup>126</sup>.

### L'Innenstadt : limiter l'accès aux voitures et réduire la vitesse par l'aménagement et la réglementation

Comme dans le reste de la ville, le développement des pistes cyclables et du stationnement pour les deux-roues, ainsi que des aménagements de protection pour les piétons, principalement localisés dans les sites à risque, sont prévus. Mais ce qui individualise l'Innenstadt dans le *StEP Verkehr*, c'est le concept de « désengorgement » (*Entlastung*), qui concerne tout particulièrement le centre historique et la *City West*. La densité de la circulation y est en effet deux fois plus élevée que dans le reste de l'Innenstadt. Dans la partie orientale, le réseau des rues principales est constitué essentiellement de radiales qui amènent de nombreux automobilistes dans le centre-ville, y compris les flux de transit. Mais plus généralement, Berlin a tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, et surtout dans les décennies d'après-guerre, développé un réseau très favorable à la circulation automobile, incomparable à ceux des autres métropoles européennes. La circulation s'y écoule donc relativement bien, avec peu d'embouteillages. De plus, l'offre de places de stationnement gratuites ou à tarif réduit au centre-ville est également considérable.

Autant de raisons qui conduisent beaucoup de Berlinois à ne pas utiliser les transports en commun, même si ceux-ci sont bien développés. Le *StEP Verkehr* mise donc sur une baisse de 20% de la circulation dans cette zone. Si quelques nouvelles routes sont prévues, notamment pour faciliter le contournement, le plan prévoit principalement l'utilisation de panneaux de signalisation et de marquages au sol aux entrées de l'Innenstadt, pour limiter la circulation de transit<sup>127</sup>. On le voit, les aménagements d'espaces publics prévus sont limités dans leur ampleur, sans commune mesure avec ceux prônés à Paris par le PDUIF et le PDP. Hormis ceux réalisés pour d'autres enjeux dans le cadre du programme *Hauptstadt Berlin* (voir chapitre 5), les seuls aménagements d'ampleur<sup>128</sup> concernent les voies accueillant les nouvelles lignes de tramway, comme l'Invalidenstrasse, ainsi que quelques voies du réseau principal où la circulation était considérable et les autres usagers peu favorisés, notamment à l'Est, comme la Schönhauser Allee. On retrouve alors des aménagements proches de ceux développés à Paris : élargissement des trottoirs, création de pistes cyclables s'ajoutent au site propre du tramway. Mais bien souvent, c'est la réglementation qui est privilégiée sur les

<sup>125</sup> *Berlin auf dem Weg zu einer fußgängerfreundlichen Stadt*.

<sup>126</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005), *Berlin in Bewegung. Mobilitätspolitik für das 21. Jahrhundert*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, p. 30.

<sup>127</sup> Le plan mise également sur l'amélioration de l'offre en termes de transports en commun, ainsi que sur une nouvelle politique de stationnement (avec plus de réglementation).

<sup>128</sup> Voir *Projektgruppe StEP Verkehr, op. cit.* qui récapitule en annexe les projets d'aménagement à développer.



aménagements. Elle peut jouer sur les temporalités, comme en témoigne la création en 2007 de « zones 30 » (*Tempo 30-Zonen*)<sup>129</sup> en soirée et la nuit, sur certains grands axes de la capitale allemande.



Figure n°50. Panneau indiquant l'entrée dans une zone 30 dans le quartier de Spandauer Vorstadt, Berlin-Mitte

En ce qui concerne les quartiers résidentiels, comme à Paris et dans la continuité des politiques menées dans les années 1980, l'aménagement des espaces publics est mis au service de cette politique des déplacements. Les problèmes en partie résolus à l'Ouest par la politique de *Verkehrsberuhigung* menée dans les années 1980 se reposent de manière aiguë depuis la réunification, notamment sur le réseau de voirie dans la partie orientale. En effet, que ce soit dans les quartiers reconstruits selon les principes de l'urbanisme soviétique, avec une séparation des flux de circulation, ou dans les quartiers anciens, où la configuration d'origine de la voirie n'a jamais été modifiée, la portion de voirie consacrée à l'automobile est considérable. Si la circulation était restée relativement peu importante dans le contexte de la RDA, ne compromettant donc que peu les déplacements piétons, les rues de Berlin-Est se sont trouvées rapidement envahies par les automobiles, que ce soit en termes de circulation ou de stationnement, après la réunification. Pour les pouvoirs publics, et notamment pour le *Land*, il fait peu de doute qu'il est désormais nécessaire d'élargir à l'Est la politique menée avec succès à l'Ouest. Un vaste programme de création de « zones 30 » est donc prévu pour les arrondissements de l'ancien Berlin-Est. Sa mise en œuvre est actuellement en cours, même s'il est appliqué relativement lentement et ne comprend en fait que peu d'aménagements.

#### Aménager les espaces publics ? L'ébauche d'une planification

Malgré la priorité donnée aux infrastructures, des réflexions ont été engagées dans les années 1990 au sujet de l'aménagement des espaces publics berlinois. Comme à Paris, les acteurs de l'espace public ont construit un répertoire des aménagements : le *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen*<sup>130</sup> qui a d'abord pour vocation de faire un bilan des traditions et des savoir-faire techniques hérités (proportion de la rue, des trottoirs, profil, plantations d'arbres, etc.). Il s'agit de « reprendre les qualités traditionnelles de l'espace public berlinois et de chercher tout ce qu'il est possible de faire à partir de là »<sup>131</sup>, en adaptant notamment ces modèles hérités aux besoins actuels : amélioration des cheminements piétonniers, de l'accessibilité aux personnes handicapées, etc. Mais comme le rappelle

<sup>129</sup> A distinguer des *Verkehrsberuhigungszonen* qui limitent la vitesse à 10 km/h et nécessitent un réaménagement quasi total de la voirie.

<sup>130</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (1999), *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin: Stadtgestaltung, Strassengestaltung, Platzgestaltung, Strassenentwurf*, Berlin, Kulturbuch Verlag (non paginé). On peut traduire par « Manuel pour l'aménagement des rues et des places ».

<sup>131</sup> Entretien avec M. Bunge, 21/04/2005.

M. Bunge, le manuel ne revêt pas un caractère réglementaire : il s'agit plutôt d'une « charte organisationnelle » (*Gestaltungssatzung*). Ce guide ne permet pas de définir les lieux à aménager en priorité. Pour cela, des réflexions ont parallèlement été menées, qui ont abouti à la rédaction d'un *StEP Öffentlicher Raum* en 1999. Si la circulation occupe un rôle de premier plan dans le choix des lieux à aménager, d'autres critères sont également mis en avant : les dimensions morphologique et économique en particulier. Ce schéma n'est pas entré en vigueur et constitue aujourd'hui plutôt un outil dans le cadre d'une politique pragmatique qui traite les espaces publics au cas par cas<sup>132</sup>. S'il a le mérite de formaliser les enjeux et les solutions possibles, il n'est donc pas appliqué de manière globale aujourd'hui. Et finalement, c'est principalement dans les lieux les plus emblématiques de la capitale que cette démarche a été mise en œuvre.

### 3.2.2 Le choix d'aménager les espaces publics : un choix de ville riche ?

Les deux villes se sont engagées dans des politiques de déplacements dont les objectifs sont très proches. Les outils à leur disposition sont également similaires, comme en témoignent le PDP et le *StEP Verkehr*. Pour autant, le choix de donner le primat aux aménagements d'espaces publics distingue Paris de Berlin où le *Land* joue de manière plus pragmatique sur tout un éventail d'outils.

#### Paris et le primat de l'aménagement : éléments d'explication

Par son choix, la Mairie de Paris perpétue une tradition ancienne et très ancrée de construction et d'aménagement de la voirie, dont la Direction de la Voirie est le principal moteur. Mais l'on ne peut pas s'arrêter à cet héritage pour expliquer un tel choix massif en faveur de l'aménagement des espaces publics. Les critères explicatifs sont nombreux et de plusieurs ordres. Le choix de l'aménagement s'explique d'abord par la particularité du contexte urbain, marqué d'un côté par une centralité attractive et par des déplacements centre-périphérie très nombreux, par de fortes densités – tant sur le plan de la population que sur le plan du bâti –, mais aussi par une relative exigüité des espaces publics. Les rues et les avenues y sont peu larges par rapport à la densité des flux qu'ils doivent supporter, ceux-ci exerçant donc une forte pression sur l'espace. Cette situation explique d'une part la dimension très contraignante de la circulation automobile, qui laisse la portion congrue aux autres modes de déplacement et rend nécessaire aujourd'hui une redistribution de l'espace. Les aménagements physiques se sont donc imposés pour répondre à cette forte pression sur l'espace, la réglementation seule ne semblant pouvoir l'organiser. La difficulté du contrôle et le non-respect des réglementations par les usagers parisiens et franciliens ont sans doute également contribué à ce choix : ces derniers sont réputés peu enclins à respecter les réglementations – c'est en tout cas l'argument le plus récurrent parmi les acteurs publics interrogés – et les infractions aux règles de stationnement et de circulation (notamment dans les couloirs de bus) demeurent monnaie courante. Même si des changements ont eu lieu depuis les années 1990, l'attitude tolérante de la Préfecture de Police depuis les années 1950 (Flonneau, 2001) n'a pas modifié ce type de comportements, bien au contraire.

---

<sup>132</sup> Entretien avec M. Bunge (21/04/2005).

Pour autant, le choix de l'aménagement est avant tout un choix d'ordre politique et institutionnel. En tout premier lieu, la Ville de Paris est une commune riche : sa capacité de financement lui permet d'investir dans des aménagements massifs<sup>133</sup>, contrairement à certaines communes de banlieue ou même à d'autres métropoles européennes. Potentiellement, la ville peut donc appliquer de manière très large la vision dessinée au niveau national par la Loi et au niveau régional par le PDUIF. L'arbitrage en faveur de ce type d'investissement n'allait cependant pas de soi, et c'est là qu'entre en jeu la dimension politique. Le rôle de la nouvelle majorité municipale et de sa composante « verte » est central dans ce choix. Les premières décisions ont porté sur l'aménagement de couloirs de bus, et la politique développée depuis 2001 s'articule en premier lieu à des aménagements. A l'inverse, la possibilité de restreindre l'accès aux espaces publics parisiens – que de nombreuses métropoles européennes pratiquent déjà<sup>134</sup> – a été écartée parce que considérée comme une mesure inégalitaire<sup>135</sup>. C'est donc en fait pour des raisons avant tout idéologiques et politiques que l'aménagement des espaces publics a été placé au cœur de la politique des déplacements<sup>136</sup>. Ce choix permet également de rendre concrète et visible la politique des déplacements, aux yeux des Parisiens et des Franciliens, un objectif que seuls des changements de réglementation ou de gestion de l'espace n'auraient pas permis d'atteindre. Tous ces aménagements revêtent également de nombreux autres objectifs, qui dépassent largement le cadre de la politique des déplacements. Outre la volonté d'améliorer le cadre de vie<sup>137</sup>, c'est aussi la volonté d'agir sur l'image de Paris et de traiter l'ensemble des espaces publics comme des espaces de prestige. Au-delà de la volonté de partager l'espace entre les différents usagers et même si cette dimension ne ressort pas toujours explicitement dans la communication municipale, les « espaces civilisés » constituent ainsi avant tout des aménagements de prestige, peu éloignés finalement des « grandes opérations » évoquées dans le chapitre 5.

### Berlin : les enjeux d'une démarche plus pragmatique

A Berlin, le primat n'est pas donné aux aménagements : à la différence de Paris, les aménagements sont un élément parmi d'autres de la politique des déplacements, loin d'être

---

<sup>133</sup> Voir annexe n°II-6 pour un aperçu des dépenses engagées par type d'aménagement.

<sup>134</sup> Des restrictions de circulation ont-elles été introduites dans d'autres métropoles européennes. Londres a mis en place une taxe d'embouteillage de 12 euros pour les automobilistes qui veulent pénétrer dans l'*Inner Ring Road* ; mise en place en 2003, la zone a plus que doublé en 2007. Depuis 1996, le cœur historique de Rome est quant à lui divisé en zones interdites aux véhicules particuliers, sauf permis spécial délivré aux habitants de ces secteurs ou aux personnes y travaillant. Oslo et plus récemment, Stockholm (expérimenté en 2006, il a été définitivement mis en place en 2007), ont également leurs péages. Enfin, Milan a décidé d'instaurer à titre expérimental à partir de l'automne 2007 un « ticket antismog » pour les voitures les plus polluantes et Amsterdam étudie actuellement la possibilité d'un péage urbain.

<sup>135</sup> Sous la mandature de J. Tibéri, une série de mesures destinée à la maîtrise de la place de l'automobile avait été envisagée, parmi lesquelles un projet de contrôle des accès à Paris par la mise en place d'un péage urbain. Il avait été décidé de limiter l'accès au boulevard périphérique en y réduisant le nombre de files d'insertion. Mais l'application de ces mesures n'a eu à l'époque que peu d'effets sur la voirie parisienne : « le système de "vannes" n'ayant jamais été véritablement mis en œuvre d'une manière permanente, suivant les conditions de circulation » (Olagner, 2003, p. 258). En revanche, l'information aux usagers par l'intermédiaire de panneaux à messages variables installés sur le boulevard périphérique, constitue sans doute un outil efficace de la régulation du trafic : cette signalisation dissuade en partie les automobilistes de rentrer dans la capitale.

<sup>136</sup> C'est d'ailleurs l'un des reproches récurrents faits au pouvoir en place par l'opposition et par certaines associations d'usagers.

<sup>137</sup> Une dimension qui sera développée dans le chapitre 7.

l'élément prépondérant. Pourtant, la ville possède aussi une longue tradition de construction et d'aménagement de la voirie, comme en témoigne le *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen* évoqué ci-dessus. Le premier critère explicatif réside sans doute dans le contexte urbain différent du contexte parisien. La ville s'est développée beaucoup plus récemment, particulièrement au XIX<sup>e</sup> siècle. De cette époque, elle a hérité un réseau de larges avenues. Celles-ci desservent un espace caractérisé par des densités relativement faibles par rapport à celles de Paris, grâce à une politique de désensification ébauchée au début du XX<sup>e</sup> siècle et accentuée après la Seconde Guerre mondiale. Enfin, les politiques favorables à la circulation automobile ont, comme on l'a vu ci-dessus, profondément transformé le réseau de voirie. Aujourd'hui, la circulation se fait donc sans trop de problèmes, et les autres usagers ne sont pas exclus de l'espace public dans la mesure où chacun y trouve sa place, sans que des aménagements viennent bouleverser l'organisation de l'espace. Seuls des aménagements visant à sécuriser les cheminements piétons et à promouvoir les « circulations douces » se sont imposés. L'objectif de réduction de la circulation automobile, qui a été inscrit dans la politique des déplacements, passe en outre plutôt par la réglementation, sans doute mieux respectée qu'à Paris.

Au-delà des éléments de contexte, le choix de ne pas donner le primat aux aménagements de l'espace public s'explique cependant principalement par le contexte institutionnel de la capitale allemande. En effet, la politique des déplacements est longtemps passée par des aménagements de l'espace public : pendant les années 1980, la création de *Verkehrsberuhigungszonen* dans l'ensemble des quartiers résidentiels de Berlin-Ouest a profondément transformé la forme des espaces publics. Pourquoi alors ne pas prolonger cette politique dans le contexte de la réunification ? C'est sans doute avant tout à cause du contexte de crise financière dans lequel sont entrés les pouvoirs publics berlinois. Les investissements d'infrastructures ont beaucoup pesé dans les budgets, et continuent malgré tout à être importants, alors que les capacités de financement du *Land* et des *Bezirke* (arrondissements) se sont considérablement restreintes dans les années 1990. Non seulement les subventions fédérales se sont progressivement taries, mais la ville doit faire face à une crise économique et sociale qui limite ses recettes et accentue ses dépenses, notamment dans le domaine de l'aide sociale. Elle doit aussi relever le défi de la réhabilitation des quartiers et des logements dégradés hérités de la RDA, dans sa partie orientale. On comprend donc que, même si la politique des déplacements est considérée comme importante, les préoccupations des pouvoirs publics n'aillent pas en priorité à cette politique et que les arbitrages financiers la conduisent à investir massivement dans la réhabilitation urbaine, en faisant passer au second plan les aménagements d'espaces publics<sup>138</sup>. C'est tout l'éventail des outils qui sont donc utilisés, et pas seulement l'aménagement de voirie, pour mener à bien la politique des déplacements, dans une démarche très pragmatique.

En définitive, il apparaît que le choix de l'aménagement est étroitement lié au contexte urbain. Ce choix est avant tout celui d'une ville riche – c'est le cas de Paris – qui n'a plus vraiment besoin de développer des projets d'infrastructures et où la question sociale se pose de manière moins aiguë qu'ailleurs (comme en témoigne le cas de Berlin, en contre-point).

---

<sup>138</sup> Contrairement d'ailleurs aux villes des nouveaux *Länder* (entretien avec M. Berning et Rübensam, 17/03/06). Voir également pour les villes est-allemandes le mémoire de Master 1 de J.-F. Feller (2007).

C'est aussi un choix politique, puisque toute une série d'outils est aussi disponible, commune à toutes les métropoles européennes.

### **3.3 Norme versus usages**

Il convient pour finir de critiquer le choix de l'aménagement au regard des usages, d'évaluer les inconvénients qui découlent du primat accordé aux aménagements sur les autres outils disponibles dans le cadre de la politique des déplacements.

#### **3.3.1 Mixité ou spécialisation ?**

Les aménagements menés actuellement à Paris s'inscrivent dans un processus historique ancien, qui a notamment conduit, au milieu XIX<sup>e</sup> siècle, à la création des trottoirs pour protéger les piétons de la circulation<sup>139</sup>. La création des trottoirs est le premier jalon d'un processus de « débanalisation »<sup>140</sup> de l'espace qui, après une parenthèse d'un siècle, s'accroît aujourd'hui : l'espace public qui n'est plus uniformément ouvert à tous les usages mais certaines portions de l'espace sont « réservées » à tel mode de circulation, à tel ou tel type d'usage. Comme le dit L. Sanchez, « on est passé d'un système inorganisé à la traduction dans l'espace de l'ensemble de la demande ». Les limites entre les différents types d'utilisateurs sont clairement inscrites dans l'espace, que ce soit par des tracés au sol et, de plus en plus, par des aménagements physiques. Ainsi certaines portions de la voie ont-elles été affectées à la circulation des autobus puis des cyclistes, un processus commencé dans les années 1970 qui s'est généralisé depuis. On est passé des signalisations au sol à des bordures en granite qui se généralisent aujourd'hui. Des aménagements sont développés de la même manière pour le stationnement : les places de stationnement pour automobiles sont désormais strictement inscrites dans l'espace, de même que des aires de livraison et des zones réservées aux transporteurs de fond<sup>141</sup> ; dans la plupart des cas, ces espaces sont marqués au sol, encadrés par des bordures de trottoirs – notamment les oreilles au niveau des carrefours – ou aménagés « en lincoln » (avec une légère dénivellation par rapport à la chaussée). Enfin, les trottoirs eux-mêmes tendent à être de plus en plus séparés par la multiplication des « mobiliers de défense » (potelets, bornes et barrières). L'invention du mobilier de défense constitue un événement important, dans la mesure où « c'est la première fois où l'on passe d'un discours "c'est à la police d'agir" à la demande, par la police, que l'on pose des mobiliers de défense »<sup>142</sup>. Devant le constat fait par la police et les pouvoirs publics en général de leur incapacité à faire respecter les règles, ces derniers sont donc passés aux aménagements physiques à grande échelle.

Cette évolution découle d'une double volonté politique, à la fois au niveau national et au niveau local. Le principe des voies réservées découle d'une série de lois<sup>143</sup> votées depuis

---

<sup>139</sup> A Paris, la « bataille des trottoirs » a lieu pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (Blancot, 2006, p. 36). On passe alors d'une chaussée en V sans trottoirs, avec caniveau central, à une chaussée bombée avec des caniveaux latéraux et des trottoirs réservés aux piétons (Landau, 1993).

<sup>140</sup> Entretien avec L. Sanchez, 11/10/2005.

<sup>141</sup> Comme le rappelle D. Larrouy-Estevens (entretien du 12/07/2005), la place qui doit être laissée dépend du chiffre d'affaires : il n'y a donc pas que les banques, mais aussi la grande distribution (Zara, Monoprix, etc.), ce qui fait beaucoup de fonds de commerce concernés.

<sup>142</sup> Entretien avec L. Sanchez, 11/10/2005.

<sup>143</sup> Une loi de 1966 a admis que des couloirs de bus pouvaient être réservés aux transports en commun et aux taxis, mesure étendue plus tard aux services de police d'urgence. Aujourd'hui, le Code de l'Environnement

les années 1960, qui autorisent les exécutifs locaux à instituer des discriminations entre ces usagers, sous certaines limites. La législation est ainsi revenue « sur la jurisprudence de la Cour de cassation du 15 octobre 1961, fondée sur le principe d'égalité et qui interdisait que des emplacements de la voie publique soient réservés à certains usagers » (Cassia, 2006, p. 77). Le pouvoir politique revient ainsi au niveau national sur le principe d'égalité dans l'accès à l'espace public, afin de favoriser la mixité des usages de la rue aux dépens d'usages considérés comme hégémoniques, en l'occurrence la circulation automobile. Les pouvoirs locaux se sont pleinement appropriés ces outils, au point de les généraliser aux espaces publics centraux.

Au-delà du droit, cette évolution pose un certain nombre de problèmes. Au prix de la mixité, il s'agit en fait d'un retour à une spécialisation de l'espace public en termes d'usages, si ce n'est que cette spécialisation touche des portions distinctes de la voirie. Certains de ces aménagements correspondent même en fait à une « privatisation de l'espace public »<sup>144</sup>, comme les aires de livraisons et de transports de fonds, par le biais desquelles une partie de l'espace public n'est plus affecté qu'à l'usage privé d'un commerçant ou d'une banque. Le stationnement résidentiel n'en est d'ailleurs pas éloigné, réservant les places de stationnement aux riverains aux dépens des visiteurs, Parisiens, Franciliens ou provinciaux. Et puis l'ensemble de ces mesures sont toujours prises en négatif par rapport à la circulation et au stationnement des voitures, atténuant considérablement leur portée : finalement, selon cette perspective, on n'est pas si loin de « l'esprit du plan de circulation » qui visait à encadrer l'automobile par des aménagements permettant dans un second temps de redonner de l'espace aux piétons et aux transports en commun. Si le but est aujourd'hui de restreindre la place de la voiture, cet objectif n'en passe pas moins toujours par des aménagements qui bornent cet usage de la rue. Comme le fait remarquer P. Pelloux,

Les aménagements qui sont censés contribuer à diminuer la présence de l'automobile renforcent finalement l'image routière de ces boulevards avec le vocabulaire propre aux routes, une signalisation au sol, des séparateurs directionnels, des ralentisseurs, des aménagements que l'on retrouve pour circuler en périurbain<sup>145</sup>.

Le paradoxe c'est que « l'on ne voit plus que les aménagements qui marquent dans l'espace les limites de l'espace de la voiture ou du bus » (C. Blancot)<sup>146</sup>. Et au bout du compte, comme le fait remarquer D. Larrouy-Estevens, on « retombe dans une logique fonctionnaliste comme dans les années 1960, mais différemment ». On est finalement passé d'une séparation surface/sous-sol ou voie de circulation/dalle à une séparation de la rue en surface.

---

oblige les autorités locales, à l'occasion des réalisations ou rénovations de voie, à « mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins ou des contraintes de la circulation » (article L 228-2). Il donne également compétence au Maire pour réserver certaines parties de la voie publique à la circulation de catégories d'usagers de ces voies : les transports publics de véhicules, les taxis, les véhicules transportant de fonds. Le juge administratif a étendu cette liste non-exhaustive au tramway (arrêt du Conseil d'Etat du 19 juin 2002).

<sup>144</sup> Entretien avec D. Larrouy-Estevens, 12/07/05 et C. Blancot, 17/02/06.

<sup>145</sup> Pelloux P. (2006), « Gestion des usages. Le rééquilibrage de la voirie, pourquoi ? comment ? » in Mairie de Paris, *Journées d'études sur l'espace public*. Actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR, p. 48.

<sup>146</sup> Entretien du 17/02/2006.

Bien plus, toutes ces mesures consistent à inscrire physiquement la norme dans l'espace. Certes, ce processus de normalisation a un fondement louable : organiser l'espace complexe qu'est l'espace public. Mais il consiste finalement à restreindre les libertés de ceux qui le pratiquent, que ce soit d'ailleurs les automobilistes, les piétons ou les cyclistes. Et cela pose problème dans un contexte démocratique : peut-on restreindre à ce point les libertés individuelles, même si c'est légalement et *a priori* pour le bien de la collectivité ? Ces aménagements apparemment anodins nous ramènent finalement, à leur manière, au devenir des espaces publics dans les démocraties occidentales, si amplement traité par les sciences sociales, notamment aux Etats-Unis (voir notamment Low & Smith, 2006), mais rarement sous cet angle<sup>147</sup>.

### 3.3.2 La normalisation à l'épreuve de la ville et des usages

Au-delà des critiques théoriques, il est indispensable de s'intéresser aux usages des espaces publics transformés par les nouveaux aménagements. Ces derniers ont fait émerger de nouveaux risques et de nouveaux conflits qui conduisent en retour les pouvoirs publics à transformer la gestion et le contrôle des usages.

#### Risques et conflits liés aux aménagements

Ces aménagements induisent une nette complexification de l'espace public. A l'usage, un certain nombre de problèmes se posent. C'est en tout premier lieu un problème de lisibilité pour les usagers : augmentation du nombre de voies de circulation aux usages différenciés, accroissement de la signalisation en lien avec le Code de la route (feux de signalisation, panneaux d'interdiction, etc.), développement exponentiel du « mobilier de défense ». Or le manque de lisibilité peut entraîner des risques et s'avérer contre-productif : risques pour les piétons tout d'abord, qui doivent traverser les rues en plusieurs étapes, s'assurer qu'aucun véhicule ou vélo ne vient dans l'une puis dans l'autre voie réservée ; risques pour les cyclistes qui doivent parfois éviter les piétons ou les automobilistes qui empiètent de manière illicite sur la piste cyclable ; risques pour les automobilistes et les deux-roues motorisés enfin, qui doivent faire attention à ne pas emprunter le couloir de bus, sachant que les risques encourus par les piétons et les cyclistes sont bien plus graves que ceux encourus par les autres usagers de la rue. Le cas du boulevard Saint-Marcel, réaménagé dans le cadre du programme « Mobilien » revient ainsi très souvent dans les entretiens, il est également dénoncé dans la presse : malgré une largeur limitée, des couloirs de bus y ont été aménagés ; or la continuité n'a pas été respectée, et les couloirs de bus sont alternativement latéraux et centraux, ce qui a obligé les pouvoirs publics à multiplier les panneaux et les feux de signalisation pour éviter les risques qui demeurent malgré tout réels.

Si les conflits d'usages étaient déjà présents dans les rues telles qu'elles existaient auparavant, ils ne disparaissent pas non plus avec les nouveaux aménagements qui en créent de nouveaux : conflits entre piétons et cyclistes autour des pistes cyclables souvent tracées sur les trottoirs, conflits entre les livreurs qui doivent parfois s'arrêter dans les couloirs de bus faute de place et qui empêchent alors taxis et bus de circuler dans les couloirs qui leur sont

---

<sup>147</sup> Les études privilégient les questions liées au contrôle croissant des espaces publics, entre autres par le biais de la vidéosurveillance et des agents de sécurité, aux restrictions d'usages pour certains publics (sans-logis notamment), etc. ce qui n'est guère étonnant dans le contexte américain. Voir chapitre 2.

théoriquement réservés, conflits entre autobus et cyclistes quand le couloir de bus est aussi destiné à ces derniers. Le cas du boulevard Magenta est souvent cité à ce propos. Les pistes cyclables, aménagées sur les trottoirs, ne sont pas très toujours respectées par les piétons ; sur cette voie très dense où ont été tracés des couloirs de bus latéraux, les embouteillages se sont en outre multipliés aux intersections – le boulevard assure en effet un rôle de redistribution des flux plus qu’il n’est le support de flux de transit – impliquant à la fois autobus et automobiles.

### *Mieux réglementer et contrôler les usages*

Les pouvoirs publics ont donc été amenés à travailler davantage sur le contrôle et la gestion des usages de l’espace public, une étape supplémentaire dans sa normalisation. Cette question fait d’ailleurs l’objet d’un chapitre du Plan des Déplacements de Paris (PDP) voté en 2007. A Paris, c’est cependant la Préfecture de Police et non la Mairie qui a pour compétence de faire respecter la réglementation. Pendant plusieurs décennies, son action a été marquée par une grande tolérance vis-à-vis des automobilistes (Flonneau, 2001) : le stationnement dans des secteurs interdits était toléré le soir et le week-end, ce qui a d’ailleurs conduit à l’envahissement des places et contre-allées. Aujourd’hui, même si cette tolérance existe encore, elle tend à reculer, notamment sous la pression de la Mairie de Paris. Celle-ci s’est ainsi battue pour que la Préfecture de Police fasse respecter l’interdiction des couloirs de bus aux automobilistes : un contrat a été signé entre les deux institutions<sup>148</sup> ; les voies sont aujourd’hui placées sous vidéosurveillance – celle-ci se limitant donc pour l’instant à gérer la circulation – et le non-respect des règles est clairement sanctionné<sup>149</sup>. Pour autant, certains acteurs considèrent que les sanctions sont encore insuffisantes. C’est d’ailleurs l’un des arguments pour le développement des aménagements : avec ces derniers, le respect des normes n’est plus aussi dépendant de la police. Enfin se développe actuellement, sur le modèle de ce qui a déjà été mis en place en Belgique<sup>150</sup>, une réflexion sur un « Code de la rue »<sup>151</sup> qui permettrait de mieux organiser les usages de la rue, en adaptant le Code de la route à un contexte urbain, à savoir aux usages qui individualisent la rue par rapport à la route, en prenant notamment en compte les usagers les plus fragiles. L’idée de Code de la rue, qui ne va pas de soi dans le contexte français<sup>152</sup>, est reprise dans le PDP :

Afin de protéger les déplacements de tous (...), de promouvoir un véritable partage des espaces de la rue entre différents modes de déplacement, et pour aboutir à une compréhension de la rue comme espace de vie et de convivialité et pas uniquement de circulation, il est utile et nécessaire d’adapter le Code de la route aux pratiques urbaines en élaborant pour la ville un « code de la rue ».  
(p. 160)

---

<sup>148</sup> Protocole d’accord du 10 juin 2003 entre le Préfet de Police et la Mairie de Paris.

<sup>149</sup> 43 653 infractions ont été relevées en 2005 pour stationnement dans les couloirs de bus ; 35 000 pour circulation (dont 14 568 relevées grâce à la mise en place de caméras de surveillance dans les couloirs de bus cette même année), un chiffre en hausse de 26% par rapport à 2004 (source : Préfecture de Police).

<sup>150</sup> Le code de la rue est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004 en Belgique.

<sup>151</sup> Entretien avec P. Herviou (12/05/2005) et Mairie de Paris (2006), *Lettre des déplacements*, n°10, p 3.

<sup>152</sup> Cf. les réticences de la Préfecture de Police devant ce Code qui est considéré comme s’apparentant à une sorte de nouveau droit coutumier (entretien avec MM. Branly et Lelâtre, 19/10/2006).



### 3.3.3 La normalisation des usages aux dépens du paysage ?

Outre les problèmes d'usages, les nouveaux aménagements sont souvent considérés comme une atteinte au paysage par les architectes et les urbanistes, mais aussi de plus en plus souvent par les citoyens eux-mêmes. La nouvelle norme que les aménagements inscrivent dans le paysage entre alors en conflit avec une autre norme : celle de l'esthétique et du patrimoine. Le mobilier de défense est l'élément visé le plus souvent. Mais l'affectation des voies à différents usagers est aussi sujet à contestation, en particulier de la part des Architectes des Bâtiments de France qui refusent le « laniéragage »<sup>153</sup> de la voirie, considéré comme une atteinte à l'esthétique haussmannienne. Ce débat est fortement présent dans le contexte parisien, où la question du patrimoine est importante et le paysage urbain considéré comme l'image de marque de la ville : les aménagements doivent tenir compte du « caractère parisien »<sup>154</sup> de l'espace public. Tel n'est pas le cas dans tous les contextes. Ainsi à Berlin la question se pose-t-elle avec moins d'insistance, même si la dimension patrimoniale apparaît aussi dans le projet de *StEP Öffentlicher Raum*. Les aménagements plus fonctionnels y sont en fait mieux acceptés qu'à Paris, en particulier quand ils visent à promouvoir ou à protéger les « circulations douces ». A Paris en tout cas, les pouvoirs publics ont été poussés à soigner l'esthétique de ces aménagements : après des premiers aménagements essentiellement tournés vers la dimension fonctionnelle, comme les couloirs de bus, la Mairie a réaffirmé l'importance de la dimension esthétique, notamment sur la demande du Maire lui-même<sup>155</sup>. Cette dimension fait l'objet de nombreux développements dans le Plan des Déplacements de Paris (PDP) : elle explique d'ailleurs en partie l'ajout du chapitre spécialement dédié aux espaces publics évoqué ci-dessus : « L'espace public parisien doit préserver ses qualités acquises et reconnues mondialement tout en acceptant les évolutions des techniques en matière de circulation » (p. 150). C'est pour cette raison que le PDP propose également l'élaboration d'un nouveau *Guide de l'espace public* qui vise à accompagner les nouveaux usages et les évolutions technologiques, tout en préservant la qualité esthétique des espaces publics parisiens. Les « espaces civilisés » aménagés pendant la mandature rendent bien compte de cette préoccupation pour la dimension esthétique et paysagère de l'espace public, comme en témoigne le soin apporté au choix des matériaux, des végétaux et du mobilier urbain ; des architectes et paysagistes de la Ville ou de cabinets privés ont d'ailleurs été pleinement intégrés dans leur conception.

### 3.3.4 Comment prendre en compte les temporalités de l'espace public ?

En s'inscrivant physiquement dans l'espace public, la norme modifie non seulement considérablement les paysages urbains, mais elle peut s'avérer inadaptée à moyen ou long terme par rapport aux usages. Si la réglementation peut changer rapidement, ce n'est en effet pas le cas pour la forme des rues. Les aménagements demeurent ancrés dans un contexte historique, dans une temporalité particulière : qu'en sera-t-il dans cinq, dix voire vingt ans quand les usages auront changé ? Nous ne nous aventurerons pas ici sur le terrain de la

---

<sup>153</sup> Entretien M. M. Blanchecotte, 17/11/2004.

<sup>154</sup> C'est le terme couramment utilisé par l'APUR, et que l'on retrouve également dans le PDP. Certains individus vont plus encore en accusant les ingénieurs de voirie de faire des « aménagements de banlieue ». Injure suprême. « Ce n'est pas avec des stages au CERTU que les ingénieurs vont faire de bons aménagements » nous a-t-on dit un jour.

<sup>155</sup> Entretien avec B. Dussert, 19/10/2004.

fiction, mais les aménagements ne prennent pas toujours suffisamment en compte la dimension évolutive de la ville et de ses usages. Il y a d'ailleurs un débat à ce sujet entre acteurs publics : l'espace public peut-il être un « espace qui se fige » ? Certains refusent que l'espace soit « affecté d'une façon qui serait trop définitive »<sup>156</sup>. C'est d'ailleurs pour cette raison que les pouvoirs publics tendent à travailler sur des aménagements plus souples, variant avec les temporalités de la ville.

L'appropriation de l'espace public peut se faire avec des aménagements très légers. C'est une solution efficace lorsque l'espace est sollicité différemment selon les temps de la ville, selon les jours, les heures. On revient à l'idée de souplesse<sup>157</sup>.

Les pouvoirs publics travaillent aujourd'hui davantage sur les temporalités de l'espace public : ils s'engagent notamment dans une réglementation des temps d'usages<sup>158</sup>. Cette tendance, inaugurée dans les années 1970 avec la fermeture de certaines rues-marchés à la circulation (une mesure toujours en vigueur aujourd'hui), n'a cessé de s'affirmer depuis lors. Elle fait partie des prescriptions du Plan des Déplacements de Paris (PDP) :

des usages alternés en fonction des rythmes de la ville pourront être développés lors de nouveaux projets ou sur des espaces publics non réaménagés (...), en lien avec des activités commerciales, culturelles ou de loisirs. (p. 154)



Figure n°51. Signalisation « voie marché », rue du Faubourg Saint-Denis (Photo : C. Billard, juin 2006)

La mise en « voie marché » du sud de cette rue, entre la rue de Metz et la Porte Saint-Denis sur le boulevard Bonne Nouvelle implique que les voitures ont interdiction d'y circuler et stationner entre 10h et 13h30 et entre 17h et 19h30. Cette interdiction ne concerne ni les riverains ni les livraisons.

Il est de plus en plus courant pour la Mairie d'agir sur les temporalités, en fermant provisoirement, pendant une durée plus ou moins longue, une partie de la voirie à la circulation automobile. Le système des rues-marchés a été maintenu voire étendu, comme en témoigne la rue du Faubourg Saint-Denis. L'opération *Paris respire* (ébauchée sous la mandature de J. Tibéri) permet quant à elle aux piétons, rollers et cyclistes d'avoir accès à des voies qui sont habituellement utilisées, de manière exclusive ou non, par les automobilistes.

<sup>156</sup> Entretien avec O. Nicoulaud, 23/01/2005.

<sup>157</sup> Pelloux P. (2006), « Gestion des usages. Le rééquilibrage de la voirie, pourquoi ? comment ? » in Mairie de Paris, *Journées d'études sur l'espace public, op. cit.*, p. 49.

<sup>158</sup> Cela est revenu au cours de nombreux entretiens, entre autres avec B. Landau (20/08/2004), D. Alba (27/10/2004), B. Gouyette (16/09/2004) ou encore P. Pelloux (09/01/2006).

Tout au long de l'année, un certain nombre de quartiers sont fermés à la circulation, chaque dimanche et jour férié : dans les 5<sup>ème</sup> (rue Mouffetard), 9<sup>ème</sup> (rue des Martyrs) et 18<sup>ème</sup> arrondissements (rue du Poteau). Ce sont essentiellement des rues commerçantes, où se concentrent souvent cafés et restaurants. Les voies sur berge font également partie de l'opération, de même que les abords du Canal Saint-Martin : la circulation automobile très intense fait alors place à la promenade et au pique-nique. *Paris respire* est étendue chaque été, dans différents quartiers (abords du Luxembourg, Sentier, Bastille, Daguerre, Montmartre) et sur les berges de la Seine où depuis 2002, l'opération *Paris-Plage* prend le relais pendant le mois d'août, ajoutant des animations à la fermeture de la voirie.

## **Conclusion partielle**

Les politiques des déplacements menées dans la plupart des métropoles européennes ont un objectif commun : réduire la circulation automobile et favoriser les déplacements peu polluants tels que les transports en commun, la bicyclette et la marche. C'est ce qui les distingue des autres métropoles, en particulier de celles des pays d'économie intermédiaires comme la Turquie, où la circulation automobile n'est pas vraiment remise en cause (encadré n°8). La politique actuellement menée à Istanbul apparaît ainsi plus proche de celle menée à Paris entre 1974 et 1995. Si des grandes infrastructures de transport ont été construites dans les années 1980, y compris au prix d'une déstructuration du tissu urbain ancien, les pouvoirs publics tentent désormais de protéger au maximum les piétons : développement des rues piétonnes depuis les années 1980, apparition récente du « mobilier de défense » dans le centre, etc. Pour autant, la principale préoccupation demeure le développement des infrastructures et la régulation de la circulation. On a donc bien affaire à un modèle occidental, ou tout du moins européen.

A l'intérieur de ce modèle existent cependant des variantes qui tiennent d'une part au rythme de mise en place d'une telle politique, d'autre part au choix des outils utilisés pour la mener à bien. Le croisement des cas parisien et berlinois a bien mis en évidence ces différences de rythme, dues à des contextes nationaux et urbains différents. Mais c'est sans aucun doute la place de l'aménagement des espaces publics au sein des politiques de déplacements qui différencie le plus les villes entre elles. Alors que Paris, pour de multiples raisons qui sont à la fois d'ordre historique et politique, donne la priorité à l'aménagement des espaces publics, transformant profondément la forme et les usages de ces derniers, Berlin met en œuvre une démarche beaucoup plus pragmatique, utilisant de manière plus équilibrée l'ensemble des outils à sa disposition. Le choix de l'aménagement demeure en fait un choix de ville riche que Berlin ne peut plus s'offrir aujourd'hui – contrairement aux années 1980 où la partie occidentale, fortement subventionnée par l'Etat fédéral, avait pu développer une politique ambitieuse dans ce domaine – dans un contexte de crise économique et financière où d'autres questions ont la priorité, comme la politique du logement ou l'aide sociale.

Pour autant, des aménagements sont partout mis en œuvre. Ils disent combien les espaces publics sont aujourd'hui placés au cœur de la politique des déplacements. Dans ce cadre, l'approche technique demeure prépondérante, même si elle est mise au service d'une nouvelle politique et qu'elle prend en compte la qualité de l'espace pour l'ensemble des usagers. Les espaces publics continuent aussi à être considérés comme des réseaux plus que

comme de simples espaces, comme le montre bien la différenciation des aménagements entre réseau principal et réseau secondaire, même si l'ensemble du réseau tend progressivement à être traité de manière homogène, dans un objectif de réduction de la circulation automobile. Les contextes locaux sont alors principalement pris en compte dans leur relation au réseau et aux déplacements qu'il supporte. Mais l'on ne saurait se limiter à la politique des déplacements pour saisir toute l'importance des espaces publics dans les politiques publiques : la volonté d'améliorer le cadre de vie, en inscrivant les projets dans leur contexte local, prend de plus en plus de place dans l'action publique, bouleversant cette conception *en réseau* de l'espace public et introduisant dans l'action publique une logique *territoriale*.

## **Encadré n°8. Politique des transports et espaces publics à Istanbul**

Jusque dans les années 1990, la politique des transports vis-à-vis de l'espace public s'est principalement articulée sur une politique d'infrastructures routières : c'était donc une politique nettement favorable à l'automobile, dont l'objectif principal était de permettre la circulation dans l'ensemble de l'agglomération, de la manière la plus fluide qui soit. Elle s'est notamment traduite par l'élargissement des principales artères et par des aménagements à caractère routier (trémies, auto-ponts, etc.). La conséquence de cette politique se lit encore aujourd'hui. La grande majorité des rues demeure en effet peu accueillante aux piétons : les aménagements à caractère routier, le stationnement sauvage et les nombreux chantiers de voirie rendent les cheminements piétonniers difficiles et même souvent dangereux. Istanbul n'est globalement pas une ville favorable aux piétons, ce sur quoi les Stambouliotes tombent d'accord et plaisantent d'ailleurs bien volontiers : les aléas de la marche constituaient ainsi l'un des sujets principaux de l'exposition « *Istanbul Yaya Sergileri* ».

Néanmoins, deux types de mesures dénotent un changement progressif dans les approches au cours des années 1990. C'est d'abord le développement des secteurs piétonniers qui, même s'il continue à s'inscrire dans une vision fonctionnelle de l'espace public, dénote une prise en compte des piétons : à l'origine réservés aux secteurs stratégiques, ceux-ci se diffusent progressivement dans le reste des espaces centraux. C'est également l'aménagement d'une ligne de tramway : la ligne, qui relie le centre historique à l'arrondissement de Zeytinburnu en traversant toute la péninsule historique d'Est en Ouest, est construite en site propre ; de plus, dans les quartiers historiques, les voies sont complètement interdites à la circulation.

Il faut attendre la fin des années 1990 pour que la Mairie métropolitaine s'engage dans l'élaboration d'une nouvelle politique des transports. C'est le séisme de 1999 qui a été le facteur déclencheur : il s'agissait de mettre en place un plan de déplacements et d'actions d'urgence. La Mairie a donc tenté essentiellement de mieux organiser les

déplacement à l'échelle globale : il s'agit de déterminer les artères principales, les itinéraires alternatifs. Un relevé a permis d'établir une hiérarchie des voies, avec des réglementations adaptées : interdiction de stationner pour les voies de 1ère catégorie ; interdiction partielle du stationnement pour la 2ème catégorie ; mise en place d'horaires de stationnement pour les 3ème catégorie. Ce travail a été le premier du genre en Turquie. Par la suite, la Mairie s'est engagée dans une réflexion sur l'organisation du stationnement (prévoyant la construction de parkings), dans l'élaboration d'un plan visant à mieux organiser l'intermodalité, prévoyant notamment des centres d'échanges (comme celui de Zeytinburnu ouvert dans les années 2000), ainsi que dans la rationalisation des déplacements de taxis, passant notamment par la création de stations pour éviter les déplacements sans clients<sup>159</sup>.

Si la politique menée aujourd'hui dans le domaine des transports ne remet pas fondamentalement en cause l'automobile, les pouvoirs publics tendent progressivement à prendre en compte les autres usagers, et notamment les piétons. Des études et réflexions sont menées sur les rues piétonnes, sur le piéton dans la ville ou encore sur la place des handicapés. L'aménagement des rues et des places tend à prendre de plus en plus en compte le confort et surtout la sécurité des piétons. Certes le processus n'est encore qu'à ses débuts, et il n'y a pas d'approche globale dans ce domaine, mais des mesures concrètes ont été prises qui ont des conséquences sensibles : les secteurs piétonniers se multiplient ; certains trottoirs sont élargis, notamment dans les secteurs les plus fréquentés par les piétons, et le mobilier de défense, qui a récemment fait son apparition, tend à se développer<sup>160</sup>. Si ces aménagements continuent à être mis en œuvre en priorité dans les lieux stratégiques (commerce, tourisme, image, etc.) comme nous l'avons vu dans le chapitre 5, ils tendent aujourd'hui à se diffuser aussi dans les autres quartiers.

*Sources : entretien avec du 21/07/2004 avec Rasim Acar et site Internet de la mairie métropolitaine*

<sup>159</sup> Une étude détaillée a été menée sur la question. Il y a 18 000 taxis à Istanbul, mais seulement 20% sont rattachés à des stations ; les autres circulent pour chercher des clients.

<sup>160</sup> Entre notre premier séjour (en 2002) et notre dernier séjour (en 2006), le mobilier de défense s'est largement diffusé dans la péninsule historique et dans l'arrondissement de Beyoğlu.



*Figure n°52. Divan Yolu dans la péninsule historique (Istanbul-Eminönü)*

*C'est la première ligne de tramway d'Istanbul en site propre, des trottoirs élargis et agrémentés de plantations*



*Figure n°53. Aksaray : tunnel et auto-pont à l'intersection du boulevard Atatürk et de l'avenue Ordu*

*Un espace peu favorable au piéton, en plein centre d'Istanbul*



# CHAPITRE 7

## Requalifier les espaces publics de proximité

---

*Au XXI<sup>e</sup> siècle, peut-être faut-il que la rue cesse d'être un espace de déplacements*

*D. Larrouy-Estevens,  
Gestion des usages : la place du piéton*

*De grâce, de grâce, Monsieur le promoteur, préservez cette grâce !*

*De grâce, de grâce, Monsieur le promoteur, ne coupez pas mes fleurs !*

*J. Dutronc, Le petit jardin*

*Une ville doit être bâtie de façon à donner à ses habitants la sécurité et le bonheur.*

*Aristote*

A l'heure de la connexité et des réseaux, la *proximité* est (re)devenue un enjeu pour les sociétés urbaines (Huriot, 1998 ; Choay, 2006). Elle constitue même paradoxalement un concept structurant de l'action publique. Comme un certain nombre d'études récentes l'ont bien montré (Le Bart & Lefebvre, 2005 ; Bourdin *et alii*, 2005 ; Sénecal, 2005), les politiques passent de plus en plus par des interventions locales, c'est-à-dire par des interventions « qui sont spatialement proches de leur objectif immédiat » (Vieillard-Baron, 2005). En témoigne d'ailleurs l'émergence puis l'affirmation de la notion de quartier dans les politiques publiques (Humain-Lamoure, 2007)<sup>1</sup>. Les espaces publics ne sont pas épargnés par cette tendance de fond, bien au contraire. C'est d'ailleurs peut-être l'une des catégories de l'action qui entre le plus directement dans ce paradigme de la proximité. L'action sur les espaces publics s'appuie notamment sur des objectifs qui visent à contrecarrer les dynamiques spatiales qui affectent les métropoles et mettent à mal les repères habituels des citoyens : développement du polycentrisme, étalement urbain, accroissement de la mobilité, etc. Dans le contexte de la ville héritée, où les sociabilités ne s'inscrivent plus exclusivement dans le quartier de résidence qui est concurrencé par d'autres lieux (Authier, 2001), l'action sur les espaces publics doit permettre de recréer de l'urbanité. Il s'agit de reconstituer l'espace public idéal, un espace de sociabilités de proximité, qui s'incarne dans l'image idéalisée de la rue commerçante, de la place du marché ou encore du square de quartier.

Les espaces publics de proximité s'individualisent clairement au sein des politiques publiques : par ses formes et par ses objectifs, l'action qui les concerne se distingue d'une part

---

<sup>1</sup> La proximité est également devenue un outil pour légitimer les processus de déconcentration des services et de décentralisation des échelons de décision. Nous reviendrons sur cette question dans la troisième partie (chapitres 9 et 10).



de celle portant sur les centralités métropolitaines, assortie de l'aménagement d'espaces publics de prestige, et d'autre part de celle portant sur les réseaux dans le strict cadre de la politique des déplacements. S'adressant directement aux habitants, l'action sur les espaces publics de proximité consiste essentiellement en une amélioration du cadre de vie et de « l'environnement » au sens large (Collomb & Guérin-Pace, 1999), avec pour horizon la revalorisation de la fonction résidentielle dans des espaces centraux où les pouvoirs publics n'entendent pas laisser le champ libre aux fonctions économiques, aux fonctions de représentation ou à la circulation. Né dans les années 1970, ce type d'action publique n'a cessé de se développer par la suite. Il s'est agi, dans un premier temps, de préserver et de réhabiliter le tissu urbain hérité – logements et formes urbaines – considéré comme le plus apte à favoriser les pratiques de proximité (Joye *et alii*, 1994). Une fois la préservation du tissu urbain hérité acquise, il s'est surtout agi, dans un second temps, de redonner de la *qualité* aux espaces publics de proximité. Cet objectif constitue aujourd'hui l'une des principales préoccupations des pouvoirs publics dans les toutes villes européennes<sup>2</sup>.

La politique des déplacements intègre aujourd'hui clairement cette démarche. Face à la contradiction fondamentale que constituent les espaces publics, entre circulation et autres modes de déplacement, entre déplacements et autres usages sociaux, entre échelle globale et échelle locale, les pouvoirs publics semblent aujourd'hui donner de plus en plus la priorité aux pratiques de l'espace et à la proximité :

[la] perspective qui se dessine (...) va aujourd'hui bien au-delà des simples débats sur la protection du centre, sur la concurrence voiture/transport collectif, ou sur la réduction du problème des déplacements urbains à la « victoire sur les embouteillages ». C'est une certaine philosophie urbaine qui affirme le primat de l'espace sur les circulations. (Bieber & Orfeuil, 1993)

Si les projets ont pour but de restreindre la place de l'automobile, comme nous l'avons analysé dans le chapitre 6, ils adoptent des formes d'aménagement visant à renforcer la qualité d'usage et le paysage. Dans ce cadre, les mesures sont d'ailleurs de plus en plus *territorialisées*, selon la tradition des politiques urbaines (Scherrer, 1998) désormais généralisée à la plupart des politiques de proximité (Vieillard-Baron, 2005). Mais au-delà de la politique des déplacements, la qualité des espaces publics est aussi devenue une préoccupation qui traverse toutes les politiques publiques, qu'il s'agisse d'aménagement urbain ou de logements, des espaces verts ou encore du commerce, avec des variations d'une ville à l'autre. Dans tous les cas, il conviendra d'analyser les contextes – aussi bien socio-démographiques que commerciaux – dans lesquels s'inscrit l'action publique en faveur des espaces publics de proximité, ce que la territorialisation de l'action publique facilite d'ailleurs. Les choix de localisation sont-ils conformes aux discours généraux tenus par les pouvoirs publics, notamment en termes de cohésion sociale ? Et puis nous interrogerons plus généralement ce recentrage de l'action publique sur la proximité : les espaces publics peuvent-ils ne renvoyer qu'à la proximité résidentielle ?

---

<sup>2</sup> C'est notamment le cas de Paris et Berlin qui seront au cœur de notre réflexion dans ce chapitre, selon la méthode du croisement. Mais quelques éclairages ponctuels sur Istanbul montreront que cette dimension n'est plus l'apanage des seules métropoles d'Europe occidentale.

# 1. Améliorer le cadre de vie dans sa dimension matérielle et paysagère

Depuis les années 1980, les politiques des déplacements visent à gagner de l'espace aux dépens de la voiture, notamment à l'échelon local. Mais comment aménager ces espaces publics de proximité ? Nous verrons que l'approche paysagère de l'espace public tient une place de choix dans ce type d'action publique, à Paris comme à Berlin, oscillant entre « végétalisation » et « patrimonialisation » des espaces publics de proximité. Les politiques des déplacements rejoignent par là-même le souci d'améliorer le cadre de vie des habitants.

## 1.1 A l'origine : des aménagements ponctuels

Des améliorations en termes d'usages et de paysage ont été apportées aux espaces publics de proximité parisiens dès les années 1970 et 1980, mais de manière ponctuelle. On retrouve la même démarche aujourd'hui à Istanbul. Dans les deux cas, ces aménagements ponctuels s'inscrivent dans une politique qui demeure favorable à l'automobile.

### 1.1.1 Les aménagements ponctuels du plan de circulation à Paris dans les années 1970 et 1980

Dès les années 1970, la politique des déplacements érige le cadre de vie comme l'une de ses exigences. Il s'agit de préserver et d'améliorer concrètement le paysage urbain, de le rendre plus attrayant. Ainsi peut-on lire dans le livre blanc de la circulation à Paris que « l'aspect qualitatif des aménagements doit quelquefois passer avant leur aspect quantitatif » (p. 58). Les aménagements réalisés dans le cadre du plan de circulation doivent donc contribuer à l'amélioration du cadre de vie : il s'agit de réhabiliter des espaces dégradés par la circulation et le stationnement, celui-ci étant désormais considéré comme une « intrusion visuelle » (p. 56). Selon L. Sanchez, « on passe [alors] de la norme à plus d'imagination » pour se diriger « vers une rue un peu différente, sans doute en réaction à un environnement voiture »<sup>3</sup>. Les espaces ne sont pas simplement reconquis au profit des piétons, ils sont *requalifiés*. Pendant un peu plus d'une décennie, « de la qualification de l'espace [public] [est venue] la qualification de la ville » (C. Blancot)<sup>4</sup>.

Les matériaux nobles sont remis au goût du jour, comme on l'a vu pour les secteurs piétonniers ou pour les places (cf. chapitre 5). Ainsi le pavé est-il réintroduit puis généralisé aux nouveaux aménagements (figure n°54). De nouveaux matériaux font également leur apparition, en particulier dans les espaces publics des quartiers rénovés : des asphaltes de couleur (rouge ou blanche) sont ainsi de plus en plus utilisés. Il s'agit de rompre avec la monotonie en introduisant plus de couleur dans l'espace public, une demande émanant d'ailleurs largement des élus locaux relayés par la Mairie de Paris. Cette évolution dans le choix des matériaux correspond à un changement important dans les représentations et les pratiques d'aménagement des services de la Ville, en particulier à la Direction de la Voirie<sup>5</sup>. Les architectes sont de plus en plus présents au moment de la conception, contribuant à un

---

<sup>3</sup> Entretien du 11/10/2005.

<sup>4</sup> Entretien du 17/02/2006.

<sup>5</sup> Comme en témoigne la rubrique « environnement » de son bulletin interne *de vive voie*, apparue à cette époque et qui s'étoffe au cours des années 1980.

certain renouvellement : si les architectes sont d'autant plus présents que les aménagements sont prestigieux, ils commencent aussi progressivement à intervenir à d'autres échelles. L'action de la Mairie porte également sur l'éclairage. Dans les années 1970, l'état des installations n'est en effet plus satisfaisant par manque de renouvellement. Dans les décennies qui suivent, conformément aux propositions du livre blanc, les installations sont donc progressivement modernisées. Même si d'autres raisons la motivent<sup>6</sup>, la volonté d'améliorer l'environnement urbain fonde en partie cette action : « l'éclairage des rues est un élément important du cadre de vie et de la sécurité » (p. 56). Le recours à des équipements « de style », qui se développe déjà, vise également l'amélioration du paysage urbain.



*Figure n°54. Retour au pavé ! Rue piétonne du Marais (août 2007)*

La Mairie tente également d'améliorer et de mieux organiser le mobilier urbain. En effet, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, la Ville a laissé se développer un mobilier urbain hétérogène, disposé de manière peu cohérente. Ainsi O. Nicoulaud parle-t-il de « l'encombrement progressif de l'espace public par des mobiliers urbains de toutes origines »<sup>7</sup>. Les panneaux publicitaires et les équipements pour les flux automobiles (panneaux de signalisation et « mobilier de défense », etc.) se juxtaposent aux éléments posés par les divers concessionnaires (kiosques, cabines téléphoniques, boîtes aux lettres, toilettes, etc.). Les conséquences sont diverses :

[la] multiplication [des signes et des objets de toutes natures] pose de très difficiles problèmes. En termes fonctionnels d'abord, conduisant les piétons à un véritable parcours du combattant (...). En termes de confort et de lisibilité ensuite, l'espace public saturé de signes de toute nature, perdant souvent toute cohérence et faisant naître un sentiment d'incertitude, voire d'insécurité. En termes

<sup>6</sup> Economies sur le budget de fonctionnement (coût d'entretien et consommation d'énergie élevés), meilleur éclairage des chaussées pour sécuriser la circulation automobile.

<sup>7</sup> Source : Nicoulaud O. (1993), « L'espace public de voirie », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 48.

d'agrément, enfin, cette juxtaposition parfois hétéroclite affirmant un franc désordre, au terme duquel en fin de compte tout se passe comme si l'espace public était à qui veut bien le prendre<sup>8</sup>.

C'est pour lutter contre cette situation qu'est créée en 1971 la Commission du mobilier urbain. Des débats auxquels elle donne lieu émergent le diagnostic ci-dessus et les premières réflexions pour dépasser ces problèmes. O. Nicoulaud<sup>9</sup> résume la démarche adoptée en « trois idées forces » : « un allègement de tous les dispositifs qui encombrant ces espaces », « une remise en ordre (...) des différentes implantations (...) à l'occasion de tout projet de voirie » et « une conception durable du mobilier pour tenir compte des contraintes importantes de gestion qu'ils supportent et pour constituer une image forte de l'espace public ». Par la suite, les services de la Ville n'auront de cesse de travailler à une meilleure répartition et une homogénéisation du mobilier urbain (encadré n°9).

#### **Encadré n°9. Désencombrer l'espace public : la Ville de Paris et son mobilier urbain dans les années 1980-1990**

L'homogénéisation du mobilier urbain est l'une des préoccupations majeures pour les services de la Ville comme pour les élus tout au long des années 1980 et 1990. Le rôle central de la Direction de l'Aménagement Urbain (DAU) est à noter, avec son service Murs peints et mobilier urbain auquel succède, dans les années 1980, le tout nouveau service Espaces publics, qui est notamment en charge du mobilier urbain. Ce service est chargé d'animer la commission du mobilier urbain et de proposer des solutions au moyen d'une nouvelle réglementation. Le service accomplit la plus grande partie du travail dans ce domaine. Il impose ainsi une « régularisation des implantations » dans le cadre d'une approche de la rue qui est désormais « moins linéaire que transversale » (A. Huard)<sup>10</sup>. « Obsédé par le désencombrement des espaces publics » (A. Huard), le service met en place une codification stricte pour les installations : la séparation en trois zones de la voirie s'impose alors, l'une étant destinée à la circulation, une autre à la concession et une troisième au fonctionnel. Dans un souci d'homogénéité du mobilier urbain, le service Espaces publics construit en outre progressivement un catalogue de fournitures plus resserré, dans lequel devront à l'avenir puiser les concepteurs d'espaces publics. Par exemple, le service crée ou reprend quelques lignes de bancs devant remplacer la vingtaine de références existant auparavant et normalise leur implantation. Il travaille

également avec les concessionnaires pour normaliser le choix et l'implantation de leur mobilier urbain, en évitant au maximum que ces derniers « ne résolvent pas leurs problèmes internes dans l'espace public » (A. Huard). Ainsi sont créées les « bornes cabines » qui doivent se substituer aux cabines téléphoniques traditionnelles de France Télécom, jugées peu esthétiques et encombrantes ; certains éléments sont bannis du paysage parisien, comme les « totems » JC Decaux aux entrées de ville. Pour autant, comme le constate A. Huard, le travail mené par le service n'a pas toujours abouti, à cause problèmes techniques parfois difficiles à surmonter : pour les panneaux d'information historique, JC Decaux privilégie l'installation de ses panneaux sur la voirie à la fixation murale (considérée par la DAU comme moins encombrante), pour éviter notamment les négociations avec des propriétaires privés ; l'installation des coffres-relais par la Poste finit elle-aussi par s'imposer au grand dam du service Espaces publics. Enfin, les architectes de la DAU travaillent à une meilleure intégration des parcs souterrains et de leurs entrées dans l'espace public. Les parcs de stationnement sont désormais conçus « comme un équipement en réseau » (B. Landau) : au cours des années 1980, leur intégration dans l'espace public est donc unifiée et normalisée par les architectes des services de la Ville, avec le soutien des Architectes des Bâtiments de France.

<sup>8</sup> Source : Nicoulaud O. (1993), *op. cit.*, p. 49.

<sup>9</sup> Source : Nicoulaud O. (1993), *op. cit.*, p. 49.

<sup>10</sup> Entretien avec A. Huard (17/10/2006), l'une des responsables de ce service dans les années 1980. Les citations suivantes proviennent du même entretien.

### 1.1.2 Les aménagements ponctuels aujourd'hui à Istanbul

La préoccupation des pouvoirs publics stamboutiotes pour l'amélioration du cadre de vie est relativement récente : elle date des années 1990. La Conférence Habitat II<sup>11</sup> qui s'est déroulée à Istanbul y a en premier lieu fortement contribué : les pouvoirs publics ont pris conscience de l'importance de mener une politique pour l'amélioration du cadre de vie, au sein d'une métropole à la croissance galopante, où la spéculation et les politiques d'infrastructure avaient fait passer cette question au second plan, contribuant à donner aux habitants un cadre de vie très dégradé. La prise en compte des piétons dans les nouveaux aménagements (encadré n°8, chapitre 6) s'inscrit dans cette tendance. Mais la dimension paysagère tend également à être prise en compte<sup>12</sup>, comme en témoigne la diffusion de deux éléments dans les aménagements d'espaces publics : si les matériaux nobles sont encore réservés aux quartiers historiques, on note l'usage croissant de pavés dans des quartiers résidentiels ; les plantations d'arbres se sont également multipliées depuis les années 1990, c'est d'ailleurs l'un des chevaux de bataille de la Mairie métropolitaine<sup>13</sup>. Dans une métropole au cadre de vie relativement dégradé, ce type d'aménagement constitue un progrès certain. Pour autant, ces mesures n'en conservent pas moins un caractère ponctuel et leur impact paysager demeure limité ; il faut noter de surcroît que l'entretien ne suit pas toujours, et que ces aménagements se dégradent souvent rapidement. Les mesures mises en œuvre à Istanbul ne sont donc pas vraiment comparables avec les politiques systématiques menées dans ce domaine à Berlin – depuis les années 1980 – et à Paris depuis les années 1990, d'autant plus qu'elles demeurent limitées à certains quartiers (figure n°55). En ce sens, la systématisation des aménagements paysagers demeure l'apanage des métropoles européennes, ce qui s'explique sans nul doute par des marges de manœuvre financières sans commune mesure.



*Figure n°55. Une rue du quartier de Cihangir à Istanbul : verdure, mobilier de défense et organisation du stationnement, façades pimpantes... dans un quartier gentrifié de Beyoğlu*

<sup>11</sup> Voir annexes n°II-3.

<sup>12</sup> Selon nos observations sur le terrain.

<sup>13</sup> Comme en témoignent les nombreux articles consacrés à cette question dans le bulletin municipal.

## 1.2 La systématization des aménagements paysagers : entre patrimoine et végétation

Les *Verkehrsbberuhigungszonen* berlinoises, les « quartiers tranquilles » puis les « quartiers verts » parisiens visent certes en premier lieu à restreindre la circulation automobile. Mais celle-ci n'est pas une fin en soi : l'aménagement des espaces publics de proximité va souvent plus loin, avec pour objectif secondaire d'améliorer le cadre de vie dans sa dimension paysagère : utilisation de matériaux et d'équipements plus nobles, mobilier urbain de qualité, refonte de l'éclairage, augmentation de la présence végétale constituent autant d'outils pour améliorer le paysage des quartiers concernés, même si les « quartiers tranquilles » ne transformant le paysage urbain qu'à la marge, à quelques exceptions près.

### 1.2.1 La « végétalisation » de l'espace public

La présence du végétal dans l'espace public va plus de soi à Berlin qu'à Paris<sup>14</sup>. Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart des places, notamment au cœur des quartiers résidentiels, ont été paysagées. A Berlin, de nombreuses rues ont été conçues dès l'origine avec des plantations d'alignement et plus généralement, la place de la nature dans la ville est moins encadrée qu'à Paris<sup>15</sup>. Depuis les années 1970, les *Verkehrsbberuhigungszonen* ont conduit à un renforcement du végétal dans l'espace public, les plantations ne se limitant donc plus aux seuls jardins et places (Schöbel, 2003). D'abord à Kreuzberg (figure n°56)<sup>16</sup> et ensuite dans les autres arrondissements de Berlin-Ouest, de nombreux arbres ont été plantés, des parterres de fleurs installés sur les places et sur les rues dégagées de la circulation automobile et d'une partie du stationnement ; rendues plus accessibles aux piétons, les cours intérieures ont également été paysagées. Cette évolution s'est faite d'autant plus facilement que les associations de quartier et les habitants s'impliquent largement dans la plantation et l'entretien des végétaux sur la voie publique : les nombreuses plantations installées au pied des arbres en témoignent ; elles sont d'ailleurs encouragées par les pouvoirs publics – par l'organisation de concours de fleurissement – qui voient là un moyen peu coûteux de développer la présence végétale dans les rues des quartiers résidentiels.

A Paris, la tradition haussmannienne donne à l'espace public un caractère beaucoup plus minéral auquel les services de la voirie et les architectes parisiens – notamment les architectes des bâtiments de France (ABF) – sont très attachés. C'est ce qui explique sans doute que les « quartiers tranquilles » n'aient que très peu modifié la physionomie des espaces publics dans les années 1990, malgré quelques plantations d'arbres ponctuelles, notamment

---

<sup>14</sup> Il faut noter que le processus tend à s'étendre à Istanbul également. Pour autant, cette politique diffère dans les formes de celle menée à Paris et à Berlin (arbres mais aussi parterres, jardinières, etc.). A Istanbul, le type de « végétalisation » développé dans les métropoles occidentales d'Europe se limite en fait à quelques quartiers : outre quelques quartiers historiques plutôt populaires où les tonnelles au-dessus de la rue sont courantes (par exemple à Fener et Balat, sur la péninsule historique), les rues et placettes de certains quartiers gentrifiés (Uzun, 2001) tendent également à se « végétaliser », sous l'impulsion des commerçants et des habitants (par exemple à Cihangir dans l'arrondissement d'Istanbul). Mais les pouvoirs publics ne sont en fait que peu partie prenante dans cette évolution.

<sup>15</sup> Dans les villes allemandes, la végétation est très abondante et se développe de manière plus spontanée (végétation naturelle, même si pas abandonnée, un minimum entretenue). Dans les villes françaises, la présence de la végétation se limite traditionnellement aux parcs et jardins ; les trottoirs et les pieds d'arbres sont régulièrement désheubés.

<sup>16</sup> Cf. *Freiräume in Berlin-Kreuzberg. Bestand, Analyse, Konzept*, 1979, 24 p.

sur les placettes, et que sur ce plan, Paris « [ait] perdu du temps, pendant que d'autres villes développaient ce type d'aménagement »<sup>17</sup>. Depuis 2001, le pouvoir politique a cependant pris le contre-pied de cette tradition en prônant une « végétalisation » accrue des espaces publics. Le terme est d'ailleurs devenu omniprésent dans le discours de la municipalité. Il s'agit de multiplier les références à la nature dans les aménagements, notamment à l'échelle des quartiers avec les « quartiers verts », d'introduire plus de diversité dans ce domaine. Mais elles vont quelque peu à l'encontre des conceptions haussmanniennes qui réservaient les aménagements paysagers aux parcs et jardins d'une part, aux boulevards d'autre part, conçus comme des promenades. La présence végétale s'est d'ailleurs longtemps limitée aux plantations d'alignement. Introduire toute une gamme de plantations dans l'espace public, et pas seulement sur les boulevards et dans les parcs, constitue donc une rupture certaine dans l'histoire des espaces publics parisiens.

La *Charte des Quartiers Verts* de 2003 affirme que « la réalisation d'un quartier vert est l'occasion d'améliorer le côté qualitatif des déplacements et d'adapter l'aspect promenade à l'échelle du quartier » (p. 6). Une série d'actions est possible : la réalisation de nouvelles plantations d'alignement, la plantation d'arbres ponctuellement et dans des lieux spécifiques, l'aménagement de plantations au sol (parterres, arbustes), l'installation de jardinières mobiles ou la mise en place d'une « végétalisation verticale », cette dernière, la plus innovante pour Paris, occupant actuellement beaucoup les services :

les différentes périodes de l'histoire (...) ont produit des lieux résiduels (...) du fait des retraits d'alignement. La configuration de ces petits espaces forme des recoins de malpropreté ou propices à des usages indésirables, tandis que les murs pignons aveugles devenus apparents offrent au regard une surface peu attrayante (...). Diverses typologies peuvent constituer un catalogue de solutions paysagères et techniques : plantation au sol en fosse de pleine terre ou depuis un bac mobile ou fixe hors sol, surmonté d'un support de plantes grimpantes tel que treillage ou maillage de câbles<sup>18</sup>

Plusieurs « murs végétalisés » ont ainsi été réalisés depuis 2001<sup>19</sup>. Evidemment, ces actions ne se limitent pas aux périmètres de « quartiers verts ».

Pour autant, il faut nuancer l'ampleur de cette « végétalisation » : cette volonté ne s'est pas inscrite massivement dans la réalisation des « quartiers verts », malgré ce que le nom du projet pouvait laisser entendre. Ceci s'explique en premier lieu par le coût de la plantation d'arbres (plus de dix mille euros l'unité) et la priorité politique accordée à la réduction de la circulation automobile. De plus, il est très difficile de « végétaliser » des quartiers marqués par une faible largeur des trottoirs et des constructions d'alignement qui laissent peu de place pour la plantation d'arbres. On peut noter également les résistances administratives à la

---

<sup>17</sup> Entretien avec E. Lemerrier, 07/04/2006. Il ne faut pas oublier cependant que c'est à l'occasion du programme de réhabilitation des trottoirs que s'esquisse le processus de verdissement des espaces publics parisiens dès les années 1980 : une partie de l'avenue Daumesnil est alors engazonnée ; le long de plusieurs boulevards sont aménagés des parterres végétaux (boulevard de l'Hôpital, boulevard Arago).

<sup>18</sup> Vanderpooten E. (2006), « La transformation du paysage. Le rôle du végétal » in Mairie de Paris, Journées d'études sur l'espace public, Paris, APUR, pp. 156-160.

<sup>19</sup> Certains sont voulus comme emblématiques, se rattachant aux espaces publics de prestige définis dans le chapitre 5 : rue du Faubourg Poissonnière, dans le Marais, marché des Enfants rouges, rue Henri Noguère ; d'autres sont plus simples, à l'échelle des espaces publics de proximité, comme dans la rue de la Fontaine au Roi.

« végétalisation », notamment de la part des ABF, dans certains secteurs sauvegardés. Enfin, les difficultés techniques, notamment l'existence de réseaux souterrains de gaz ou d'électricité dont le déplacement coûte excessivement cher, compliquent sa réalisation. Par ailleurs, E. Lemercier<sup>20</sup> précise que la végétalisation constitue davantage un moyen de vendre les projets, autrement dit la « dimension marketing » explique cette promotion du végétal qui ne se retrouve pas toujours dans les faits. Au final, les aménagements de voirie demeurent donc la principale priorité du « quartier vert », le plus souvent aux dépens de la « végétalisation »<sup>21</sup>.



*Figure n°56. Parterres végétaux et arbres d'alignement dans une Verkehrsberuhigungszone de Berlin-Kreuzberg (avril 2005)*

*Figure n°57. Le carrefour Alésia-Tombe-Issoire dans le quartier vert du même nom (janvier 2004)*

*Création d'une placette avec pavés, réverbères de style, fontaine Wallace et plantation de nouveaux arbres : une manière de sécuriser les cheminements piétons tout en patrimonialisant l'espace public*



<sup>20</sup> Entretien du 07/04/2006.

<sup>21</sup> Pour chaque projet, l'enveloppe globale comprend les aménagements de voirie et les efforts de « végétalisation ». Or les aménagements de voirie ont souvent coûté plus que prévu. La répartition du budget a alors privilégié les aménagements de voirie sur la végétalisation comme l'indique M. Stéphane Poli, Adjoint au Maire du 18<sup>ème</sup> chargé des espaces verts et des quartiers verts (entretien du 13/02/2006).



### 1.2.2 La patrimonialisation de l'espace public

Dans les aménagements d'espaces publics de proximité, le filtre du patrimoine intervient de plus en plus aujourd'hui : si les conceptions en termes d'aménagement ont évolué, intégrant d'une part les outils pour restreindre la circulation et favoriser les « circulations douces », d'autre part, l'élément végétal, elles se sont aussi construites autour de normes patrimoniales assez strictes dans le contexte des espaces centraux. C'est surtout le cas à Paris.

A Paris, le point de départ de cette évolution se situe encore une fois dans les années 1970. Jusqu'au milieu des années 1990, la Mairie met en œuvre une politique ambitieuse d'aménagement, plus connue sous le nom de « grandes opérations », qui vise en premier lieu à revaloriser le patrimoine de la capitale en termes d'espaces publics. La plupart sont des aménagements de prestige et se limitent à des hauts lieux (cf. chapitre 5). Mais ils sont le point de départ d'une réflexion globale sur les espaces publics parisiens. En effet, l'ensemble des réalisations sont minutieusement analysées *a posteriori*<sup>22</sup>. Et ces aménagements de prestige constituent en fait un palier d'élan pour la formalisation de nouvelles normes fortement marquées par l'approche patrimoniale. Celles-ci sont rassemblées dans le *Guide de l'Espace Public* au cours de la seconde moitié des années 1990. Ce dernier passe en revue les différents types de matériaux, mobiliers urbains ou encore de plantations, bref tous les attributs de l'espace public hérité. L'ouvrage est destiné à devenir un véritable répertoire pour les aménagements à venir, non seulement dans les quartiers protégés ou les espaces les plus exceptionnels, mais aussi dans les espaces publics ordinaires. Cette époque correspond donc à la fois à un approfondissement et à une diffusion des modèles qui ne sont plus limités aux espaces publics de prestige mais étendus aux autres espaces publics, y compris ceux de proximité.

A partir de la seconde moitié des années 1990, la question des espaces publics symboliques n'est plus posée avec tant de force. Ils ont déjà été largement réaménagés avant 1995. Les aménagements se concentrent dans d'autres quartiers, avec des aménagements moins prestigieux et moins centraux. Le contexte institutionnel et politique explique également cette évolution, avec l'émergence de l'échelon local (notamment les maires d'arrondissement) et une restructuration de l'administration. C'est finalement à l'ensemble des espaces publics parisiens que la grammaire des aménagements réalisés dans les hauts lieux tend à s'étendre. A côté des aménagements réalisés ponctuellement, pour remettre en valeur les « lieux singuliers »<sup>23</sup> à l'échelon local, la politique des « quartiers tranquilles » intègre bel et bien cette dimension patrimoniale. Dans ce cadre, la transformation des paysages demeure certes globalement limitée, et cette politique s'est bien souvent contentée de viser la restriction de la circulation automobile. Pour autant, certaines portions de ces quartiers font l'objet d'un traitement particulier : en dehors des aménagements destinés à

---

<sup>22</sup> Voir Loridan B. (1994), *Recensement et analyse des réalisations parisiennes récentes en matière d'espace public*, Direction de l'Aménagement Urbain, Mairie de Paris, 1994 (non paginé) et Malverti X. (dir.) (1994), *Espaces publics parisiens : méthode d'inventaire typologique*, rapport final, Direction de l'Aménagement Urbain, Groupe d'étude de la ville régulière, Ecole d'Architecture de Grenoble, Ecole d'Architecture de Normandie, 195 p.

<sup>23</sup> Selon les termes employés par l'APUR. Voir Hussonnois P. (1995), *Lieux singuliers de l'espace public de Paris. Essai de définition, repérage, classement et premières orientations pour leur traitement*, Paris, APUR.

améliorer la sécurité des piétons, ils comprennent le « traitement de quelques lieux symboliques à l'intérieur du quartier, à l'exemple des placettes »<sup>24</sup>. Une minorité de ces « quartiers tranquilles » a également fait l'objet d'un aménagement global soigné : c'est le cas dans les quartiers reconnus pour la qualité de leur patrimoine, notamment dans le cadre de POS spécifiques. Le Marais et la Butte aux Cailles en sont les deux exemples les plus emblématiques. L'aménagement du « quartier tranquille Marais » a ainsi été l'occasion de poursuivre dans la lignée des aménagements réalisés à Beaubourg et aux Halles : les rues et les places ont été remises en valeur par le biais de matériaux nobles et d'un mobilier urbain de style. Dans le second, les espaces publics ont été repensés en relation avec le patrimoine faubourien qui caractérise le quartier et qui a été redécouvert à la même époque (Lucan, 1996).

Aujourd'hui, même si les objectifs en termes de déplacements et de végétalisation prennent une place importante dans les discours, la politique des « quartiers verts » intègre elle-aussi cette dimension patrimoniale. Elle semble en fait aller tellement de soi qu'elle n'a plus besoin d'être mise en avant. Ainsi, les revêtements nobles, comme le pavé en granite, se généralisent dans les espaces publics de proximité. Le mobilier urbain classique se substitue également au mobilier urbain moderne hérité des années d'après-guerre : bancs, réverbères de type parisien s'y généralisent comme en témoignent le nouveau carrefour Alésia-Tombe-Issoire (figure n°57) ou la rue de Bretagne réaménagées dans le cadre de « quartiers verts ». La patrimonialisation des espaces publics est même aujourd'hui appliquée jusque dans les quartiers les plus périphériques, construits au XX<sup>e</sup> siècle, et dont on considère que la requalification, notamment dans le cadre des GPRU (Grands Projets de Renouvellement Urbain), passe tout particulièrement par une « mise aux standards parisiens »<sup>25</sup> de leurs espaces publics. Le modèle patrimonial est finalement étendu à tous les espaces publics centraux qui tendent à être traités comme des hauts lieux, y compris les espaces publics de proximité, à l'échelon local.

A Berlin, des expériences ont été développées dès les années 1980, à l'Ouest comme à l'Est, même si c'est de manière ponctuelle<sup>26</sup>. Mais globalement, aujourd'hui encore, les aménagements mis en œuvre à l'échelle des quartiers sont beaucoup moins marqués par le patrimoine, pour des raisons sans doute liées au manque de financements disponibles. Des La volonté n'en est pas moins là, comme en témoigne le *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen*, très comparable au *Guide* parisien, et l'on peut penser qu'à l'avenir la capitale allemande s'engagera dans la même voie. Cette tendance à la patrimonialisation concerne plus

---

<sup>24</sup> Communication sur les déplacements, J. Tibéri, 25 novembre 1996, p. 33.

<sup>25</sup> Entretiens avec les différents chefs de projets urbains des Grands projets de développement urbain (GPRU). Les espaces publics de la couronne parisienne seront analysés de manière plus approfondie dans la dernière partie de ce chapitre.

<sup>26</sup> Nous avons déjà fait allusion à l'expérience ouest-allemande dans le chapitre 5, avec la réhabilitation de quelques places historiques. Le régime est-allemand s'est également approprié – certes tardivement – ce modèle occidental, au cours des années 1980, comme en témoigne un ouvrage est-allemand (Zeuchner, 1989). Après plusieurs chapitres consacrés à l'urbanisme soviétique, les dernières pages sont consacrées à la réhabilitation (pp.192-193), notamment dans le quartier d'Arkonaplatz ; plusieurs cours ont également été réhabilités. Les termes de « forme de l'espace public » (*Freiraumgestaltung*) et d'amélioration du cadre de vie (*Verbesserung der Wohnumfeldbedingungen*) sont utilisés par l'auteur, donnant à voir l'appropriation de notions initialement développées à l'Ouest. Toutefois, le processus demeure marginal dans un contexte qui continue à valoriser l'urbanisme moderne de type soviétique.

généralement les villes européennes, que ce soit les métropoles ou les villes petites et moyennes d'ailleurs (Périgois, 2007).

### 1.2.3 Espaces publics et politique culturelle : inscrire l'art dans les aménagements d'espaces publics

A Paris, l'action publique menée dans le cadre de la politique culturelle rejoint en partie cette tendance à la patrimonialisation des espaces publics de proximité. Dans la tradition des espaces publics européens, dont les plus centraux et les plus prestigieux sont depuis longtemps parsemés de statues et de monuments, mais en l'étendant à des espaces publics plus ordinaires, la politique culturelle parisienne souhaite inscrire l'art dans l'espace public. Cette démarche est ainsi placée au cœur du projet de requalification des Maréchaux sud dans le cadre de l'aménagement de la ligne de tramway :

le projet d'accompagnement du tramway propose de ponctuer et de révéler le patrimoine, la vie locale et les nouveaux modes de vie citadins, avec des œuvres d'art spécialement conçues par des artistes français et internationaux choisis parmi les meilleurs créateurs contemporains.

Un emblème artistique du tramway a été créé, avec pour objectif d'élaborer un signe aussi fort que celui des entrées de métro créées par Guimard au début du XX<sup>e</sup> siècle. D'autres œuvres ont également été réalisées le long du parcours par des artistes contemporains<sup>27</sup>. La même démarche a été adoptée lors de l'aménagement du boulevard Magenta en « espace civilisé ». Plus généralement, une commission « art dans l'espace urbain » a été mise en place, et « la création artistique placée au cœur des projets d'aménagement urbain, qu'il s'agisse par exemple de la poursuite de Paris Rive Gauche ou de la requalification de quartiers du nord-est »<sup>28</sup>. La commission, composée d'experts, se prononce désormais sur les projets d'installation d'œuvres dans la ville et fait des propositions aux élus. L'installation d'œuvres d'art dans l'espace public n'a donc plus pour vocation de se limiter aux espaces publics les plus emblématiques, mais doit aujourd'hui être étendue à l'ensemble des espaces publics, dès que cela est possible. Pour la Mairie de Paris, cette action doit « [participer] de la démarche d'amélioration de la qualité de vie et du cadre urbain parisien »<sup>29</sup>.

## **2. Aménager les espaces publics pour faire quartier**

On ne saurait réduire l'action publique sur les espaces publics de proximité à leur dimension paysagère. Tous les changements introduits convergent en fait vers un seul et même objectif : il s'agit de renforcer, voire de créer, des lieux de sociabilité et de rencontre à l'échelle des quartiers. Au-delà de la politique des déplacements, l'action publique vise donc à améliorer le cadre de vie dans sa dimension sociale. Bref, à *faire quartier*.

---

<sup>27</sup> Une somme d'un million d'euros a été inscrite au budget 2003 et des financements de l'Etat et du Conseil régional ont été sollicités, comme à Strasbourg, Orléans ou Montpellier.

<sup>28</sup> Extrait de la communication du Maire de Paris portant sur le projet culturel de la mandature, 27/01/2003.

<sup>29</sup> *Ibid.*

## **2.1 L'aménagement et sa fonction sociale**

Outre l'amélioration du paysage urbain, la politique des déplacements menée à Paris dans les années 1970 et 1980 vise à redonner par ce biais aux rues et aux places le rôle qu'elles étaient censées tenir autrefois dans la vie sociale :

La voie publique (...) a été pendant de nombreux siècles, jusqu'au début du XXe siècle, un lieu de rencontre privilégié qui constituait, selon une expression moderne, « l'environnement » de la vie urbaine (...). L'avènement de l'automobile (...) a bouleversé la rue et lui a enlevé tout ce qu'à travers un désordre apparent, elle pouvait conserver d'aménité. Refoulés sur des trottoirs de plus en plus exigus, soumis au vrombissement des moteurs et aux émanations des tuyaux d'échappement, les promeneurs ne peuvent plus maintenant que se déplacer sans se voir et sans se rencontrer.<sup>30</sup>

On le voit, dès les années 1970, l'objectif affiché est de permettre que se développent les usages sociaux de l'espace public. Cette approche fonde également le modèle de la « cour urbaine » et sa variante allemande, les *Verkehrsberuhigungszonen* : la reconquête de la voirie au profit des piétons vise à créer des lieux de sociabilité pour les habitants, à convertir la rue en « espace de vie »<sup>31</sup>. Plus particulièrement, elle a également pour objectif de redonner à la rue sa fonction de terrain de jeux pour les enfants et adolescents (Bochnig, 1993). On retrouve le même discours à Paris à partir de la seconde moitié des années 1990. La « vie locale » y tient en tout cas une place de choix. Comme le rappelle le Maire de Paris en 1996, l'objectif des « quartiers tranquilles » est ainsi « de rendre, pour les habitants, plus conviviale et agréable la rue qui doit redevenir un lieu privilégié de la vie locale »<sup>32</sup>. Comme l'annonce la délibération adoptée à l'époque par le Conseil de Paris<sup>33</sup>, il s'agit « de faire en sorte que la rue ne soit pas un trait de séparation entre les habitants, mais un trait d'union, en créant des aménagements spécifiques pour redonner à l'espace public sa vocation d'échange et de lien social ». Les placettes sont notamment l'objet de soins attentifs : elle « doivent devenir des lieux de convivialité et d'échange, à travers l'implantation d'arbres et en donnant la possibilité aux piétons de se reposer »<sup>34</sup>. La politique des « quartiers verts » reprend ces mêmes objectifs, comme le rappelle la *Charte des quartiers verts* :

L'aménagement d'un quartier vert encourage l'expression de la convivialité grâce à l'équilibre entre les modes de déplacements et à la préservation ou la création de lieux de vie, propices à des rassemblements locaux, des animations temporaires, des fêtes de quartier. Ces lieux de vie permettront une reconquête de la vie locale, une mise en valeur des commerces et une réappropriation de l'espace public par les riverains du secteur. (p. 6)

Les termes de « vie locale » et de « convivialité » reviennent d'ailleurs dans quasiment tous les projets de « quartier vert », que ce soit dans les documents de communication publiés par

---

<sup>30</sup> Introduction de la brochure *Environnement et voirie 71-76*, op. cit.

<sup>31</sup> Voir « Stadt als Lebensraum », *Wissenschaftsmagazin*, n°2, volume 2, TU Berlin, Berlin, 1982, 120 p. ainsi que les documents relatifs aux Expositions Internationales d'Architecture dans les années 1980 (par exemple : Internationale Bauausstellung 1984 [1984], *Erste projekte zur behutsamen Stadterneuerung*, Berlin, 67 p. où l'espace public est là aussi considéré comme « espace de vie »).

<sup>32</sup> Communication sur les déplacements, J. Tibéri, 25 novembre 1996, p. 32.

<sup>33</sup> Délibérations du Conseil de Paris sur le programme de quartiers tranquilles de 1998.

<sup>34</sup> *Ibid.* p. 33.

la Mairie, sur les sites Internet des mairies d'arrondissement et dans le discours des élus à l'échelon local.

Il s'agit donc en premier lieu de redonner à la rue sa fonction sociale. Comment réaliser cet objectif ? Avant tout en supprimant le trafic automobile de transit (*Durchgangsverkehr* en allemand) et en limitant la vitesse au profit des déplacements de proximité, notamment à pied et à vélo. Les déplacements de proximité peuvent ainsi se développer en toute sécurité, la sécurité étant d'ailleurs tout particulièrement visée (notamment autour des lieux publics comme les écoles). Mais c'est en redonnant de l'espace aux habitants que cette politique entend surtout réaliser son objectif principal. Les aménagements entraînent la réduction de la surface des chaussées et l'élargissement des trottoirs, ainsi que, ponctuellement, la piétonisation des rues et la construction de pistes cyclables. Ainsi, dans le cadre des *Verkehrsberuhigungszonen*, de nouvelles places se substituent à certains carrefours et permettent aux habitants de se réapproprier l'espace, de s'y rencontrer ou de s'y reposer : de nombreux bancs sont installés à ce effet. De plus, des aires de jeu ont été créées pour les enfants. A Paris, les aménagements sont plus limités : placettes et piétonisations partielles, mais peu d'aires de jeux, celles-ci demeurant limitées aux squares, sans doute par manque de place sur la voirie. De cette manière doivent de nouveau se déployer dans la rue un certain nombre d'usages sociaux qui en avaient été exclus par l'automobile.

Les aménagements ne se limitent cependant pas à donner de l'espace aux habitants. Ils visent aussi à faire des espaces publics attrayants, pour inciter d'autant plus les habitants à en faire de nouveau des « espaces de séjour » (Korosec-Serfaty, 1991), ou du moins à multiplier les interactions au quotidien avec leurs voisins. La restriction de la circulation automobile va dans ce sens : en restreignant la circulation, ces aménagements ont également pour objectif de réduire l'ensemble des nuisances produites par l'automobile, que ce soit le bruit ou la pollution de proximité. L'embellissement des espaces publics va dans le même sens, il n'est bien souvent pas une fin en soi. L'amélioration du paysage urbain – par la « végétalisation », l'utilisation de matériaux nobles et de mobiliers urbains de qualité – vise en fait largement à rendre les espaces publics plus attrayants pour les habitants. Comme le rappelle S. Gibier, l'objectif principal est finalement de faire « un espace public agréable pour les Parisiens », les aménagements devenant « un outil pour la qualité de vie »<sup>35</sup>. Par là-même, il s'agit aussi de revaloriser la fonction résidentielle au sein de ces quartiers centraux. Des aménagements de qualité permettent en effet de valoriser l'habitat et les logements, de même que la réduction des nuisances automobiles améliore la qualité de vie des résidents dont les logements jouxtent ces rues réaménagées et devenues moins passagères.

Pour améliorer le cadre de vie, les politiques publiques cherchent également à favoriser l'animation des espaces publics de proximité. Or le commerce de proximité est un élément incontournable de l'animation<sup>36</sup>. La politique des déplacements comprend donc en général un

---

<sup>35</sup> Entretien avec S. Gibier, conseillère de l'Adjoint au Maire de Paris chargé de la voirie et des déplacements (12/09/04).

<sup>36</sup> Les études pionnières de J. Jacobs (1961, pp. 66-84), qui constituent le point de départ de nombreuses études menées en Europe depuis les années 1970 et qui ont été complètement intégrées par les urbanistes, le montraient déjà : le commerce de proximité forge l'ambiance d'un quartier, favorise l'implication d'éventuels « piliers de la sociabilité », constitue un espace de contact entre les riverains.

volet commercial. Ainsi, selon Jean-Luc Dumesnil<sup>37</sup>, un quartier ne peut devenir « quartier vert » que s'il accueille des fonctions commerçantes et/ou touristiques à l'origine d'une vie de quartier, d'un certain dynamisme local qu'il s'agit de favoriser en réduisant les nuisances dues à la l'emprise de l'automobile sur l'espace public. Le développement des déplacements de proximité, à pied ou en vélo, doit ainsi permettre un accroissement du passage et donc de la clientèle potentielle des commerces ; l'amélioration matérielle de l'espace public doit quant à elle valoriser les boutiques et permettre aux commerçants de déployer terrasses ou étalages. L'action dans ce domaine passe également par la création d'aires de livraison destinées à faciliter le travail des commerçants, ou tout du moins à éviter que les aménagements ne mettent en péril leur activité. Enfin, au-delà de la question des aménagements, la Mairie a mis en place en 2007 une *Charte des bonnes pratiques de transport et des livraisons de marchandises dans Paris* afin d'organiser au mieux ces dernières et dans le but d'éviter les conflits d'usages.

Tous ces aménagements, qui visent globalement à redonner à la rue sa dimension sociale, s'inscrivent finalement dans une conception idéale de l'espace public comme espace de sociabilité à l'échelle locale, intrinsèquement liée à l'affirmation de la notion de « quartier » au sein des politiques urbaines (Humain-Lamoure, 2007). Ces deux conceptions, désormais indissociables, sont au cœur de la politique d'amélioration du cadre de vie. Le découpage de l'espace en zones aménagées dans leur globalité prend ici tout son sens, de même que le choix, en tout cas à Paris, d'inscrire de manière très lisible la limite de ses zones dans le paysage urbain et de les dénommer « quartiers tranquilles » ou « quartiers verts ». Par l'aménagement, il s'agit en fait de « recréer un esprit de quartier »<sup>38</sup> et même de marquer l'existence de « quartiers »<sup>39</sup> dans le paysage de la ville : les périmètres sont censés englober les lieux pratiqués par le citoyen quotidiennement autour de son logement et de ses lieux d'achat et de sociabilité quotidiens. Le choix de donner un nom à chacun de ces quartiers, bref de les individualiser, va dans le même sens. L'action publique s'appuie donc de manière évidente sur une mythologie du quartier, que ce soit le « village » parisien (Fayt, 2000) ou le *Kiez* berlinois. Comme l'écrit J.-B. Racine, « c'est l'évocation du village en plein Paris, mythe passéiste, grands mythes de protection. C'est le mythe vitaliste, existentiel, de la sécurité et de la familiarité. Tout le monde se connaît, se reconnaît, tout le monde s'aime bien » (1993, pp. 220-221).

## **2.2 Les « quartiers verts » ou comment renforcer les centralités**

La structure commerciale donne à voir les différents niveaux et les formes variées de la centralité dans la ville<sup>40</sup>. En confrontant la carte des centralités commerciales à celle des

---

<sup>37</sup> Conseiller chargé des Circulations douces et du Stationnement au Cabinet de Denis Baupin, entretien du 07/02/2006.

<sup>38</sup> Entretien avec Stéphane Poli, Adjoint au Maire du 18<sup>ème</sup> chargé des espaces verts et des quartiers verts (13/02/2006).

<sup>39</sup> Défini par les pouvoirs publics pour ce seul objectif, ce « quartier » ne coïncide généralement pas avec les autres découpages (administratifs, politiques, etc.), mais dépend plutôt de la configuration des rues et des grands axes, qui font le plus souvent office de limite.

<sup>40</sup> Les équipements publics ou privés, les espaces verts contribuent également à la définir. Pour autant, nous ne travaillerons ici que sur la structure commerciale, grâce aux données de la BDCOM traitées dans le cadre du contrat passé avec la Ville de Paris : « Qu'est-ce qui fait quartier à Paris ? ».

aménagements de proximité – en l’occurrence les périmètres des « quartiers verts » à Paris<sup>41</sup> – nous nous proposons d’analyser les logiques de localisation de ces aménagements de proximité au regard de la centralité (choix des lieux, des périmètres et des aménagements selon les contextes locaux), les informations collectées auprès des acteurs locaux venant en complément<sup>42</sup>. Nous nous référons ici à la définition des centralités commerciales construite dans le cadre d’un étude sur les quartiers parisiens (Fleury, Mathian & Saint-Julien, 2007)<sup>43</sup>. En considérant simultanément les densités commerciales des IRIS parisiens, et les types de commerces de chacun d’entre eux, cette étude distingue sept types de centralité commerciale (encadré n°10-A).

### **Encadré n°10. Typologie des « quartiers verts » selon les contextes commerciaux**

#### A. Les différents profils commerciaux des IRIS parisiens

Tableau simplifié, voir annexe n°1-1 pour plus de détails

La dimension principale des différenciations commerciales	N° de classe	Les sur-représentations spécifiques à chaque classe	Nombre d’IRIS à l’échelle parisienne	Proportion des IRIS composant les « quartiers verts » dans le total des IRIS parisiens (en %)
Les centralités métropolitaines : les plus denses et spécialisés	4	<b>Commerces diversifiés</b> : ludique, masse, tourisme	68	7,5
	5	<b>Commerces populaires</b> Commerces de proximité (alimentaire) Commerces de masse Commerces touristiques	26	4,3
Les centralités infra-métropolitaines : moins denses et moins spécialisés	6	<b>Commerces d’agglomération</b> Commerces de masse et commerces de proximité (alimentaire et non-alimentaire)	160	24,5
	7	<b>Commerces de luxe et grands magasins</b> Commerces de masse et commerces de luxe	8	2,0
	8	<b>Commerces de proximité</b> Densités moyennes	309	35,6
Périphéries parisiennes	1	Faible densité de tous commerces	338	26,2

<sup>41</sup> Notre préoccupation étant dans ce chapitre la question du cadre de vie, les « quartiers tranquilles » qui sont de simples zones 30 dans la majorité des cas, n’ont pas été retenus ici. Il faut cependant préciser que le choix des « quartiers verts », commode parce que ces derniers s’inscrivent dans des découpages stricts du territoire parisien, passe sous silence un certain nombre d’aménagements de proximité – appelés « opérations locales » par les services de la Ville (Mairie de Paris, 2005) – qui ne s’inscrivent pas dans le programme. Plus ponctuels parce qu’ils ne concernent qu’une place, une rue ou un tronçon de rue, ils sont en effet plus difficiles à lister de manière exhaustive et à confronter aux contextes commerciaux.

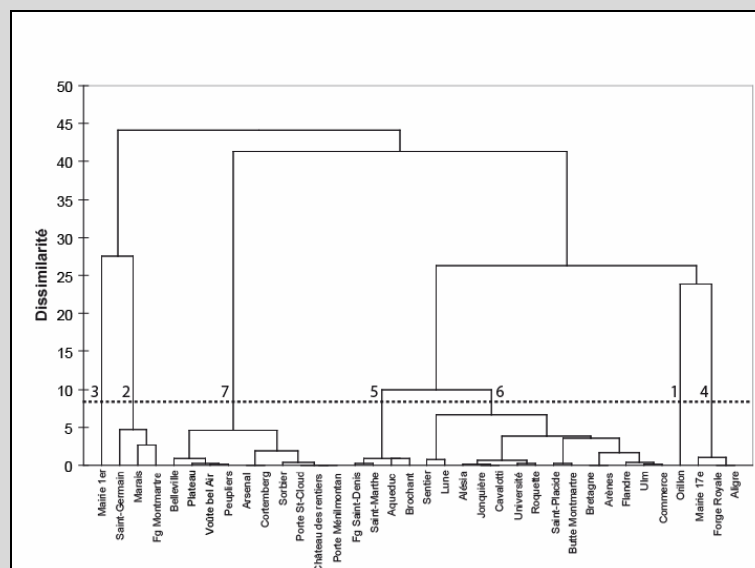
<sup>42</sup> L’objectif de ces politiques est à terme de couvrir tout l’espace urbain, ce qui relativise ces interprétations. Mais pour l’heure, ce n’est pas le cas, en particulier à Paris.

<sup>43</sup> Contrat UMR Géographie-cités/Ville de Paris « Qu’est ce qui fait quartier dans Paris ? » (2004-2006).

Nous avons procédé à une Classification Ascendante Hiérarchique (CAH) des « quartiers verts » selon l'appartenance des IRIS qui les composent aux 8 types définis ci-dessus.

Les deux documents qui suivent en présentent les résultats.

### B. Arbre de classification des « quartiers verts » selon la centralité commerciale de leurs IRIS



### C. Le profil moyen des classes (en % du nombre total de types)

Classe	Type 1	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7	Type 8	Total
1	0,0	0,0	60,0	30,0	0,0	10,0	100,0
2	5,6	71,1	0,0	16,7	6,7	0,0	100,0
3	0,0	0,0	0,0	50,0	50,0	0,0	100,0
4	8,3	0,0	0,0	91,7	0,0	0,0	100,0
5	0,0	3,1	20,2	27,4	0,0	49,3	100,0
6	12,0	6,2	0,0	26,4	0,0	55,4	100,0
7	70,7	0,0	0,9	2,2	0,0	26,3	100,0
Total	25,5	8,7	4,2	25,2	1,9	34,6	100,0

#### 2.2.1 « Quartiers verts » et centralités métropolitaines : des réalisations limitées à caractère prestigieux

Peu d'IRIS des « quartiers verts » relèvent des centralités métropolitaines et ces « quartiers verts » ne se rattachent qu'à deux d'entre elles<sup>44</sup> : Marais, Faubourg Montmartre et Saint-Germain-des-Prés d'une part, Mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement d'autre part (voir encadré n°10-B et 10-C ; carte n°11). Dans ces quartiers du centre de Paris, les espaces publics sont très fréquentés et les publics très diversifiés : Parisiens résidant dans d'autres arrondissements, Franciliens et touristes. Les clients des commerces y côtoient ceux qui ne font que passer dans le centre, nœud des transports en commun parisien, ceux qui viennent y travailler ou encore

<sup>44</sup> Type 4 de la CAH sur les densités commerciales et les ypes d'activités (voir annexe) : fortes densités de commerces de luxe, de commerces de masse et de loisirs et type 7 : commerces d'agglomération et grands magasins.



ceux qui viennent s'y promener pour admirer les monuments, la Seine ou tout simplement faire du lèche-vitrine. Cette forte fréquentation est largement en concurrence avec la circulation automobile, très intense dans le centre. Non seulement ce profil de « quartiers verts » est rare, mais il faut également y relativiser le poids et le sens des aménagements. L'exemple le plus caricatural est peut-être le « quartier vert » Saint-Germain<sup>45</sup>. Il s'inscrit dans un espace qui a certes une vocation résidentielle, mais accueille également des activités nombreuses et génératrices de flux de population conséquents : touristes, étudiants, Franciliens fréquentent le quartier chaque jour. Ce « quartier vert » n'a pas réellement accueilli de nouveaux aménagements, et il se distingue peu de l'ancien « quartier tranquille » situé au même endroit. Cette quasi absence d'aménagements peut trouver son explication dans le rejet de la politique municipale par certains maires d'arrondissement appartenant à l'opposition<sup>46</sup>, et plus généralement par la difficulté d'appliquer des méthodes construites pour les quartiers résidentiels aux quartiers les plus centraux et les plus denses, notamment en termes de gestion des déplacements et de végétalisation.

Le cas du Marais ne s'en éloigne que très peu<sup>47</sup>. Situé dans le 4<sup>ème</sup> arrondissement, ce « quartier vert » s'appuie sur un ancien « quartier tranquille » plus vaste où de nombreux aménagements ponctuels avaient été réalisés. Peu de rues nécessitaient donc de nouveaux aménagements. En fait, la mise en « quartier vert » a permis l'obtention d'un budget supplémentaire principalement investi dans deux rues : la rue des Rosiers (figure n°58) et l'impasse du Trésor. Dans sa portion la plus étroite et commerçante, la rue des Rosiers a été piétonnisée ; dans la portion la plus large, les trottoirs ont été élargis, avec de nouveaux arbres et des jardinières. Quant au réaménagement de l'impasse du Trésor, il a imposé l'interdiction de stationner dans toute l'impasse ; de grandes jardinières y ont été insérées. Même s'ils ont été conçus concertation avec les riverains – comme en témoigne la charte rédigée avec les habitants et les commerçants, prévoyant aussi bien les horaires de fermeture des cafés que l'uniformité des matériaux utilisés –, ces deux aménagements se classent finalement davantage parmi les aménagements de prestige (voir chapitre 5), que parmi les aménagements de proximité. D'ailleurs ces deux espaces publics sont aujourd'hui en majorité fréquentés par des publics qui ne résident pas sur place mais s'y promènent ou fréquentent les nombreux cafés et restaurants. En définitive, lorsque les aménagements de proximité deviennent des aménagements de prestige, on est bien loin du modèle du « quartier vert » tel qu'il est défini par les pouvoirs publics, ce qui explique en grande partie la rareté de ce profil. Deux autres facteurs expliquent cette rareté. *Un facteur historique* : entre les années 1970 et 1990, la majorité des aménagements d'espaces publics se sont concentrés au niveau des centralités métropolitaines ; cet héritage rend l'aménagement beaucoup moins nécessaire dans ces quartiers. *Un facteur structurel* : si certains quartiers appartenant à une centralité métropolitaine sont aussi des quartiers résidentiels, comme c'est le cas des « quartiers verts » évoqués ci-dessus, la plupart sont finalement peu peuplés, en particulier le 8<sup>ème</sup> arrondissement. Il n'est donc pas étonnant que peu d'aménagements de proximité y soient menés.

---

<sup>45</sup> Entretien avec C. Delourme, Conseillère d'arrondissement, chargée de l'Environnement urbain et des Transports, 02/06/2006

<sup>46</sup> Jean-Pierre Lecoq (UMP).

<sup>47</sup> Entretien avec F. Dandolo, Adjointe au maire du 4<sup>ème</sup> arrondissement chargée de la Circulation, de la Voirie, du Stationnement et des Espaces verts, 07/04/2006.

*Figure n°58. La rue des Rosiers réaménagée, dans le Marais (septembre 2006)*



*Figure n°59. Rue du Faubourg Saint-Denis (photo C. Billard, juin 2006)*

### 2.2.2 « Quartiers verts » et centralités locales : le modèle et ses variantes

Les aménagements d'espaces publics sont en majorité menés au niveau des centralités qui ne sont pas des centralités métropolitaines (carte n°11). Ainsi, un quart des IRIS compris dans les périmètres de « quartiers verts » correspondent pour les activités et densités commerciales à ce que les auteurs de l'étude précédemment citée (Fleury, Mathian & Saint-Julien, 2007) ont défini comme le type moyen parisien. De plus, 34% ont un profil où sont surreprésentés les commerces de proximité, ce qui constitue une grande majorité des IRIS. Ce

type de contexte commercial concerne 22 « quartiers verts » sur 36. Leur nom renvoie d'ailleurs bien souvent à ces centralités ordinaires, et plus précisément aux rues et places qui en sont l'axe ou le pôle principal. Par exemple, le « quartier vert Aligre » avec le marché installé de la place d'Aligre ou le « quartier vert Jonquière » dont la rue du même nom est un pôle commercial important<sup>48</sup>. Il est vrai que ces rues animées sont souvent des repères d'identification pour les habitants, ce qui donne d'autant plus de portée aux dénominations choisies. Au sein des « quartiers verts », les aménagements portent en priorité sur ces rues. Pour autant, plusieurs niveaux de centralité se dessinent, et autant de profils de « quartiers verts ».

### Les pôles de proximité dans un contexte de faibles densités

Un quart des IRIS composant les « quartiers verts » est caractérisé par de faibles densités commerciales et une diversité commerciale limitée (type 7). De plus, ces IRIS se concentrent dans certains « quartiers verts » (encadré n°10-B et C). Ces derniers se distinguent fortement de toutes les autres, puisque la majorité des IRIS qui les composent appartiennent au type 7 (70%). Les espaces publics y sont peu fréquentés, si ce n'est par les habitants du quartier. *A priori*, la centralité commerciale ne semble pas entrer en ligne de compte dans le choix des périmètres des « quartiers verts ». Les aménagements répondraient plutôt à d'autres objectifs : limiter la circulation et la vitesse ou améliorer le cadre de vie des habitants. Pour autant, dans un contexte de faibles densités, les aménagements de proximité visent à renforcer la cohérence du quartier. Ainsi, pour le « quartier vert Peupliers », un vocabulaire spécifique a été mis en œuvre pour la signalétique, le mobilier urbain et l'éclairage public. Selon les services de la voirie<sup>49</sup>, il doit participer à l'affirmation d'une identité du quartier... et dans une certaine mesure, d'une centralité. Mis à part Arsenal et Cortamberg, ces « quartiers verts » possèdent d'ailleurs tous une petite centralité locale correspondant à une ou plusieurs rues bordées de quelques commerces de proximité (26% des IRIS). Ainsi, comme l'écrit M.-J Bertrand (1978), ces « voies très commerçantes, animées, offrant un vif contraste avec un environnement plus monotone, le quartier se rétracte sur un tronçon de rue connu avec une précision remarquable ». En général, les aménagements viennent renforcer ces centralités locales. L'exemple du « quartier vert Peupliers » dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement est éloquent. Si de nombreux aménagements ont été réalisés dans le « quartier vert » (élargissement des trottoirs, suppression du stationnement, etc.), une attention toute particulière a été portée à la place de l'Abbé Georges Hénocque, où se situe l'essentiel des commerces de proximité ainsi que d'autres équipements, et qui est considérée comme « le lieu d'identification du quartier »<sup>50</sup>.

### Les centralités commerciales de proximité

Quatorze « quartiers verts » (classe 6) ont été réalisés dans des espaces où les densités commerciales et l'éventail des commerces sont proches du profil moyen parisien, mais avec

---

<sup>48</sup> A l'inverse des « quartiers verts » situés au niveau des centralités métropolitaines et qui renvoient plus souvent à un quartier dans son ensemble, avec une forte charge symbolique : Marais, Montmartre.

<sup>49</sup> Entretien avec M. Crave, chef de la STV du 12ème et 13ème arrondissement, 11/04/2006.

<sup>50</sup> Entretien avec M. Crave, 11/04/2006.

une forte surreprésentation des commerces de proximité<sup>51</sup>. On est proche du profil *idéal* de quartier défini par les pouvoirs publics pour y aménager un « quartier vert ». Ce sont des espaces à la fois résidentiels et dynamiques sur le plan commercial, en particulier pour leurs commerces de proximité<sup>52</sup>, même s'il y a sans doute dans ces quartiers plus de diversité que ne veulent bien l'admettre les pouvoirs publics<sup>53</sup>. Les aménagements ont pour but de renforcer des centralités commerciales locales fréquentées durant la journée principalement, avec des pointes de fréquentation en début et en fin de journée. Il s'agit de dépasser les conflits d'usages, notamment entre automobiles et piétons, tout en améliorant le cadre de vie dans des quartiers très animés. Les aménagements consistent essentiellement en des élargissements de trottoirs dans les rues commerçantes et une meilleure organisation du stationnement. On trouve ce profil aussi bien au cœur de Paris, avec par exemple les « quartiers verts » Saint-Placide ou Bretagne (respectivement autour des rues du Cherche-Midi et de Bretagne) que dans les arrondissements périphériques (Alésia, Commerce, Jonquière, etc.), ces derniers demeurant malgré tout mieux représentés. En effet, même si le maillage de Paris par les commerces de proximité est quasiment complet, ceux-ci sont proportionnellement plus nombreux dans les arrondissements périphériques.

Dans ces « quartiers verts », les aménagements se concentrent la plupart du temps dans les rues commerçantes. Parmi les multiples exemples, trois peuvent être retenus. Dans les « quartiers verts » Jonquière et Montmartre, les aménagements ont finalement peu remis en cause la circulation. Ils ont surtout été l'occasion d'améliorer la qualité des espaces publics dans deux rues commerçantes : respectivement, la rue de la Jonquière<sup>54</sup> et la rue des Abbesses<sup>55</sup>. Les aménagements y ont permis de favoriser le cheminement des clients potentiels et de faciliter l'établissement de terrasses. De même, le « quartier vert Bretagne » a surtout été l'occasion de requalifier la rue du même nom, considérée comme « l'épine dorsale emblématique du secteur, d'où la nécessité de la traiter en priorité pour donner l'élan de la suite à donner aux différents aménagements »<sup>56</sup>. De fait, les interventions alentours se sont limitées à quelques plantations d'arbres ainsi qu'aux aménagements classiques<sup>57</sup>. En revanche, dans la rue de Bretagne, le nombre de files a été réduit et le plan de circulation modifié pour éviter les flux de transit. L'élargissement des trottoirs a permis la plantation d'arbres et l'éclairage a aussi été complètement repensé : « un nouvel éclairage [a été mis en place] sur des candélabres de style remplaçant les consoles en façade, modifiant l'ambiance

---

<sup>51</sup> Ce qui est d'autant plus remarquable que la part des commerces de proximité est déjà très importante dans le profil moyen parisien.

<sup>52</sup> Cf. entretien avec J.-L. Dumesnil, 07/02/2006.

<sup>53</sup> 26%, soit plus d'un quart des IRIS appartiennent au type 6, correspondant au profil moyen parisien.

<sup>54</sup> Les commerçants ont été particulièrement demandeurs, réclamant un stationnement unilatéral, l'élargissement des trottoirs, ainsi qu'un meilleur éclairage. Des aménagements ont cependant aussi été réalisés dans les environs du square Boulay-Level, jouté par une piscine et un centre d'animation où les trajets ont été sécurisés ; mais on a là aussi affaire à une centralité locale. Entretien avec S. Poli, Adjoint au Maire, 13/02/2006.

<sup>55</sup> Une grande partie du budget du « quartier vert Montmartre » a été investie dans le réaménagement de la rue des Abbesses, qui n'aurait pu avoir lieu sans ce programme. Entretien avec Y. Le Goff, Adjoint au chef de la Section territoriale de la voirie du 18<sup>ème</sup> arrondissement, 26/01/2006.

<sup>56</sup> Extrait de Objois F. (2006), « Rue de Bretagne (dans le projet de quartier vert Bretagne) », *Journées d'études sur l'espace public*, actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR, Mairie de Paris, p. 29.

<sup>57</sup> Entretien avec Bénédicte Pérennès, chef de la STV1, 26/07/2005.

de la rue »<sup>58</sup>. Cet aménagement s'articule sur la revalorisation du marché couvert des « Enfants Rouges »<sup>59</sup> et s'inscrit dans un projet plus global, visant à bâtir au centre du 3<sup>ème</sup> arrondissement un « cœur de village »<sup>60</sup>. Outre le pôle commercial, structuré par la rue de Bretagne, il comprendrait le secteur situé au nord avec la Mairie, le Carreau du Temple qui doit devenir un centre culturel, ainsi que le square du Temple, principal pôle ludique de l'arrondissement.

### Des centralités spécifiques : les centralités populaires

Le profil de « quartier vert » correspondant à la classe 5 est une variante du profil précédent. Il est tout autant caractérisé par une surreprésentation des commerces de proximité<sup>61</sup>, mais il faut y ajouter une surreprésentation des commerces populaires et souvent « ethniques ». C'est le cas pour le Faubourg Saint-Denis (figure n°59) et le quartier Sainte-Marthe, fréquentés notamment par de nombreux citadins turcs ou d'origine turque, qui sont clients ou commerçants, résidents ou non. Sur les marges du « quartier vert Faubourg-Saint-Denis », on trouve également de nombreux commerces s'adressant à une population africaine ou d'origine africaine, notamment des coiffeurs. Dans le « quartier vert Arsenal », on trouve de nombreux citadins d'origine indienne ou pakistanaise qui tiennent notamment des restaurants. Cette variante contribue à une surdensification de la fréquentation due à un élargissement de la portée en direction de la banlieue en particulier. Cet élargissement ne manque pas de poser la question de la cohabitation entre différents groupes, avec une appropriation sans doute plus intense de l'espace public. Cette situation conduit les pouvoirs publics à développer une action spécifique. Le « quartier vert Aqueduc », situé dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement, en témoigne. Des commerces et restaurants indiens composent l'essentiel du paysage commercial de ce quartier et sont destinés à la population indienne vivant dans le quartier. Cette population a tendance à pratiquer « l'entre-soi » : l'écriture des menus et enseignes, la dénomination des articles sont pour la plupart en langue d'origine et non traduits en français. Le quartier accueille donc deux populations distinctes, qui ne pratiquent pas quotidiennement les mêmes lieux, notamment les commerces. Il s'agit pour la mairie d'arrondissement de travailler sur cet état de cohabitation. Charlotte Nenner<sup>62</sup>, élue « verte » en charge des « quartiers verts » voit ainsi dans l'aménagement de la place T10, au cœur du quartier et insérée dans l'emprise ferroviaire de la gare de l'Est<sup>63</sup>, un moyen de favoriser la cohabitation entre les différentes populations du quartier en en faisant un lieu de centralité ludique à l'échelle du quartier. Pour l'instant, une superette, une boulangerie, un bar et

---

<sup>58</sup> Extrait de Objois F. (2006), « Rue de Bretagne (dans le projet de quartier vert Bretagne) », *Journées d'études sur l'espace public*, actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR, Mairie de Paris, p. 29.

<sup>59</sup> Avant 1995, ce marché devait être transformé en parc de stationnement. Il a été rénové et a rouvert en 2000, quatre ans avant l'aménagement du « quartier vert ». Depuis cette époque, « une réflexion est menée pour améliorer sa visibilité et son attractivité en redynamisant l'ensemble du quartier car malgré tous les efforts entrepris pour sa réouverture, le marché des Enfants Rouges se meurt » (extrait de Objois F. (2006), *ibid.*, p. 30).

<sup>60</sup> Extrait de Objois F. (2006), *ibid.*, p. 30.

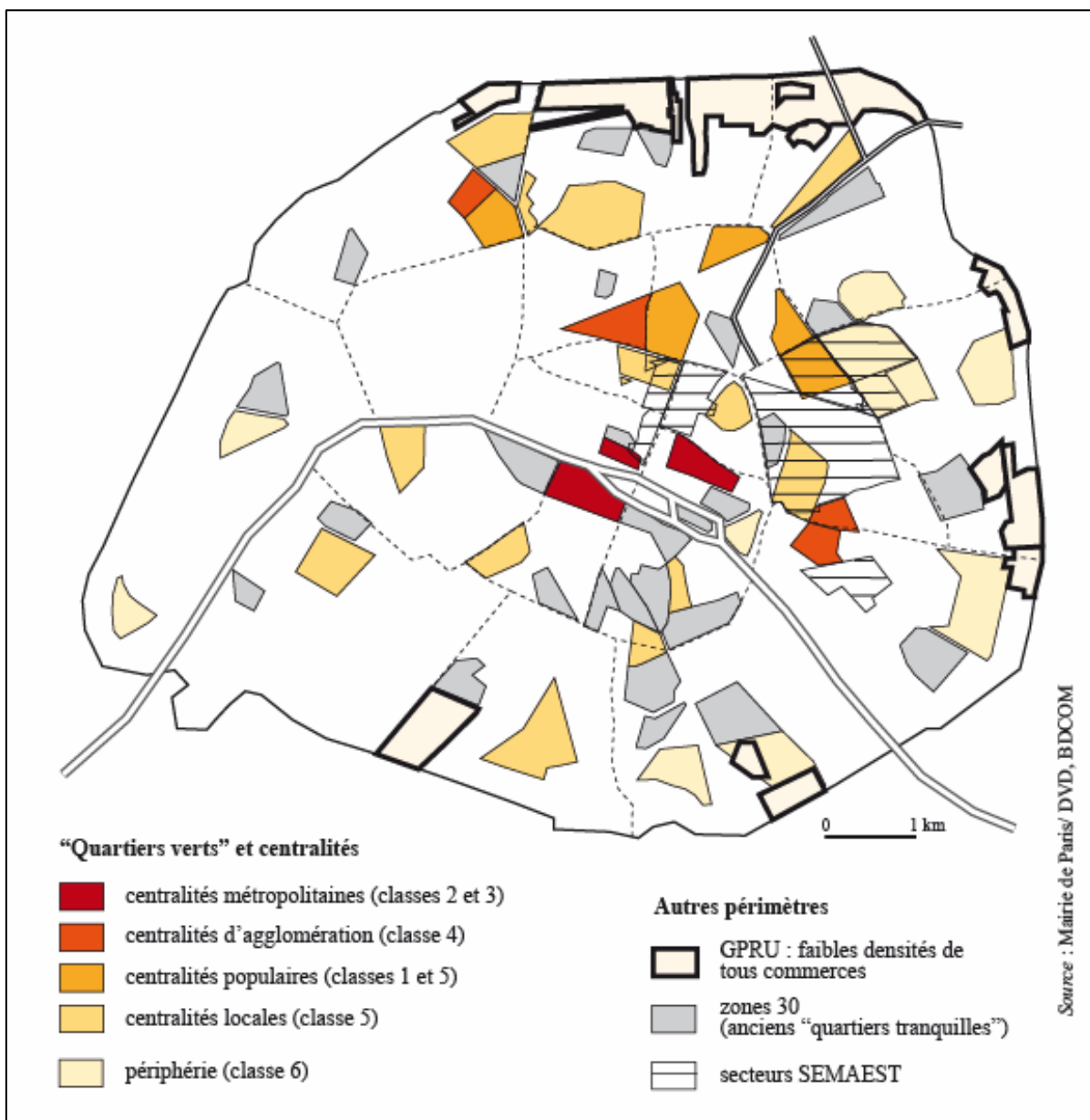
<sup>61</sup> Presque la moitié des IRIS correspondent ainsi au type 8 (commerces de proximité).

<sup>62</sup> Adjointe au maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement, chargée des Transports, de la Circulation et de la Voirie, Entretien du 02/02/2006.

<sup>63</sup> Les emprises ferroviaires créent une discontinuité de voirie et d'équipements ; même si elle ne constitue pas une barrière pour les déplacements, cette discontinuité est considérée par les pouvoirs publics comme un facteur limitant dans la constitution d'un cœur de quartier.

quelques restaurants indiens composent l'activité commerciale de cette place, essentiellement dédiée à la circulation des voitures. En 2006, différents projets étaient en cours d'étude : reconfiguration de la voirie, installation d'un marché hebdomadaire, création d'un jardin, etc.

Carte n°10. Les « quartiers verts » dans leurs contextes commerciaux



### 2.2.3 Au-delà des centralités locales : peu de « quartiers verts »

Plusieurs « quartiers verts » (classe 4) sont proches du profil moyen parisien du point de vue de la centralité commerciale<sup>64</sup>. Ils sont constitués d'IRIS aux densités commerciales moyennes, offrant une grande diversité de commerces : on y trouve non seulement des commerces de proximité, mais aussi toutes sortes de commerces. Ils correspondent donc à un

<sup>64</sup> L'écrasante majorité des IRIS qui les composent (91,7%) correspondent au type 6 (profil moyen parisien).

niveau plus élevé de centralité ; ils sont attractifs pour les habitants des arrondissements qui les entourent, ainsi que pour les habitants de la proche banlieue. La fréquentation des espaces publics y est donc encore plus grande que pour les quartiers des types précédents. Les usages de l'espace public doivent y être d'autant plus organisés du point de vue des pouvoirs publics. Il s'agit notamment d'organiser les temporalités multiples qui caractérisent la vie de ces quartiers, animés aussi bien le jour que la nuit. Par exemple, les trois « quartiers verts » Forge Royale, Aligre et Mairie du 17<sup>ème</sup>, qui sortent quelque peu du modèle du « quartier vert », celui-ci traitant plus particulièrement des centralités locales. Comme précédemment, ce profil possède sa variante populaire (classe 1) avec le « quartier vert Orillon » : les pouvoirs publics doivent y prendre en compte des enjeux supplémentaires similaires à ceux qui ont été relevés pour la classe 4, même si c'est sans doute de manière plus aiguë encore, vu que la densité commerciale est plus importante.

Le cas du « quartier vert Aligre » (12<sup>ème</sup> arrondissement) est emblématique de ce type de profil commercial de « quartier vert ». Sa réalisation s'est structurée autour de l'existence du marché Aligre, dont le rythme de vie conditionne l'organisation de la vie du quartier. Tout l'enjeu pour les pouvoirs publics<sup>65</sup> a été de prendre en compte les différentes pratiques de l'espace en fonction de la présence et de l'absence du marché dans le quartier. Au moins trois types de population utilisent l'espace : les riverains d'une part, les vendeurs et consommateurs du marché d'autre part. Chacune des populations avait des demandes particulières, auxquelles s'ajoutaient celles de l'association « La Commune libre d'Aligre ». Le matin est le temps du marché. L'activité économique bat alors son plein, les bistrotts ne désemplissent pas. Les nuisances dans le quartier sont liées à l'activité du marché : stationnement anarchique des camions, bruit et déchets nombreux. L'après-midi, le quartier redevient un quartier résidentiel. Commerces de bouche ou de services de proximité comme les pharmacies ainsi que le travail dans les immeubles de bureau composent son activité. Le soir, Aligre devient un lieu de sortie, avec de nombreux bars et restaurants qui accueillent une population plus jeune n'habitant pas nécessairement le quartier. Pour les pouvoirs publics, il n'était pas question de privilégier l'un de ces temps par rapport aux autres. Ces trois temps étaient considérés comme essentiels à la vie du quartier, tout en créant chacun leurs nuisances et leurs attentes. Ainsi a-t-on choisi d'évacuer les pistes cyclables dans les petites rues, de réaliser des parkings pour camions, de favoriser la piétonisation à certains endroits.

#### 2.2.4 Avant et après 2001 : une certaine continuité

Les associations entre centralités commerciales et « quartiers verts » souscrivent-elles à une logique qui marquerait une rupture par rapport à celle dont était porteurs les « quartiers tranquilles » sous la précédente mandature ? Non, il n'y a pas de rupture dans les logiques d'association. Pourtant, ce programme, mis en œuvre par la précédente municipalité, a souvent été critiqué par les élus de la majorité actuelle quand ils étaient dans l'opposition<sup>66</sup> : ces derniers accusaient régulièrement la Mairie de ne réaliser des « quartiers tranquilles » que dans des quartiers déjà tranquilles, notamment dans des quartiers peu animés, une critique

---

<sup>65</sup> Entretien avec M. Crave, chef de la STV du 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements, 11/04/2006.

<sup>66</sup> Comme en témoignent les débats dans le cadre du Conseil de Paris : par exemple en 1998 (à propos du programme quartiers tranquilles de 1998), en 1999 (à propos du Schéma directeur en vue de l'établissement des programmes 1999-2000-2001 de réalisation des quartiers tranquilles), en 2000 (à propos du programme 2000 et de l'extension du Schéma directeur triennal des programmes de réalisation des quartiers tranquilles).

reprise par certains chercheurs (Olagnier, 2003). En effet, les « quartiers tranquilles » sont loin d'avoir été établis uniquement dans des contextes de faibles densités commerciales. On en retrouve en fait dans différents contextes, à différents niveaux de centralités. Ainsi donc, malgré des réalisations dans des quartiers animés, qui sont souvent mises en avant par l'actuelle municipalité, la même critique pourrait être réitérée pour les « quartiers verts ». Les logiques de localisation de ces derniers ne se distinguent en rien de celle des « quartiers tranquilles » (carte n°11) ; elles ne sont pas dépendantes de la couleur politique de la Mairie et de ses deux programmes successifs<sup>67</sup>. La rupture, comme plus globalement pour la politique des déplacements, se situe encore une fois plutôt dans les années 1990 qu'en 2001. Cela s'explique aisément : la plupart des « quartiers verts » sont en fait d'anciens quartiers tranquilles auxquels on a adjoint quelques nouveaux aménagements et dont on a souvent étendu les périmètres : c'est le cas par exemple des « quartiers verts » Montmartre, Voûte-Bel Air (ancien « quartier tranquille Sahel »), Alésia Tombe-Issoire (ancien « quartier tranquille Hallé ») ou encore Saint-Germain-des-Prés. Le choix de localisation est largement dépendant de logiques techniques et administratives, même si la dimension politique peut aussi entrer en jeu. En définitive, le changement entre les deux mandatures réside plutôt dans les types d'aménagement que sur les logiques de localisation.

### **2.3 Au croisement des politiques publiques : commerces et espaces verts**

De fait, deux politiques sectorielles tendent à rejoindre l'action publique en faveur des espaces publics de proximité, avec des objectifs similaires. Il s'agit de la politique commerciale d'une part, de la politique d'aménagement des espaces verts d'autre part. Si la première individualise largement Paris – où les commerces sont placés au cœur de la définition du quartier et des espaces publics dans l'action publique<sup>68</sup> – la seconde est en revanche commune à de nombreuses villes, et en particulier aux trois qui nous intéressent : les espaces verts sont communément considérés comme des espaces publics de proximité par excellence, qu'il convient donc de multiplier.

#### **2.3.1 Espaces publics et politique commerciale à Paris : préserver les commerces de proximité**

La politique commerciale menée à Paris est très particulière. Les commerces de proximité, et notamment les commerces alimentaires, y sont considérés comme élément du cadre de vie à préserver. La diminution structurelle du nombre de ces commerces figure donc parmi les préoccupations des pouvoirs publics<sup>69</sup>, même s'il faut relativiser cette baisse dans un contexte où le maillage de l'espace par les commerces de proximité demeure relativement

---

<sup>67</sup> Test du Chi2 entre le type de centralité commerciale et l'appartenance à la catégorie « quartier vert » ou « quartier tranquille ».

<sup>68</sup> Le lien n'est pas aussi fort à Berlin. Pour plusieurs raisons : d'abord à cause des plus faibles densités de la ville, y compris dans l'*Innenstadt* où le territoire est loin d'être aussi bien maillé qu'à Paris ; ensuite parce que les consommateurs allemands, *a fortiori* à Berlin dans un contexte de crise économique et sociale, privilégient les bas prix et délaissent plus volontiers les petits commerces au profit des magasins discompte ou des supermarchés ; enfin parce que la préservation du petit commerce ne figure pas parmi les priorités des pouvoirs publics dont le souci est principalement d'assurer la meilleure desserte possible en commerces et services, ce qui ne passe pas nécessairement par la préservation du commerce de proximité.

<sup>69</sup> On retrouve une préoccupation similaire à Berlin, mais la politique mise en œuvre est moins ambitieuse (sans doute par manque de moyens). Pour autant, cette dimension est clairement inscrite dans le plan d'occupation des sols (POS) de la ville.



complet. Certains phénomènes inquiètent tout particulièrement la population et les commerçants : l'augmentation du prix des baux lié au développement du commerce franchisé, ou encore le développement du commerce de gros qui ne s'adresse pas aux habitants et qui est de plus en plus considéré comme une atteinte au cadre de vie<sup>70</sup>. Les pouvoirs publics ont donc pris des mesures, parfois novatrices, dont l'analyse est intéressante dans notre optique, puisqu'elles sont étroitement liées à une vision de l'espace public et du quartier.

### L'action de la SEMAEST

En 2004, la Mairie de Paris a mis en place une opération en faveur du maintien et du développement des commerces de proximité dans certains quartiers parisiens dont le tissu commercial est considéré comme dégradé et/ou ne répondant pas aux besoins des habitants. Cette opération est conduite par la SEMAEST<sup>71</sup> dans le cadre d'une convention publique d'aménagement. Cette société d'économie mixte<sup>72</sup> a pour mission de redynamiser le commerce dans six quartiers (carte n°10). C'est « une mission sans équivalent en France », novatrice dans la mesure où la Ville délègue son droit de préemption à une SEM et que celle-ci est amenée à acheter des commerces pour ensuite les louer ou les revendre à des commerçants<sup>73</sup>. C'est en fait un outil pour agir sur le secteur privé, ce qui est relativement nouveau en milieu urbain. Selon P. Robine, l'opération s'inscrit clairement dans l'optique de l'amélioration du cadre de vie, l'action publique en la matière se donnant toujours plus d'outils depuis une vingtaine d'année. Il n'est d'ailleurs pas anodin que l'opération ait été baptisée « Vital'Quartier ». Il s'agit en effet à la fois de maintenir le commerce considéré comme « structurant pour la ville et la vie quotidienne des habitants » et de « lutter contre les nuisances et l'insécurité induites par certaines activités »<sup>74</sup>. Pour mener à bien sa mission, la SEMAEST s'appuie sur de larges moyens financiers<sup>75</sup>.

Deux profils de quartiers ont donc été retenus. Les premiers sont considérés comme souffrant d'une disparition progressive des activités commerciales : Fontaine au Roi et Belleville respectivement dans les 11<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements. Un second groupe a été choisi parce qu'ils sont le cadre d'un développement important de ce que la Mairie appelle la « mono-activité » : Saint-Denis dans le 1<sup>er</sup> arrondissement (commerce du sexe), Beaubourg-Temple dans le 3<sup>ème</sup> (commerce de gros dans le domaine de la maroquinerie), Sedaine-Popincourt dans le 11<sup>ème</sup> (import-export) et Daumesnil-Montgallet dans le 12<sup>ème</sup> (commerce informatique). Les habitants se plaignent de la fermeture des commerces de proximité et de l'absence de diversité commerciale, perçus comme une atteinte à l'ambiance de leur quartier.

---

<sup>70</sup> La presse s'en fait régulièrement l'écho. Voir par exemple « Assistance à commerce en danger », *Zurban*, 21/01/2004 ; « La bataille du commerce », *La Tribune*, 26/11/2003 ; « Commerce, la proximité en échec », *France Soir*, 20/10/2003.

<sup>71</sup> L'implication G. Sarre, Président de la SEMAEST depuis 2001, dans la question du commerce à l'échelon de son arrondissement a été déterminante : le Maire du 11<sup>ème</sup> est en effet l'un des fers de lance de la lutte contre le commerce de gros. L'action de la SEMAEST avant la signature de la Convention Publique d'aménagement se limitait à la gestion du viaduc des arts et d'une pépinière d'entreprises. Elle a donc été restructurée pour cette mission : recrutement de onze personnes, notamment de personnels travaillant sur la question du commerce.

<sup>72</sup> Voir encadré n°20, chapitre 11, pour une présentation du statut et des missions d'une Société d'Economie Mixte (SEM).

<sup>73</sup> Entretien avec P. Robine, en charge du développement économique à la SEMAEST, 26/07/2005.

<sup>74</sup> Entretien avec P. Robine, 26/07/2005.

<sup>75</sup> Prêt de 48 millions d'euros sur dix ans accordé par la Ville, qui constitue une part importante du chiffre d'affaires (70 millions d'euros).

Ils dénoncent aussi souvent les nuisances liées à l'activité, notamment au moment des livraisons (stationnement illicite, embouteillages, bruit), ainsi que les risques d'incendie. Dans ces six secteurs, la SEMAEST a fait des diagnostics commerciaux et des études socio-démographiques qui lui ont permis de définir les objectifs à atteindre et d'élaborer des plans d'action. Son travail a d'abord consisté à aller chercher des affaires : délégation du droit de préemption par la ville, achats ou location de fonds de commerce, examen des déclarations d'intention d'aliéné ; à choisir le type d'activités à implanter, à chercher des candidats locataires et à valoriser les locaux acquis ou loués en réalisant notamment des travaux de mise aux normes ; à installer de nouveaux exploitants. Elle assure désormais la gestion locative de ces fonds de commerce. Mais la mission vise, à long terme, à engager une nouvelle dynamique dans le tissu commercial, afin que le secteur privé prenne ensuite le relais<sup>76</sup>. Ainsi, en 2005, la SEMAEST avait déjà permis l'installation d'une petite surface commerciale rue Sedaine, au milieu des commerçants chinois ; ailleurs, elle avait également permis l'installation d'un restaurant italien ou encore d'une agence de tourisme, autant de commerces de proximité plus conformes à la représentation du quartier des élus et des habitants. En 2007, la SEMAEST maîtrise 225 locaux commerciaux sur l'ensemble des secteurs<sup>77</sup>.

#### *Une nouvelle réglementation pour préserver les commerces de proximité : le PLU<sup>78</sup>*

En même temps qu'elle confiait cette opération très spécifique à la SEMAEST, la Mairie de Paris réfléchissait déjà à la mise en plus de nouvelles réglementations, pour donner un caractère plus global à son action en faveur du commerce de proximité. Alors que dans le POS, le commerce ne bénéficiait pas de dispositif spécifique de protection<sup>79</sup>, le Plan Local d'Urbanisme<sup>80</sup>, approuvé par le Conseil de Paris le 12 juin 2006, a mis en place un certain nombre d'outils réglementaires « pour protéger des espaces permettant le maintien d'une offre commerciale diversifiée »<sup>81</sup>. Comme le rappelle l'APUR, il prévoit notamment que

le long des axes figurant sur une carte annexée, le changement de destination des locaux commerciaux ou artisanaux situés à rez-de-chaussée en bordure de voie devient interdit. En cas de mutation, les nouveaux locaux ne pourront être rattachés qu'aux destinations commerce, artisanat ou constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

Le dispositif principal concerne 230 km de rues qui correspondent aux « axes et pôles commerciaux les plus significatifs en raison de leur diversité commerciale et de leur

<sup>76</sup> Entretien avec P. Robine, en charge du développement économique à la SEMAEST, 26/07/2005.

<sup>77</sup> Ce qui représente environ 25 597 m<sup>2</sup>. Données au 31/03/2007 (source : www.semaest.fr). Voir également APUR (2006), *La revitalisation des commerces de proximité par la Ville de Paris. Bilan d'étape*, 87 p.

<sup>78</sup> A noter cependant qu'en janvier 2007, le Préfet de la Région Ile-de-France a introduit un recours contre certaines de ces dispositions. Il a obtenu gain de cause auprès du tribunal administratif de Paris sur un point : le 2 août 2007, les juges ont annulé les dispositions prévues par la Ville visant, selon elle, à protéger le commerce de proximité. Le tribunal a repris l'argument du préfet selon lequel cette disposition portait atteinte « au droit de propriété ». Les juges ont estimé que le Code de l'urbanisme n'autorisait pas la Ville à « interdire par principe le changement de destination de certains locaux commerciaux ou artisanaux ». La Mairie de Paris peut faire appel du jugement du tribunal administratif. Mais celui-ci n'est pas suspensif (« Le tribunal administratif annule des dispositions sur le commerce à Paris », *Le Monde* du 04/08/2007).

<sup>79</sup> La fonction commerciale était incluse à l'intérieur de la destination globale « activités » ; seuls étaient nettement différenciés les Grands magasins qui bénéficiaient d'un COS de 3.

<sup>80</sup> Voir en particulier les articles 2.3 et 2.2 du règlement de la zone urbaine générale.

<sup>81</sup> Source : APUR (2004), *Assurer la diversité du commerce. Les nouvelles règles du Plan local d'urbanisme de Paris*. Spécial PLU, Note de 4 pages, n°16, p. 1.

rayonnement»<sup>82</sup>. Si les centralités locales sont concernées, comme par exemple la rue Daguerre, les autres le sont aussi, comme en témoignent la protection des Champs-Élysées. En revanche, en ce qui concerne les espaces publics de proximité et les centralités locales, une mesure particulière a été prise afin de maintenir l'artisanat alimentaire. Ce dispositif particulier doit « enrayer la disparition des artisans alimentaires les plus menacés, comme les boucheries, les poissonneries ou les fromageries » sur une partie des axes évoqués ci-dessus. Le long de ces axes, le changement de destination des locaux artisanaux situés à rez-de-chaussée en bordure de voie est désormais interdit. Le dispositif concerne à la fois les locaux commerciaux où sont exercées des activités traditionnelles de fabrication artisanale, mais également tous les locaux commerciaux où les produits alimentaires sont préparés, conditionnés et vendus sur place. Il s'agit notamment d'éviter qu'un commerce alimentaire ne soit transformé en boutique de prêt-à-porter. Cela concerne une vingtaine de kilomètres de voies, soit 20% du commerce alimentaire parisien. La Mairie de Paris se donne ainsi les moyens de maîtriser les évolutions et de renforcer la vocation commerciale à la fois de ces axes, mais aussi leur quartier : « il est ainsi escompté que par effet "boule de neige", la vitalité des axes protégés permette d'innover les voies adjacentes »<sup>83</sup>. Parmi ces rues, on peut citer les rues Cler, Mouffetard, Lepic ou encore d'Avron, toutes situées dans des quartiers correspondant à des centralités locales<sup>84</sup> et pour certaines comprises dans des « quartiers verts » ou « tranquilles ». Ainsi la politique commerciale rejoint-elle la politique d'aménagements des espaces publics de proximité, avec le même objectif : préserver ou améliorer l'environnement des habitants.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) comprend également des dispositions très restrictives en matière d'entreposage pour contenir le développement du commerce de gros. La fonction d'entreposage est désormais interdite dans les immeubles d'habitation ; par ailleurs, pour bénéficier de la destination « commerce », les locaux concernés ne doivent pas comporter plus du tiers de leur surface destinée à l'entreposage. Cette mesure vise explicitement le commerce de gros : elle doit mettre un frein au développement des boutiques de vente de gros installées dans les rez-de-chaussée des immeubles d'habitation, en particulier dans les 2<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> arrondissement. Elle concerne donc entre autres les secteurs où la SEMAEST a pour mission de promouvoir le commerce de proximité, venant ainsi renforcer son action par voie réglementaire. Plus généralement, la politique commerciale rejoint la politique d'aménagement des espaces publics de proximité. Elles en viennent sans surprise à se croiser dans certains quartiers, comme en témoigne le cas du Sentier (Marie, Martins & Pautrizel, 2007). Secteur d'intervention de la SEMAEST et secteur concerné par les nouvelles réglementations du PLU, le quartier est aussi devenu récemment « quartier vert ». Dans les deux cas, il s'agit de revaloriser la fonction résidentielle – en réhabilitant le paysage urbain et en soutenant les commerces de proximité – aux dépens des activités qui y sont traditionnellement implantées mais qui sont de plus en plus perçues, aussi bien par les élus que par les habitants, comme une nuisance.

---

<sup>82</sup> Source : APUR (2004), *op. cit.*, p. 3. Ce dispositif est en outre renforcé sur certains axes commerciaux majeurs « à rayonnement régional ou international ou commercialement déstructurés (avenue des Champs Élysées, Grands Boulevards, avenue d'Italie, avenue de Clichy) ». Une règle impose pour ces derniers la création de rez-de-chaussée commerciaux dans tout nouveau programme de construction ou de rénovation.

<sup>83</sup> Source : APUR (2004), *op. cit.*, p. 2.

<sup>84</sup> Type 8 de la typologie des centralités commerciales à Paris.

### 2.3.2 Aménager des espaces verts de proximité : de Paris à Berlin et Istanbul

Jardins et squares constituent des espaces publics à part entière à l'échelle du quartier. Ils s'inscrivent dans le cadre d'une politique publique qui n'a rien à voir avec celle des déplacements. La politique des espaces verts n'individualise pas Paris : on la retrouve aussi à Berlin et même à Istanbul. La création d'espaces verts est clairement conçue, dans les trois métropoles, comme un outil majeur pour améliorer le cadre de vie des citoyens. A Istanbul, elle constitue quasiment l'unique moyen mis en œuvre pour ce faire, les aménagements concernant les autres espaces publics étant, comme on l'a vu, relativement limités. Contrairement aux rues et places, la politique menée actuellement dans ce domaine s'inscrit dans la continuité des politiques fonctionnelles : tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, il s'est agi de développer quantitativement les espaces verts dans un objectif d'hygiène publique. C'est d'ailleurs largement dans ce type d'approche que se situent les pouvoirs publics à Istanbul. La seule différence est que les pouvoirs publics accordent aujourd'hui beaucoup plus d'importance à la qualité des espaces verts, et que ces derniers sont considérés comme un outil au service de l'amélioration du cadre de vie.

Sans surprise, c'est à Berlin que l'on retrouve la politique la plus ambitieuse. Avant la réunification, de nombreux espaces verts ont été créés, aussi bien à Berlin-Ouest qu'à Berlin-Est. Depuis la réunification, le *Landschaftsprogramm* (1994) prévoit des coulées vertes (*Grünzüge*) entre les différents parcs et places, ainsi que les berges de la Spree, afin de compenser le manque d'espaces verts dans les contextes les plus denses. Mais dans la lignée de la politique de rénovation tranquille des années 1980, « la planification des espaces verts se concentre également sur le quartier (...), avec des programmes de protection des friches, de verdissement des murs et des toits » (Schöbel, 2003, p. 51). Si les aménagements sont relativement simples, vu les marges de manœuvre financières limitées des pouvoirs publics, ils sont toujours nombreux. Quelques nouveaux parcs ont été construits (*Mauerpark*, *Görlizer Park*). De nombreux jardins et places ont été requalifiés ces dernières années, comme par exemple la *Helmholtzplatz* dans le quartier de Prenzlauer Berg : la place a été réaménagée pour les habitants, avec des aires de repos pour les adultes et des aires de jeux pour les enfants (Vittu, 2005). Quant aux créations de nouveaux espaces verts, ils consistent bien souvent en une reconversion de friches qui sont ouvertes au public après quelques aménagements. De nombreux passages ont enfin été aménagés au travers d'îlots, de même que des cours<sup>85</sup> (Uhrig, 1997 ; Schöbel, 2003) : ils consistent en une extension des espaces publics à l'intérieur du bâti, dans la tradition du passage, mais sans commerce cette fois-ci puisqu'ils sont paysagés et visent principalement à améliorer le cadre de vie des habitants. En définitive, cette politique, qui s'inscrit dans la tradition berlinoise (cf. chapitre 4), bénéficie du tissu assez lâche légué par l'histoire, où les destructions de la guerre et les rénovations d'après-guerre ont créé de nombreuses dents creuses.

A Paris, même si elle passe relativement inaperçue au regard de l'ampleur des aménagements de voirie (et de leur médiatisation), la création d'espaces verts de proximité existe bel et bien. Certes, elle demeure limitée, par manque de place – la densité bâtie est bien

---

<sup>85</sup> Par exemple : Wohnhof Dessauer Straße (Kreuzberg), Wohn- und Gewerbehof am Park (Kreuzberg, Zimmerstraße/Kochstraße), Gartenhof Wilhelmstraße (passage entre Wilhelmstraße et Lindenstraße, lieu public avec des bancs), Wohnhof Otto-Suhr-Siedlung (Kreuzberg) cités par Uhrig, 1997.

plus considérable que dans les autres villes et les terrains libres sont peu nombreux –, mais on ne peut ignorer les 2,4 ha aménagés en 2005 auxquels se sont ajoutés 9 ha en 2006<sup>86</sup>. L'objectif de 30 ha a même été fixé pour la mandature actuelle. Il s'agit de petits jardins de proximité, mais aussi de jardins plus grands, comme le tout récent Jardin d'Eole, à côté de la gare de l'Est<sup>87</sup>. La Mairie réalise également la réhabilitation de certains squares dont l'aménagement avait vieilli et qui n'étaient plus adaptés aux usages ou appropriés par des groupes spécifiques, comme des dealers ou des sans-logis, afin de rendre ces espaces aux autres habitants du quartier. On peut citer les squares de la Moskova (18<sup>ème</sup>) ou Flandres/Tanger (19<sup>ème</sup>), le square de la Bidassoa (19<sup>ème</sup>) ; certaines réhabilitations sont des reconfigurations totales, comme pour les squares Villemain (14<sup>ème</sup>), L. Frapié (20<sup>ème</sup>) ou L. Say, ce dernier ayant d'ailleurs été agrandi ; le square d'Anvers a lui aussi été totalement refait. Pour les nouveaux jardins comme pour les jardins réhabilités, la Mairie vise surtout à créer des « jardins à vivre » plutôt que des « jardins à voir », avec comme horizon l'émergence de véritables lieux de sociabilités : les jardins doivent devenir des espaces de pratiques multiples<sup>88</sup>. Cela passe notamment par une nouvelle réglementation qui ouvre les pelouses au public afin que les habitants du quartier puissent venir y pique-niquer ou que les adolescents puissent s'y rassembler. La création systématique d'aires de jeux pour les enfants – complétant les carences de la voirie dans ce domaine – doit également permettre de développer les pratiques de proximité. L'action de la Mairie porte enfin sur la création de « jardins partagés », d'ailleurs en partie inspirés de l'expérience allemande et berlinoise<sup>89</sup>. Les premiers « jardins partagés » parisiens ont été créés sur des friches, notamment dans le 11<sup>ème</sup> arrondissement (angle rues Trousseau/Delescluze), mais de plus en plus, une portion des jardins publics est réservée à cet effet. Plus encore que les squares, les « jardins partagés » s'adressent aux populations résidentes (Demailly, 2006). Ils visent à créer des lieux de sociabilité à l'échelle du quartier, ouverts à tous les habitants, tous âges confondus puisqu'ils s'adressent aussi aux écoliers.

A Istanbul, les aménagements d'espaces verts constituent la deuxième priorité de la Mairie métropolitaine après la circulation<sup>90</sup>. L'objectif de la Mairie est que chaque arrondissement (*ilçe*) possède des espaces verts avec pour horizon le chiffre de 7 m<sup>2</sup>/habitant, considéré comme le standard des grandes métropoles<sup>91</sup>. Le plan d'aménagement d'Istanbul prévoit ainsi des réserves foncières pour développer la surface des espaces verts<sup>92</sup>. Cette politique est relativement récente ; elle a été initiée au coup par coup dans les années 1980, avec une « importante vague de création d'espaces verts [qui] déferla (...) à partir de 1983 sur Istanbul [et qui] accompagnait en fait une politique de rénovation urbaine aussi dynamique que controversée, concernant surtout les abords de la Corne d'Or » (Robert, 1993). Mais elle

<sup>86</sup> Entretien avec S. Laurent-Bégin, chef de cabinet de del'Adjoint à l'environnement, 29/03/2006.

<sup>87</sup> On peut également citer le projet d'aménagement d'un vaste parc dans la ZAC des Batignolles.

<sup>88</sup> Entretiens avec S. Laurent-Bégin, 29/03/2006 et Hervé Judéaux (DPJEV), 20/02/2006 et 13/04/2006.

<sup>89</sup> Si l'expérience allemande a joué un grand rôle dans le développement des « jardins partagés » à Paris, il faut préciser que le concept est né aux Etats-Unis et notamment à New York : il y en a 700 dans la métropole américaine, issus en partie de la « *green guerilla* » des années 1970 (où les habitants semaient des graines sur les friches).

<sup>90</sup> 400 trillions de livres turques en 2004 dont la moitié d'investissements (nouveaux parcs) pour l'ensemble du territoire métropolitain (et pas seulement pour les espaces centraux) selon Mehmet Ihsan Şimşek, directeur des parcs et jardins (entretien du 12/07/2004). C'est le troisième poste budgétaire de la Mairie métropolitaine.

<sup>91</sup> Entretien avec Mehmet Ihsan Şimşek, 12/07/2004.

<sup>92</sup> Entretien avec Ismail Çakal, 09/07/2004.

s'est surtout largement développée dans les années 1990, s'inscrivant dans une démarche d'amélioration du cadre de vie devenue centrale depuis cette époque (Alcade, 1999). Des espaces verts ont ainsi été aménagés sur les rivages, ainsi que dans le tissu urbain ancien rénové (figure n°60). En partie inspirée par la Conférence Habitat II<sup>93</sup>, cette démarche doit aussi beaucoup à l'arrivée au pouvoir, en 1994, d'un parti issu de l'Islam politique. Il s'agissait de développer une politique plus en phase avec la demande des habitants – autour de la notion de service (*izmet*) –, même si la dimension idéologique n'est jamais loin (Erden, 1997). En effet, le développement des espaces verts s'inscrit dans un discours anti-urbain en vogue dans ce milieu : ceux-ci sont considérés comme un lieu propice aux familles et aux enfants qui, dans un cadre naturel, sont censés être préservés des dangers de la ville. Pour autant, cette conception donne une place importante aux espaces publics de proximité dans la fabrique des sociabilités locales, s'apparentant, à sa manière, aux conceptions en vogue dans les métropoles européennes et développées ci-dessus.

Figure n°60. Un espace vert de proximité à Istanbul : Tophane Parki (arrondissement de Beyoğlu)



#### **2.4 Quand l'action publique rejoint les représentations des habitants**

L'action publique rejoint en fait largement les pratiques et les représentations des habitants. Comme l'indique l'enquête réalisée en juin 2006<sup>94</sup>, les Parisiens se retrouvent largement autour du contenu donné à l'idée de quartier qui fonde les politiques publiques et donne dans ce cadre une place incontournable aux espaces publics de proximité (tableau n°5).

Une majorité écrasante des personnes enquêtées (plus de 80%) retient l'idée de *rencontres et d'interaction sociale* et tous les éléments de définition qui renvoient à cette notion<sup>95</sup>. Pour quasiment tous les enquêtés, le quartier se définit par les liens familiaux,

<sup>93</sup> Voir annexe n°II-3.

<sup>94</sup> Voir annexe n°I-4.

<sup>95</sup> La morphologie urbaine ou sociale apparaît comme très secondaire. Ainsi, l'histoire, qui retient l'attention de 70% des personnes interrogées, n'est considérée comme le critère le plus important que pour seulement 4 %

amicaux et/ou par la mixité des personnes qui s'y côtoient. Le quartier apparaît bien comme le fruit de la « fréquence et surtout de la qualité des contacts qu'il permet de nouer avec d'autres individus » (Di Méo, 1993). En conséquence, il se définit plutôt par ses centralités et ses espaces publics, lieux de rencontre et d'échanges, que par ses formes matérielles et patrimoniales. Ce sont ces lieux producteurs d'interaction sociale qui sont privilégiés par les Parisiens, en d'autres termes l'ensemble des *espaces publics*, qu'ils soient de statut public ou privé, qu'ils soient intérieurs ou extérieurs<sup>96</sup>. Les lieux de sociabilité sont très fréquemment cités, et fortement associés dans les différentes réponses<sup>97</sup>. Il s'agit des « lieux de loisirs », « des services et équipements publics », « des petits commerces » et « des marchés » ainsi que plus généralement « des lieux où se rencontrer » en général et des espaces de statut public (« rues piétonnes » et « espaces verts »), autant de composantes qui renvoient à une image cohérente et forte du quartier comme lieu de rencontres et d'interaction.

Les citations relatives aux « petits commerces » et « aux marchés » sont très fortement corrélées entre elles et à la plupart des autres citations évoquées ci-dessus. Elles constituent de ce fait le noyau dur de l'existence du quartier pour les habitants. Commerce et marchés sont en outre étroitement associés au critère de la mixité sociale (« une population mélangée ») et aux lieux, « bars, cafés » et « services publics » en particulier, assimilables à des lieux de sociabilité. La présence de petits commerces (11% des personnes interrogées la placent en premier critère) semble être considérée par une grande majorité des habitants comme le lieu privilégié producteur de rencontre et de mixité sociale. Le lien entre les références aux « petits commerces » et aux « rues piétonnes », qui est très fort, rappelle plus généralement l'importance des espaces publics dans la définition d'un quartier. On comprend mieux dès lors que les Parisiens soient, comme les élus, particulièrement préoccupés par la diminution du nombre de commerces de proximité.

En définitive, l'action en faveur des espaces publics de proximité, qui s'articule en grande partie sur le programme « quartiers verts », prend en compte cette dimension aussi bien qu'elle la nourrit : les projets sont, comme on l'a vu, fortement imprégnés de cette idée de quartier et contiennent un volet commercial ; leurs logiques de localisation dépendent en grande partie des centralités commerciales locales dans Paris ; enfin la notion de « végétalisation » rejoint clairement la représentation consensuelle du quartier au sein de laquelle les espaces verts constituent l'un des ingrédients de base. D'ailleurs, même si elle n'apparaît que secondairement, cette dimension programmatique de l'existence du quartier n'est pas oubliée par les habitants : *la limitation de la circulation*, qui est l'un des objectifs majeurs de la politique des déplacements à Paris depuis le milieu des années 1990, est citée par 70% des enquêtés, même si c'est rarement en première position. Elle est finalement considérée aujourd'hui comme l'un des « ingrédients » de la définition du quartier.

---

d'entre elles. Il en va de même pour les critères d'ordre morphologique : l'homogénéité des bâtiments est citée par 26% des personnes interrogées.

<sup>96</sup> Quelques autres éléments de la définition du quartier renvoient à cette même dimension de l'interaction sociale mais ils sont moins cités. Ils renvoient notamment à des cadres plus institutionnalisés de l'interaction sociale, à savoir les associations et les conseils de quartier. Ces deux « ingrédients » sont fortement liés, mais moins associés aux autres éléments de définition.

<sup>97</sup> On a mesuré les covariations de citation des différents items (matrice de corrélation fondée sur l'indice de Jaccard).

Tableau n°5. Les « ingrédients » d'un quartier selon les habitants<sup>98</sup> : l'espace public au centre de la définition quartier

(source : enquête réalisée en juin 2006 dans le cadre du contrat « Qu'est ce qui fait quartier ? »)

Critères proposés	Fréquence (en %)	Critère classé en premier
<b>des commerces de proximité</b>	97	11
<b>des espaces verts</b>	93	5
des marchés	92	1
des services/ équipements publics (poste, bibliothèque, etc.)	88	5
des écoles	88	2
une population mélangée	85	11
que les gens se connaissent	83	12
<b>des animations (fêtes, concerts, brocantes, etc.)</b>	82	5
<b>des rues piétonnes</b>	82	2
<b>des lieux où se rencontrer (places, squares, etc.)</b>	88	6
des lieux de loisirs	82	4
des associations locales	79	1
des bars, des cafés	76	3
un conseil de quartier	72	1
limitation de la circulation automobile	70	2

### 3. Pour quels habitants aménage-t-on ?

Aménager les espaces publics de proximité, c'est avant tout travailler pour les habitants et leur cadre de vie. Il faut cependant caractériser le profil de ces habitants : si le discours officiel<sup>99</sup> est que les aménagements de proximité sont réalisés pour *tous* les habitants, tous les groupes socio-démographiques sont-ils vraiment concernés par les aménagements de proximité ? Les pouvoirs publics définissent-ils des priorités ?

#### 3.1 Le cas parisien : les « quartiers verts » dans leurs contextes socio-résidentiels

Nous travaillerons encore une fois à partir du cas parisien, selon la même méthode que pour les centralités commerciales, en confrontant la carte des « quartiers verts » avec celle des caractéristiques socio-démographiques des IRIS parisiens<sup>100</sup>. Nous nous proposons d'analyser les logiques de localisation de ces aménagements de proximité au regard des caractéristiques socio-démographiques (choix des lieux, des périmètres et des aménagements selon les contextes locaux). Nous nous référons ici à la définition des profils socio-démographiques des IRIS parisiens construite dans le cadre d'une étude sur les quartiers de Paris (Humain-Lamoure & Saint-Julien, 2007)<sup>101</sup>. En considérant la distribution de la population de plus de 15 ans selon l'âge, le niveau de diplômes, la catégorie sociale de la personne de référence du

<sup>98</sup> Question posée : « selon vous, pour parler de quartier, il est important qu'il y ait... ? » 20 items proposés : « Une histoire, Des bâtiments qui se ressemblent, Des gens qui se ressemblent, Des bars, des cafés, Des rues piétonnes, Des lieux de loisirs, Des services ou équipements publics, Des petits commerces, Des animations, Des lieux où se rencontrer (places, squares, etc.) , Des marchés, Des espaces verts ; L'aménagement de trottoirs plus grands, Un lieu de culte, Des écoles, Limitation de la circulation automobile, Une population mélangée (origine sociale, ethnique...), Que les gens se connaissent, Des associations locales, Un conseil de quartier ».

<sup>99</sup> Entretiens avec J.-L. Dumesnil (6/10/2004) et B. Dussert (19/10/2004).

<sup>100</sup> Cf. annexe n°I-2.

<sup>101</sup> Contrat UMR Géographie-cités/Ville de Paris « Qu'est ce qui fait quartier dans Paris ? » (2004-2006).



ménage et enfin le statut par rapport à l'emploi, cette étude distingue huit types socio-démographiques (encadré n°11-A). Quels sont les types d'IRIS qui bénéficient relativement le plus des « quartiers verts »<sup>102</sup> ?

### 3.1.1 Des « quartiers verts » relativement plus nombreux dans les pôles de la précarité métropolitaine et dans les quartiers en pleine recomposition

Trois types d'IRIS bénéficient particulièrement des aménagements de « quartiers verts » (carte n°12). En premier lieu, on retrouve *deux des types les plus proches du profil moyen*. Ce sont d'une part les IRIS définis comme s'inscrivant dans des espaces gentrifiés (type 4), correspondant à la version la plus jeune et la plus renouvelée du modèle socio-territorial plutôt spécialisé dans la résidence des ménages aisés ; si la tendance y demeure celle d'une surreprésentation des diplômés de l'enseignement supérieur et des cadres, le type s'individualise par un poids plus grand qu'ailleurs des jeunes adultes (25-29 ans) et par un taux d'emploi supérieur à la moyenne. Ces IRIS représentent près d'un quart des IRIS compris dans les « quartiers verts », soit la moitié de l'ensemble des IRIS parisiens de ce type (encadré n°11-A). Ce sont d'autre part les IRIS correspondant au profil défini comme celui des classes moyennes (type 8). Si elles disposent d'un capital scolaire inférieur à la moyenne parisienne, les populations résidant dans ce type d'IRIS sont caractérisées par un profil social relativement diversifié, avec une surreprésentation des employés et des professions intermédiaires ; leur population est marquée par une relative concentration des jeunes actifs et des taux d'emploi un peu supérieurs au taux moyen parisien. Ces IRIS représentent près d'un tiers des IRIS compris dans les « quartiers verts », soit plus des deux tiers de l'ensemble des IRIS parisiens de ce type.

En second lieu, on retrouve parmi les IRIS composant les « quartiers verts » une proportion importante d'IRIS s'inscrivant dans les *pôles de la précarité métropolitaine* (type 5). Ce sont ces IRIS qui accueillent les populations les plus défavorisées : un taux de chômage élevé, un capital de formation faible, une surreprésentation des non diplômés et des diplômés de niveau inférieur au baccalauréat et une présence très supérieure à ce qu'elle est en moyenne à Paris des employés et des ouvriers. Si ces IRIS sont relativement peu nombreux au sein des « quartiers verts » (12%), il faut remarquer que plus d'un quart des IRIS parisiens correspondant à ce profil sont compris dans les périmètres de « quartiers verts », ce qui n'est pas négligeable. En revanche, tous les autres types d'IRIS sont plus faiblement représentés au sein des « quartiers verts » (encadré n°11-A), que ce soit ceux correspondant aux quartiers les plus favorisés (types 1, 2 et 3) ou ceux des quartiers les moins favorisés (types 6 et 7), exception faite des pôles de la précarité métropolitaine.

---

<sup>102</sup> Nous avons vu précédemment que les aménagements d'espaces publics à l'échelon local ne se réduisaient pas aux « quartiers verts ». Pour autant, le fait que les aménagements s'inscrivent au sein d'un projet global bénéficiant de budgets plus importants que les autres aménagements d'une part, et que le programme bénéficie d'un affichage politique et d'une communication omniprésents d'autre part, justifie en grande partie ce choix.

## Encadré n°11. Typologie des « quartiers verts » selon les contextes socio-démographiques

### A. Les profils socio-démographiques de l'ensemble des IRIS parisiens et des IRIS composant les « quartiers verts »

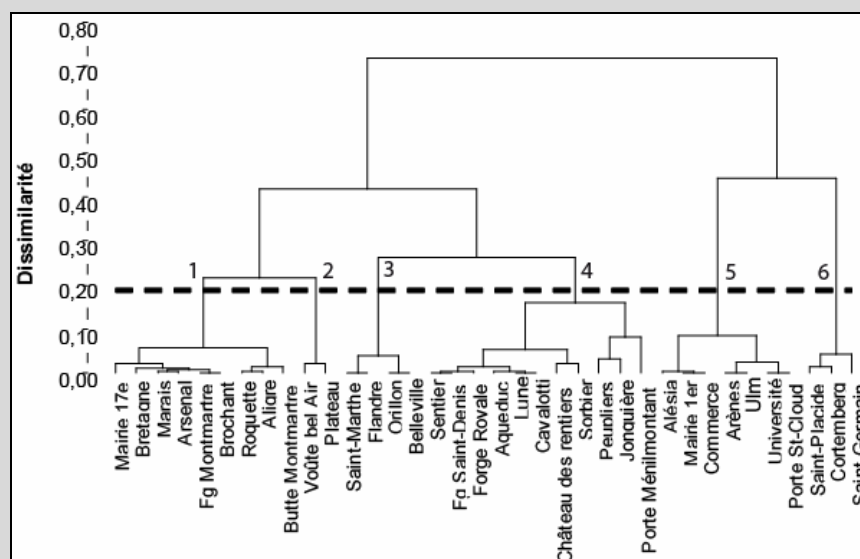
Tableau simplifié. Voir annexe n°1-2 pour plus d'information sur la construction de ces profils

Dimension de la différenciation sociale	Type	Les tendances de la population des IRIS du type	Nombre total d'IRIS à l'échelle parisienne	Nombre d'IRIS composant les « quartiers verts »	Proportion des IRIS composant les « quartiers verts » dans le total des IRIS parisiens (en %)
Positions plutôt favorables	1	Les beaux quartiers traditionnels	149	10	7
	2	Les quartiers populaires résiduels	92	18	20
	3	Espaces embourgeoisés en bordure des beaux quartiers	143	32	22
	4	Les quartiers gentrifiés	174	<b>51</b>	<b>29</b>
Positions plutôt défavorables	5	Les pôles de la précarité métropolitaine	84	<b>27</b>	<b>32</b>
	6	Les quartiers très défavorisés et vieillissants	34	5	15
	7	Les anciens bastions populaires	61	11	18
	8	Les espaces hétérogènes de la classe moyenne	182	<b>68</b>	<b>37</b>

Nous avons procédé à une Classification ascendante hiérarchique (CAH) des « quartiers verts » selon l'appartenance des IRIS qui les composent aux 8 types définis ci-dessus.

Les deux documents qui suivent en présentent les résultats.

### B. Arbre de classification des « quartiers verts » selon le profil socio-démographique de leurs IRIS



C. Le profil moyen des 6 classes (en % du nombre total de types)

Classe	Type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	Total
Classe 1	0,0	8,8	3,5	<b>57,9</b>	0,0	0,0	1,8	28,1	100
Classe 2	0,0	<b>55,6</b>	5,6	16,7	0,0	0,0	5,6	16,7	100
Classe 3	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>61,3</b>	0,0	0,0	38,7	100
Classe 4	0,0	4,5	0,0	7,5	11,9	<b>7,5</b>	<b>13,4</b>	<b>55,2</b>	100
Classe 5	5,3	0,0	<b>68,4</b>	26,3	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Classe 6	<b>72,7</b>	0,0	<b>27,3</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
profil moyen ensembl e des quartiers	4,5	8,1	14,4	<b>23,0</b>	12,2	2,3	5,0	<b>30,6</b>	100

En définitive, ces analyses nous permettent-elles de dire si les « quartiers verts » concernent plus particulièrement les populations les plus favorisées ou les plus défavorisées ? C'est un peu plus complexe. En ce qui concerne les profils les plus extrêmes, on peut affirmer sans problème que les quartiers les plus favorisés sont peu concernés par les aménagements de « quartiers verts ». Il est vrai que ces quartiers bénéficient déjà d'un cadre de vie agréable et de qualité ; leurs habitants – qui sont aussi parmi les plus motorisés de la capitale – y sont souvent peu favorables à des mesures de restriction de la circulation et du stationnement, de même que leurs élus locaux. En revanche, les quartiers les moins favorisés bénéficient relativement plus, hormis les plus vieillissants, des aménagements de « quartiers verts ». Ces quartiers présentent un cadre de vie souvent très dégradé, et c'est là que les Parisiens rencontrent le plus de problèmes de tous ordres, ce qui explique en grande partie ce choix de localisation. Mais ce sont les quartiers les plus proches du profil moyen des IRIS parisiens qui bénéficient finalement le plus du programme des « quartiers verts », qu'ils soient plutôt favorisés ou plutôt défavorisés. Il se trouve que ces quartiers sont aussi les plus hétérogènes, travaillés par des recompositions intenses sur le plan socio-résidentiel. A la lecture de travaux récents sur la gentrification à Paris (Clerval, 2007a)<sup>103</sup>, on constate que ce sont les secteurs correspondant au type 4 de l'étude citée précédemment qui ont vu la plus forte progression des ménages cadres et professions intellectuelles supérieures entre 1982 et 1999<sup>104</sup>. Ensuite

<sup>103</sup> A. Clerval propose une carte de la gentrification en analysant les parts respectives des ménages cadres et professions intellectuelles supérieures actifs et retraités d'une part, des ménages populaires actifs et retraités d'autre part, au sein de la population des ménages à Paris et leur évolution entre 1982 et 1999 : « les 18<sup>ème</sup>, 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements connaissent une forte baisse de la part des classes populaires et une hausse encore relativement modérée de celles des classes supérieures, sauf sur la butte Montmartre. Les 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements, dont les IRIS relèvent en majorité d'un profil de classes moyennes et supérieures, avec quelques enclaves populaires, connaissent un embourgeoisement important, avec des pics de gentrification dans ces enclaves. Enfin, les arrondissements centraux et péri-centraux de la rive droite, 8<sup>ème</sup> excepté, connaissent les plus forts bouleversements de leur structure sociale, qui relèvent de la gentrification » (Clerval, 2007a, p. 33).

<sup>104</sup> Cette évolution concerne principalement la rive droite, avec une grande partie du centre historique et ses extensions vers Montmartre et le 17<sup>ème</sup> arrondissement d'une part, le Faubourg Saint-Antoine d'autre part ; mais on retrouve la même évolution dans les 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements, sur les marges des beaux quartiers.

viennent les IRIS définis comme appartenant au type 8<sup>105</sup> ; ils ont vu eux aussi progresser la part des ménages cadres et professions intellectuelles supérieures aux dépens des ménages populaires, mais en moindre mesure. On peut donc en conclure que les « quartiers verts » sont majoritairement situés dans *des quartiers qui se transforment* et où, de ce fait, résident en très grand nombre les *classes moyennes dans toute leur diversité*. Mais au-delà de ces tendances générales, il convient maintenant de s'intéresser aux contextes particuliers dans lesquels s'inscrivent les différents « quartiers verts ». Venons-en maintenant dans le détail aux différents types de « quartiers verts ».

### 3.1.2 Améliorer le cadre de vie dans un contexte déjà favorisé ?

La moitié des IRIS compris dans les « quartiers verts » correspondent à des contextes socio-spatiaux favorisés ou très favorisés sur le plan social (voir tableau 11-A). On les retrouve dans deux types de « quartiers verts », les uns s'inscrivant dans les beaux quartiers et sur leurs marges, les autres dans des quartiers gentrifiés (carte n°12). Ces derniers sont les plus nombreux, ce sont aussi ceux où ont été réalisés le plus d'aménagements.

La majorité des IRIS correspondant aux beaux quartiers (type 3) et à leurs bordures (type 1) sont compris dans dix « quartiers verts » (encadré n°11-C). Dotés d'une distribution par âges qui tire leur pyramide du côté des plus de 60 ans et leur profil social du côté des retraités, les IRIS du type 1 sont aussi ceux où sont le plus surreprésentés les diplômés de l'enseignement supérieur et les cadres. Moins éloigné du profil moyen, le type 3 en est la version renouvelée et rajeunie ; la surreprésentation des diplômés de l'enseignement supérieur y est presque aussi marquée, et celle des cadres beaucoup plus accusée. Trois « quartiers verts » (classe 6) comprennent majoritairement des IRIS appartenant aux beaux quartiers : Saint-Placide et Saint-Germain-des-Prés dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement, Cortamberg dans le 16<sup>ème</sup>. On y retrouve en moindre mesure des IRIS du type 3. Ce type est quant à lieu majoritairement présent au sein de cinq autres « quartiers verts » (classe 5) situés principalement sur la rive gauche – dans le 5<sup>ème</sup> arrondissement (Arènes, Ulm), dans le 7<sup>ème</sup> (Université), dans le 14<sup>ème</sup> (Alésia) et dans le 15<sup>ème</sup> (Commerce) – et en moindre mesure sur la rive droite (Mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement, Porte de Saint-Cloud dans le 16<sup>ème</sup>). Il y a donc des « quartiers verts » s'adressant aux Parisiens les plus aisés, mais pour autant, on ne saurait ignorer qu'ils sont souvent aménagés *a minima* (limitation de vitesse, seuils d'entrée et de sortie, aménagements ponctuels de carrefours pour sécuriser les cheminements piétons), comme en témoigne l'exemple du « quartier vert Saint-Germain ». En effet, le cadre de vie de ces quartiers est déjà d'une qualité incontestable. De plus, ils rencontrent de nombreuses résistances, que ce soit de la part des habitants, plus motorisés qu'ailleurs, ou des mairies d'arrondissements plutôt ancrées à droite.

Parmi les « quartiers verts » cités précédemment, plusieurs comprennent des IRIS correspondant aux quartiers gentrifiés (type 4). Sans surprise, ce sont des exceptions au sein de leur groupe : c'est là que l'on trouve les aménagements de plus grande ampleur, comme dans le cadre des « quartiers verts » Alésia Tombe-Issoire – le premier aménagé dans la capitale, en 2003 – et Commerce, ce dernier comprenant la reconfiguration radicale de la rue

---

<sup>105</sup> Ces IRIS bordent ceux de type 4, principalement sur la rive droite de Montmartre au 12<sup>ème</sup> arrondissement, en passant par le 10<sup>ème</sup> et le sud du 20<sup>ème</sup> arrondissement.

du Commerce. En revanche, onze autres « quartiers verts » s'inscrivent cette fois-ci plus particulièrement dans des quartiers gentrifiés (type 4). Parmi eux, neuf comprennent majoritairement des IRIS appartenant au type 4 (classe 1) : ils sont localisés dans le centre de la capitale (Bretagne, Marais, Arsenal) et sur ses marges (Faubourg Montmartre, Roquette, Aligre), mais aussi dans les arrondissements périphériques du nord-ouest (Mairie du 17<sup>ème</sup>, Brochant, Butte Montmartre). Deux « quartiers verts » (classe 2) seulement s'inscrivent dans des contextes correspondant majoritairement au profil des espaces populaires résiduels (type 2) où le type 4, s'il reste présent, se retrouve au second plan : Plateau à proximité du jardin des Buttes-Chaumont dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement et Voûte-Bel Air dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement. Par leurs caractéristiques socio-démographiques (légère surreprésentation des plus de 60 ans, des retraités et des inactifs), les quartiers populaires résiduels sont certes proches des quartiers situés en bordure des espaces aisés traditionnels (type 1), mais ils s'en distinguent de deux façons : d'une part, la catégorie des retraités exceptée, leur profil social est très proche du profil moyen, et d'autre part, on y relève une surreprésentation des diplômés de niveau inférieur au baccalauréat.

Ces onze « quartiers verts » (classes 1 et 2) s'inscrivent donc dans des espaces où résident majoritairement les classes moyennes dans toute leur diversité. Il faut remarquer que c'est aussi dans certains de ces « quartiers verts » que l'on retrouve les aménagements de voirie les plus soignés, comme en témoignent les « quartiers verts » Bretagne et Butte Montmartre, avec un investissement massif dans le réaménagement de la rue de Bretagne et de la rue des Abbesses, ou encore le « quartier vert Aligre », au sein duquel la place du même nom a été entièrement reconfigurée pour satisfaire les besoins et les attentes d'une population relativement hétérogène. Dans certains de ces « quartiers verts », les faibles densités commerciales indiquent en outre clairement la priorité de la Mairie : améliorer l'espace publics dans sa dimension paysagère.

### 3.1.3 Aménager des « quartiers verts » en contexte défavorisé : une priorité ?

On ne saurait réduire les aménagements d'espaces publics à des aménagements s'adressant exclusivement aux habitants les plus favorisés. Un certain nombre de « quartiers verts » s'inscrivent en effet majoritairement dans un contexte défavorisé voire très défavorisé (types 5, 7 et 8). Dans ces quinze « quartiers verts » (classes 3 et 4) sont en outre concentrés d'importants investissements<sup>106</sup>.

Quatre « quartiers verts » (classe 3) s'inscrivent dans des contextes où les populations s'appuient sur un capital social et intellectuel plus faible qu'ailleurs, où elles disposent d'un accès au marché du travail plus difficile, tout en bénéficiant d'un potentiel démographique en moyenne plus jeune. A côté des pôles de la précarité métropolitaine (type 5), que nous avons définis précédemment, un certain nombre d'IRIS (type 7) se caractérisent par une population vieillie et un contexte socio-économique un peu moins fragilisé. Ces deux types d'IRIS se concentrent exclusivement dans les « quartiers verts » Sainte-Marthe, Orillon, Flandre et Belleville, où la majorité des IRIS appartiennent aux pôles de la précarité métropolitaine

---

<sup>106</sup> Le budget local d'investissement municipal pour 2004 donne à voir une répartition qui favorise largement les 10<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements. Si ce sont les aménagements d'espaces civilisés qui pèsent le plus dans ces budgets localisés, on peut voir que le patrimoine de voirie y tient une place plus importante que dans les autres arrondissements (source : DVD), au-delà d'ailleurs des « quartiers verts ».

(61%). Il faut observer que l'un des secteurs les plus défavorisés de la capitale, entre la Goutte d'Or et la Chapelle, n'est pas concerné par le programme, les pouvoirs publics préférant sans doute s'y concentrer sur la question du logement et l'aide sociale<sup>107</sup>. On ne peut ignorer cependant que le boulevard Barbès, récemment aménagé en « espace civilisé », borde ce secteur (la Goutte d'Or se situe juste à l'est du boulevard), ce qui relativise les remarques précédentes : les quartiers les plus précarisés sont loin d'être mis à l'écart. De même, une action prioritaire est également menée en direction des quartiers les plus défavorisés, mais dans le cadre de la politique de renouvellement urbain, comme nous le verrons ci-dessous (cf. 3.2).

Pour autant, c'est dans des contextes un peu moins défavorisés que l'on retrouve le plus de « quartiers verts ». Même s'ils mordent également sur les espaces de la précarité métropolitaine (type 5), onze « quartiers verts » s'inscrivent dans les quartiers de la classe moyenne (type 8)<sup>108</sup>. Deux ont été réalisés dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement<sup>109</sup> : Peuplier et Château des rentiers. Ces deux cas montrent bien comment le projet « quartier vert », qui repose essentiellement sur des aménagements de voirie destinés à limiter la circulation de transit, peut devenir un outil d'action en faveur de quartiers peu favorisés qui concentrent les difficultés<sup>110</sup>. Le « quartier vert Peupliers » s'inscrit dans un tissu urbain datant majoritairement des années 1930. La ZAC de Rungis, qui vise à construire un nouveau quartier sur une ancienne friche ferroviaire, est également intégrée dans le périmètre : il s'agit d'organiser un développement urbain en continuité et en cohérence avec le tissu existant. Avec le départ des activités naguère présentes dans le secteur, la Mairie envisage en fait de favoriser la vocation résidentielle du quartier. Le choix de réaliser des aménagements cohérents, notamment au niveau du mobilier urbain, pour affirmer l'identité du quartier, va dans ce sens. L'autre « quartier vert » de l'arrondissement, le « quartier vert Château des rentiers », s'inscrit dans un espace fortement hétérogène sur le plan morphologique (avec des grands ensembles comme les Olympiades s'inscrivant dans un tissu plus ancien) et marqué par d'importantes discontinuités (le boulevard Masséna constituant une véritable césure). Les espaces publics y étaient fortement dégradés, notamment dans les quartiers qui longent le boulevard périphérique. L'accent a été mis sur les aménagements de requalification, avec notamment la restauration des chaussées et trottoirs ; il s'est également agi d'améliorer les liaisons entre les différents quartiers, notamment entre quartiers les plus périphériques et le

---

<sup>107</sup> Comme le précise S. Poli (entretien du 13/02/2006), au moment de choisir les périmètres, il y avait un Plan d'urgence pour Château-Rouge, prévoyant de nombreux chantiers. Pour la Mairie d'arrondissement, il n'était donc pas judicieux de faire en même temps de gros travaux de voirie. M. Lamy, Adjoint chargé de la voirie (entretien du 13/02/2006), précise cependant que dans le sud de la Goutte d'Or, des aménagements ont été faits dans l'esprit des « quartiers verts ». Mais en définitive, on ne pas omettre que l'investissement se soit concentré sur la butte Montmartre, dans le but de faire de ce « quartier vert » une vitrine.

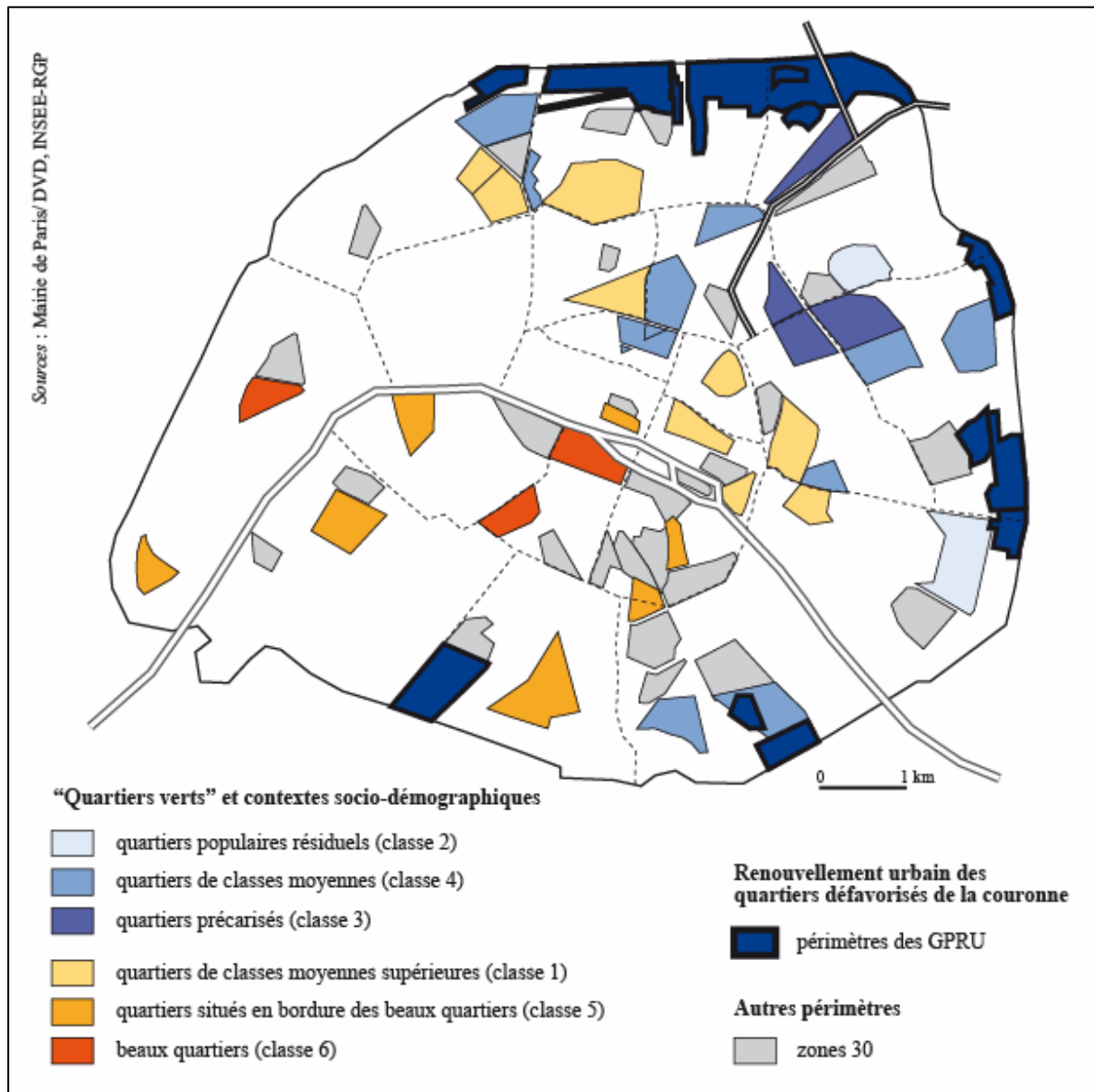
<sup>108</sup> Avec 55% des IRIS se rattachant au type 8. On y retrouve également en moindre mesure des IRIS appartenant au type 7, où la population est là encore moins défavorisée que dans ceux du type 8

<sup>109</sup> Pour les développements concernant cet arrondissement, voir l'entretien avec D. Crave, chef de la Section territoriale de la voirie du 13<sup>ème</sup> arrondissement, 11/04/06. On aurait pu faire le même type d'analyse pour le « quartier vert Porte de Ménilmontant » situé dans le 20<sup>ème</sup> arrondissement.

<sup>110</sup> D'autant plus que ces deux « quartiers verts », comme d'ailleurs cinq des onze évoqués précédemment, s'inscrivent dans des secteurs de faibles densités commerciales. Il s'agit des « quartiers verts » Belleville, Château des Rentiers, Peupliers, Sorbier, Porte de Ménilmontant, accumulant donc de multiples problèmes. Dans ce contexte, il s'agit principalement de requalifier des espaces publics dégradés, au service d'une population modeste voire précarisée, tout en favorisant les quelques pôles de centralité locale.

reste de l'arrondissement<sup>111</sup>. Bref, le « quartier vert » a surtout été l'occasion, grâce à un budget supplémentaire, de finaliser des projets engagés de longue date.

Carte n°11. Les « quartiers verts » dans leurs contextes socio-démographiques



En définitive, si la mise en place de « quartiers verts » concerne les beaux quartiers et en plus forte mesure les quartiers les plus précarisés, c'est dans les quartiers les plus hétérogènes, situés dans des espaces de transition – soumis à d'intenses processus de recomposition – que sont concentrés la majorité des « quartiers verts » (carte n°12). C'est aussi dans ces quartiers qui résident majoritairement, de fait, les classes moyennes. De plus, il ne faut pas oublier l'investissement massif qu'a constitué l'aménagement des boulevards Magenta, de Clichy et

<sup>111</sup> Comme pour le « quartier vert Peupliers », le projet est fortement connecté à une ZAC (la ZAC Château des Rentiers) et ne peut pas non plus s'envisager sans les deux Grands projets de renouvellement urbain (GPRU) qui ont été délimités dans ce secteur – Olympiades et Bédié-Porte d'Ivry – et dont nous parlerons plus loin.

de Rochechouart en « espaces civilisés », ceux-ci s'inscrivant eux aussi dans des quartiers gentrifiés ou en cours de gentrification (Clerval, 2007a). Ce n'est pas étonnant au regard de la composition globale de la population parisienne, mais cela traduit tout de même un choix politique en faveur des quartiers qui se transforment au profit des classes moyennes dans toute leur diversité. Pour autant, il est extrêmement rare que les élus et les fonctionnaires de la Mairie de Paris reconnaissent cet état de fait<sup>112</sup>. Cela s'explique peut-être par une méconnaissance des contextes socio-démographiques, ou bien par des logiques de localisation qui ne dépendent pas de ces contextes. Mais cela peut être aussi un objectif implicite, difficilement dicible, des pouvoirs publics.

#### 3.1.4 Avant et après 2001 : une certaine continuité

La municipalité précédente a souvent été accusée de choisir des périmètres situés dans des quartiers favorisés, privilégiant le clientélisme politique. En témoignerait la concentration des « quartiers tranquilles » dans le 5<sup>ème</sup> arrondissement, citée de manière récurrente par les opposants à l'ancienne municipalité<sup>113</sup>. A l'opposé, les 10<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements se seraient vus maintes fois refusé des projets de « quartiers tranquilles », malgré les problèmes qui s'y concentraient, là encore pour des raisons politiques<sup>114</sup>. La politique menée actuellement est présentée comme dépassant ces clivages. Nous avons vu que, même s'ils se concentrent dans des espaces gentrifiés ou en voie de gentrification, les « quartiers verts » englobent aussi une partie relativement importante des quartiers les plus défavorisés. Pour autant, passé ce constat, on peut remarquer que les « quartiers tranquilles » ont des localisations similaires aux « quartiers verts » au regard du contexte socio-démographique dans lequel ils s'inscrivent (carte n°12). Il n'y a pas là de véritable rupture entre les deux municipalités successives : la localisation des aménagements dépasse largement les clivages politiques et les deux programmes successifs<sup>115</sup>. Ce qui les distingue cependant, et qui n'est pas pris en compte lorsqu'on s'intéresse aux « quartiers verts », c'est la politique de renouvellement urbain, au sein de laquelle s'inscrivent de plus en plus d'aménagements d'espaces publics.

### **3.2 La politique de renouvellement urbain : une géographie prioritaire des espaces publics au sein des espaces centraux**

Si les « quartiers verts » semblent s'appliquer majoritairement aux quartiers les plus hétérogènes sur le plan socio-démographique, où les classes moyennes sont nombreuses, la politique de renouvellement urbain, qui possède une forte composante « espaces publics », s'adresse, elle, principalement aux quartiers les plus défavorisés. Il s'agit de requalifier les espaces publics de proximité dans un contexte où ceux-ci apparaissent très dégradés. A Paris,

---

<sup>112</sup> Les conseillers des élus disent travailler pour tous les Parisiens et certains s'offusquent quand on se demande si tel est vraiment le cas.

<sup>113</sup> Entretien avec J.-L. Dumesnil notamment, 06/10/2004.

<sup>114</sup> Cf. l'intervention de B. Bret dans les débats du Conseil de Paris en 1999 : « L'avis des Maires d'arrondissement quand il a été sollicité n'a pas été totalement pris en compte. Le 10<sup>ème</sup> a réclamé à plusieurs reprises que soit intégré le secteur de la Porte Saint-Denis. Le 11<sup>ème</sup> souhaite que soit programmé le quartier Haut-Belleville, Fontaine-au-Roi et le quartier Lappe-Roquette. Le 20<sup>ème</sup> souhaite que le Schéma directeur prenne en compte la mise en place d'un quartier tranquille dans les abords du secteur de la campagne à Paris ».

<sup>115</sup> Test du Chi2 entre le type de contexte socio-démographique et l'appartenance à la catégorie « quartier vert » ou « quartier tranquille ».



elle vient donc renforcer la politique des « quartiers verts » qui comprennent déjà, comme on l'a vu précédemment, un certain nombre de quartiers appartenant aux pôles de la précarité métropolitaine (type 5). On retrouve dans les périmètres de la politique de renouvellement urbain les mêmes enjeux que dans les banlieues ; l'action publique s'inspire d'ailleurs largement des dispositifs qui y ont été mis en place depuis les années 1970<sup>116</sup>, même si elle doit aussi beaucoup aux expériences menées à Paris dans le cadre des ZAC. Il s'agit ici d'aménager un secteur de la ville clairement défini, autour d'un projet global (le « projet de territoire » des GPRU) ; la question des espaces publics s'intègre donc à une approche globale plus qu'elle ne s'inscrit dans une politique sectorielle comme celle des déplacements et de la voirie. Pour cette raison, cette dimension de l'action publique est rarement mise en relation avec la politique d'aménagement des espaces publics telle qu'elle se déploie de manière plus générale au sein de l'espace parisien.

#### **Encadré n°12. Une action publique spécifique pour des secteurs très défavorisés : les GPRU et les *Sanierungsgebiete***

A Paris, l'ancienne zone des fortifications a vu se construire au cours du XX<sup>e</sup> siècle deux couronnes successives de logements sociaux – dans les années 1920-1930 puis 1950-1970 – puis le boulevard périphérique. Les paysages sont aujourd'hui ceux d'une périphérie : friches industrielles, infrastructures routières et cadre de vie fortement dégradé<sup>117</sup>. Seules quelques portions de la ceinture verte créée dans l'entre-deux-guerres subsistent (stades, jardins, etc.). Sur cette couronne, les IRIS correspondant à des quartiers très défavorisés et vieillissants (type 6) dominent, hormis dans l'Ouest : ces IRIS présentent en moyenne le profil le plus spécifique au sein de l'espace parisien. Leurs positions sont extrêmes sur tous les indicateurs, qu'il s'agisse de la formation, du statut social ou de la situation par rapport à l'emploi<sup>118</sup>. Dans le nord-est de cette couronne, dans le prolongement de la Goutte d'Or et de l'avenue de Flandres, on retrouve également des IRIS appartenant à ces espaces de la précarité métropolitaine, encore plus défavorisés. Les problèmes de la couronne parisienne s'apparentent donc largement à ceux qui se posent dans les grands ensembles depuis les années 1980. Ce qui les différencie, c'est que pendant les années 1980 et 1990, alors que l'État s'est peu investi dans la couronne parisienne, la Mairie n'a pas compensé cette absence.

Le changement ne s'est opéré qu'en 2002 : la Ville de Paris lance alors les Grands Projets de Renouvellement Urbain (GPRU), en partenariat avec l'État et la Région. Onze secteurs ont été délimités, principalement aux portes de Paris. Ce nouveau dispositif vise à mener une intervention de requalification urbaine concernant à la fois le bâti et les espaces publics ; elle est associée à des actions dans le domaine du développement économique et social. La Ville de Paris consacre 160 millions d'euros aux GPRU dans le plan pluriannuel d'investissement (2002-2007) pour les grands chantiers de logements, de voirie et d'équipements collectifs.

A Berlin, il faut dissocier la partie occidentale et la partie orientale de la ville. A l'Ouest, les quartiers anciens ont été réhabilités dans les années 1980, notamment à Kreuzberg, dans le cadre de la *behutsame Stadterneuerung* et des premiers *Sanierungsgebiete*. Dans les années 1990, les problèmes se sont déplacés vers les grands ensembles situés sur les marges de l'*Innenstadt*, notamment à Neukölln, mais surtout dans les complexes de logements sociaux concentrés à Wedding, Tiergarten et Kreuzberg. Dans ces quartiers, le lien social est déstructuré par une importante mobilité résidentielle. Les classes moyennes les ont massivement quittés, accentuant la ségrégation sociale. Ces complexes se caractérisent par une part importante de jeunes et d'étrangers, ainsi que

<sup>116</sup> Cf. chapitre 1.

<sup>117</sup> Voir APUR (2005), *Les quartiers du boulevard périphérique. Une contribution de l'APUR à l'étude d'insertion urbaine du périphérique*, 35 p.

<sup>118</sup> Avec respectivement une surconcentration des employés, des ouvriers et des retraités, et plus de chômeurs et d'inactifs que la moyenne.

par une surreprésentation des ménages à faibles revenus et par des taux de chômage élevés (Häußermann & Kapphan, 2001). Mais c'est dans la partie orientale que les problèmes sont les plus aigus depuis la réunification. Il s'agit d'une part des quartiers rénovés de l'après-guerre (*Plattenbau*)<sup>119</sup>, où les problèmes sont comparables à ceux des grands ensembles de l'Ouest, avec cependant une spécificité : le vieillissement de la population. Il s'agit d'autre part des quartiers anciens<sup>120</sup>, largement délaissés sous le régime est-allemand et de ce fait très dégradés : ils sont eux aussi soumis à une forte mobilité résidentielle et les taux de chômage y sont élevés.

Dans le cadre du *Gesamt-Berliner Stadterneuerungsprogramm*, vingt-deux *Sanierungsgebiete*<sup>121</sup> ont été définis entre 1993 et 1995, dont quinze pour les quartiers anciens de la partie orientale. L'action publique concerne principalement le bâti et notamment les logements : de la même manière que dans les années 1980, les pouvoirs publics soutiennent le processus de réhabilitation par des subventions ou des prêts aidés, afin d'éviter l'envolée des loyers et de préserver la mixité sociale. L'action publique s'apparente donc davantage aux OPAH<sup>122</sup> parisiennes qu'aux GPRU. Pourtant, les actions en faveur de l'amélioration du cadre de vie (*Wohnumfeldverbesserung*) ne sont pas absentes<sup>123</sup>, même si elles viennent au second plan dans les années 1990. Elles ne deviennent une priorité dans les années 2000 : en effet, dans un contexte de crise financière, le Land « se concentre désormais sur les missions et interventions publiques »<sup>124</sup>.

C'est en fait le travail de terrain à Berlin qui nous a conduit à nous intéresser à cette dimension de l'action publique. Les mesures en faveur des espaces publics situés dans des contextes défavorisés y tiennent une bonne place, peut-être parce que dans un contexte de crise financière, les pouvoirs publics se concentrent de manière plus flagrante sur ces derniers. C'est finalement presque exclusivement dans ce cadre que l'on retrouve aujourd'hui de manière récurrente la référence aux espaces publics<sup>125</sup>. En tout cas, la mise en regard de Paris et Berlin témoigne en grande partie du caractère commun de ce type d'action au sein des métropoles européennes. A Berlin comme à Paris, l'action publique s'inspire des dispositifs précédemment mis en place dans les grands ensembles de banlieue, tout en se nourrissant des expériences menées dans les espaces centraux par le passé, comme la *behutsame Stadterneuerung* développée à Kreuzberg dans les années 1980. Nous nous intéresserons donc ici aux GPRU à Paris et aux *Sanierungsgebiete* à Berlin (encadré n°12)<sup>126</sup>, pour comprendre comment les espaces publics constituent aujourd'hui le cœur de la politique de renouvellement urbain telle qu'elle est menée dans les espaces centraux.

<sup>119</sup> Immeubles en préfabriqué typiques de l'urbanisme de type soviétique.

<sup>120</sup> Ce sont les quartiers de *Mietskasernen* qui sont concernées. Considérés comme faisant partie de la « ville capitaliste », ont été largement délaissés par le régime est-allemand. Ils étaient voués à la destruction.

<sup>121</sup> Ils représentent 810 ha et sont principalement situés dans l'*Innenstadt*. En 2007, cinq d'entre eux ont été supprimés et il n'en reste donc que dix-sept.

<sup>122</sup> Dans un périmètre défini au préalable, cette opération incite les propriétaires à réaliser des travaux privatifs ou dans les parties communes. Elle dure en général trois ans mais peut être prolongée.

<sup>123</sup> Avec un investissement qui s'élève à 62 millions d'euros entre 1995 et 2002 selon cette même source ; l'ouvrage présente une série de projets réalisés durant cette période.

<sup>124</sup> Source : *SenStadt* (2004), *Berlin schafft Frei-Räume. Beiträge zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in den Sanierungsgebieten. Projekte 1995-2003*, 72 p.

<sup>125</sup> *SenStadt* (2004), *ibid.*

<sup>126</sup> Voir aussi les cartes de ces différents périmètres en annexe n°II-7.

### 3.2.1 Les espaces publics : source de problèmes et principal outil de transformation urbaine

L'action publique a identifié différents problèmes posés par les espaces publics – rues et espaces verts – dans ces secteurs défavorisés. Ces problèmes sont de plusieurs ordres. Ils tiennent en premier lieu, pour les quartiers de logements sociaux de Paris et de Berlin-Ouest comme pour certains quartiers de *Plattenbau* à Berlin-Est, à un problème de forme et de statut : hérités de l'urbanisme moderne, les espaces ouverts qui entourent les logements, initialement prévus pour être des espaces verts de proximité, sont difficilement appropriables ; ils sont souvent devenus des terrains vagues ou des parkings, lieux d'insécurité pour certains habitants et à l'origine de la mauvaise image de ces quartiers. La limite public/privé n'y apparaît plus, *a fortiori* à Berlin-Est où la propriété privée avait été abolie. L'absence de distinction public/privé est considérée comme l'une des principaux facteurs de problèmes au sein de ces quartiers. Dans ces secteurs se pose en second lieu, comme dans le reste des espaces centraux mais de manière parfois plus aiguë encore, le problème de la circulation automobile et de ses nuisances. C'est tout particulièrement le cas dans la couronne parisienne, ceinturée par le boulevard périphérique : non seulement celui-ci est source de bruit et de pollution, mais il amène parfois des flux disproportionnés au sein des quartiers périphériques, notamment au niveau des portes. Là encore, il en découle des nuisances considérables mais aussi des risques pour les habitants qui se déplacent à pied.

A ces problèmes liés à la morphologie urbaine s'en ajoutent d'autres, de deux types. Dans certains quartiers de Berlin-Ouest, où vivent de nombreux adolescents et jeunes adultes, ces derniers passent souvent une bonne partie de leur temps dans l'espace public, ce qui s'explique par le manque de travail et la petitesse des logements. Bien souvent, les espaces publics sont donc surfréquentés et se dégradent plus rapidement<sup>127</sup>. Certains de ces usagers de l'espace public y viennent également avec des chiens dangereux ; les trafics en tous genres, notamment les trafics de drogues, s'y multiplient. A cette occupation de l'espace par les jeunes s'ajoute dans certains quartiers la présence de nombreux alcooliques ou drogués. De tout cela, il découle de nombreux conflits de voisinage et souvent le développement de l'insécurité chez les autres résidents. Ces derniers fréquentent alors beaucoup moins les espaces publics ; ils les désertent même parfois. Les enfants et les mères de famille en viennent à moins fréquenter les jardins et aires de jeux initialement prévues pour eux. Les espaces publics sont alors délaissés, les déchets s'y accumulent et les dégradations s'y multiplient. En retour, l'état des espaces publics nourrit le sentiment d'exclusion. Bref, le processus est relativement classique, on le retrouve dans les grands ensembles français, et en moindre mesure dans certains quartiers de la couronne parisienne<sup>128</sup>. Dans cette partie de Paris, c'est en fait bien souvent le problème inverse à la surfréquentation qui se pose : le lien social distendu, le sous-équipement et les faibles densités commerciales sont l'apanage de ces « quartiers en retrait » dont les espaces publics sont peu fréquentés, donnant souvent l'impression d'être abandonnés. Une situation pouvant tout aussi bien contribuer à renforcer

---

<sup>127</sup> Ce paragraphe s'appuie sur nos enquêtes de terrain ainsi que sur deux références principales : Häußermann & Kapphan, 2001 ; IfS/STERN (1998), *Sozialorientierte Stadtentwicklung*, Berlin, Kulturbuchverlag (Gutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie).

<sup>128</sup> Plusieurs de ces quartiers sont plutôt des quartiers vieillissants où ce type de problème se pose donc de manière moins aiguë.

le sentiment d'insécurité chez les habitants, d'autant plus que la prostitution et les trafiquants de drogue peuvent y élire domicile, comme c'est le cas dans le nord de Paris.



*Figure n°61. La rue L. Pasteur Valléry-Radot, près de la Porte de St-Ouen (18<sup>em</sup> arrondissement) : un revêtement en mauvais état (photo : C. Pouessel, juillet 2006)*

*Figure n°62. La trémie du boulevard Ney dans le 18<sup>em</sup> arrondissement de Paris (photo : C. Pouessel, juillet 2006)*



Enfin, on ne saurait expliquer la dégradation des espaces publics uniquement par leur forme et leurs usages. Les pouvoirs publics ont aussi une responsabilité dans cette évolution, qui s'explique par un manque d'entretien et d'investissements dans ce domaine. A Berlin-Est, cette question n'était pas une priorité dans des quartiers anciens voués à la démolition. A Paris, si certains des espaces publics construits dans l'entre-deux-guerres sont d'une qualité incontestable – avec de nombreux squares ainsi que des mails –, ceux-ci n'ont plus fait l'objet d'une attention particulière par la suite, de même que les espaces publics plus minéraux construits dans les années 1950 et 1960. Et dans les années 1980, pendant que l'Etat investissait dans l'amélioration des espaces publics de la banlieue, ceux de la couronne

parisienne continuaient à se dégrader, la Mairie de Paris investissait très faiblement dans ces périphéries<sup>129</sup> dont le rôle était plutôt d'accueillir des fonctions encombrantes<sup>130</sup> et des infrastructures routières.

En plaçant les espaces publics au cœur de leur action, les pouvoirs publics visent à trouver une solution à ces différents problèmes. L'action sur les espaces publics sert ainsi plusieurs types d'objectifs. Comme l'affirment les « projets de territoire » à Paris et le discours officiel à Berlin<sup>131</sup>, c'est d'abord un moyen d'agir sur l'image (*Stadtbild*) de ces quartiers, image que se font les habitants ou non. On ne change d'ailleurs pas fondamentalement la morphologie urbaine de ces quartiers, seules quelques démolitions sont ainsi prévues dans les GPRU. Mais au-delà de l'image, il s'agit bien aussi de donner aux habitants des lieux plus attrayants, plus propices à la rencontre et à l'échange. La représentation de l'espace public est plus centrée sur le vécu des habitants que sur les dimensions formelles<sup>132</sup>. C'est l'idée qu'en créant des espaces plus « hospitaliers » (Joseph, 1998), on pourra amener les habitants à faire de ces espaces des espaces de « séjour » (*Aufenthalt*). L'action ne vise pas autre chose que de créer de nouvelles pratiques et même de la sociabilité dans des quartiers où l'on considère qu'elle fait défaut. Bien plus, il s'agit de *créer* des quartiers dans des secteurs à faible identité. Encore une fois, il s'agit donc de faire quartier par l'aménagement d'espaces publics, selon une vision idéale aussi bien de l'espace public que du quartier. Enfin, en améliorant les espaces publics et l'image du quartier, l'objectif est de réduire l'insécurité ou le sentiment d'insécurité que des espaces publics dégradés peuvent induire. Pour Berlin, l'enjeu est particulier : les pouvoirs publics, très préoccupés par la mobilité résidentielle, entendent par là-même contribuer à une installation plus durable des ménages, considérée comme seule à même de *faire quartier*.

### 3.2.2 Les formes de l'action publique

La voirie (rues, placettes) et les espaces verts (squares, jardins, jeux d'enfants) ne posent pas de problèmes fondamentalement différents dans ce contexte, et les limites entre l'un et l'autre ne sont d'ailleurs pas toujours clairement établies, tout du moins dans les quartiers construits après la guerre. Il en va de même pour espaces privés d'usages publics. Ce sont donc les espaces publics de proximité dans leur ensemble – il n'y a plus autant de distinction entre rues et jardins, espaces publics et espaces privés<sup>133</sup> dans ce cadre – qui ont été placés au cœur de l'action publique. Ils constituent l'une des composantes essentielles d'un projet

---

<sup>129</sup> Cet état de fait nous a été confirmé lors de plusieurs entretiens avec les chefs de projet urbain des GPRU, et peut se vérifier là où les aménagements n'ont pas encore tout transformé. Cela relativise d'ailleurs le mythe d'un espace public parisien qui serait traité de manière homogène : il est évident que pendant plusieurs décennies, l'investissement de la Ville n'a pas été le même, dans sa forme et dans sa gestion, pour tous les citoyens. Ainsi, pendant que la Mairie de Paris construisait des espaces publics de prestige, au cours des années 1980, et malgré des investissements supplémentaires dans l'Est (cf. chapitre 5), les espaces publics de la couronne parisienne étaient quasiment laissés à l'abandon.

<sup>130</sup> Comme en témoigne le cas de la Porte Pouchet où l'on trouve, à côté de plusieurs immeubles d'habitation : une pré-fourrière, une annexe de caserne de pompiers, des laboratoires de la DVD.

<sup>131</sup> Entretien avec M. Berning et M. Rübensam, 17/03/2006. Les termes cités entre parenthèses sont ceux utilisés par les deux interlocutrices.

<sup>132</sup> Cf. entretien avec M. Dubois, chargé des GPRU, 26/09/05.

<sup>133</sup> Dans une brochure de la DPVI (Délégation à la politique de la ville et à l'intégration), le terme d'« espaces privés publics » est utilisé. Il dénote le fait que les pouvoirs publics sont confrontés à des situations juridiques complexes qui les poussent, eux aussi, à redéfinir certaines notions, au contact du terrain.

global qui prend également en compte, en interaction avec les espaces publics, des questions liées au logement, au cadre de vie et à l'action sociale.

L'action publique se traduit d'abord par *des aménagements de voirie*. C'est tout particulièrement le cas à Paris où ceux-ci sont l'objet d'investissement massifs, au même niveau que le logement<sup>134</sup>. De la même manière que dans les grands ensembles de banlieue, il s'agit d'abord de reconfigurer certains espaces pour mieux marquer la différence public/privé, en intégrant donc aussi le domaine privé ou plus précisément les espaces collectifs de statut privé (propriété des bailleurs sociaux le plus souvent)<sup>135</sup>. C'est par exemple le cas sur la dalle des Olympiades<sup>136</sup> : il ne s'agit pas de faire retomber cet espace d'usages publics dans le domaine public, mais de subventionner l'amélioration de l'accessibilité ainsi que l'entretien et la sécurité, bref d'aider à une meilleure gestion de cet espace de statut privé – il appartient à une copropriété – dans un souci d'équité entre les habitants du quartier et les autres Parisiens<sup>137</sup>. C'est aussi le cas pour les espaces ouverts des grands ensembles, aussi bien dans la couronne parisienne que dans les complexes de logements sociaux de Berlin. Dans ce cas, c'est le processus de « résidentialisation » qui est appliqué (Tabet, 1999). Il consiste à enclore les immeubles, tout en créant des rues et des places dont les formes s'apparentent à celles de la ville européenne traditionnelle. La « résidentialisation » permet également de renforcer la sécurisation (Le Goix & Loudier, 2004). La mise en œuvre de ce principe passe parfois par la destruction-reconstruction de logements. Ainsi, dans le GPRU Porte Pouchet, des immeubles doivent être détruits pour laisser place à une nouvelle rue, la rue P. Rebière : moins large que la précédente, elle sera bordée de plus petits immeubles<sup>138</sup>. Mais les évolutions ne touchent pas forcément les logements : dans le GPRU Porte d'Ivry, l'avenue J. Bédier doit ainsi être reconfigurée et fusionnée avec une place préexistante, afin de diminuer son caractère routier et « pour en faire un espace unique, un pôle de quartier »<sup>139</sup>. Enfin, il faut remarquer que la politique du renouvellement urbain rejoint l'action générale en termes d'espaces publics au sein de certains GPRU : le « quartier vert Château des Rentiers » ne peut ainsi s'envisager sans les GPRU Olympiades et Bédié-Porte d'Ivry<sup>140</sup> dont il permet de coordonner l'action sur les espaces publics et de mieux articuler les aménagements mis en œuvre dans les GPRU avec les rues environnantes ; il s'articule également au réaménagement du boulevard des Maréchaux avec l'arrivée du tramway, qui a pris en compte les rues adjacentes.

---

<sup>134</sup> Entretien avec M. Dubois, 26/09/2005.

<sup>135</sup> Cette question apparaît comme une priorité aussi bien à Paris (entretien avec M. Dubois, 26/09/2005) qu'à Berlin (entretien avec M. Berning et M. Rübensam, 17/03/2006).

<sup>136</sup> Et en moindre mesure, dans le GPRU Saint-Blaise.

<sup>137</sup> La Ville n'intervient donc pas directement, mais plutôt par le biais de conventions passées avec la copropriété. Cf. entretien avec M. Dubois, 26/09/2005.

<sup>138</sup> Entretien avec V. Grimonpont, chef de projet urbain Porte Pouchet, 08/09/2005.

<sup>139</sup> Entretien avec A.-M. Viaud, chef de projet urbain GPRU Porte d'Ivry, 19/09/2005.

<sup>140</sup> Entretien avec D. Crave, chef de la Section territoriale de la voirie du 13<sup>ème</sup> arrondissement, 11/04/2006.



Figure n°63. Le projet de place Pouchet, sous le boulevard périphérique (source : Ville de Paris)

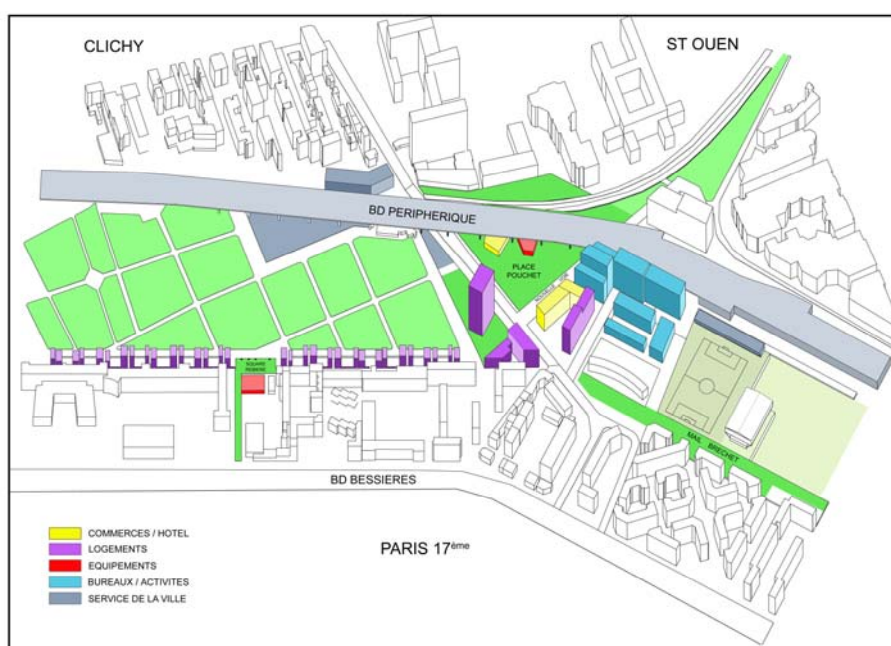


Figure n°64. Le projet d'aménagement du GPRU Porte Pouchet (source : Ville de Paris)

De nombreux espaces verts de proximité sont également réhabilités ou créés. A Berlin, les espaces verts sont déjà très nombreux mais certains étaient très dégradés et posaient des problèmes d'usages : ils ont été réhabilités, comme la Helmholtzplatz à Prenzlauer Berg, dans le *Sanierungsgebiet* du même nom. Les multiples dents creuses présentes dans le tissu urbain permettent également d'en créer de nouveaux, sur des terrains plus ou moins vastes, sur rue ou en intérieur d'îlot, permettant de créer des cheminements piétons alternatifs à la rue, comme dans le cadre du *Sanierungsgebiet* Wedding-Stettiner Strasse où une coulée verte (*Grünzug*) a été aménagée au cœur des parcelles bâties<sup>141</sup>. Parmi ces nouveaux espaces verts de proximité, beaucoup sont créés à destination des enfants et adolescents : il s'agit de maintenir les familles dans ces quartiers et de donner des occupations aux jeunes, ce qui reste une préoccupation majeure pour les pouvoirs publics, non seulement à Berlin mais aussi dans le reste de l'Allemagne. De nombreux espaces de jeux (*Spielplätze*) ont été aménagés à destination des enfants : non loin des écoles, ils sont équipés de murs d'escalade, de toboggans, de bacs à sable ou encore de jardins potagers<sup>142</sup>. Pour les adolescents, des lieux de

<sup>141</sup> SenStadt (2004), *Berlin schafft Frei-Räume. Beiträge zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in den Sanierungsgebieten. Projekte 1995-2003*, pp. 32-33.

<sup>142</sup> SenStadt (2004), *ibid.*, pp. 50-56.

rencontres (*Offener Jugendtreff*) et des skate-parcs (*Skate Anlage*) ont également été aménagés, même si c'est en moins grand nombre que les *Spielplätze*. Berlin est certes à la pointe dans ce domaine, mais Paris n'est pas en reste : s'il s'agit principalement de réhabiliter les jardins hérités de la ceinture verte des années 1930 et d'améliorer leur accessibilité, quelques nouveaux squares sont également prévus – comme dans le GPRU Porte Pouchet – ainsi que des cheminements piétons en cœur d'îlot. De nombreux projets visent enfin à convertir certains terrains occupés par les services municipaux ainsi que des parkings en espaces verts ou places publiques : c'est le cas dans les GPRU Porte Pouchet et Porte Montmartre.

Dans leurs projets d'aménagement, les pouvoirs publics tiennent de plus en plus compte des différentes temporalités : on ne produit pas des espaces publics que pour le long terme, mais il y a aussi le souci de faire des espaces publics pour le moyen terme. Autrement dit, il s'agit de mettre en œuvre *des aménagements provisoires*, avant qu'un projet d'aménagement plus vaste prenne le relais. C'est notamment le cas à Paris, au sein du GPRU Porte Pouchet où le square Emile Borrel a été récemment réhabilité alors qu'il est voué à disparaître à long terme dans le projet d'ensemble<sup>143</sup> ; à Berlin, certains espaces verts sont en fait aménagés sur des friches qui sont destinées par le plan d'occupation des sols comme par leur propriétaire, à être construites. Mais l'action publique se traduit plus généralement par un effort particulier dans la gestion de l'espace public. Il s'agit tout d'abord de renforcer l'entretien et la propreté de l'ensemble des espaces verts de proximité et des rues, ce pour quoi les pouvoirs publics consentent à consacrer plus de moyens financiers et humains. A Berlin, les pouvoirs publics comptent également beaucoup sur l'engagement des citoyens dans ce domaine : l'entretien est bien souvent assuré par des associations ou par les habitants eux-mêmes, sensibilisés au respect de l'environnement. Une évolution que l'on constate à Paris également, même si c'est en moindre mesure. Les pouvoirs publics tentent enfin de maintenir les espaces publics propres et entretenus, même quand ceux-ci sont voués à disparaître dans le cadre du renouvellement urbain.

Les aménagements seuls ne suffisant pas à ramener les usagers, les pouvoirs publics tentent également de *susciter plus d'animation*. C'est surtout le cas dans la couronne parisienne. Cette action se fait en direction des commerçants, pour les inciter à s'installer dans les rues et sur les places requalifiées. Les pouvoirs publics encouragent également la création de bureaux. Mais le processus est long à enclencher, et pour A.-M. Viaud, chef de projet urbain, « il ne faut pas se leurrer : ce sont en fait principalement des équipements publics qui seront installés »<sup>144</sup>. L'action passe aussi par un soutien aux associations locales pour l'organisation de repas et de fêtes de quartier, d'activités pour les enfants. Il s'agit de pallier la quasi-absence de vie sociale dans certains de ces quartiers. Et l'on rejoint en fait la politique sociale mise en œuvre par la Ville en étroite association avec celle du renouvellement urbain puisqu'aux côtés de chaque chef de projet urbain, on trouve un chef de projet politique de la ville. C'est sur lui que repose entre autres la charge de s'occuper de cet aspect : à la Porte Pouchet, la chargée de projet a ainsi organisé des pique-niques dans le square Borrel, participé à la mise en place d'animations estivales pour les enfants, tout cela dans le but d'encourager

---

<sup>143</sup> Entretien avec A.-M. Viaud, 19/09/2005 et H. Driancourt, 04/11/2005. Les aménagements mis en œuvre sont conçus pour durer cinq ou six ans, en attendant le débat de travaux de plus grande ampleur.

<sup>144</sup> Entretien avec A.-M. Viaud, 19/09/2005.



les habitants à se réappropriier les espaces publics<sup>145</sup>. On retrouve le même type d'action dans les autres GPRU (figure n°65). Cette même démarche fonde la politique de la ville telle qu'elle menée à Berlin – et d'ailleurs dans les autres villes allemandes –, le *Quartiersmanagement*<sup>146</sup> : visant les habitants avant les lieux, celle-ci s'est néanmoins traduite par de petits aménagements de proximité destinés à devenir des lieux de convivialité, ainsi que par des animations de quartier. A Paris, des animations de plus grande ampleur prennent enfin place dans ces espaces publics, cette fois-ci dans le cadre de la politique culturelle : *Cinéma au Clair de Lune* (cf. chapitre 8) a ainsi organisé ces dernières années des projections dans le quartier de la Porte Pouchet.

Figure n°65. Un exemple de fête de quartier dans le GPRU de la Porte de Vanves (extrait de la Lettre d'information n°2, septembre 2004).

### La Porte de Vanves fait la fête

Avant d'entrer dans l'hiver, un petit rappel de la fête organisée au 10 boulevard Brune le 3 juillet dernier.

Les participants ont apprécié la convivialité et les animations de cette journée, en particulier la représentation du "Cabaret Feuilletton", spectacle réalisé à partir d'interviews d'habitants.

Le futur centre social était également à l'honneur. Un groupe d'habitants impliqués dans ce projet a en effet profité de cette occasion pour informer et motiver le maximum de gens à son sujet.

Cette fête, organisée par l'association des locataires du 10 boulevard Brune, avait reçu l'aide de nombreux partenaires : association de locataires SAGI Porte de Vanves, club de prévention jeunesse Feu Vert, OPAC, SAGI, EDL, CEPIJE, centre social Didot Broussais, Tamazgha et, bien sûr, mairie du 14<sup>ème</sup>.



### 3.2.3 Une spécificité parisienne ?

Si les mêmes formes d'action publique se retrouvent à Paris et à Berlin, la capitale française n'en garde pas moins certaines spécificités. La première est liée à la situation des quartiers de la couronne : par définition, ils longent le périphérique, celui-ci constituant non seulement une nuisance pour les habitants (bruit, pollution) mais aussi une barrière, une frontière avec les communes limitrophes. Les GPRU visent donc en fait à effacer progressivement cette frontière, à tisser des continuités entre Paris et ces communes<sup>147</sup>, un objectif qui a d'ailleurs été inscrit au PDP : « les actions à mener sur les espaces publics de ces quartiers sont nombreuses afin de les rendre plus amènes, plus urbains, plus accessibles à pied et à vélo » (pp. 156-158). L'espace public apparaît comme un outil classique pour rétablir les continuités urbaines (Gourdon, 2001). Il s'agit d'aménager des espaces publics de part et d'autre du périphérique, afin de permettre les déplacements de proximité. Cette action passe par des aménagements de voirie mettant en œuvre les mêmes outils que partout ailleurs dans Paris (élargissement des trottoirs et réduction de la chaussée, pistes cyclables, couloirs de bus, etc.). C'est le cas avenue de la Porte d'Ivry où le projet est de « resserrer les espaces » et

<sup>145</sup> Entretien avec H. Driancourt, 04/11/2005.

<sup>146</sup> Le *Quartiersmanagement* sera l'objet de développements dans le chapitre 10.

<sup>147</sup> On retrouve la même préoccupation ponctuellement à Berlin : cf. le *Carl-Weder-Park* aménagé sur un tunnel autoroutier dans le cadre du *Sanierungsgebiet Neukölln-Wederstraße* (*Senstadt* (2004), *op. cit.*, pp. 44-45) qui permet non seulement d'atténuer les nuisances mais donne aux habitants un nouveau lieu de loisirs et de rencontres, tout en assurant une meilleure mise en relations de différents quartiers.

de « redonner sa bonne échelle » (à savoir l'échelle locale) à une avenue passagère dont les espaces sont « surdimensionnés par rapport à la vie de quartier »<sup>148</sup>. Elle comprend également la création de nouveaux espaces publics. Certains doivent être aménagés en dessous du périphérique : c'est le cas Porte Pouchet, où une place et des cheminements piétons doivent permettre de relier le quartier à Saint-Ouen, tout en « dégageant un espace central » où les habitants « puissent se croiser », avec des commerces et des équipements publics<sup>149</sup>. D'autres doivent être aménagés sur dalle : ce sont les projets les plus coûteux et donc les plus rares. C'est le cas à la Porte de Vanves dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement où un espace vert et une voirie de desserte sont prévus, ainsi que de nouveaux équipements ; c'est aussi le cas Porte de Montreuil où une esplanade doit être aménagée.



*Figure n°66. La rue Leibniz réaménagée (Paris, 18<sup>ème</sup> arrondissement) : des formes proches des « espaces civilisés » (photo C. Pouessel, juillet 2006)*

L'autre spécificité rejoint les analyses faites précédemment sur la patrimonialisation. Le processus s'étend aujourd'hui jusqu'à ces quartiers défavorisés. Même si le sous-directeur de la DU affirme que la priorité ne va pas au caractère formel des espaces publics, force est de constater que, dans le discours des chefs de projet comme dans les réalisations, cette dimension occupe malgré tout une place importante. Les chefs de projets disent que le but des GPRU est, eu égard aux espaces publics, de « remettre au niveau parisien » ces derniers (A. Chabert), d'opérer une « montée en gamme » (A.-M. Viaud). Mais il faut bien reconnaître que cette patrimonialisation est davantage le fait des services de la voirie et des parcs et jardins dont l'approche conduit souvent à une « rigidification des projets »<sup>150</sup>. Le processus concerne notamment les espaces publics hérités de l'entre-deux-guerres – squares et mails – que l'on a redécouverts depuis peu et qui sont réhabilités dans l'esprit d'origine. Bref, les espaces publics doivent être mis aux normes parisiennes, en premier lieu du point de vue de la forme, après des décennies d'abandon relatif : pour les rues, matériaux nobles, plantations d'arbres d'alignement, éclairage de qualité et meilleur partage de l'espace entre les différents modes de

<sup>148</sup> Entretien avec A.-M. Viaud, 19/09/2005.

<sup>149</sup> Entretien avec V. Grimonpont, 08/09/2005.

<sup>150</sup> Entretien avec V. Grimonpont, 08/09/2005.

déplacements ; pour les squares, ceux de l'entre-deux-guerres sont réhabilités et ceux qui datent des années 1970 traités de façon à atténuer leur caractère trop minéral. Bref, il s'agit d'agrèger ces quartiers frontaliers au territoire parisien par les espaces publics, selon une idéologie égalitaire typique du traitement des espaces publics haussmanniens.

Ces deux spécificités parisiennes dans le traitement des espaces publics en contexte défavorisé s'expliquent encore une fois par le fait que Paris soit une ville riche. Toutes les métropoles n'ont pas les moyens de couvrir les autoroutes ou d'étendre un modèle patrimonial de l'espace public à tous leurs quartiers. Encore une fois, c'est ce qui différencie largement Paris et Berlin.

#### **4. Les aménagements de proximité dans la ville : les enjeux, les effets**

Après avoir replacé l'action publique sur les espaces publics dans ses contextes locaux, il devient possible de s'interroger sur les enjeux (souvent ambigus) des choix opérés par les pouvoirs publics d'une part, sur les effets de ces choix d'autre part, à la fois sur le contexte des centralités et sur le contexte socio-résidentiel.

##### **4.1 Les ambiguïtés de l'action publique sur les espaces publics de proximité**

Comme nous l'avons vu précédemment, les espaces publics de proximité sont de plus en plus traités sur un mode paysager – « végétalisation » et patrimonialisation – avec le plus souvent en ligne de mire de faire quartier. Mais il convient d'interroger ce choix de l'approche paysagère, pour lui-même d'une part, mais aussi pour l'objectif qu'il est censé servir d'autre part.

###### **4.1.1 Faire de l'espace public un paysage ?**

La double évolution qui a affecté les espaces publics – « végétalisation » et patrimonialisation – peut être critiquée. Les urbanistes et les architectes ne s'en privent pas. La « végétalisation » aboutit à un brouillage entre deux formes d'espaces publics traditionnels – le jardin et la rue – transformant progressivement les espaces publics de proximité en jardins, au moment où se développent des espaces verts traversants, au cœur des îlots, comme c'est le cas à Berlin. La lisibilité des espaces publics s'en trouve considérablement réduite<sup>151</sup>. Les coûts d'entretien augmentent à l'inverse beaucoup, au moment où les budgets publics et les moyens humains sont parfois limités : Pour remédier à ce problème, l'administration parisienne se restructure pour plus d'efficacité (voir chapitre 9), et à Berlin, les pouvoirs publics font de plus en plus appel à l'engagement des citoyens et des associations dans la gestion des végétaux. La patrimonialisation pose également deux grandes questions. Le traitement des espaces publics selon une grammaire fortement marquée par le patrimoine ne va pas de soi. Certains urbanistes critiquent ce nouveau « Paris d'Amélie Poulain » (Lucan *et alii*, 2002), cette réduction de l'espace public à des images marquées par l'histoire ou à des stéréotypes, qui tend finalement à homogénéiser les rues et places des quartiers parisiens, y compris au-delà du centre historique. On peut notamment se demander s'il est adapté de

---

<sup>151</sup> Entretien avec S. Schöbel, 15/04/2005

construire les espaces publics de la même manière au centre de Paris et dans la couronne périphérique où le bâti date en grande partie du XX<sup>e</sup> siècle. Même si le paysage se trouve renouvelé dans le cadre de certains grands projets, comme c'est le cas avec le tramway et le boulevard des Maréchaux, conçus par l'architecte A. Grumbach, ou à une autre échelle dans le « quartier vert Peupliers », les pouvoirs publics ne semblent plus vouloir inventer aujourd'hui de nouvelles formes qui soient plus adaptées à l'époque et aux contextes locaux.

Le choix de requalifier les espaces publics selon une grammaire ancienne et en renforçant la présence végétale, bref selon une approche paysagère, peut apparaître comme un *choix de société* au niveau européen. Ainsi, le choix de la patrimonialisation n'individualise pas Paris, puisque Berlin l'a inscrit dans son éphémère mais très largement consensuel *StEP Öffentlicher Raum*<sup>152</sup>, même si le manque de marges de manœuvres financières en limite la mise en œuvre ; les villes moyennes et les petites villes se sont également clairement engagées dans cette voie (voir par ex. Périgois, 2006). La « végétalisation » répond elle aussi à une exigence profonde des sociétés urbaines qui a émergé dans les années 1970 et demeure aujourd'hui profondément ancrée parmi les citoyens, comme en témoignent notamment les résultats de la concertation menée dans le cadre du PLU à Paris en 2003<sup>153</sup>. Pour autant, on peut se demander si ce n'est pas plutôt le cadre de vie qui est une priorité pour les citoyens. Or la « végétalisation » et la patrimonialisation sont *un choix parmi d'autres* pour améliorer ce cadre de vie. Il est légitime de se demander si les pouvoirs publics – et avec eux les professionnels de la ville – n'ont pas largement contribué à l'ancrage de cette norme paysagère dans la société : c'est une réponse parmi d'autres à cette demande en faveur du cadre de vie. En profitant de cette forte demande, les pouvoirs publics n'ont-ils pas finalement imposé aux habitants cette norme paysagère ? Les espaces publics sont devenus une image, une norme fabriquée par les pouvoirs publics et les professionnels de l'espace qui la diffusent voire l'imposent au public par l'intermédiaire d'une panoplie publicitaire de bulletins, plaquettes et films, auxquels on peut ajouter les sites Internet et les panneaux publicitaires. Officiellement, c'est pour informer, sensibiliser, impliquer, « faciliter l'appropriation de l'espace urbain », « aider [les citoyens] à s'y enraciner et à y fonder une identité » (Garnier, 1991, p. 200). Alors que « de tout temps, à des degrés divers qui ont varié selon les époques, les lieux et les milieux, les citoyens ont été en mesure de se représenter leur ville, en tout et en partie (...), sans l'assistance de techniques et d'hommes de “communication” » (Garnier, 2001, p. 201), le rapport des habitants à leur ville et à leur quartier est aujourd'hui largement *médiatisé* :

Qu'on le veuille ou non, la « médiatisation » revient (...) à empêcher une saisie directe du réel en intercalant systématiquement un « double » imagé qui, à force d'être reproduit, risque à la longue d'être pris comme *réfèrent premier*. (...) Ce sur quoi il convient de s'interroger, c'est sur les effets, recherchés ou non, du déferlement d'imagerie urbaine auquel on assiste actuellement, sur la perception de la ville par ses habitants, par conséquent, sur leur façon de se situer eux-mêmes par rapport à elle.

---

<sup>152</sup> Ce document est le résultat d'un large débat public qui s'est tenu à Berlin dans les années 1990, notamment dans le cadre du *Stadtforum* qui nous évoquerons dans le chapitre 10.

<sup>153</sup> Selon E. Lemerrier (entretien du 07/04/2006), les demandes en termes de « végétalisation » ont été nombreuses. Nous avons pu vérifier l'importance du nombre de demandes en analysant directement les propositions faites par les conseils de quartier dans le cadre de la consultation sur le PLU en 2003 (la moitié des propositions concernant les espaces verts portent en fait sur la « végétalisation » des rues et des places).

Il n'est donc pas étonnant, quand on interroge les habitants, de retrouver cette image de l'espace public fabriquée par les pouvoirs publics et les professionnels de la ville : au regard des propositions faites par les habitants dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme (PLU) – où ressort une nette préoccupation pour le paysage, selon des termes souvent très proches du discours des pouvoirs publics – ou même de l'enquête menée dans plusieurs quartiers parisiens présentée ci-dessus – où les « ingrédients » du quartier pour les habitants collent quasiment à ceux qui sont régulièrement maniés par les pouvoirs publics – on peut même affirmer que finalement, les habitants ont clairement intégré l'approche paysagère. Il est d'ailleurs d'autant plus facile d'intercaler cette représentation, cette norme entre les citoyens et leurs espaces publics de proximité que ces derniers sont en fait initialement des espaces assez banals et neutres, contrairement aux espaces publics plus centraux, traditionnellement voués à une fonction de représentation.

On peut pousser plus loin encore la critique. Finalement, en adoptant cette vision paysagère des espaces publics et de la ville et en la diffusant au sein de la société, les pouvoirs publics « [mettent] l'esthétique en lieu et place du politique au poste de commandement, telle est, au bout du compte, la version revue et amendée du fameux "droit à la ville" » (Garnier, 2001, p.204). Pour accorder le « droit à la ville » tel que l'a conceptualisé H. Lefebvre dans les années 1970 à tous les habitants, les pouvoirs publics ont donc fait le choix d'un espace public végétalisé et patrimonialisé pour tous... aux dépens parfois des autres politiques publiques. Ainsi, le logement, l'aide sociale ou encore la construction d'équipements ne devraient-ils pas être la priorité pour les pouvoirs publics dans les quartiers définis comme prioritaires ? Quand on regarde avec plus d'attention la représentation que les citoyens ont du quartier, on note qu'un petit groupe semble rejeter ou du moins, ne pas considérer comme constitutifs d'un quartier, des éléments de la définition consensuelle<sup>154</sup> ; or cette attitude semble plus fréquemment exprimée par les ouvriers<sup>155</sup>. De même, en observant plus précisément les propositions faites par les habitants lors de la consultation du PLU, on constate que c'est parmi les habitants des arrondissements les moins favorisés de la capitale que s'expriment le plus les attentes en termes d'équipements et de logements<sup>156</sup>. Certes les politiques de renouvellement urbain comprennent un volet social important. Pour autant, il faut reconnaître qu'à Paris, la Mairie investit autant dans les deux domaines et qu'à Berlin, le *Land* s'est récemment recentré sur les aménagements d'espaces publics. Et les habitants s'avèrent souvent plus intéressés par la question du logement que par celle du cadre de vie, hormis des problèmes concrets concernant le stationnement de leur véhicule ou la sécurité des enfants à la sortie de l'école<sup>157</sup>. D'ailleurs, la critique commence aujourd'hui à émerger au

---

<sup>154</sup> D'après l'enquête effectuée en juin 2006 auprès des habitants de différents quartiers parisiens, dans le cadre du contrat UMR Géographie-cités/Ville de Paris (cf. annexe n°I-4), commerces de proximité, marchés, espaces verts, équipements et services publics, ou encore lieux de rencontre ne sont pas des éléments déterminants de la « reconnaissance » d'un quartier pour cette catégorie.

<sup>155</sup> Les personnes interrogées ont été décrites par leur catégorie socio-professionnelle (CSP). Cet indicateur qualitatif a été projeté comme variable supplémentaire dans le plan factoriel où s'inscrivent les éléments identifiés comme pouvant « faire quartier ». La proximité d'une CSP et d'une autre variable sur un axe permet d'établir un lien entre ces deux univers, celui de la CSP et celui des éléments de définition du quartier sélectionnés.

<sup>156</sup> Le pourcentage des propositions concernant les logements et les équipements dépasse 12% dans les 11<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements, alors qu'il est inférieur à 7% dans les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements.

<sup>157</sup> Entretien avec M. Dubois, 26/09/2005.

sein même des acteurs de l'espace public. J.-P. Charbonneau<sup>158</sup>, urbaniste spécialisé dans ce domaine et acteur de la requalification des espaces publics dans de nombreuses villes (y compris Paris), dit ainsi ne plus toujours se reconnaître dans les projets « cossus » développés ici ou là : « Au début, il fallait démontrer que l'espace public était un équipement à part entière. Aujourd'hui, on en fait trop [notamment en termes de « végétalisation »]. Il faudrait plutôt arbitrer en faveur de la politique des transports, du logement ». Selon lui, les espaces publics sont aujourd'hui devenus « à la mode ». L'ancienne conseillère du Maire de Paris sur les espaces publics, D. Alba<sup>159</sup>, va dans le même sens : « dans le domaine des espaces publics, il ne faut pas en faire trop. Peut-être y a-t-il eu quelques dérives ces derniers temps ». En fait, on considère de plus en plus que les espaces publics « doivent être banalisés, envisagés comme un thème parmi d'autres » (J.-P. Charbonneau) dans lequel tous les budgets publics ne doivent pas être investis au détriment des autres politiques.

#### 4.1.2 L'espace public pour faire quartier ?

L'objectif assigné aux aménagements de proximité est le plus souvent de *faire quartier*. Mais peut-on renforcer le lien social dans la ville par des aménagements, et par des aménagements paysagers de surcroît ? Nous verrons que le choix du paysage peut aller à l'encontre de l'objectif même de renforcement du lien social.

##### *Le lieu ne fait pas nécessairement le lien*

La première critique de cette approche de l'espace public a été déjà largement mise en évidence : les pouvoirs publics partent du principe que l'aménagement d'un espace public attrayant pourra favoriser la rencontre et les sociabilités, « le lieu devant créer le lien » (Genestier, 1999). Or il apparaît évident que les interactions sociales à l'échelle du quartier n'ont pas vraiment besoin de ces lieux pour exister : la rencontre appelle l'espace de rencontre plus que l'espace de rencontre n'appelle la rencontre (Gehl, 2001). Certes l'aménagement de proximité en faveur des « circulations douces » augmente les possibles : la rue est plus ou moins propice à la rencontre, et il est vrai que des trottoirs élargis, des placettes piétonnes ou des limitations de vitesse permettent au piéton de stationner plus facilement, éventuellement de s'y asseoir. Comme le remarque E. Charmes,

l'impact de ces dispositions sur la sociabilité locale n'est certainement pas aussi important que ce que prétend la Mairie de Paris, mais les quartiers verts constituent incontestablement un enrichissement du terreau de la vie de quartier » (Charmes, 2006, p. 129).

Mais les interactions sociales peuvent finalement émerger partout, et même souvent là où on ne les attend pas, dans des lieux qui n'ont pas été nécessairement embellis et aménagés à cet effet. E. Charmes le montre bien dans son étude sur deux rues de Belleville, la rue des Cascades et la rue de l'Hermitage, qui sont d'ailleurs désormais intégrées dans le « quartier vert Belleville » :

Cet emplacement [celui de l'interaction] peut être un espace spécifiquement aménagé s'il se trouve que les personnes se sont croisées à proximité. Mais cet endroit peut tout aussi bien être un de ces « délaissés » tant décriés par les

---

<sup>158</sup> Les citations qui suivent sont extraites de l'entretien réalisé avec J.-P. Charbonneau le 04/11/04.

<sup>159</sup> Entretien du 27/10/2004.

professionnels de l'esthétique urbaine. Un muret ou une borne peuvent également devenir des points de fixation fortuits. (Charmes, 2006, p. 126)

A l'inverse, beaucoup des espaces aménagés « restent peu utilisés et ont, au mieux, une valeur décorative » (p. 125). On peut également noter au passage que les divers « mobiliers de défense » installés sur la voie publique ont un rôle ambigu : ils protègent les piétons mais peuvent limiter « l'hospitalité » des lieux – pour reprendre les termes d'I. Joseph (1998) – en réduisant l'espace qui leur est destiné ; à l'inverse, ils servent parfois de point de fixation pour la rencontre et l'interaction entre riverains qui peuvent s'y adosser ou s'y asseoir, comme c'est le cas à Ménilmontant, à Belleville ou à Barbès.

Figure n°67. La rue du Commandeur dans le « quartier vert Alésia Tombe-Issoire » (juin 2006)

*Potelets, plantations, stationnement pour deux-roues... mais un espace qui reste la plupart du temps désert*



Le lieu fait finalement lien quand ce lien lui préexiste : nous considérons que les aménagements d'espaces publics de proximité sont finalement véritablement appropriés que quand ils sont situés au niveau d'une centralité locale. C'est le commerce qui joue ici un rôle incontournable, même si les équipements publics ou privés jouent également un rôle important (écoles, postes, gymnases). Ainsi les enquêtes de terrain<sup>160</sup> montrent-elles que les « quartiers verts » situés dans des espaces de faibles densités commerciales demeurent peu appropriés par les habitants. C'est le cas dans les « quartiers verts » du 13<sup>ème</sup> arrondissement ou encore sur les marges du « quartier vert Alésia Tombe-Issoire » (figure n°67)<sup>161</sup>, où les aménagements ne correspondent finalement pas aux usages de la rue<sup>162</sup>. C'est aussi le cas dans une majorité de GPRU<sup>163</sup>. Les rues y demeurent désertes une bonne partie de la journée. Il n'en va pas de même pour ceux qui s'inscrivent dans des contextes marqués par des

<sup>160</sup> Ces phénomènes demeurent en effet très difficiles à mesurer et à systématiser.

<sup>161</sup> On peut citer entre autres le carrefour Hallé/Commandeur où une place s'est substituée à un parking (matériaux de qualité, plantations d'arbres) [figure n°67] ou encore la rue Friant, où les trottoirs ont été élargis, des arbres plantés et une piste cyclable aménagée. Ces deux espaces restent la plupart du temps totalement déserts et paraissent d'ailleurs d'autant moins fréquentés.

<sup>162</sup> Entretien avec B. Leguay (STV2) du 14/09/2005.

<sup>163</sup> Cf. entretiens avec les chefs de projet, notamment pour le GPRU Bédié-Porte d'Ivry.

centralités locales ou d'arrondissement, en particulier au niveau des rues les plus commerçantes qui les polarisent : les trottoirs élargis et les placettes nouvellement créées sont immédiatement appropriées par les passants, se couvrent de terrasses de cafés qui ne désemplissent que par mauvais temps. Les espaces publics les plus prisés par les habitants demeurent donc bien ceux qui sont en prise directe avec la vie urbaine.

### *Vers une fermeture des quartiers ?*

Si les aménagements de proximité sont réalisés en priorité pour les habitants, les pouvoirs publics parisiens disent travailler aussi pour les autres usagers de l'espace public, et notamment pour les Franciliens, les deux n'étant pas considérés comme contradictoires<sup>164</sup>. Pour autant, de nombreux observateurs critiquent les « quartiers verts » – et autres aménagements d'espaces publics de proximité – en les accusant de renforcer l'appropriation locale et de réduire l'ouverture sur l'extérieur (par exemple : Mangin, 2004) : ainsi dégraderaient-ils la culture publique urbaine. Les pouvoirs publics se prémunissent d'ailleurs de ce genre de critique depuis les années 1990 en considérant que c'est sans doute un risque, mais que leur action vise d'une part à étendre ces dispositifs à l'ensemble de l'espace urbain – c'est déjà le cas à Berlin-Ouest et ce projet est confirmé par les acteurs parisiens<sup>165</sup> – et d'autre part à établir des liens entre les différents secteurs : c'est notamment l'objectif du « réseau vert »<sup>166</sup>. Nous considérons qu'il faut nettement nuancer cette critique au regard des usages de l'espace : par l'aménagement, l'accès est certes limité pour les automobilistes, mais il ne l'est absolument pas pour les usagers des transports en commun ; or les déplacements entre Paris et la banlieue se font principalement par ce biais ; de plus, les automobilistes qui transitaient par les quartiers devenus « verts » ou « tranquilles » ne s'y arrêtaient que rarement, comme en témoignent notamment les analyses menées par l'APUR sur la fréquentation des commerces, qui démontrent la faiblesse du nombre d'achats exécutés par des automobilistes de passage.

Pour autant, deux éléments contenus par les aménagements de proximité tels qu'ils sont développés aujourd'hui viennent alimenter selon nous cette critique de la fermeture, mais d'une autre manière. Le premier est d'ordre symbolique et rejoint l'idée de paysage. Au-delà de l'apparent consensus, l'approche paysagère de l'espace public et les formes qui en découlent ne sont pas anodines : comme nous l'avons vu, elles inscrivent une norme dans l'espace urbain, et cette norme n'est pas que celle des pouvoirs publics, elle est aussi celle d'un groupe social dominant pour lequel ces derniers agissent implicitement. Si la diffusion de telles valeurs dans la société ne peut être niée, les sociologues ont ainsi depuis longtemps mis en évidence le goût et l'intérêt des groupes sociaux les plus favorisés sur le plan culturel pour le patrimoine : la nouvelle forme des espaces publics s'inscrit pleinement dans ce qu'A. Bourdin a appelé le « patrimoine réinventé » (1984). Dans la lignée de N. Smith (2003), Sh. Zukin (1991) et D. Mitchell (1997), nous considérons donc que l'approche paysagère (et patrimoniale) de la ville et de ses espaces publics renvoie à l'idéologie et aux modes de vie de la classe moyenne, qu'elle constitue un moyen d'affirmer le pouvoir d'une classe dominante.

---

<sup>164</sup> Entretiens avec J.-L. Dumesnil (06/10/2004) et B. Dussert (19/10/2004).

<sup>165</sup> Entretiens avec J.-L. Dumesnil (06/10/2004).

<sup>166</sup> Voir chapitre 6. J. Tibéri, tout en refusant le « réseau vert », proposait déjà en 1996 d'aménager des itinéraires favorables aux piétons et aux cyclistes pour mieux relier entre eux les « quartiers tranquilles ».



Les logiques de localisation en témoignent, au-delà de la géographie prioritaire : les aménagements s'adressant aux classes moyennes sont les plus nombreux et sont aussi parmi les plus aboutis. Contrairement aux espaces publics de prestige, principalement voués à la consommation, les espaces publics de proximité sont voués à l'habiter, englobant le fait de résider et de pratiquer l'espace environnant le logement. Devenu paysage, l'espace public de proximité constitue une scène sur laquelle les classes moyennes – en particulier les propriétaires – marquent leur possession du sol, excluant symboliquement ceux qui n'en ont pas les moyens, ainsi que le contrôle qu'ils exercent sur les relations sociales (Mitchell, 1997)<sup>167</sup>. Il contribue à valoriser en définitive le logement et à affirmer le statut de ceux qui résident dans le quartier. Bref, la transformation de l'espace public en paysage modifie radicalement le contenu de ce dernier, et c'est plutôt là que l'on peut voir une dégradation de la vie publique : le paysage apparaît comme l'antithèse de ce que l'espace public pourrait être idéalement.

Le deuxième élément susceptible d'aller dans le sens d'une fermeture des espaces publics de proximité est d'ordre scalaire : en travaillant pour renforcer l'échelon local au service du cadre de vie, l'approche mise en œuvre par les pouvoirs publics contribue en fait au brouillage des échelles de la ville parce qu'elle est bien souvent poussée très loin. L'approche des espaces publics comme espaces de proximité tend en effet à contaminer toute l'action publique sur les espaces publics. De plus en plus, cette approche s'étend à tous les espaces publics, y compris ceux du réseau principal de voirie. Les discours qui fondent le concept d'« espace civilisé »<sup>168</sup> à Paris en témoignent, de même que certains des aménagements réalisés dans ce cadre : le principe de « végétalisation » y est largement appliqué (jardinières sur l'avenue Jean-Jaurès, deuxième plantation d'alignement sur le boulevard Magenta). Le grand axe, traditionnellement lieu de passage à l'échelle de la capitale, est de plus en plus considéré comme un élément du cadre de vie pour les riverains et les habitants du quartier<sup>169</sup>. De même, la construction du Tramway des Maréchaux correspond à un projet d'aménagement plus vaste et plus global, à l'échelle d'un territoire (les Maréchaux Sud) : sa construction a permis de redéfinir les articulations entre les quartiers adjacents dont les espaces publics ont été en partie repensés et réaménagés. La dimension locale y est omniprésente. Lorsqu'il s'agit de repenser les différentes échelles de l'espace public et de ses usages, cette évolution semble coller aux réalités urbaines. En revanche, quand le discours sur le local l'emporte, cela peut poser des problèmes considérables : comment faire quartier sur un grand axe de circulation, au niveau d'une centralité métropolitaine ? Peut-on traiter de manière locale un espace public central ? La ville n'est pas une addition de quartiers mais un ensemble, un tout, avec des échanges qui ne se limitent pas à l'échelon local, avec des lieux qui s'inscrivent dans une hiérarchie, du local au global. Même si cela est bien souvent rappelé dans le discours officiel,

---

<sup>167</sup> Pour D. Mitchell, la transformation de l'espace public en paysage passe essentiellement par les lois anti-sans-logis. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 2, impossible de confondre le contexte états-unien avec le contexte européen, mais force est de constater que cette théorie est valide dans le cas qui nous concerne, si ce n'est que l'on en observe ici une variante plus complexe, où la question des sans-logis apparaît comme moins centrale.

<sup>168</sup> APUR (2002), *Charte d'aménagement des espaces civilisés*, 84 p.

<sup>169</sup> Ce qui se traduit dans le mode de production des espaces publics, comme nous le verrons dans la troisième partie.

force est de constater le caractère hégémonique de l'échelon local et de la proximité. Là encore, un processus de fermeture des espaces publics se dessine.

#### **4.2 L'action publique sur les espaces publics de proximité redéfinit-elle les centralités dans la ville ?**

Nous nous intéressons désormais aux recompositions éventuelles auxquelles les aménagements peuvent conduire, tant sur le plan de la structure commerciale et sur celui des pratiques de proximité.

##### **4.2.1 Les « quartiers verts » : des effets limités sur la structure commerciale parisienne**

Si les changements en termes de pratiques de consommation sont difficiles à mesurer, tel n'est pas le cas des évolutions de la structure commerciale. En les mesurant, il est possible d'avoir un aperçu des éventuels changements intervenant dans les pratiques de proximité. Les études menées par l'APUR sur les dix « quartiers verts » achevés en 2005 nous donnent de précieuses indications sur les évolutions depuis 2000<sup>170</sup>. A l'échelle de Paris, on relève peu d'évolutions qui distingueraient les « quartiers verts » du reste de la ville en ce qui concerne la structure commerciale : « en termes quantitatifs, l'évolution des commerces observée dans l'ensemble des dix quartiers verts n'est pas différente de celle observée dans le reste de la capitale »<sup>171</sup>. L'APUR démontre que les aménagements, contrairement aux critiques, notamment des commerçants, ne conduisent globalement pas à une baisse du nombre de commerce. Au contraire, elle constate que « cette évolution y est plus favorable tant entre 2000 et 2003 (-0,1% par an contre -0,4% à Paris) qu'entre 2003 et 2005 (+0,3% par an contre +0,1% à Paris) »<sup>172</sup>. Cependant, cette évolution favorable tient sans doute plus à la tendance générale qu'aux travaux réalisés dans ces secteurs, le plein impact de ces travaux ne pouvant se mesurer sur un délai aussi court. Cependant, au-delà de la tendance générale décrite ci-dessus, l'APUR relève des évolutions quelque peu différenciées par type d'activité et par quartiers.

L'évolution générale relevée ci-dessus masque *des tendances contrastées par type d'activité* :

on note dans l'ensemble des quartiers verts une croissance plus importante des commerces occasionnels jusqu'alors peu implantés, tels que les boutiques de mode, le meuble et l'équipement de la maison, les cafés et restaurants. A contrario, les commerces plus quotidiens (commerces alimentaires et services aux particuliers mais aussi ceux liés à la culture et aux loisirs) voient leur nombre légèrement diminuer, alors qu'ils ont tendance à augmenter à Paris<sup>173</sup>.

Même si elle est minime, cette augmentation du nombre des commerces qui y étaient initialement moins implantés est intéressante à noter, car elle correspond à un renforcement et

---

<sup>170</sup> L'APUR a à sa disposition la BDCOM sur plusieurs années depuis 2000. Nous n'avons pu travailler que sur la BDCOM de 2003.

<sup>171</sup> Source : APUR (2006), *Impact des travaux de voirie sur l'évolution des commerces. Analyse des résultats de la Banque de données sur le commerce à Paris (2000-2003-2005)*, p. 9.

<sup>172</sup> APUR (2006), *Impact des travaux de voirie sur l'évolution des commerces. Analyse des résultats de la Banque de données sur le commerce à Paris (2000-2003-2005)*, p. 9.

<sup>173</sup> APUR (2006), *ibid.*, p. 9.

un approfondissement des centralités locales. Les « quartiers verts » tendraient donc à rendre plus attractifs les secteurs où ils sont réalisés ; ils permettraient l'établissement de nouveaux types de commerces, notamment des cafés et des restaurants pouvant plus facilement installer des terrasses. Mais on ne peut pas dans le même temps ne pas relativiser cette hypothèse : l'évolution du type d'activités dépend aussi largement des habitants et de leurs pratiques de consommation, et les recompositions sociales des quartiers parisiens peuvent aussi expliquer le développement de certaines activités aux dépens d'autres.

On retrouve cette conclusion sur le terrain, notamment dans le « quartier vert Faubourg Saint-Denis » (Billard, 2006). Il est intéressant de constater que sur l'ensemble des rues du quartier, c'est la rue des Petites Ecuries qui a connu depuis cinq ans, donc depuis les premiers aménagements du quartier, le plus de changements du point de vue de l'offre commerciale. Près de la moitié des commerces de cette rue se sont installés dans ce laps de temps. Cafés, agences de téléphonie, restaurants et agences immobilières s'ajoutent aux commerces d'alimentation. Plusieurs hypothèses peuvent être données pour expliquer cette diversification et cette augmentation du nombre de commerces. Dans le cadre d'un « quartier tranquille » puis d'un « quartier vert », la rue des Petites Ecuries a été touchée par des aménagements multi-modes : changement de sens, piste cyclable et élargissement des trottoirs. Ces aménagements ont été à l'origine de nouveaux flux qui ont pu favoriser l'installation de ces nouveaux commerces qui vivent d'une clientèle quotidienne et régulière. Autrement dit, les aménagements ont pu favoriser l'installation des commerces rue des Petites Ecuries en donnant davantage de place aux piétons et en améliorant le cadre de vie. Cependant, si cette explication correspond bien aux objectifs du « quartier vert », elle ne doit pas conduire à simplifier les logiques à l'œuvre en attribuant aux aménagements la capacité d'influencer directement sur l'évolution des commerces dans une rue, un quartier ou un arrondissement. D'autres paramètres sont à intégrer dans l'analyse, tel que l'évolution des modes de consommation et plus encore, la composition sociale du quartier.

L'évolution générale masque également *des tendances contrastées à l'échelle des quartiers*. « Six quartiers verts connaissent une évolution annuelle positive de leurs commerces entre 2003 et 2005, alors que cinq d'entre eux perdaient des locaux entre 2000 et 2003 »<sup>174</sup>. Il s'agit des « quartiers verts » Aligre, Arènes, Broca, Lune et Alésia Tombe-Issoire. Cette tendance peut s'expliquer pour la première période par le contrecoup des travaux d'aménagement. En effet, ceux-ci sont en général à l'origine d'une baisse importante du chiffre d'affaires des commerces<sup>175</sup> ; c'est d'ailleurs l'une des causes du lancement de la polémique autour de la création du « quartier vert Alésia Tombe-Issoire » où on note au passage une baisse du nombre de commerces entre 2004 et 2005<sup>176</sup>. Pour la seconde période, cette tendance peut s'expliquer par un certain succès de l'aménagement en « quartier vert »,

---

<sup>174</sup> APUR (2006), *Impact des travaux de voirie sur l'évolution des commerces. Analyse des résultats de la Banque de données sur le commerce à Paris (2000-2003-2005)*, p. 12.

<sup>175</sup> Par exemple, les quelques commerçants interrogés dans le Faubourg Saint-Denis (Billard, 2006) se plaignent d'une baisse de leur chiffre d'affaires et imputent cette baisse à la réduction de la circulation automobile. Selon eux, une part importante de leur clientèle était constituée de personnes n'habitant pas le quartier et qui venaient en voiture. On retrouve le même genre de critiques de la part des commerçants dans la plupart des « quartiers verts » ainsi que sur le tracé du tramway et dans les quartiers adjacents.

<sup>176</sup> Dans le cadre de ce « quartier vert », la rue de la Tombe-Issoire a été fermée à la circulation de transit, devenant un axe beaucoup moins fréquenté. Certaines associations, relayées par la presse, ont alors accusé les aménagements de faire disparaître les petits commerces.

dans des secteurs de centralité diversifiée à l'échelle de l'arrondissement (Aligre) ou de centralité locale (pour les autres). Parmi les « quartiers verts » étudiés par l'APUR, seul le « quartier vert Orillon » a connu une évolution positive sur les deux périodes : c'est sans doute étroitement lié d'une part à son profil particulier de centralité populaire parisienne, caractérisée par un fort dynamisme commercial ; d'autre part à la construction dans ce secteur d'une nouvelle centralités des loisirs, avec de nombreux cafés et restaurants, structurée par la rue Oberkampf (qui borde le quartier vert) et de la rue Saint-Maur (Fleury, 2006). Plus que les aménagements, même si ceux-ci ont sans doute contribué indirectement à la revalorisation progressive du quartier, ce sont ces deux caractéristiques qui expliquent avant tout l'attractivité considérable (et croissance) du quartier, au-delà de l'arrondissement.

D'autres « quartiers verts » voient leur nombre de commerces baisser entre 2000 et 2005. Ce genre d'évolution donne à voir les limites de la politique d'aménagements de proximité puisque, semble-t-il, elle ne parvient pas à enrayer une diminution sans doute largement structurelle, même si les nuisances liées aux travaux peuvent les expliquer aussi en partie. Il s'agit des « quartiers verts » Plateau et Saint-Placide : ils ont vu le nombre de commerces diminuer entre 2000 et 2003 et cette tendance a perduré entre 2003 et 2005, à un rythme plus modéré cependant pour le « quartier vert Saint-Placide », dont la centralité est plus affirmée, que pour le « quartier vert Plateau », qui possédait déjà de faibles densités commerciales. Le « quartier vert Brochant » voit pour sa part le nombre de commerces augmenter : c'est une centralité diversifiée qui semble se maintenir ; pour autant, si le nombre de commerces s'est accru de cinq par an au cours de la première période, il subit une perte de trois commerces par an sur la seconde période. Là encore, sur le court terme, la politique d'aménagements de proximité ne semble pas parvenir à ses fins.

En définitive, les changements induits à l'échelle locale sont donc limités, ce qui permet de penser que les pratiques de proximité en ressortent elles aussi quasiment inchangées, tout du moins pour les pratiques d'achat : le cas du « quartier vert Faubourg Saint-Denis » en témoigne (encadré n°13). Les tendances observées sont en partie seulement liées aux aménagements d'espaces publics et dépendent en fait souvent de facteurs plus structurels, ce qui explique les effets parfois contrastés relevés ci-dessus. A la suite de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris<sup>177</sup>, il est permis de penser que « le quartier vert se révèle être un accélérateur de mutations urbaines »<sup>178</sup> et notamment des mutations économiques.

---

<sup>177</sup> Auteur de plusieurs enquêtes sur l'impact des aménagements de « quartier vert » sur l'économie locale, notamment sur le « quartier vert Alésia Tombe-Issoire ».

<sup>178</sup> Source : CCIP – Délégation de Paris (2005), *Le quartier vert Alésia Tombe-Issoire : quel impact sur l'économie locale*, p. 10.

### **Encadré n°13. Les « quartiers verts » : des effets limités sur les pratiques d'achat à l'échelon local. Le cas du Faubourg Saint-Denis**

Les aménagements de proximité renforcent-ils les centralités locales ? Pour répondre à cette question, on peut notamment se pencher sur l'évolution des pratiques d'achat à l'échelon local. Nous nous concentrerons ici sur le cas du « quartier vert Faubourg Saint-Denis » analysé par Claire Billard (2006)<sup>179</sup>.

Même s'il en constitue une variante, ce « quartier vert » appartient au modèle général du « quartier vert », celui qui s'inscrit dans une centralité du commerce de proximité, à l'échelle de l'arrondissement. La majorité des habitants affirment fréquenter régulièrement les commerces du quartier : plus de 80% d'entre eux les fréquentent plus de trois fois par semaine. La plupart des commerces cités par les habitants se situent dans les rues du « quartier vert ». Une hiérarchie en termes de fréquentation apparaît cependant dans leurs localisations. La rue du Faubourg Saint-Denis est à n'en pas douter la première des centralités commerciales du quartier. Près de deux tiers des habitants interrogés la fréquentent quotidiennement. Le contenu de l'offre marchande (avec une surreprésentation de commerces de proximité et notamment d'alimentation) et la multiplicité des commerces invitent les habitants à venir s'y approvisionner. La diversité et la concentration des commerces de proximité ainsi que les flux piétons font de cette rue le cœur de l'animation du quartier. Les autres rues commerçantes du quartier ne viennent que très loin derrière : la rue des Petites Ecuries, la rue de Paradis et enfin la rue de Chabrol<sup>180</sup>. La rue des Petites Ecuries accueille un certain nombre de commerces, et notamment des cafés et des restaurants. La rue de Chabrol accueille quant à elle quelques commerces d'alimentation, notamment à son carrefour avec la rue d'Hauteville ; mais ces commerces sont bien moins nombreux que dans les autres rues étudiées.

Au cours de cette enquête, 17,1% des habitants ont affirmé fréquenter davantage les commerces de proximité depuis les aménagements. Il semble donc que ces derniers aient renforcé l'usage des commerces, même si c'est de manière relativement limitée. Ce changement concerne en premier lieu la rue du Faubourg Saint-Denis. Si la place accordée à la voiture est toujours conséquente, les aménagements ont donné plus de place « modes doux ». Or, la rue du Faubourg Saint-Denis était jusque-là un axe de circulation et une voie commerçante. Avec les aménagements favorisant les « modes doux », la fonction commerçante semble progressivement prendre le dessus. Pour autant, seulement un tiers des personnes interrogées citent la rue du Faubourg Saint-Denis comme lieu particulièrement concerné par les aménagements, alors que c'est là que ceux-ci se sont concentrés. Deux raisons peuvent expliquer ce phénomène. Tout d'abord, l'enquête a été réalisée au moment que travaux sur le boulevard Magenta. Or beaucoup d'habitants du quartier sont amenés à le fréquenter, notamment pour atteindre les stations des transports en commun, et les nuisances occasionnées par les travaux sont difficilement supportées. Ceci ressort bien de l'enquête puisque 22% des interrogés citent le boulevard Magenta comme lieu particulièrement concerné par les aménagements. Par ailleurs, les aménagements de la rue du Faubourg Saint-Denis ont pris fin en décembre 2004. Or, même s'il ne s'est écoulé qu'un an et demi entre cette date et la réalisation de l'enquête, force est de constater que la plupart des habitants interrogés semblent avoir déjà oublié l'ancienne configuration de la rue. Cette capacité d'oubli montre à quel point les habitants se sont déjà appropriés l'espace.

<sup>179</sup> Voir annexe n°I-3 pour un descriptif de la méthodologie mise en œuvre.

<sup>180</sup> Avec respectivement 15,7%, 15,7% et 10% des habitants qui disent les fréquenter quotidiennement (les personnes interrogées n'ont pas toujours cité le même nombre de lieux de commerces : ces pourcentages correspondent au nombre de fois où ces rues ont été citées).

#### 4.2.2 Paris au regard de Berlin ou comment relativiser l'effet des aménagements de proximité

Pendant les années 1980, « en raison des conditions politiques particulières, Berlin-Ouest comme Berlin-Est avaient conservé leurs structures traditionnelles sur le plan du commerce de détail » (Rudolph *et alii*, 2005, p. 43). A Berlin-Ouest, les petits commerces continuaient à dominer, et peu de grandes surfaces spécialisées avaient finalement émergé, contrairement aux autres villes occidentales ; à Berlin-Est, hormis quelques grands magasins, on ne trouvait que de petites surfaces commerciales régulièrement répartie selon les règles de la ville soviétique (Jacobsen, 1999 ; Kulke, 1998). Mais après la chute du Mur, cette structure a été radicalement modifiée avec d'abord la construction de nombreux centres commerciaux en périphérie et ensuite avec l'ouverture de nouveaux commerces et centres commerciaux dans les arrondissements centraux, notamment à Mitte (Potsdamer Platz, Friedrichstraße) [Bunge & Warweitzki, 1998]. Cette évolution a entraîné la crise des petits commerces de détail ainsi que l'affaiblissement des centralités d'arrondissement et des centralités locales, traditionnellement formées de petites unités commerciales.

Le cas berlinois donne clairement à voir que les transformations de la structure commerciale s'expliquent avant tout par un contexte plus global, où les aménagements d'espaces publics jouent un rôle relativement faible. Les *Verkehrsberuhigungszonen*, qui couvrent quasiment tous les quartiers résidentiels de Berlin-Ouest à la fin des années 1980, n'ont apparemment pas permis de maintenir les centralités locales : préservées dans les années 1980 uniquement par la situation exceptionnelle de la ville, celles-ci n'ont pu éviter les recompositions entraînées par la réunification. De même, les aménagements de proximité programmés par la suite – qui sont d'ailleurs très peu nombreux – ne parviendront sans doute pas à peser sur ces recompositions. Tout se joue en fait au niveau de la planification. En son absence, dans les premières années de la réunification, les centres commerciaux se sont multipliés en périphérie, concurrençant considérablement les commerces de centre-ville. En 1994 a été élaboré un plan d'occupation des sols (*Flächennutzungsplan*) qui vise à renforcer la hiérarchie des centres, et tout particulièrement à densifier l'*Innenstadt*. Il établit deux secteurs centraux (*Zentrumsbereichen*), Zoo et Mitte, des centres principaux (*Hauptzentren*) dont le rayon d'attraction se lit à l'échelle de l'agglomération, puis des centres de secteurs (*Stadtteilzentren*) et de proximité (*Nahversorgungszentren*). Les plus grandes surfaces commerciales – en particulier les commerces franchisés – ne peuvent s'installer que dans les deux niveaux les plus élevés de la centralité qui se trouvent renforcés (Rudolph *et alii*, 2005, p. 43). Dans les traditionnelles rues commerçantes ne correspondant pas à ces centralités principales les locaux vacants se sont alors multipliés (Franke, 1999), de même que dans les quartiers résidentiels : « les commerces de détail situés dans les quartiers résidentiels (...) se sont amenuisés au profit des centralités locales et des centres [d'arrondissement] » (Rudolph *et alii*, 2005, p. 43). Finalement, la planification contribue donc à une concentration des commerces au niveau des centralités et accompagne l'accroissement des surfaces commerciales. Même si elle préserve certaines centralités locales, elle conduit cependant, au sein des quartiers résidentiels – à l'échelon le moins élevé de la centralité – à la disparition progressive des commerces de proximité ainsi qu'à un amenuisement de la diversité de l'offre, précisément là où ont été (et continuent à être) aménagés les espaces publics de proximité.

Il est donc permis de douter de l'effet produit par les aménagements de proximité sur les structures commerciales. Les métropoles se transforment au gré du contexte global plutôt que sous l'impulsion d'aménagements locaux. Ceux-ci peuvent certes jouer un rôle dans un contexte favorable au maintien voire au renforcement des centralités locales – comme c'est le cas à Paris – et en association avec d'autres types d'actions. Et encore, ce rôle demeure limité. Mais quand le contexte est moins favorable et quand *a fortiori* le commerce de proximité n'est pas une préoccupation pour les pouvoirs publics – comme c'est le cas à Berlin –, ils ne représentent finalement pas grand-chose face aux processus globaux qui conduisent au renforcement des principales centralités aux dépens des autres, surtout de l'échelon local.

#### **4.3 Les effets socio-résidentiels de l'aménagement : espaces publics et gentrification à Paris et à Berlin**

Si les aménagements de proximité ne modifient pas radicalement la structure commerciale et les pratiques d'achat, qu'en est-il des contextes socio-résidentiels ? A ce niveau, les aménagements, ainsi que les discours qui les entourent, contribuent en fait à des changements de plus grande ampleur. La question principale est, selon nous, de savoir si les aménagements de proximité contribuent à la gentrification. Mise en évidence par des travaux anglais et nord-américains, la gentrification est une forme particulière d'embourgeoisement qui concerne les quartiers populaires centraux et s'accompagne de la réhabilitation des logements. Cette question se pose d'autant plus au cœur des grandes métropoles : à Paris, la gentrification a commencé dès la fin des années 1970 (Chalvon-Demersay, 1984 ; Bidou, 1984) pour devenir particulièrement visible dans les années 1990 (Préteceille, 2003 ; Clerval, 2007a), à l'époque où les politiques d'urbanisme abandonnaient la démolition-reconstruction pour la réhabilitation ; à Berlin, le processus touche tout particulièrement les quartiers anciens de la partie orientale, qui sont en voie de réhabilitation depuis les années 1990 (Häußermann & Kapphann, 2001 ; Krajewski, 2004). Si certains acteurs de l'espace public se disent « vigilants » face aux effets de leur action<sup>181</sup>, ils ne possèdent pas – ou ne se donnent pas – les outils pour les mesurer. Et il est vrai que nous ne possédons pas encore suffisamment de recul pour évaluer le rôle des aménagements d'espaces publics dans le processus de gentrification. Cela ne doit pas pour autant nous empêcher de lancer quelques pistes, tout en sachant que la question devra sans doute faire à l'avenir l'objet de plus amples recherches.

La plupart des acteurs de l'espace public interrogés sur ce point nient le rôle de leur action dans cette évolution. Pour eux, les transformations sont bien plus profondes et les aménagements de proximité, loin de jouer un rôle moteur, ne sont qu'un élément parmi d'autres, considéré comme secondaire par rapport au marché immobilier par exemple<sup>182</sup>. Et c'est sans doute en grande partie vrai : le rôle des prix immobiliers dans la gentrification, qui a été souligné par Neil Smith dans la théorie du *rent gap* (ou différentiel de la rente foncière), a en effet été maintes fois démontré depuis ; la gentrification est donc d'abord un retour du capital dans le centre des villes (Smith, 1982). Pour autant, l'aménagement des espaces publics de proximité, qui participe pleinement à l'embellissement de la ville, contribue immanquablement à valoriser le foncier et l'immobilier dans les quartiers où il est mis en œuvre. Un espace public embelli constitue une aménité supplémentaire. C'est d'autant plus le

---

<sup>181</sup> Entretien avec B. Dussert, 19/10/2004.

<sup>182</sup> Entretien avec O Nicoulaud, 23/01/2005.

cas quand il permet, même si c'est de manière limitée, de renforcer une centralité locale en aidant au maintien de commerces de proximité, voire en contribuant au développement d'une offre plus diversifiée (habillement, restauration, cafés, etc.) ; l'action menée à Paris en direction des commerces va d'ailleurs dans le même sens, comme nous l'avons vu. Les agences immobilières ne s'y sont pas trompées en affichant désormais régulièrement l'étiquette « quartier vert » sur les petites annonces de logements à vendre ou à louer<sup>183</sup>, au même titre que la proximité des commerces et des transports en commun.

Outre les facteurs économiques, la gentrification possède également une dimension culturelle, comme l'a démontré D. Ley. Pour l'auteur canadien, la contre-culture qui a émergé au sein des grandes villes occidentales dans les années 1960 a rendu possible la gentrification, puisqu'elle a abouti à une revalorisation des quartiers anciens dans certains segments de la société (Ley, 1996). C'est là que l'espace public intervient une deuxième fois et sans doute de manière encore plus forte. Si peu de chercheurs prennent en compte l'espace public dans l'étude de la gentrification, des études récentes montrent le rôle que peuvent jouer la rue, son paysage et ses commerces dans le processus (Lehman-Frisch, 2002 ; Charmes, 2006). Ainsi E. Charmes montre-t-il que

[le retour à la rue] s'est finalement révélé l'un des supports de la gentrification et que, notamment dans les anciens faubourgs (...), il a accompagné l'éviction des populations qui donnaient leur coloration aux rues. Les dimensions paysagères et éthiques du retour à la rue se sont conjuguées pour donner ce résultat : en effet, bien que mal dotés en patrimoine, ces faubourgs offrent un paysage urbain traditionnel et des espaces publics très vivants, deux caractéristiques fortement mises en avant par les tenants du retour à la rue. Ce mouvement a donc contribué à revaloriser les anciens faubourgs et a, ce faisant, accompagné un autre retour : celui des « nouvelles classes moyennes ». (Charmes, 2006, p. 21)

L'auteur considère principalement les dimensions morphologique et sociale de la rue en prenant peu en compte les aménagements de voirie. Nous considérons pour notre part que ces derniers contribuent également à la gentrification. A travers leur étude sur les espaces publics genevois, des chercheurs suisses ont ainsi bien montré que « la mise en valeur des villes à travers une politique d'espaces publics est en correspondance avec les besoins et les désirs d'une catégorie de "nouveaux citoyens" », ces derniers correspondant aux citoyens « jeunes et bien dotés en capital culturel » (Bassand *et alii*, 2000, p. 108) qui sont en fait parmi les principaux acteurs de la gentrification. Au cours de ses enquêtes, A. Clerval a également retrouvé cette adéquation entre les politiques d'aménagement d'espaces publics et les exigences des gentrificateurs :

la réduction de la circulation automobile au profit des circulations douces, la végétalisation de l'espace public comme la création d'espaces verts répond directement aux attentes des gentrificateurs, comme le montrent les entretiens que j'ai pu réaliser. (Clerval, 2007b)

Les études menées à Berlin autour de l'aménagement de la *Helmholtzplatz* vont dans le même sens : les nouveaux arrivants dans le quartier ont œuvré pour la requalification de la place et de ses jardins, notamment dans un souci d'amélioration du paysage (Schulz zur Wiesch,

---

<sup>183</sup> Cette contribution à la valorisation immobilière est difficile à démontrer pour l'heure, parce que les aménagements sont trop récents. Mais c'est une piste qui devra être explorée dans les années à venir.



2001 ; Vittu, 2005). En définitive, optant pour l'embellissement des espaces publics de proximité, les pouvoirs publics font en sorte – même si c'est peut-être involontairement – que les espaces publics ressemblent à l'espace public idéal des gentrificateurs.

Mais les pouvoirs publics peuvent aller plus loin, contribuant à des changements d'usages en faveur des gentrificateurs, comme en témoigne d'une certaine manière le « quartier vert » Jonquièrre. Situé sur le front avancé de la gentrification, dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement<sup>184</sup>, ce quartier était caractérisé par des espaces publics très dégradés ne correspondant plus aux exigences des habitants<sup>185</sup>. Les aménagements ont particulièrement visé à résoudre un problème de voisinage. En effet, le quartier constitue un lieu de rendez-vous pour de nombreux citadins d'origine africaine<sup>186</sup> et accueille régulièrement une population qui peut tout aussi bien venir du quartier, de Paris ou de province. La présence de ces groupes et l'importance des flux de personnes ont créé des difficultés de cohabitation avec les résidents, et la décision d'aménager un « quartier vert » découle en partie de ces problèmes. Au-delà du traitement classique de la voirie, l'aménagement a en fait été l'occasion « d'intervenir dans les rapports humains, ici dans une volonté d'apaisement et de pacification » d'après J.-F. Divry, adjoint au maire du 17<sup>ème</sup> arrondissement, chargé de la voirie et de la sécurité<sup>187</sup>. Selon lui, l'une des causes des difficultés de cohabitation tenait dans le stationnement anarchique, bloquant des rues à la circulation. Le stationnement a donc été supprimé par l'élargissement des trottoirs et des ralentisseurs ont été installés. Mais ces nouveaux aménagements semblent tout de même remettre quelque peu en cause la fréquentation toute particulière du quartier. En définitive, face aux conflits de voisinage souvent nombreux dans les quartiers gentrifiés, notamment entre nouveaux résidents et anciens résidents ou usagers « traditionnels » de la rue, les aménagements apparaissent comme une solution aux conflits, mais la plupart du temps aux dépens des seconds. On pourrait multiplier les exemples, à Paris mais aussi à Berlin : ainsi, outre l'enjeu paysager, le réaménagement de la *Helmoltzplatz* à Prenzlauer Berg est-il avant tout lié à la volonté de certains habitants d'exclure les alcooliques qui avaient élu domicile, la journée, dans le jardin (Schulz zur Wiesch, 2001 ; Vittu, 2005) ; le nouvel espace a un peu plus marginalisé ces individus et donné plus de place aux terrains de jeux pour les enfants en bas âge accompagnés de leurs parents.

Plus qu'ils n'expliquent la gentrification, les aménagements d'espaces publics semblent donc en définitive renforcer ces conditions de possibilité, en insistant sur l'esthétique ou en privilégiant certains usages. A l'inverse, ils tendent à faire disparaître les espaces publics tels qu'ils existaient auparavant dans les quartiers populaires, que ce soit symboliquement – des espaces publics plus ordinaires et parfois dégradés – ou concrètement, en remettant parfois en cause leur fonction traditionnelle d'espaces de séjour quand celle-ci apparaît comme une nuisance (Charmes, 2006). Et les pouvoirs publics en quelque sorte d'effacer une mémoire et de renforcer les conditions de possibilité de l'exclusion des anciens habitants.

---

<sup>184</sup> Voir la carte des contextes sociaux en annexe I-2.

<sup>185</sup> Entretien avec J.-F. Divry, Adjoint au Maire du 17<sup>ème</sup> chargé de la voirie et de la sécurité, 20/03/2006. L' élu est bien conscient de l'évolution sociologique de son arrondissement et de ce qu'elle implique.

<sup>186</sup> Beaucoup de restaurants africains sont installés dans le sud du quartier.

<sup>187</sup> Entretien avec J.F. Divry, 20/03/2006.

## Conclusion partielle

Nous avons montré combien les espaces publics sont aujourd'hui mis au service de l'amélioration du cadre de vie dans toutes ses dimensions et qu'ils ne peuvent donc pas se réduire à un simple outil dans la politique des déplacements. Cette évolution va de pair avec une approche de plus en plus locale et se traduit par un embellissement généralisé des espaces publics, passant par un double processus de « végétalisation » et de patrimonialisation. Les espaces publics de proximité apparaissent de moins en moins comme des espaces publics ordinaires et concentrent toutes les attentions, les pouvoirs publics rejoignant sur ce plan une préoccupation relativement consensuelle au sein de la population résidante. Ce nouveau modèle des espaces publics de proximité apparaît comme un modèle européen : on le retrouve aussi bien à Paris et à Berlin – même si dans ce cas, les faibles marges de manœuvre limitent aujourd'hui un processus largement engagé dès les années 1980 à Berlin-Ouest – et il tend à se diffuser dans d'autres contextes, comme en témoigne le cas d'Istanbul où il passe cependant presque exclusivement encore par la politique des espaces verts.

Dans les villes où le processus est le plus poussé, la politique des déplacements – au sein de laquelle s'inscrivent encore majoritairement ces aménagements pour des raisons essentiellement institutionnelles – rejoint plusieurs autres politiques sectorielles. A Paris, il s'agit tout d'abord de la politique commerciale : le renforcement des commerces de proximité vient compléter la politique des « quartiers verts », avec des logiques de localisation similaires. Il s'agit ensuite de la politique des espaces verts, qui celle-ci se retrouve bien au-delà de Paris et jusqu'à Istanbul, où elle constitue cependant pour l'heure le principal outil d'amélioration du cadre de vie. Même si ces politiques touchent des objets différents, elles n'en ont pas moins le même objectif qui est de renforcer les sociabilités à l'échelon local en leur offrant des lieux adaptés. Enfin, il s'agit pour les villes européennes de la politique de renouvellement urbain, qui travaille aussi bien sur les rues que sur les espaces verts dans le but d'améliorer le cadre de vie des quartiers les plus défavorisés.

Pour autant, cette géographie prioritaire des espaces publics ne doit pas masquer un fait important. A Paris, le choix de l'embellissement, qui n'est pas le seul choix possible pour améliorer le cadre de vie et les relations de proximité, concerne principalement les quartiers les plus hétérogènes sur le plan social, mais où résident de ce fait de nombreux habitants appartenant aux classes moyennes. Ce choix en lui-même apparaît comme étroitement lié à la domination d'une représentation de la ville, d'une norme qui est précisément le fruit de l'idéologie des classes moyennes. Au-delà de cette dimension symbolique, les effets des aménagements de proximité envisagés comme des embellissements sont importants à noter. Ils sont non seulement en quelque sorte le résultat de la gentrification des espaces centraux, mais contribuent aussi à renforcer ce processus, et cela se vérifie à Paris et à Berlin, mais aussi ponctuellement à Istanbul, même si dans ce cas, ce sont surtout les habitants qui embellissent eux-mêmes leurs espaces publics de proximité, avec le soutien des pouvoirs publics. L'action publique en faveur des espaces publics découle donc largement de cette idéologie dominante aussi bien dans les centralités métropolitaines – où les aménagements de prestige sont aujourd'hui le cadre principal de la consommation (chapitre 5) – que dans les espaces plus résidentiels et au niveau des centralités locales.



## CHAPITRE 8

### Animer les espaces publics métropolitains par la fête

---

*La fête, éphémère, brise parfois le cours d'une histoire.  
Mais si périssable soit-elle, elle engendre des semences  
d'idées et de désirs, jusque-là inconnus, et qui, souvent,  
lui survivent.*

*J. Duvignaud, Le don du rien.  
Essai d'anthropologie de la fête*

*Le récit de la fête est la moitié de la fête.*

*Proverbe tadjik*

La multiplication des fêtes, animations et festivals dans les espaces publics est aujourd'hui un phénomène qui concerne toutes les villes en Europe, indissociable de l'évolution de sociétés où les loisirs prennent une place croissante (cf. chapitre 2). Les métropoles se distinguent des autres villes par l'ampleur du phénomène, et en particulier Paris, Berlin, Londres ou Barcelone. Même si les fêtes se concentrent dans certains moments de l'année, notamment à la belle saison, elles s'inscrivent à toutes les échelles dans l'espace métropolitain : des repas et fêtes de quartier, devenus très courants aussi bien à Paris, à Berlin ou à Londres, aux grandes fêtes prestigieuses et médiatisées comme la *Techno Parade*, *Paris Plage* ou la *Nuit Blanche* dans la capitale française, la *Love Parade* ou le *Karnaval der Kulturen* à Berlin. À côté de certains espaces publics qui demeurent traditionnellement concernés, comme les places et les rues, d'autres deviennent également progressivement incontournables, notamment les parcs et les berges. Les fêtes prennent des formes très diverses : elles intègrent le plus souvent la musique et la danse, mais peuvent se limiter à la consommation d'alcool et de nourriture en public.

Les pouvoirs publics jouent un rôle majeur dans la multiplication des fêtes – et plus généralement des animations et des manifestations au sens large – au sein des métropoles. L'enjeu du marketing urbain est encore une fois très présent. C'est surtout le cas à partir des années 1990. La fête change alors de signification : ne se limitant plus aux fêtes nationales et aux commémorations, elle devient un moyen de donner une autre image à la ville, attractive, dynamique et moderne. Elle permet à la ville de s'affirmer sur la scène internationale et de valoriser son territoire. En cela, les pouvoirs publics s'inscrivent encore une fois dans la longue tradition européenne. Mais bien plus, les fêtes sont devenues aujourd'hui un outil au service des politiques publiques : politique culturelle en premier lieu, mais aussi, de manière plus surprenante, politique des déplacements et, de plus en plus, politique d'aménagement et de développement local. Il s'agit à la fois de transformer l'espace urbain, et notamment les pratiques et les représentations développées par les citoyens, tout en communiquant sur l'action menée.

Nous nous appuyons essentiellement ici sur le cas parisien, grâce à des investigations menées en collaboration avec Céline Pouessel<sup>1</sup>, pour montrer comment la fête est aujourd'hui placée au cœur des politiques municipales, avant de nous interroger sur les transformations entraînées dans la ville par ces fêtes : en quoi modifient-elles les pratiques et les représentations de l'espace public ?

## **1. La fête au service des politiques publiques**

Dans les années 2000, la fête a été placée au centre de l'action publique de la Mairie de Paris. Ce type d'action diffère radicalement des aménagements évoqués dans les chapitres précédents, d'abord sur le plan de ses temporalités – la fête est de nature intrinsèquement éphémère – mais aussi et surtout par ses modalités puisqu'elle touche non plus seulement aux formes mais directement aux pratiques de l'espace public. Si certains objectifs apparaissent relativement nouveaux, d'autres renvoient à l'action générale sur les espaces publics, notamment à la politique des déplacements et à l'aménagement urbain. Après avoir défini les trois grands objectifs qui la fondent, nous caractériserons les multiples fêtes qui se sont développées dans les années 2000, au premier rang desquelles *Paris Plage* et la *Nuit Blanche*.

### **1.1 Les objectifs de la fête, au croisement des politiques municipales**

L'objectif culturel est fondamental dans l'organisation des fêtes au sein des métropoles européennes, et en particulier à Paris. Mais il s'agit aussi de servir les politiques des déplacements et d'aménagement urbain.

#### **1.1.1 La Mairie de Paris : premiers jalons (1995-2001)**

Sous le mandat de J. Tibéri, la Mairie de Paris commence à s'investir dans l'organisation de festivités en plein air avec les *Fêtes de la Seine* et la fête organisée pour la Coupe du Monde de football en 1998. Ce sont des spectacles dont les objectifs sont peu formalisés, et qui ne s'intègrent pas vraiment dans des politiques publiques plus globales. Ils s'inscrivent cependant très nettement dans le cadre d'une démarche de marketing urbain.

La première édition des *Fêtes de la Seine* s'est déroulée en 1998 durant le premier week-end de septembre<sup>2</sup>. Lors de la deuxième édition, en 1999, un carnaval vénitien a été organisé ainsi qu'un festival de pyrotechnie. Des démonstrations et exhibitions sportives (voile, ski nautique, canoë, aviron) ont également eu lieu sur le fleuve. C'est ainsi que Jean Tibéri annonce le programme de la deuxième édition :

---

<sup>1</sup> Les entretiens sur lesquels nous nous appuyons dans cette partie de la thèse ont en grande partie été menés par Céline Pouessel dont nous avons eu le plaisir de co-diriger, avec Thérèse Saint-Julien, le mémoire de maîtrise. Celui-ci s'intitule « Réinventer les espaces publics par la fête. Le cas de Paris » et a été soutenu à l'Université de Paris 1 en juillet 2005. Nous tenons à remercier chaleureusement Céline Pouessel pour le travail accompli et les échanges enrichissants que nous avons eus.

<sup>2</sup> Durant cette période, la Mairie crée également les fêtes du bassin de la Villette, dont la portée est plus locale, mais qui continuent à exister encore aujourd'hui.

La Seine dévoilera aux uns et aux autres toutes ses richesses : ses ponts, emblèmes si forts de la ville et de son histoire (...), sa peinture, (...), sa sculpture (...), ses métiers, comme celui des marinières. (J. Tibéri)<sup>3</sup>

Les fêtes de la Seine visent donc avant tout à remettre en valeur le fleuve et son patrimoine. Elles sont aussi l'occasion de valoriser des institutions et des entreprises locales : pour l'occasion, le Port autonome de Paris avait ainsi organisé une exposition et Bétons de Paris avait ouvert ses portes au public. En 2000, *Sable en Seine* prend le relais. Organisée à l'initiative du Port autonome de Paris et d'entreprises de matériaux de construction, elle a eu lieu sur les ports de Javel (15<sup>ème</sup>) et de Bercy (12<sup>ème</sup>). L'animation est courte, limitée aux seuls week-ends de mai ; elle comprend des balades fluviales, l'installation de deux plages de sable fin (de 50 mètres chacune) équipées de transats et la présence d'un plagiste animateur (Dupavillon, 2002, p. 11). Avec la mise en place de l'opération *Paris respire*<sup>4</sup>, pendant laquelle la voie G. Pompidou est fermée à la circulation, l'objectif de toutes ces festivités est de permettre aux Parisiens de renouer le lien la Seine. Ces opérations viennent donc compléter les aménagements réalisés dans les années 1980 le long de ces berges et à proximité (cf. chapitre 5). Comme d'autres villes françaises ou européennes à la même époque, la Mairie pose ainsi le premier jalon d'une réappropriation des berges par les habitants, qui s'amplifiera dans les années 1990 et 2000<sup>5</sup>.

La Mairie de Paris organise également plusieurs spectacles au moment de la Coupe du Monde de football, en association avec le Comité français d'organisation. La *Fête du football*<sup>6</sup> a ainsi été donnée vingt-quatre heures avant le premier coup d'envoi. Le spectacle<sup>7</sup> a consisté en quatre convois composés d'acrobates, de patineurs, d'échassiers et de danseurs, menés par quatre géants et convergeant vers la place de la Concorde. Chaque cortège était associé à des thèmes et à des musiques différents, chaque quartier servant au passage de théâtre original. D'autres festivités ont suivi, notamment le « Concert des trois ténors » au Champ-de-Mars. Six écrans géants étaient disposés dans la ville, dont un place de l'Hôtel-de-Ville. Même si elle s'adresse au public des supporters présents dans la capitale, l'opération vise donc clairement aussi à valoriser l'image de la métropole et ses capacités festives et créatives : l'événement a été retransmis en direct par TF1 et dans 108 pays. Mais en marge de ces spectacles, la rue a également été spontanément investie par le public. Celui-ci a ainsi pu profiter des écrans mis à sa disposition pour regarder les matchs. Après chaque victoire de l'équipe de France, le public s'est réuni spontanément dans la rue, et à l'annonce de la victoire, des centaines de milliers de personnes sont descendues dans la rue : au plus fort de la fête, un million et demi de personnes étaient présentes sur l'avenue des Champs-Élysées.

---

<sup>3</sup> « Présentation des Fêtes de la Seine 2000 », discours de J. Tibéri le 26 juin 2000.

<sup>4</sup> L'opération existait déjà sous J. Tibéri. Les dimanches et jours fériés de 9 à 17h, les voies sur berges étaient fermées aux voitures ; sur la rive droite, depuis les Tuileries jusqu'au pont Charles De Gaulle et rive gauche, depuis le quai Anatole France jusqu'à la sortie du quai Branly.

<sup>5</sup> Ces opérations n'ont pas eu le succès de *Paris Plage*. Selon C. Prat de la Direction des Affaires Culturelles (entretien du 22/03/2005), c'est parce que la Mairie n'a pas mis les moyens de communication nécessaires et n'a pas suffisamment réfléchi au concept. De plus, contrairement à *Paris Plage*, l'opération s'est déroulée sur un temps court, en impliquant peu les citoyens. La reconquête de la Seine est donc moins tangible que pour *Paris Plage*.

<sup>6</sup> « Paris en fête pour la Coupe du Monde », allocation de J. Tibéri, 27/05/1998.

<sup>7</sup> A l'origine du projet, le Comité français d'organisation de la coupe du monde de football, qui en septembre 1996, lançait un appel d'offre pour un grand spectacle afin de célébrer le début de la compétition. En mai 1998, le projet d'un défilé de quatre géants de 20 mètres a remporté l'appel d'offre.

« On n'avait pas vu pareil débordement populaire depuis la Libération en 1945 », peut-on lire dans la presse<sup>8</sup>. Cette fête est « d'abord une belle échappée, une fuite hors l'écran à la rencontre des autres. C'était peut-être cela, la fête du Mondial : la reconquête de quelque chose qui ressemblait au réel »<sup>9</sup>. De nombreux commentateurs français comme étrangers ont souligné le pouvoir de cohésion sociale du Mondial. « Pendant cinq semaines, le pays a réappris à se parler, à chanter, à danser et à rire »<sup>10</sup>. Certains sociologues évoquent même un effet Mai 68 pour dépeindre cette ambiance de carnaval et de fraternité. Si comme toute fête, celles qui ont entouré le Mondial n'ont été qu'éphémères, elles n'en ont pas moins permis aux autorités de prendre conscience du potentiel que pouvait constituer l'organisation de grands événements, jusqu'à servir de modèle pour les fêtes suivantes (Pouessel, 2005).

### 1.1.2 Les espaces publics au service de la politique culturelle

Après 2001, avec l'arrivée d'une nouvelle municipalité, la Mairie de Paris fait de la fête un véritable outil au service des politiques qu'elle entend mener. Pour autant, la Mairie s'appuie sur un héritage, celui de l'Etat, principal promoteur de la fête de la musique.

#### Le rôle initiateur de l'Etat dans les années 1980 : la Fête de la Musique

Depuis sa création en 1982, la Fête de la Musique, initiée par Jack Lang, a lieu le 21 juin. Les concerts se tiennent tout au long de la journée et peuvent se prolonger dans la nuit, dans la limite des règles définies par la Préfecture de Police. La Fête de la Musique s'inscrit dans l'évolution de la politique culturelle de l'Etat qui reconnaît désormais différentes cultures auxquelles il donne les moyens de se développer :

C'est le printemps des cultures « au pluriel », du « tout culturel » et de la culture « au quotidien », mentionnées dans le 9<sup>ème</sup> plan quinquennal (1984-1988 : réhabilitation de la chanson française, des variétés, du jazz, de la mode, de la bande dessinée, du cirque...). (Lucchini, 2002, p. 30)

La Fête de la Musique est l'occasion de mêler les genres musicaux et elle s'adresse à tous les publics, avec pour objectif de populariser la pratique musicale et de familiariser jeunes et moins jeunes de toutes conditions sociales aux différentes expressions musicales<sup>11</sup>. Elle est donc aussi l'aboutissement d'une politique de démocratisation de la culture engagée dès les années 1960<sup>12</sup>. C'est pourquoi elle se tient essentiellement en plein air, dans la rue, sur les places et dans les parcs. Les gens sont invités à descendre dans la rue pour « faire la fête », mais plus concrètement à être acteur dans l'espace public en y jouant de la musique. Par là-même, la Fête de la Musique vise également à mélanger différentes catégories de population qui ne se croiseraient pas dans d'autres circonstances. Par ailleurs, les grandes institutions musicales (orchestres, opéras, etc.) sont également invitées à sortir de leurs murs ou au contraire à accueillir d'autres genres. Au fil des années, les enjeux économiques de la fête ont

<sup>8</sup> « Plus d'un million sur les Champs-Élysées », *Le Parisien*, 13/07/1998.

<sup>9</sup> M. Augé, « Un ethnologue au mondial », *Le Monde diplomatique*, août 1998.

<sup>10</sup> « Ce Mondial qui a changé la France », *L'Express*, 16/07/1998.

<sup>11</sup> Entretien avec H. Bordier, coordinateur de la Fête de la Musique (21/04/2005).

<sup>12</sup> La notion de démocratisation culturelle apparaît en 1959, avec la création du Ministère des Affaires Culturelles. Pour mettre en œuvre cette démocratisation, l'Etat commence par créer de grands équipements culturels. Dans le quatrième plan quinquennal (1962-1965), il opte pour une diffusion géographique des lieux d'accès à la culture.

eu tendance à prendre le pas sur le sens initial de la manifestation. Si elle est l'occasion de communiquer autour de certaines revendications (la piraterie, la baisse de la TVA, etc.), la Fête de la Musique est ainsi devenue une formidable ressource pour les médias<sup>13</sup> comme pour l'industrie culturelle en général. Des concerts très médiatiques se multiplient, à grand renfort de publicité. Pour autant, la fête continue de reposer sur le principe de gratuité. A cette occasion, les musiciens, tant amateurs que professionnels, sont invités à se produire bénévolement. La SACEM ne perçoit pas de droits ce jour-là<sup>14</sup>. S'il arrive que les artistes soient rémunérés, c'est par le biais des organisateurs, et toutes les manifestations doivent rester gratuites pour le public. Et la Fête de la Musique de reste un modèle pour des pouvoirs locaux désireux de développer une politique de démocratisation culturelle.

### *L'irruption de la Mairie de Paris après 2001*

Avec la décentralisation culturelle<sup>15</sup>, les municipalités se sont clairement approprié la politique culturelle. Plus longtemps qu'ailleurs, Paris a bénéficié, en tant que capitale, d'investissements importants de la part de l'Etat, se contentant d'un budget relativement peu élevé dans ce domaine. Mais avec l'arrivée de la nouvelle majorité en 2001, la Mairie s'est à son tour réapproprié la culture, pour en faire l'une de ses principales actions<sup>16</sup> en proposant notamment de doubler le budget consacré à la culture. Comme pour toutes les villes françaises, on assiste depuis lors à une « adaptation » renforcée de la politique culturelle définie par le Ministère de la Culture, à « une culture de la ville, qui est bien plus pénétrée d'un sentiment d'appartenance urbaine et d'identité locale » (Lucchini, 2002, p. 87). Dans ce cadre, l'un des principaux objectifs de la Mairie demeure la démocratisation de la culture. Et la fête au sens large est vite apparue comme un outil efficace au service de cette démocratisation<sup>17</sup>. Ce choix doit d'abord être relié à un contexte général, marqué depuis une vingtaine d'années par la multiplication des festivals dans les villes européennes : si « leur logique de diffusion est liée à un effet de mode certain (...), ces événements culturels ont su conquérir et conserver un public, qui leur a assuré une certaine pérennité » (Lucchini, 2002, p. 214). Ils permettent de faire descendre dans la rue des arts consacrés ou d'autres plus novateurs, d'aller à la recherche de nouveaux publics. Ils sont aussi l'occasion de présenter la culture sous une autre forme, plus ludique et plus souple :

[si] les festivals sont d'abord des occasions de rencontre et de divertissement, leur côté événementiel autorise une souplesse de fonctionnement absente des

---

<sup>13</sup> Les quotidiens multiplient leurs ventes ce jour-là : en joignant le programme de la manifestation, *Le Parisien* vend 90 000 exemplaires supplémentaires, *Libération* 12 000 (2004). Les chaînes de télévision organisent même leur propre Fête de la Musique, comme France 2.

<sup>14</sup> La SACEM ne perçoit pas les droits d'auteur le 21 juin sur les concerts gratuits organisés sans parrainage commercial et avec la participation bénévole des artistes interprètes.

<sup>15</sup> Le sixième plan donne davantage de responsabilités aux collectivités locales qui doivent participer à la vie culturelle (Lucchini, 2002, p. 28). La décentralisation et la déconcentration culturelle au cours des années 1980 accélèrent le processus. L'augmentation des dépenses culturelles et la montée des ressources en personnel témoignent de l'importance aujourd'hui attribuée à la culture par les villes.

<sup>16</sup> « Bertrand Delanoë : doubler le budget de la culture », *L'Humanité*, 07/03/2001.

<sup>17</sup> Si la droite a dans un premier temps dénoncé une politique culturelle recherchant surtout l'événementiel, ce type de politique culturelle est aujourd'hui devenu relativement consensuel. Ainsi, pour C. Goasguen (UMP), l'exécutif municipal est « plutôt bon » dans ce domaine : selon lui, « ils ont inventé un système sur la culture de masse, avec les animations dont Paris avait besoin » (extrait de l'article « Culture : même l'opposition est d'accord », *20 minutes*, 28/05/2004).



équipements permanents, et une capacité d'évolution en termes de programmation. (Lucchini, 2002, p. 48)

Mais le choix de développer fêtes et festival à Paris s'appuie également sur un contexte local : en effet, comme on l'a vu ci-dessus, les fêtes et les festivals organisés dans les années 1990 avaient pour la plupart été couronnés de succès.

Le premier domaine visé par la Mairie de Paris est l'art. L'organisation de fêtes s'inscrit ici dans une politique plus globale : ainsi les musées municipaux ont-ils été rendus gratuits afin d'en faciliter la découverte. Pourtant, même s'ils sont accessibles à tous, musées et galeries impressionnent les personnes qui n'ont pas l'habitude de les fréquenter. La fête permet de rendre l'art plus ludique, de le rendre accessible au plus grand nombre : c'est l'opération *Nuit Blanche* qui constitue l'événement culturel emblématique, autour de la création contemporaine, mais les autres manifestations ont aussi leur volet culturel. Ainsi *Paris Plage* a-t-elle été conçue comme une « manifestation à vocation festive et culturelle »<sup>18</sup> ; selon les élus, son succès est lié à

l'existence de manifestations culturelles qui en ont fait la richesse et l'originalité. On aurait pu en faire une plage banale avec des parasols, des transats, du sable, du gazon, etc., mais le fait que l'on anime « Paris-plage » était un point fondamental de sa réussite. (A. Riou)<sup>19</sup>

En présentant des formes artistiques dans la rue, la municipalité souhaite aussi réhabiliter les arts de la rue dont on considère qu'ils méritent autant d'attention que les beaux-arts<sup>20</sup> : « Ce sont des arts populaires, au bon sens du terme, véritablement magiques pour tous ceux qui ont du mal à aller vers des espaces d'art plus fermés comme les musées » (C. Girard)<sup>21</sup>. En second lieu, même si on associe souvent la culture à l'art, celle-ci ne peut s'y réduire (Grésillon, 2002, p. 44). La Mairie a donc aussi cherché à faire s'exprimer toutes les formes créatives, de la culture dite *off* à la culture alternative, en passant par la culture populaire. En témoignent les fêtes qui mettent en avant les cultures populaires (défilé du nouvel an chinois, Carnaval des Antilles) ainsi que les festivals cinématographiques organisés en plein air.

### 1.1.3 Aménager avec l'éphémère

Les fêtes ou événements festifs jouent un rôle croissant dans les politiques de développement et d'aménagement local. La fête est en fait utilisée comme « un véritable outil de la transformation urbaine » (Charbonneau, 2003, p. 63), certains auteurs allant jusqu'à louer les « effets durables de l'éphémère » (Potier & Urbain, 2002, p. 35). Certaines fêtes sont

---

<sup>18</sup> Selon les termes de la délibération votée par le Conseil de Paris.

<sup>19</sup> Conseil Municipal, débats des 26 et 27 mai 2003.

<sup>20</sup> « Afin de reconnaître la vivacité des Arts de la rue, dont la popularité est réelle, les spectacles créés par des compagnies professionnelles investiront l'espace public » affirme C. Girard. Par exemple, « Itinérance rue » (créée en 2003) : une programmation échelonnée chaque année entre le mois de mars et le mois de décembre. Une programmation itinérante, établie en concertation avec les arrondissements, permet aux compagnies de développer des projets *in situ* (sur le quartier, son histoire et ses habitants). Ce dispositif complète les manifestations comme « Onze bouge », « le Printemps des rues » ou « Coulée douce ». Il faut enfin noter qu'en 2007, la *Nuit Blanche* a clairement intégré les arts de la rue : « Pour l'élaboration de cette programmation artistique, nous avons mêlé deux univers très différents, avec des artistes mettant délibérément en jeu la performance et le spectacle de rue, le théâtre, les arts numériques, mais aussi le design, (...) le cinéma expérimental, le cinéma d'animation, l'art contemporain et la musique » écrivent les directeurs artistiques ([www.nuitsblanches.fr](http://www.nuitsblanches.fr), dernière consultation en octobre 2007).

<sup>21</sup> Extrait de l'article « Christophe Girard », *Supplément Gazette Drouot*, 20 février 2002.

directement conçues pour transformer durablement l'espace urbain, comme pour les Jeux Olympiques ou les Expositions Universelles. En ce qui concerne les espaces publics, les animations peuvent constituer un laboratoire d'expériences pour des aménagements locaux voire pour des schémas d'organisation de la ville à venir. Comme le rappelle l'urbaniste J.-P. Charbonneau,

la gestion du provisoire donne des éclairages utiles sur les conditions qu'il faut remplir pour faire évoluer le fonctionnement d'une ville (...). Les « journées sans voitures » sont à ce titre intéressantes, en particulier pour ceux qui les organisent (...), les obligeant à une réflexion et à des actions sophistiquées pour un résultat très simple : la libération de l'espace de la ville. (Charbonneau, 2003, p. 63)

*Avant* un éventuel aménagement, la fête peut aider à appréhender aussi bien un lieu et ses caractéristiques que les effets induits par un autre type de pratiques sur ce lieu. Dans ce cas, elle permet de « préfigurer ce qui pourrait être en explorant de manière provisoire différentes hypothèses quant à son utilisation ou à son sens futur. Elle nourrit alors la réflexion sur ce que l'on attend de la transformation, sur le projet qu'il convient de créer » (Charbonneau, 2003, p. 63). Les animations peuvent aussi avoir pour rôle de donner à voir aux habitants ce que sera un espace public ou un quartier après réaménagement, ou encore de *faire patienter* les habitants dans les cas bien précis où les aménagements peuvent s'étaler sur de longues années, comme dans les GPRU<sup>22</sup>. *Après* un aménagement, la fête peut faciliter l'appropriation par le public, ou plutôt enseigner au public les nouvelles normes mises au point par les pouvoirs publics et qui fondent l'aménagement. Depuis 2006, la Mairie de Paris inaugure ainsi en grande pompe ses nouveaux aménagements dans le cadre de l'opération « Mon quartier a de l'avenir » :

Le 13 décembre (...) les riverains du nouvel « espace civilisé » Clichy Rochechouart fêtaient la fin des travaux autour d'un verre avec élus et responsables des travaux. La 1<sup>ère</sup> édition de l'opération « Mon quartier à de l'avenir » a été organisée par la Ville de Paris sur les lieux des travaux achevés<sup>23</sup>.

Enfin, il faut noter que l'animation comprend le plus souvent un ensemble d'aménagements, eux aussi éphémères. C'est le cas à *Paris Plage*, mais plus généralement, il est de plus en plus courant de considérer aujourd'hui ce type d'aménagement comme un aménagement à part entière : il s'agit, pour les pouvoirs publics en charge de la gestion et de l'aménagement des espaces publics, de s'adapter aux changements incessants des pratiques, et notamment à leur saisonnalité<sup>24</sup>. En définitive, il apparaît donc évident que l'organisation d'animations à caractère festif ne peut se réduire à la politique culturelle : elle rejoint aussi à la fois la politique de la ville et la politique des déplacements.

---

<sup>22</sup> Entretien avec Anne Chabert et Anne-Marie Viaud, chefs de projet urbain, 19/09/2005

<sup>23</sup> [www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page\\_id=6928&document\\_type\\_id=2&document\\_id=15544&portlet\\_id=15822](http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=6928&document_type_id=2&document_id=15544&portlet_id=15822), consulté le 25/05/07. Voir également A Paris, n°18, mars 2006.

<sup>24</sup> Entretien avec B. Landau du entretien du 20/08/04. L'architecte considère que ce sujet est amené à prendre de l'ampleur dans l'action municipale. La Ville de Paris a d'ailleurs réfléchi à l'établissement d'un cahier des charges pour mieux organiser ce type d'aménagements éphémères, en partant de l'expérience de *Paris Plage* (entretien avec B. Gouyette, 08/10/2004).

### 1.1.4 Des fêtes au service de la politique des déplacements

Les fêtes contribuent plus généralement aussi à valoriser la politique de la nouvelle municipalité en matière de déplacements. L'un de leurs objectifs est ainsi de préfigurer ce que serait la ville avec moins de voitures. Lors de l'édition 2003 de la *Nuit Blanche*,

plusieurs observateurs ont eu le sentiment qu'il y avait moins de voitures au cours de cette nuit que lors des samedis ordinaires. Cette absence de voitures, cette fluidité de circulation en particulier dans la zone ouest et sud apparaît séduisante. Elle a donné à certains observateurs le sentiment de pouvoir se réapproprier la ville<sup>25</sup>.

Pour se déplacer d'un point à un autre, les participants ont principalement utilisé des modes de transport doux (marche à pied et vélo) ainsi que le métro. Près de la moitié des personnes interrogées déclarent ainsi s'être déplacées à pied entre les différentes zones<sup>26</sup>. Ce type de déplacement s'intensifie au cours de la nuit et en particulier après la fermeture du métro<sup>27</sup>. L'utilisation de la voiture s'est, elle aussi, intensifiée à ce moment-là, mais elle est restée limitée<sup>28</sup>. La *Nuit Blanche* est malgré tout l'occasion de favoriser les transports en commun – en particulier avec des navettes spéciales et le réseau des *Noctambus* – et de montrer ce que la ville serait avec moins de voitures. Plus encore que la *Nuit Blanche*, *Paris Plage* est également devenu un symbole de la nouvelle politique des déplacements mise en œuvre à Paris. L'opération consiste avant tout à redonner l'usage des voies sur berges aux piétons et aux circulations douces. Comme la *Nuit Blanche*, l'opération permet ainsi de repenser les déplacements dans la ville, l'espace d'un mois cette fois-ci. Elle s'accompagne ainsi d'une réflexion sur le plan de circulation, avec par exemple des itinéraires de contournement qui sont aussi utilisés lorsque les voies sur berges sont inondées. La municipalité – et en particulier sa composante « verte » – souhaite même rendre à terme la totalité des voies sur berges aux piétons : il s'agit de redonner à la capitale son identité, tournée vers la Seine, mais aussi et surtout d'aller plus loin dans son combat pour la réduction de la place de la voiture dans la capitale (cf. chapitre 6)<sup>29</sup>.

La Mairie n'a cessé d'allier la fête et la politique des déplacements. Ce n'est donc pas un hasard si les critiques de l'opposition municipale ont porté prioritairement sur cet aspect<sup>30</sup>. Pour C. Goasguen, « la Mairie de Paris a tort de mélanger ces deux problèmes ». Elle qualifie *Paris Plage* de « fiasco », à propos de l'édition de 2001, et trouve « utopique » de tirer des conclusions d'une telle opération menée l'été. Même à long terme, il lui paraît « difficile de rendre les voies sur berges aux piétons ». Pour lui, il ne faut pas laisser « les Verts polluer le débat et faire de l'opération *Paris Plage* la revanche du piéton sur l'automobile »<sup>31</sup>. Ce

---

<sup>25</sup> Source : Espinasse C. et Buhagiar P. (2003), *Rapport de la seconde phase d'étude par entretiens auprès de spectateurs et d'acteurs, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2ème édition*.

<sup>26</sup> 47,9% selon Espinasse C., Buhagiar P. (2003), *Résultats de la phase quantitative de l'étude Plein Feux sur la Nuit Blanche 2ème édition*.

<sup>27</sup> La marche était le moyen de déplacement le plus utilisé en fin de nuit puisqu'elle est mentionnée par 67,8% des personnes interrogées après 5 h. (Espinasse & Buhagiar, 2003).

<sup>28</sup> 15,8% des enquêtés selon C. Espinasse & P. Buhagiar.

<sup>29</sup> C'est d'ailleurs un souhait qui semble partagé par la population : 73% des personnes interrogées souhaiteraient que les berges soient définitivement consacrées aux piétons (source : TNS Sofres (2004), *L'opération Paris-Plage. Principaux résultats*, Mairie de Paris, 53 p.).

<sup>30</sup> Voir en particulier les débats du Conseil de Paris, 24 et 25 juin 2002.

<sup>31</sup> Extraits de « Trois questions à... Claude Goasguen », *Le Monde*, 19 Août 2002.

dernier point souligne l'importance qu'ont prise certains adjoints, en particulier Ch. Girard et D. Baupin, et plus généralement les Verts, dans les instances municipales. Pour autant, devant le succès de ces opérations et leur dimension consensuelle dans l'opinion publique, *Paris Plage* n'est plus aujourd'hui l'objet de telles controverses.

Au-delà de la politique des déplacements, *Paris Plage* est enfin l'occasion de sensibiliser le public aux questions environnementales, de même que la « fête des jardins » organisée chaque année en septembre. A *Paris Plage* et de plus en plus dans les parcs et jardins, le public est invité à trier ses déchets, alors que ce n'est pas le cas habituellement dans l'espace public parisien ; on n'y vend ni esquimaux ni petits pots, mais uniquement des glaces en cornet. Pendant l'opération, une campagne de promotion pour la politique de l'eau est également menée par le SIAPP (Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne).

## **1.2 Les fêtes emblématiques : Paris Plage et la Nuit Blanche**

*Paris Plage* et la *Nuit Blanche* sont les deux événements festifs les plus emblématiques de ces dernières années à Paris, c'est pourquoi nous nous attachons maintenant à les caractériser, avec une attention particulière à l'espace public qu'elles contribuent à forger.

### **1.2.1 Paris Plage : animer les berges de la Seine en août**

A son arrivée à la Mairie, la nouvelle équipe municipale décide la fermeture des voies sur berges durant plusieurs semaines en été, à une période où celles-ci sont peu fréquentées. Mais plus qu'une simple fermeture à la circulation, la Mairie entend ici créer une manifestation de grande ampleur, dans un décor spécialement mis en place pour l'occasion. Le scénographe de *Paris Plage*, J.-C. Choblet, se voit assigner deux objectifs par le Maire : d'une part, concevoir un espace libre et gratuit pour le plus grand nombre, d'autre part, offrir une plage aux Parisiens. Pour la première édition, il travaille notamment sur le « côté poétique »<sup>32</sup> de l'opération. L'« utopie »<sup>33</sup> de la plage est portée par la mise en place de ses symboles : le sable, les cabines, les transats, les oriflammes, les palmiers, les douches de plage, les bouledromes, etc. (figure n°68). Les rayures blanches et bleues rappellent les stations balnéaires du littoral français. Le scénographe souhaite que *Paris Plage* évoque l'ambiance des *Vacances de M. Hulot*. L'organisation de l'espace repose sur la délimitation de trois bandes entrelacées aux dynamiques différentes qui accueillent la circulation, les glisseurs et les promeneurs confondus, la circulation lente et, enfin, les plages où se reposer. En 2004, l'opération comptait trois plages : une de 600 m<sup>2</sup> plantée d'herbe au Pont au Change, une deuxième de 500 m<sup>2</sup> en caillebotis face au Pont Neuf et enfin une autre de 770 m<sup>2</sup> de sable fin entre le Pont Notre-Dame et le Pont d'Arcole.

Pour la deuxième édition, J.-C. Choblet s'entoure d'une équipe plus nombreuse qui réunit notamment un sociologue, une urbaniste et une dramaturge<sup>34</sup>. La première doit analyser les comportements des visiteurs de la première édition pour que la seconde réponde mieux à leurs attentes ; quant à la dramaturge, elle doit imaginer l'histoire à partir de laquelle sera

---

<sup>32</sup> Entretien avec J.-C. Choblet, réalisé le 14 février 2005.

<sup>33</sup> Propos de J.-C. Choblet extrait de son site : [www.plages-urbaines.com](http://www.plages-urbaines.com).

<sup>34</sup> Roger Perrinjacuet, sociologue, Ursula Paravicini, urbaniste, et Valérie Thomas, dramaturge.

conçue la scénographie (Boucris, 1995, p. 189). Le récit est celui du temps retrouvé, celui d'une journée de vacances à la plage de l'aube jusqu'à la fin du jour. « Une journée où l'emploi du temps n'est plus réglé d'avance, où seul compte le temps présent, où les activités vont au rythme de la déambulation »<sup>35</sup>. L'histoire s'incarne dans un parcours commençant du côté des Tuileries pour se terminer au Pont de Sully, avec des activités successives qui marquent la narration. La journée s'ouvre avec des cours de *tai-chi* tôt dans la matinée et se poursuit à la buvette pour prendre le petit-déjeuner. Les plages sont mises en place vers 10h et le public peut alors s'installer pour prendre le soleil. Vers midi, le public est invité à pique-nique, après quoi il peut pratiquer à sa guise le jeu de boules, la sieste, etc. Enfin, la guinguette et les spectacles du soir doivent clore la journée. Les éditions suivantes continueront à s'appuyer sur cette scénographie, la modifiant à la marge.

Le discours de J.-C. Choblet sur *Paris Plage* est intéressant dans la mesure où il conçoit l'opération comme la fabrication d'un espace public *idéal* : à l'opposé des espaces publics parisiens du quotidien, où règneraient les problèmes de sécurité, la privatisation et le commerce, *Paris Plage* est envisagé comme l'espace par excellence de la sécurité et de la gratuité<sup>36</sup>. Pour J.-C. Choblet, la sécurité est l'un des enjeux majeurs de cette manifestation :

L'espace public est actuellement un endroit inconfortable engendrant un sentiment d'insécurité. Seul, on hésite à s'asseoir sur un banc de peur d'être interpellé (cas des femmes isolées, demande d'argent...). La qualité de l'aménagement a engendré ce sentiment de sécurité grâce à un nombre suffisant d'assises, des lieux d'activités nombreux et vastes, un entretien efficace du site, une accessibilité aux services essentiels (eau, WC). Ce confort a entraîné une sécurité physique et morale indéniable

Mais *Paris Plage* est aussi destiné aux Parisiens qui ne partent pas en vacances, conformément à la volonté municipale. C'est pourquoi l'opération doit être libre d'accès, un espace public où les gens puissent rester sans être contraints de payer. Pour J. C. Choblet, cette dimension est d'autant plus importante que l'espace public parisien est selon lui « un espace de co-propriété partagé entre les terrasses des cafés, forcément payantes, et les voitures, dans lequel sont disséminés de trop rares bancs publics ». Le scénographe a donc voulu créer « un grand espace libre, où il n'y a rien parfois et où on n'est pas obligé de dépenser de l'argent pour rester, pour être statique, c'est très important d'essayer de trouver, ou de retrouver peut-être cette liberté de l'espace libre »<sup>37</sup>. D'une certaine façon, il essaie de faire réagir les gens contre la société de consommation, de les inciter à faire autrement, à adopter de nouveaux comportements. C'est pourquoi il ne devait initialement pas y avoir de terrasses ou de vente de glace. Mais des concessions ont dû être faites sur ce point<sup>38</sup> : buvettes marchands de glaces sont désormais de mise. Pour autant, les élus de la majorité n'ont cessé, aux aussi, d'appeler le Maire à être vigilant quant aux « risques » de privatisation de l'opération, comme S. Meynaud<sup>39</sup> :

---

<sup>35</sup> Propos de Valérie Thomas ([www.plages-urbaines.com](http://www.plages-urbaines.com)).

<sup>36</sup> Ces notions sont développées sur son site ([www.plages-urbaines.com](http://www.plages-urbaines.com)), dont sont extraits les textes cités.

<sup>37</sup> Entretien avec J.C Choblet, 14/02/2005.

<sup>38</sup> En effet, lorsque les berges avaient été fermées en 2001, les exploitants des cafés riverains s'étaient plaints de la baisse de leur chiffre d'affaires. Pour compenser ce désagrément, la Mairie de Paris avait invité quatre d'entre eux à installer des buvettes l'année suivante. À partir de 2003, les commerçants ont dû s'acquitter d'une redevance. Un appel d'offre a alors été lancé auprès des vingt brasseries riveraines et quatre ont été retenues.

<sup>39</sup> Conseil de Paris, débats des 26 et 27 mai 2003.

Je ne vous cache pas (...) que j'ai la crainte de voir l'aspect commercial et marchand prendre le dessus. Les potentialités sont tellement fortes que le risque est réel. C'est la raison pour laquelle (...) je souhaite que nous restions très attentifs à l'universalité de ce lieu qui n'est ni à vendre, ni à louer.



*Figure n°68. Paris Plage ou l'« utopie balnéaire » : vue générale (août 2004)*



*Figures n°69-A, B et C. Activités à Paris Plage  
Prêt de livre (ci-contre, en haut), promenade et  
boulodromes (ci-contre, en bas), atelier de  
peinture pour les enfants (ci-dessous)*



Lors des dernières éditions, on trouve donc un certain nombre de terrasses, mais ce sont les activités gratuites, culturelles ou sportives, qui continuent à dominer (figures n°69). Des cours d'aquagym sont organisés matin et soir dans le bassin de baignade (nouveau de l'édition 2004, en attendant la construction des bassins flottants). Des installations permettent la pratique du roller, de la pétanque, de l'escalade. Mais ces activités restent minoritaires et sont relativement peu fréquentées (22% des personnes interrogées lors de l'enquête menée par la Sofres<sup>40</sup>). Ce n'est pas le cas des activités plus spécifiquement destinées aux enfants, et surtout de la programmation culturelle assez riche, notamment les concerts co-organisés avec la FNAC. D'autres animations culturelles sont également présentes sur le site, notamment une bibliothèque de prêt.

### 1.2.2 La Nuit Blanche : un événement culturel et nocturne

En France et en particulier à Paris, les activités nocturnes ont longtemps été synonymes de nuisance (bruit, insécurité et atteintes à la morale). Ainsi, pour A. Cauquelin (1977), la politique urbaine nocturne consiste essentiellement à « éclairer », « surveiller », et « transporter », ou plus exactement, à raccompagner les citoyens chez eux. Pendant longtemps, les élus se sont donc désintéressés des noctambules. Comme le fait remarquer l'APUR, il semblait « plus utile à la société de les neutraliser que de les favoriser »<sup>41</sup>. Pourtant les choses évoluent progressivement<sup>42</sup> et on constate aujourd'hui une hausse de la demande d'usage de la nuit :

La nuit se banalise, c'est-à-dire que les activités de nuit ne sont plus vues comme exceptionnelles, même si elles restent minoritaires (...). Les nocturnes de musées ou de grands magasins deviennent monnaie courante et quand, en 1999, le palais de Tokyo fut le premier musée à rester ouvert jusqu'à minuit, l'initiative ne parut pas choquante ni particulièrement en avance sur son temps<sup>43</sup>.

L'étude exploratoire, *Paris la nuit*, commandée par la ville de Paris et la RATP, devait d'ailleurs permettre aux pouvoirs publics de mieux répondre aux besoins et aux attentes de la population. Plus généralement, la multiplication des réflexions sur le temps des villes, intégrant une approche de la nuit, traduit un changement de perspective de la part des acteurs de la ville et la volonté de ces derniers de répondre aux demandes des citoyens (Gwiazdzinski, 2005).

*La Nuit Blanche* – comme d'ailleurs *Paris Plage* dans une moindre mesure<sup>44</sup> – s'inscrit dans cette tendance. Lors de la *Nuit Blanche*, les personnes font part spontanément d'une sorte d'appétence pour la nuit, en particulier les jeunes : « [la] nuit, le temps semble s'arrêter, n'étant plus scandé par les contraintes diurnes. Les individus sont perçus comme plus détendus, moins stressés et moins formatés que le jour »<sup>45</sup>. C. Girard, l'Adjoint chargé de la

<sup>40</sup> TNS Sofres (2004), *L'opération Paris-Plage. Principaux résultats*, Mairie de Paris, 53 p.

<sup>41</sup> Source : APUR (2004), *Paris la nuit. Etude exploratoire*. Paris, APUR-DVD Bureau des temps, p. 7.

<sup>42</sup> Selon l'APUR, l'heure de coucher des Français s'est-elle décalée de deux heures (21h à 23h) en 50 ans (p. 11).

<sup>43</sup> APUR (2004), *op. cit.*, p. 5.

<sup>44</sup> Lors des deux premières éditions, le site était ouvert toute la nuit. Mais l'année suivante, les berges ont été fermées à minuit. Si c'était officiellement pour faciliter le nettoyage, il n'est pas improbable que la fermeture ait été établie suite aux plaintes des riverains. En 2005, la Mairie a trouvé un compromis en décidant l'ouverture du site toute la nuit deux fois par semaine, notamment le week-end.

<sup>45</sup> Source : C. Espinasse, P. Buhagiar (2003), *Rapport de la seconde phase d'étude par entretiens auprès de spectateurs et d'acteurs, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition*, p. 3.

culture, est l'initiateur de cette manifestation. Partant de l'idée que Paris manquait d'animations nocturnes, en comparaison avec d'autres métropoles européennes, il s'agissait au départ de créer des *Nuits Blanches*. Pendant un week-end, musées, commerces, cinémas et boîtes de nuit auraient été ouverts toute la nuit, pendant que des fêtes auraient été organisées dans les rues. Ce projet s'est avéré trop difficile à mettre en place, car il aurait fallu réussir à mettre d'accord les commerçants, les syndicats des sites concernés, la Préfecture de Police ainsi que la RATP. Finalement, C. Girard a proposé une seule *Nuit Blanche* avec un projet plus abouti. Même si l'opération *Nuit Blanche* s'inspire en partie de modèles étrangers (encadré n°14), elle possède un certain nombre de caractères originaux. La première édition a eu lieu dans la nuit du 5 au 6 octobre 2002. L'objectif est de sensibiliser les visiteurs à l'art contemporain et de leur faire découvrir des projets artistiques imaginés à l'échelle de la ville, tout en ouvrant des « lieux insolites » d'ordinaire fermés au public ou détournés pour l'occasion de leur fonction initiale. Sortir les œuvres d'art de leur cadre habituel, le musée, permet en théorie de les rendre accessibles au plus grand nombre. L'objectif culturel rejoint ainsi la volonté d'animer les nuits parisiennes.



Figure n°70. Avenue de l'observatoire, Nuit Blanche 2004 (photo : Anne Sengel).

*Leandro Erlich a reproduit au sol une façade parisienne à l'échelle réelle. Un miroir reflète l'image, créant l'illusion que celui-ci est en position verticale. Le spectateur était invité à marcher sur l'œuvre, donnant l'impression qu'il escaladait la façade sans effort.*

L'organisation de la *Nuit Blanche*, sous la responsabilité de la Direction des Affaires Culturelles, est confiée à un directeur artistique. Pour la première édition, J. Blaise avait reçu comme mot d'ordre de « faire que les Parisiens redécouvrent leur ville ». Les lieux qu'il avait choisis étaient essentiellement clos ou ne pouvaient contenir qu'un nombre limité de personnes. La première édition a attiré 600 000 personnes, alors que la Mairie et la Préfecture de Police avaient prévu une fréquentation ne devant pas dépasser quelque 20000 personnes, ce qui explique les longues files d'attente et les mécontentements de certains visiteurs. Si J.



Blaise a proposé des lieux essentiellement clos, c'est parce que l'événement, dans le projet de départ, ne devait pas être gratuit. L'année suivante, pour éviter l'engorgement qu'avait subi la capitale lors de la première édition, les attractions devaient avoir lieu le plus possible en plein air. Ce changement de perspective a permis de satisfaire les participants. Les installations étant plus nombreuses, des parcours ont été créés pour guider le public. Chaque parcours a été confié à un directeur artistique différent, six en tout. Après les tâtonnements de la première année, la Mairie a donc construit un projet plus abouti par rapport aux objectifs qu'elle souhaitait atteindre, mais aussi par rapport aux usages. C'est d'ailleurs pour mieux saisir les atouts et les défauts de la *Nuit Blanche*, et pour satisfaire les visiteurs, qu'une étude<sup>46</sup> a été commandée à deux sociologues en 2003. Le rapport de C. Espinasse et P. Buhagiar montre que le public attendait de la *Nuit Blanche* une dimension plus musicale et festive. En 2004, la Mairie a donc répondu à ces attentes en introduisant la dimension sonore et la danse contemporaine. L'équipe a ainsi réussi à trouver un équilibre entre la première édition, musicale et festive, et la deuxième édition, qui ciblait davantage l'art contemporain<sup>47</sup>. Au fil des années, trois dimensions sont en définitive apparues comme fondamentales : manifestations en plein air, établissement de parcours et rôle croissant de la musique.

#### **Encadré n°14. La culture, les espaces publics et la nuit : allers-retours entre Paris et Berlin**

La *Nuit Blanche* n'est pas la première manifestation à avoir bouleversé les temporalités des lieux culturels. En 1991, le festival *Paris quartier d'été* avait mis sur pied un circuit nocturne à travers divers musées comme le Louvre, Orsay et Beaubourg. Mais à la veille de l'opération, un mot d'ordre de grève avait conduit à annuler les visites. Cette manifestation ayant été supprimée, c'est Berlin qui fait figure de véritable précurseur en créant la *Longue nuit des musées (die Lange Nacht der Museen)* dès 1997. Le Land de Berlin a confié la responsabilité de l'événement au *Museum Pädagogischer Dienst Berlin* (MD Berlin), une association culturelle semi-publique. Celle-ci doit organiser l'événement et s'occuper de sa communication. Pour cela, elle collabore avec toutes les institutions de la ville et avec *Partner für Berlin*, qui est chargée de la promotion de Berlin à l'étranger. La *Longue nuit des musées* a lieu deux fois par an (fin janvier et fin août) et attire environ 40 000 visiteurs. C'est beaucoup moins que la *Nuit Blanche*, qui avait été fréquentée lors de la dernière édition par un million de personnes. Cela s'explique en partie par le choix des lieux investis, la plupart en intérieur, et par l'esprit

de la manifestation, payante et moins festive. Cependant, la démarche se recoupe sur un point essentiel, inciter les gens à découvrir l'art, à aller dans des musées.

Le samedi 14 mai 2005, le concept de la Longue nuit des musées a été repris en France à l'initiative du Ministère de la culture et de la communication. Il a également invité tous les musées européens – quelque 1150 musées européens ont participé à l'opération – à ouvrir leur collection au public, le plus souvent gratuitement, entre 19h et 1h du matin, et à proposer des animations sur le thème « Lumière(s) dans la nuit ». L'opération a été un succès. A Paris, le Musée du Louvre a accueilli 32 000 visiteurs, le Musée d'Orsay en dénombrait 10 200, le Musée Rodin, plus de 10 000. Cependant, malgré le souhait du Ministre d'organiser des débats, des concerts et animations musicales ainsi que des projections de films, peu de manifestations ont été organisées par les institutions. L'opération s'est résumée à offrir un accès gratuit aux musées, dans la soirée et/ou dans la nuit. La comparaison avec la *Nuit Blanche* s'arrête donc là.

Sources : Pouessel, 2005, p. 50 ; Siebenhaar, 2004, p. 311.

<sup>46</sup> L'étude, *Pleins feux sur Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition*, commandée par la mairie de Paris à C. Espinasse et P. Buhagiar, a été menée d'abord par observation participante, puis par entretiens ouverts auprès de spectateurs et d'acteurs de l'événement, et enfin par un questionnaire auprès de 1 288 spectateurs.

<sup>47</sup> La conception de cette édition a été confiée à trois directeurs artistiques complémentaires : A. Barak qui s'attache à « l'onirisme », N. Frize aux spectacles vivants (musique, son, danse...) et H. Hanru aux arts visuels.

### 1.2.3 Paris Plage et la Nuit Blanche : un même modèle de fête ?

Si *Paris Plage* et la *Nuit Blanche* sont devenues les fêtes emblématiques de la Mairie de Paris, c'est avant tout parce que cette dernière y a investi des budgets importants. En ce qui concerne *Paris Plage*, le coût pour la Ville est estimé à 1,6 millions d'euros pour l'édition de 2004 (1,5 millions pour les précédentes éditions) dont 60% consacrés aux installations et 40% à la programmation culturelle. En ce qui concerne la *Nuit Blanche*, le montant total du budget s'élève à 1 150 000 euros (en 2004). A ce budget s'ajoutent le budget de sécurité, l'assurance, les frais de voirie, autres frais assumés par les services de la Ville, ce qui monte le budget à 1 500 000 euros.

Les deux événements jouissent également d'une importante médiatisation aussi bien en France qu'à l'étranger. En France, la couverture médiatique de *Paris Plage* et de la *Nuit Blanche* a été très large : Journal Télévisé, presse écrite (du journal *Le Parisien*, en passant par *Le Monde*, *Le Figaro*, à la revue d'architecture *D'A*) et radiophonique (toutes antennes nationales confondues). La position centrale de Paris explique sans doute en partie ce phénomène. Mais la médiatisation des deux fêtes a surtout été orchestrée par l'Adjoint chargé du tourisme qui avait réservé pour l'occasion des salles de presse aux journalistes étrangers<sup>48</sup>. La communication autour des deux événements fait même partie intégrante de leurs concepts respectifs : l'opération de communication correspond en quelque sorte à un « packaging-marketing » (C. Prat)<sup>49</sup>. Les fêtes s'adressent tout d'abord aux visiteurs et aux étrangers en général. L'objectif est de dépasser l'image de « ville-musée » souvent attribuée à Paris. Pour L. Queige, il faut donner aux visiteurs une occasion de revenir d'une année sur l'autre, pas uniquement pour les musées et les monuments historiques. Afficher l'image d'une métropole créative est donc un leitmotiv : *Paris Plage* et *Nuit Blanche* jouent ce rôle, sur le plan de l'animation et des activités estivales d'une part, sur le plan de l'art contemporain dans toute sa diversité d'autre part. Il s'agit aussi de mieux répondre à la demande des visiteurs en proposant notamment des activités la nuit : la plupart des acteurs considèrent que les nuits parisiennes sont moins animées que les nuits d'autres métropoles, comme Berlin, Londres ou Barcelone, ce que les fêtes organisées par la Mairie tentent de corriger. Bref, les fêtes – comme d'ailleurs la vie culturelle dans son ensemble – jouent un rôle économique évident ; elles forment une image positive que la ville peut projeter à l'extérieur (Racine, 1990). En second lieu, les fêtes s'adressent aussi tout simplement aux habitants : comme le rappelle C. Prat, la communication autour d'un événement doit aussi être « politico-pédagogique » et « la Mairie doit expliquer pourquoi les élus ont raison de faire ce qu'ils font, justifier les impôts locaux des Parisiens ». On justifie alors la création de ces fêtes en mettant l'accent sur leurs qualités (gratuites, accessibles...) et sur leur rôle pédagogique (protection de l'environnement, dimension culturelle, etc.). En définitive, ces fêtes sont donc à la fois une réponse aux « besoins qualitatifs de la population » et un événement « créateur de valeur ajoutée et d'externalités géographiques au bénéfice des consommateurs et des entreprises » (Racine, 1993, p. 177).

---

<sup>48</sup> Selon Laurent Queige, directeur de cabinet de l'adjoint au tourisme. Entretien réalisé par Caroline Broc dans le cadre de son mémoire de maîtrise *La Ville -événement*, cité par Pouessel, 2005, p. 56.

<sup>49</sup> Entretien avec C. Prat, 22/03/2005. Les autres citations proviennent de cette même source.

Pendant la première édition, *Paris Plage* a été fréquentée par 2,3 millions de personnes ; les visiteurs étaient 3 millions en 2003, 3,8 millions en 2004. En 2005 et 2006, cette importante fréquentation s'est maintenue, malgré les intempéries. *Paris Plage* a largement séduit le public qui est satisfait de son esthétique (91%) et de la façon il a été aménagé (92%) selon TNS-Sofres (2003)<sup>50</sup>. Si son concepteur, J.-C. Choblet, considère que faire de *Paris Plage* une institution serait une erreur<sup>51</sup>, l'opération continue à s'appuyer sur la scénographie d'origine, et s'étend désormais à de plus vastes espaces : en 2006, les berges de la Seine le long du quartier Paris Rive Gauche sont intégrées à l'opération, de même que le Bassin de La Villette en 2007. Les *Nuits Blanches* ont également été un succès en termes de fréquentation : 600 000 personnes en 2002, un million en 2003. Le succès est tel que des opérations similaires se sont multipliées dans d'autres villes européennes : *Paris Plage* s'est exporté dans 25 villes françaises ainsi qu'à Milan, Bruxelles et Prague. En témoigne également le *Bundespressestrand*<sup>52</sup>, inauguré à Berlin en 2003 (20 juillet-17 août), à deux pas du *Reichstag*. Ce « Berlin Plage » a été conçu par une agence de communication sous le slogan « de petites vacances en temps de crise ». Elle est ouverte à tous et gratuite, « mais pensée d'abord pour abriter des rencontres informelles et décontractées entre politiciens, journalistes, chefs d'entreprise... Les chaînes viennent y tourner leur interview »<sup>53</sup>. Compte tenu des difficultés financières de la ville, seules 80 tonnes de sable (contre 3000 à Paris) ont été répandues. L'opération se résume à un alignement de chaises longues rouges et de parasols jaunes avec des buvettes. Mais en un peu plus d'un mois d'existence, les promoteurs de la plage avaient amorti ce financement minime. De la même manière, la *Nuit Blanche* a fait des émules aussi bien à l'étranger – Rome, Bruxelles et Montréal – qu'en France, et notamment en banlieue parisienne (Clichy, Les Lilas, Joinville-le-Pont et Versailles) dès la seconde édition.

### **1.3 La multiplication des fêtes dans les espaces publics parisiens**

Avant *Paris Plage* et la *Nuit Blanche*, d'autres fêtes remportaient déjà un vif succès. Elles ont souvent été récupérées par la Mairie. Mais celle-ci a aussi créé d'autres manifestations, notamment l'été, dont certaines sont vouées à être pérennisées. Elles animent la capitale à une période où la plupart des institutions culturelles ferment leurs portes, et incitent les commerçants à rester ouverts au mois d'août ; elles sont aussi l'occasion d'incarner les nouveaux objectifs de la municipalité. Dans presque tous les cas, ces animations et festivités passent par l'organisation de spectacles en plein air, dans les espaces publics parisiens.

---

<sup>50</sup> Commandée par la Mairie de Paris à la Sofres, cette étude a été réalisée du 26 juillet au 19 août 2004 sur un échantillon de 2000 personnes pour les questions relatives au profil socio-démographique et sur un sous-échantillon de 800 personnes pour les questions concernant le rapport à l'opération.

<sup>51</sup> Selon lui, l'opération finira par ne plus correspondre aux attentes des Parisiens. Il faudra alors renouveler le principe : « Le fond est bon, c'est-à-dire transformer une autoroute en un lieu public, l'été, pour les gens qui ne partent pas en vacances. L'idée de la plage, elle durera un temps, mais elle ne doit pas durer » (entretien du 14/02/2005).

<sup>52</sup> « Plage de la presse fédérale ».

<sup>53</sup> « Berlin se presse sur le sable fin », par Françoise Chaptal, *Libération*, 21/07/2003.

### 1.3.1 Favoriser l'expression de toutes les formes de culture

Au-delà des fêtes visant à promouvoir la création, un aspect parmi d'autres de la culture, la Mairie de Paris tente de favoriser l'expression de différents types de culture. Au-delà des fêtes visant à promouvoir la création, un aspect parmi d'autres de la culture, la Mairie de Paris tente de favoriser l'expression de différents types de culture. On retrouve tout d'abord les cultures étrangères. Ainsi, tous les ans, un pays différent est mis à l'honneur en France<sup>54</sup>. Ces partenariats sont l'occasion de proposer des expositions et des concerts qui promeuvent la culture du pays. Dans ce cadre, la Mairie de Paris a organisé des fêtes dont la plus marquante est le défilé du Nouvel An chinois sur les Champs-Élysées, en 2004 (figure n°77)<sup>55</sup>. La Mairie a souhaité ainsi le sortir du 13<sup>ème</sup> arrondissement pour lui donner une meilleure visibilité. Le défilé a été organisé le 24 janvier 2004 par la Mairie de Paris et la Ville de Pékin (pacte d'amitié entre les deux villes)<sup>56</sup>, avec la participation des associations asiatiques de l'Ile-de-France (Amicale des Cantonnaires, Compatriotes du Quinghan, Fraternelle de Wencheng). La Mairie a fait appel à Gad Weil (habitué de ce type de scénographies), qui a travaillé avec des associations chinoises franciliennes et en collaboration avec Li Ji Chang, son homologue de la ville de Pékin. Quatre chars géants ont été acheminés spécialement pour l'occasion. L'un d'entre eux, un poisson rouge cyclopéen, signe de fortune, a ouvert la marche. De nombreuses figures traditionnelles ont descendu les Champs-Élysées, notamment les lions à trente têtes, le dragon, etc. Une troupe a remonté le défilé à contre-sens, brandissant des cerfs-volants, des ballons or et argent et un dragon de 50 mètres de long. Douze totems symbolisant les douze signes du zodiaque chinois ont ponctué le parcours élyséen, avec à leurs pieds, des musiciens traditionnels battant la mesure. La manifestation a rassemblé environ 220 000 spectateurs. Pour L. Queige<sup>57</sup>,

L'année de la Chine en France a un impact positif sur la population chinoise en France et sur l'image de la France qui veut développer ses relations avec la Chine. Les enjeux économiques sont considérables. (...) Dans les années qui viennent, la Mairie de Paris attend une explosion du tourisme chinois.

Cela explique toute l'attention qui a été portée aux événements qui ont eu lieu dans le cadre de l'année de la Chine en France, ainsi que le déploiement de moyens considérables à l'occasion du Nouvel An chinois.

Outre les cultures étrangères, d'autres fêtes sont également favorisées par la Mairie de Paris, comme la *Marche des Fiertés* (figure n°73) et la *Techno Parade*. Ce sont avant tout des défilés de chars, même si ces derniers s'accompagnent souvent de fêtes au lieu d'arrivée, comme cela a été le cas pour la Techno Parade pendant plusieurs années. Ces manifestations ont une dimension militante et politique évidente, qui est d'ailleurs à l'origine de leur création

<sup>54</sup> L'Algérie en 2003, la Chine en 2004 et le Brésil en 2005.

<sup>55</sup> Pour l'année du Brésil en France, en 2005, *Paris Plage* devait être mis aux couleurs du Brésil, ce qui a finalement été abandonné, et comme pour la Chine, un défilé devait être organisé. La parade qui devait circuler sur les boulevards parisiens a été annulée pour des raisons financières. A la place, la direction des affaires internationales a retenu le premier projet proposé par les Brésiliens : des *trios eléctrico* (chars de musique électronique provenant du Brésil et dont la taille est colossale) intégrés à la *Techno Parade*.

<sup>56</sup> Le budget, estimé à 480 000 euros, a été financé par la Ville de Pékin et par la Ville de Paris, cette dernière apportant 210 000 euros (financés par les relations internationales et par d'autres directions : voirie, prévention, sécurité).

<sup>57</sup> Entretien avec L. Queige, cité par Pouessel, 2005, p. 64.

et continue à s'exprimer, mais leur dimension festive et commerciale tend à prendre le dessus (encadré n°15). La première est organisée chaque mois de juin par un collectif qui réunit une cinquantaine d'associations, l'inter-associative LGBT, et qui se charge de l'organisation technique et matérielle de la marche. Son sens politique est assez évident : il s'agit de rendre visible la communauté gay au moins une fois dans l'année, avec en général une revendication particulière (dénonciation de l'homophobie, promotion de l'homoparentalité, etc.). La Techno Parade est quant à elle organisée par l'association Technopol<sup>58</sup>, en septembre. Avec la Techno Parade, il s'agissait de matérialiser en plein jour le poids de la techno, de faire transparaître la diversité culturelle et d'engendrer une meilleure compréhension de cette culture. Investir la rue massivement (la parade peut attirer jusqu'à 400 000 personnes) permet de peser sur les décisions politiques : selon S. Bernard<sup>59</sup>, la *Techno Parade* légitimerait ainsi l'action de Technopol et aurait permis à l'association de devenir l'interlocutrice des pouvoirs publics et de défendre la cause techno, à savoir le statut des artistes.

La Marche des Fiertés, tout comme la *Techno Parade*, sont entièrement autofinancées. Pour autant, la Mairie est tout à fait consciente de l'enjeu qu'elles constituent pour dynamiser l'image de Paris<sup>60</sup>. Ce n'est pas un hasard si elle a voulu intégrer les *trios eléctricos* dans la *Techno Parade*, lors de l'année du Brésil. Technopol est prête à coopérer si, en contrepartie, la Mairie trouve un lieu pour organiser les rendez-vous électroniques en 2005. La récupération par la Mairie semble plus évidente pour la Techno Parade que pour la marche. Depuis 2001, elle verse 30 000 euros de subventions à Technopol pour ses activités de défense et de promotion de la musique électronique<sup>61</sup>. Mais selon S. Bernard, la Mairie « préfère créer ses propres fêtes pour laisser une trace ». Et finalement, ce sont plutôt les acteurs économiques qui récupèrent ces deux manifestations, de manière encore plus évidente pour la *Techno Parade* : l'association Technopol cherche en effet des financements pour aider les collectifs à financer des chars, même si les subventions varient beaucoup d'une année sur l'autre.

### 1.3.2 La culture nationale revisitée : le 60<sup>ème</sup> anniversaire de la Libération

Les fêtes organisées pour célébrer la Libération de Paris en 2004 témoignent d'une volonté de revisiter les fêtes nationales, de leur conférer un caractère moins austère et plus attractif. En plus de la commémoration officielle, avec un hommage aux morts et un discours du Président de la République, une manifestation d'un genre nouveau a été organisée, avec une exposition et des spectacles permettant d'allier mémoire, célébrations et fête. La Mairie de Paris a ainsi organisé un « parcours-mémoire » autour du thème « Paris insurgé – Paris libéré ». Cette exposition se composait de soixante colonnes éclairées la nuit et réparties dans

---

<sup>58</sup> Technopol est une association fondée en 1996, suite à l'annulation de la soirée Polaris à Lyon. L'association a été créée grâce à une mobilisation des acteurs de la scène électronique française, pour mieux défendre leurs droits, pour favoriser la reconnaissance de leur musique par les pouvoirs publics et la promouvoir auprès du grand public.

<sup>59</sup> Entretien du 01/04/2005

<sup>60</sup> Entretien avec L. Queige, cité par Pouessel, 2005, p. 64.

<sup>61</sup> Technopol apporte, à travers des conseils, une compétence juridique et technique à tous ceux qui rencontrent des problèmes dans l'organisation d'une fête ou d'un événement artistique lié aux musiques électroniques. L'association valorise et défend la scène électronique auprès des pouvoirs publics et en fait la promotion auprès du grand public, des médias et, au niveau international, par des échanges avec l'étranger. Elle défend les organisateurs, en menant notamment des actions en justice.

les 20 arrondissements de la capitale. Chaque colonne présentait des documents historiques rappelant les étapes majeures de la Libération de Paris. Quant à la journée du 25 août 2004, elle s'est déroulée en deux temps. Dans l'après-midi, deux colonnes, l'une française, l'autre américaine, avaient parcouru la capitale. Elles étaient portées par des chars et des camions transportant des orchestres mobiles. Comme en 1944, des Parisiens habillés en costumes d'époques étaient invités à accompagner les cortèges qui se sont rejoints place de la Bastille où s'est terminée la soirée. Cette parade témoigne bien de l'influence constante de la scénographie dans la fête. La Mairie de Paris a en effet fait appel à J. Savary : le metteur en scène a conçu un spectacle nommé *Liberty-Liberty* qui a eu lieu le soir même. Après le spectacle, un bal populaire a été organisé, animé par un orchestre qui a joué des Swings des années 1940-1950. Toutes ces manifestations devaient recréer l'atmosphère festive du Paris libéré. Pour sensibiliser la population aux manifestations du 25 août, un stand était installé à Paris Plage. On pouvait y trouver une exposition de vêtements et accessoires des années 1940, des photos et illustrations de l'époque.

Figure n°71. Chars et camions militaires d'époque rassemblés devant la Mairie de 14<sup>ème</sup> arrondissement, lors du Soixantième anniversaire de la Libération de Paris (août 2004)



### 1.3.3 Poursuivre l'investissement dans les arts

Depuis 2001, l'investissement de la Mairie de Paris est aussi particulièrement visible dans les fêtes à dominante artistique. Elle a soutenu des manifestations préexistantes qui s'approchaient de ses objectifs politiques, comme *Paris quartier d'été*<sup>62</sup>. Mais elle a surtout créé ou encouragé une série de fêtes axées sur la démocratisation de la culture, en

<sup>62</sup> Le festival a été créé par le Ministère de la Culture en 1990 avec trois missions : animer Paris pour les Parisiens qui ne partent pas en vacances et pour les touristes, organiser des événements sortant de l'ordinaire, et faire que Paris reste une capitale des arts et de la culture en été (P. Martinet, entretien du 25/02/2005). Le Ministère confie l'organisation du festival à une association présidée par P. Martinet. En 1995, les subventions diminuent mais le festival se maintient en se rapprochant de la Ville. Après l'arrivée de la nouvelle équipe municipale en 2001, le budget de *Paris quartier d'été* est doublé. Depuis peu, la Région fait elle aussi partie des partenaires financiers : en 2004, le budget était financé par le Ministère de la Culture (500 000 euros), par la Ville de Paris (800 000 euros) et par le Conseil Régional (70 000).

collaboration avec les associations (spectacle de rue, cirque, etc.). Nous ne traiterons ici que des fêtes liées au cinéma, dont l'objectif est de sensibiliser le public à un cinéma d'auteur et à l'inciter à fréquenter les salles d'art et essai. Si elles s'inscrivent dans le cadre d'une action plus globale en faveur du cinéma coordonnée par la Mission cinéma<sup>63</sup>, ces fêtes investissent également en grande partie l'espace public.

Figure n°72.  
Projection du film  
Le fabuleux destin  
Amélie Poulain à  
Montmartre (photo :  
Nathalie Prébende).



Avant que la Mairie ne demande aux associations de proposer des événements novateurs, Ph. Reilhac<sup>64</sup>, directeur général du Forum des images pendant les premières années du Festival, souhaitait « sortir les films » du Forum des Images (association indépendante financée à 80% par la Mairie de Paris). Suite à la déclaration du Maire, il a proposé d'organiser un cinéma en plein air dont la particularité est de créer une interaction entre les films et les lieux. L'équipe technique de *Cinéma au clair de lune* cherche à faire correspondre le plus souvent possible les lieux et les films projetés. La programmation mêle des grands classiques français (*Le Crime de M. Lange* de Renoir, place des Vosges) ou américains (*Charade* de Stanley Donen au Trocadéro), des œuvres-clés de la « nouvelle vague » (*Le signe du lion*, le premier film de Rohmer, place Saint-Sulpice), mais aussi des succès récents, comme *Le fabuleux destin d'Amélie Poulain*, projeté à Montmartre. Le Forum des images ne disposant pas des finances nécessaires pour créer ce festival, il a demandé des subventions supplémentaires à la Mairie de Paris, qui a accepté de financer l'événement à hauteur de 91.000 euros<sup>65</sup>. La participation de la Mairie de Paris montre l'importance qu'elle accorde à cet événement ; en effet, depuis la création du Forum des images, elle n'avait jamais accordé de subventions supplémentaires. La fréquentation de *Cinéma au clair de lune*, en constante

<sup>63</sup> Créée en 2002, la Mission cinéma est l'interlocuteur du Forum des Images, du Festival du Film de Paris et de toute opération cinématographique événementielle. Rattachée au Secrétariat Général, la mission travaille avec les différents élus et services municipaux, ainsi qu'avec l'Etat, la Région et la profession. Son action : encouragement à la fréquentation, soutien aux salles, réflexion autour de l'éducation à l'image, etc.

<sup>64</sup> Entretien du 23/03/2005.

<sup>65</sup> Participation à laquelle s'ajoutent des subventions accordées par un certain nombre d'entreprises privées, chaînes de télévision (Cinécinéma) ou autres (Rétrodor).

augmentation (de 25 000 personnes, lors de la première édition à 60 000 en 2003), témoigne de son succès.

En 2002, la Mairie de Paris s'est désengagée du Festival du film de Paris pour mettre en place une manifestation censée être plus ouverte aux Parisiens et avec une réelle programmation. Un comité de réflexion a réfléchi à un projet et a donné naissance à « Paris cinéma » dont l'organisation a été confiée à une association créée à cet effet, présidée par le cinéaste Costa-Gavras<sup>66</sup> et dont la première édition a eu lieu en 2003. La Ville de Paris finance l'association à hauteur de 50%, lui apporte un soutien matériel (par exemple pour les projections qui ont lieu sur le parvis de l'Hôtel de Ville) et lui permet de profiter de la communication municipale (site Internet, bulletin municipal, panneaux d'affichage, etc.). Mais Ph. Reilhac, secrétaire général de l'association, veut assurer la pérennité de la manifestation et réduire la participation de la Mairie afin que « Paris cinéma » n'en dépende pas exclusivement, d'où l'appel à d'autres partenaires, publics ou privés<sup>67</sup>.

L'objectif de cette manifestation est de promouvoir le cinéma l'été, à une période où la fréquentation est médiocre. Pour cela, il s'agit de mettre en avant la diversité des salles et des genres cinématographiques. Des films originaux sont programmés pendant quinze jours à un tarif unique (quatre euros la séance). Paris cinéma souhaite ainsi fédérer au sein d'un même projet les exploitants des salles, les associations et les institutions. Mais le festival sort aussi des salles pour des projections gratuites en plein air, que ce soit dans les jardins du Luxembourg (2800 personnes) ou sur le parvis de l'Hôtel de ville (5000 personnes). Celles-ci sont en nombre restreint pour éviter de concurrencer directement les salles, l'objectif de ces projections étant de susciter l'envie d'aller au cinéma et à terme d'augmenter la fréquentation des salles parisiennes. Bien que peu nombreuses, les projections en plein air se distinguent par leur originalité. Ainsi des films muets, restaurés pour l'occasion, sont-ils projetés dans les jardins du Luxembourg. Ils sont accompagnés d'un concert au cours duquel sont jouées des partitions originales (souvent de musique électronique), commandées spécialement à des compositeurs contemporains. *Paris cinéma* organise aussi d'autres manifestations dans l'espace public. En 2004, des rallyes, sortes de courses au trésor, ont été organisés à travers Paris. Quatre parcours pédestres permettaient de découvrir Paris à travers le cinéma, par le biais d'énigmes à résoudre. Enfin, la Fédération Française de Randonnée Pédestre a organisé en 2005 une randonnée dont le thème central était le cinéma.

Selon Ph. Reilhac, *Paris cinéma* fait partie, avec la *Nuit Blanche* et *Paris Plage*, des trois grandes manifestations « populaires » créées par B. Delanoë. L'opération doit justifier un certain nombre de spectateurs (90 000<sup>68</sup>). La Mairie souhaite d'ailleurs qu'il y ait des projections de Paris cinéma à *Paris Plage*. La projection aurait lieu soit sur le parvis de l'Hôtel de Ville, mais le dispositif est lourd (les gens seraient assis sur le sable), soit sur l'une des berges de la Seine. Actuellement, Paris cinéma n'existe que quinze jours dans l'année. Le

---

<sup>66</sup> Cette association est indépendante et possède un conseil d'administration. Le budget pour l'opération *Paris cinéma* était d'1,5 millions d'euros en 2004 et d'1,6 millions d'euros pour 2005.

<sup>67</sup> Entretien du 23/03/2005. Le reste des financements est obtenu par le secteur privé (Monéo, Fondation Gan), la région Ile-de-France, le Sénat, la Commission Européenne. En 2004, le festival avait 61 partenaires. Celui-ci bénéficie en outre d'une bonne couverture médiatique : *Le Parisien* (quotidien), *Télérama* (hebdomadaire), *Studio* (mensuel), France Inter (radio), France Télévision, TCM, Arte, et TV 5 (télévision).

<sup>68</sup> Spectateurs des films diffusés en salle et en plein air.



président Costa-Gavras aimerait étendre la manifestation à tout le mois de juillet. À terme, Ph. Reilhac voudrait que Paris cinéma devienne une sorte de label qu'on apposerait à d'autres événements. Il aimerait par exemple récupérer *Cinéma au clair de lune*<sup>69</sup>.

### **Encadré n°15. Les défilés festifs et militants, entre Paris et Berlin**

#### La Marche des Fiertés et la Techno Parade à Paris

La « Gay Pride » est introduite en France à la fin des années 1970 et devient annuelle au début des années 1980, mais elle est très vite récupérée par les acteurs commerciaux (« Gay Pride » est une marque commerciale déposée). Cette main-mise des acteurs commerciaux provoque le désengagement des militants et des associations. En 1989, un collectif visant à re-politiser cette dernière est créé. Il réunit pour la première fois les associations, la presse et les entreprises gays. En 1996, une société anonyme est créée (la Sogifed) et chargée des aspects financiers et de la gestion de la marque déposée, l'association Lesbian & Gay Pride garde le contrôle politique (E. Redoutay, 2003, p. 73). L'événement est rebaptisé en 2002 Marche des Fiertés lesbiennes, gaies, bi et trans (Redoutay, 2003, p. 73).

L'interassociative LGBT qui réunit une cinquantaine d'associations prend alors le relais et se charge de l'organisation technique et matérielle. En 2002, la marche a réuni 90 chars, d'abord associatifs, politiques et syndicaux, mais aussi commerciaux. « Leur ordonnancement se négocie longuement. Le cortège donne à voir une succession de micro-cultures qui confinent parfois au pittoresque : en 2001, le Gay Moto Club ouvre la marche, les Gais retraités défilent entre la chorale *Melo'men* et l'Association des gais et lesbiennes branchés. Le char des *bears*<sup>70</sup> talonne le Parti Communiste (...). Les démarcations sont aussi professionnelles ou universitaires : le Flag réunit les flics gays ; la SNCF, la RATP ou Air France ont leur propres groupements dans le défilé, tout comme les associations universitaires des grandes écoles » (Redoutay, 2003, p. 75). La Marche des Fiertés attire chaque année quelque 500 000 personnes.

Figure n°73. La Marche des Fiertés sur le boulevard du Montparnasse (juin 2006)



<sup>69</sup> Pour l'instant, *Paris cinéma* est trop jeune pour l'envisager. Et le Forum des Images ne laissera certainement pas Paris Cinéma récupérer l'événement qui lui fait le plus de publicité.

<sup>70</sup> *Bear* : ours. Se dit d'homosexuels identitaires corpulents et/ou poilus qui ont leur propre réseau de lieux de rencontre et même une presse spécialisée (Redoutay, 2003, p. 75).

La Techno Parade a été initiée par J. Lang, qui souhaitait créer un événement fédérateur pour les jeunes en France. Il a proposé à l'association Technopol de se charger de son organisation. La première Techno Parade a lieu en 1998, en même temps que les « rendez-vous électroniques » correspondant à près dix jours où sont organisés des Show Cases (concerts), des expositions, des conférences, des projections de films et de documentaires destinés à faire découvrir la culture électronique au plus grand nombre et qui se regroupent dans un lieu central, comme par exemple le parvis de l'Hôtel de Ville, même si d'autres lieux sont également investis (bars, IRCAM, BNF, Maison Européenne de la Photographie...) selon les thématiques abordées. Depuis lors, la Techno Parade a lieu tous les ans au mois de septembre (sauf en 2001, à cause des attentats du 11 septembre). Les deux premières années, des fêtes de fin étaient organisées sur le lieu d'arrivée après la parade. Des DJ sont venus mixer. Mais lors de la première édition, la foule était devenue incontrôlable et le DJ avait dû s'arrêter pour des raisons de sécurité. L'édition suivante, Technopol a donc décidé de ne plus en organiser.

#### Une dérive commerciale et médiatique ?

La Marche des Fiertés, tout comme la Techno Parade, sont entièrement autofinancées. Les actions commerciales organisées autour de la marche, contrairement à la *Techno Parade*, ont pour but de réaliser des échanges et non pas de collecter de l'argent. Par exemple, *Zurban* fait gratuitement le fascicule de la marche, en échange d'une visibilité et est présenté comme partenaire officiel dans tous les articles de presse. Les seuls financements qui lui sont accordés proviennent des dons des adhérents et de la collecte organisée le jour de la marche. La *Techno Parade* cherche quant à elle des financements pour aider les collectifs à financer leurs chars (entre 20 et 30 selon les défilés). En 1998 et 1999, le budget était élevé, environ 300 000 d'euros, en raison des fêtes de fin. Mais en règle générale, le budget est très variable d'une année sur l'autre, tout dépend des partenaires qui participent à l'opération. Il peut varier considérablement : de 60 000 euros en 2004 (seulement des « petits » partenaires comme Kit Kat ou X-cite) à 150 000 en 2003 (grâce à deux importants partenaires : Unno et 100% Color). Le fait que ces deux manifestations soient organisées par des associations et non par des spécialistes en marketing, comme c'est souvent le cas dans les autres villes européennes, limite en partie la récupération par les sponsors. L'objectif de la *Techno*

*Parade* est donc plutôt de trouver deux ou trois partenaires financiers importants pour éviter la multiplication des marques sur la parade. Mais finalement, la reconnaissance même passe aussi par la récupération.

#### Paris-Berlin : allers-retours

La Techno Parade s'est largement inspirée de la Love Parade qui existe depuis 1989 à Berlin, Le succès du défilé – plus de 1,5 millions de personnes en 2000 – a fait des émules dans toute l'Europe, et la plupart des grandes villes en organisent désormais. Née d'une « tradition de contestation et d'un désir récurrent d'invention de formes d'expressions artistiques nouvelles » (Grésillon, 2006, p. 173), la *Love Parade* s'est d'abord déroulée sur le Kurfürstendamm, entre 1989 et 1994, avant de se redéployer en 1995 au cœur du parc de Tiergarten, entre l'Est et l'Ouest. Partant de la Porte de Brandebourg, le défilé emprunte l'avenue du 17 juin, « avenue prussienne sans âme corsetée dans sa raideur rectiligne protestante [qui] devient le lieu d'exhibition des corps à moitié nus et ondulant au son » de la musique techno. « Le parc lui-même, véritable sanctuaire vert inviolable, devient le terrain de jeu des raveurs qui viennent y organiser des free parties sauvages. Notons que c'est le seul moment où la police tolère ce genre de "débordement". Enfin, cette grande marche initiative converge vers (...) la Colonne de la Victoire, symbole guerrier dédié aux victoires de l'armée prussienne, au pied de laquelle apparaît (...) le MC, le Master of Ceremony Dr Motte – fondateur et organisateur de l'événement –, qui délivre à la foule en délire un message pacifique peu original mais rassembleur » (Grésillon, 2006, p. 174).

Finalement, le « petit défilé subversif et confidentiel s'est transformé en un phénomène de masse (...) attirant des jeunes de toute l'Europe et même des Etats-Unis ou d'Australie, mobilisant les pouvoirs publics et de nombreux sponsors privés » (Grésillon, 2006, p. 173). Dans les années 1990, la *Love Parade* est ainsi devenue la principale fête du Berlin réunifié, rassemblant non seulement les fans de techno du monde entier mais aussi les jeunes des deux parties de l'Allemagne. Mais au tournant des années 1990-2000, elle perd cette dimension symbolique en même temps qu'elle perd en spontanéité. Elle est alors organisée par les spécialistes en marketing de l'agence *Planet Com* (Grésillon, 2002). « Aux yeux des raveurs (...), elle n'est [alors] plus qu'une vaste opération de marketing culturel institutionnalisée, générant beaucoup de profit » (Grésillon, 2006, p. 174). En 2004, le défilé est interdit par les autorités.

Sources : Pouessel, 2005, pp. 60-65 ; Grésillon, 2006, pp. 173-174 ; Siebenhaar, 2004, pp. 332-333.

## **2. Géographies de la fête : vers une réinvention des espaces publics**

Il existe différents types de fêtes : les fêtes localisées (*Paris Plage*), les fêtes multisites (la *Nuit Blanche*), les fêtes mobiles qui occupent les rues de Paris (défilés comme la *Marche des Fiertés* ou la *Techno Parade*) et enfin les fêtes plus diffuses (Fête de la Musique). En tout cas, on constate que ces fêtes ne se répartissent pas de manière homogène dans Paris, ce qui impose une analyse approfondie de leur localisation et des choix qui la fondent. Si certaines fêtes occupent les lieux emblématiques – la géographie de la fête rejoint alors celle des aménagements de prestige (chapitre 5) – d'autres investissent des lieux inhabituels et peu utilisés, que ce soit à cause de leur forme ou de leur localisation dans la ville.

### **2.1 Les lieux traditionnels de la fête : des espaces publics symboliques et stratégiques**

Les lieux symboliques de la capitale – en général des rues et des places – sont toujours privilégiés pour la fête. Pour autant, ils ne sont pas tous portés par la même idéologie : si certains évoquent la contestation, d'autres sont associés aux institutions et en particulier à l'Etat et à la Ville.

#### **2.1.1 Les Champs-Élysées : lieu de la fête par excellence**

Les Champs-Élysées ou la tour Eiffel font partie de ce que B. Debarbieux appelle les « lieux attributs » (1995a) auxquels on identifie Paris. Ce sont les lieux emblématiques de Paris, et leur signification est constante quel que soit le contexte dans lequel l'image est présentée. Un certain nombre de fêtes s'y sont donc logiquement inscrites depuis les années 1990 : on peut citer les fêtes du Bicentenaire de la Révolution en 1989, avec un défilé orchestré par J.-P. Goude, la « moisson des Champs-Élysées » en 1990, la célébration de la Coupe du Monde en Juillet 1998, les fêtes du 31 décembre 1999, quelques secondes avant l'an 2000, avec de nombreux spectacles et l'installation de la grande roue à la Concorde ou encore l'opération « Les Trains sur les Champs » en juin 2004. Le défilé du Nouvel An chinois, que nous avons évoqué précédemment (de la Place de l'Etoile au Rond-Point des Champs-Élysées) revêt donc un caractère tout aussi symbolique. Il s'agissait d'offrir aux Chinois la « plus belle avenue du monde ». « D'autre part, les télévisions chinoises appréciaient qu'en arrière-plan, il y ait les grands monuments parisiens, les Champs-Élysées, l'Arc de Triomphe... » rappelle C. Prat<sup>71</sup>. Suite au jumelage entre l'avenue principale de Pékin et les Champs-Élysées, les Chinois auraient voulu créer une identité visuelle commune aux deux avenues, aller plus loin dans la décoration de l'avenue parisienne. Mais la ville de Paris ne l'a pas souhaité. En définitive, si l'avenue a longtemps été associée à la droite (notamment depuis le défilé du Général de Gaulle) – s'opposant ainsi à l'Est parisien plutôt associé à la révolte – elle ne l'est plus aujourd'hui exclusivement : si les victoires de la droite y sont encore fêtées – comme au moment de l'élection de N. Sarkozy en mai 2007 – il semble que ce lieu soit tout simplement identifié comme l'un des plus prestigieux de Paris.

---

<sup>71</sup> Entretien du 22/03/2005.

### 2.1.2 Le centre et l'Est : le passage obligé des fêtes parisiennes

Les espaces publics du centre sont des lieux privilégiés de la fête dans la mesure où ce sont des lieux marqués par l'histoire, des « lieux attribués » comme les Champs-Élysées. La Fête de la Musique et la *Nuit Blanche* se localisent ainsi principalement dans le centre de Paris. Quant à *Paris Plage*, l'un de ses objectifs est de remettre en valeur les berges de la Seine ainsi que les monuments et les perspectives qui s'articulent autour d'elle<sup>72</sup>. De même, Paris cinéma proposait en 2004 deux parcours à travers le centre et intitulés : « Le Paris romantique ». Deux rallyes parcouraient le centre : celui des îles (dénommé « Paris la belle »), « une balade à travers le cinéma romantique » en parcourant les îles de la Cité et Saint-Louis, et celui de la rive gauche (« Sous le ciel de Paris ») correspondant quant à lui à un parcours à travers le cinéma de la Nouvelle Vague et du Quartier latin.

La fête s'inscrit souvent dans des lieux symboliques afin de réactiver des événements marquants de l'histoire. C'est pourquoi le centre et l'Est sont parmi les lieux privilégiés de la fête : les places de la République et de la Bastille, ou encore le quartier latin font partie de ces lieux symboliques. Ils « ont ce pouvoir de matérialiser l'immatériel, d'être le signe visible d'une réalité invisible » (Debarbieux, 1995a, p 108). Ils sont associés à des événements particuliers qui s'inscrivent dans la mémoire collective. Ainsi l'Est parisien est-il souvent investi par les manifestations politiques et revendicatives : il incarne une certaine forme de résistance et l'idée de révolte. Le fort « potentiel de réactivation » des places et des itinéraires République-Bastille-Nation qui le jalonnent en font les « lieux même de la vie civique » (Korosec-Serfaty, 1991, p. 57). Les fêtes commémoratives d'un nouveau type organisées par la Mairie pour l'anniversaire de la Libération de Paris en 2004 reprennent également cette dimension symbolique. Le 25 août 2005, lors de l'anniversaire de la Libération de Paris, les colonnes française et américaine, qui ont parcouru la capitale, ont fait étape à des lieux symboliques des combats de la Libération. Des représentations théâtrales de 20 à 30 minutes, sur fond de témoignages et de lettres de survivants ou encore de concerts de musique, y ont été données : place Denfert-Rochereau, Fontaine Saint-Michel, place Valhubert ou à proximité de la Gare de Lyon, etc. Les colonnes ont ensuite convergé vers la place de la Bastille où étaient organisés le spectacle de J. Savary et le bal populaire. La Mairie de Paris a ainsi voulu rompre avec le caractère commémoratif des fêtes nationales, mais réactiver une conscience collective et réveiller une certaine émotion parmi les citoyens : « lorsque les événements que [les fêtes] relatent ont eu lieu sur le site même où on les commémore, l'émotion populaire » s'en trouve accrue (Di Méo, 2001, p. 49). Bref le choix de lieux symboliques est aussi bien souvent un gage de succès populaire pour ces fêtes, qu'elles aient ou non une dimension revendicative.

Si la dimension symbolique est importante, le choix de localisation de la fête tend aussi à s'effectuer selon la fréquentation des lieux : les acteurs de la fête privilégient de plus en plus des espaces publics stratégiques et animés. Ainsi l'association Technopol préfère-t-elle organiser la *Techno Parade* dans des lieux « sympas », « qui bougent », identifiés par les gens comme des lieux « alternatifs »<sup>73</sup>. Pour la Marche des Fiertés et la Techno Parade, le choix

---

<sup>72</sup> Les trois grandes perspectives parisiennes, en dehors des Champs-Élysées, sont perpendiculaires à la Seine : la Concorde, le Grand Palais et le Trocadéro, le Champs-de-Mars. Les façades des grands palais donnent toutes sur les quais : le Louvre avec sa galerie du bord de l'eau, l'Institut, le Palais Bourbon, etc.

<sup>73</sup> Entretien avec S. Bernard (01/04/2005).

des lieux dépend donc du public que les associations souhaitent atteindre, il est lié aux habitants et aux consommateurs qu'on trouve sur place. Comme l'indique S. Bernard, « les grands axes où il y aura beaucoup de monde un samedi après-midi »<sup>74</sup> sont privilégiés : la rue de Rennes et le boulevard Saint-Germain par exemple. Il s'agit donc essentiellement de lieux commerçants, avec de préférence de nombreux cafés et terrasses. Pour ces manifestations, le choix des lieux se fait plutôt dans le but d'atteindre la plus grande visibilité possible, voire d'attirer le plus de monde possible, au-delà des cercles les plus concernés par la cause techno ou la cause gay ; la dimension symbolique des lieux investis passe alors au second plan.

## **2.2 Les lieux « insolites » de la fête : des espaces publics de l'éphémère**

La fête s'inscrit aussi souvent dans des lieux qui ne sont pas nécessairement des espaces publics. Elle devient alors un outil pour amener le public dans des lieux où il n'oserait pas aller ou qui lui sont interdits, ce qui permet de créer de nouveaux espaces publics, plus ou moins éphémères. Pour détourner un lieu banal, on fait ainsi appel à l'œuvre d'art, aux spectacles vivants, à la scénographie.

### 2.2.1 Paris Plage ou comment transformer une autoroute en espace public

Le temps de *Paris Plage*, les berges de la Seine, qui sont habituellement occupées par les automobiles, deviennent un véritable espace public. Nous ne développerons pas ici ce cas déjà amplement traité précédemment, mais il faut noter que la réappropriation de l'espace public est plus évidente encore pour *Paris Plage* que pour la *Nuit Blanche*, car c'est un lieu auquel la population ne peut pas accéder habituellement. La construction de la voie express G. Pompidou a entériné la rupture entre les Parisiens et le fleuve, une rupture que les aménagements récents, très ponctuels, ne sont pas réellement parvenus à effacer. Or jusque dans les années 1930, les berges étaient un véritable espace de promenade, de pique-nique et de loisirs, avec notamment une cinquantaine de piscines flottantes (Dupavillon, 2002). Le scénographe de *Paris Plage* a donc tenté de recréer cet esprit qui existait autrefois, pour retisser ce lien entre les Parisiens et le fleuve l'espace d'un mois. L'un des objectifs avoués est aussi d'amener les visiteurs à poser un autre regard sur un site exceptionnel, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

### 2.2.2 Faire découvrir des lieux inaccessibles ou atypiques

Grâce à une œuvre d'art, un spectacle de danse ou une pièce de théâtre, l'usage d'un lieu se trouve pour un temps détourné. L'œuvre d'art permet de modifier la perception du lieu et d'enrichir le regard du citoyen. *Paris quartier d'été* est le premier festival à avoir exploré ce principe. Ainsi, ce qui intéresse particulièrement P. Martinet<sup>75</sup>, c'est de permettre la découverte de nouveaux lieux. Pour cela, le festival fait plus appel aux arts vivants qu'aux arts plastiques. Avec la *Nuit Blanche*, la Mairie a souhaité faire de même. Il s'agit de faire découvrir des espaces habituellement fermés au public qui deviennent accessibles le temps d'une nuit. Ce peuvent être des monuments, comme l'Hôtel d'Albret, siège de la Direction des Affaires culturelles de la Ville de Paris. En 2004, par exemple, une sculpture de Paul

---

<sup>74</sup> Entretien du 01/04/2005.

<sup>75</sup> Directeur de *Paris quartier d'été*, entretien du 25/02/2005.

McCarthy intitulée *Colonial Tea Cup, 1983-1994* était exposée. Il s'agissait de l'agrandissement démesuré d'une tasse de thé, en référence à Alice au Pays des Merveilles. Par sa monumentalité, cet objet du quotidien permettait d'introduire un doute sur notre propre perception et de dialoguer avec son lieu d'exposition en imposant un étrange rapport de proportion. Ce peuvent aussi être des friches ou des chantiers habituellement fermés au public. En 2003, l'artiste Niek Van De Steeg avait ainsi proposé de « corriger » le temps d'une nuit le terrain d'un chantier de la ZAC Paris Rive Gauche<sup>76</sup>, en retravaillant sa clôture. Des barrières de sécurité prenaient la forme de « kiosques-buffets-scènes-pallissades », architectures hybrides, éphémères, mais complètement fonctionnelles<sup>77</sup>. Grâce à ces « structures de corrections », une propriété privée s'est transformée en espace public, un terrain vague en scène.

Enfin, comme la fête est au service de la politique municipale, la *Nuit Blanche* a aussi été l'occasion de faire découvrir quelques-uns des projets culturels phares de la Mairie comme « le 104 » ou le « Point P ». En créant des espaces publics éphémères par la présentation de créations artistiques, la fête préfigure ici, encore une fois, des aménagements futurs ; elle permet même de définir et d'affiner de nouveaux projets avant que l'usage du lieu ne soit fixé. Ainsi, lors de la première *Nuit Blanche*, les anciennes Pompes Funèbres<sup>78</sup>, dénommées aujourd'hui le « 104, rue d'Aubervilliers », avaient exceptionnellement ouvert leurs portes au public pour lui faire découvrir une installation sonore d'Edwin Van Der Heide et Marnix de Nijs, *Spatial Sounds*. La même année, le 190 quai de Valmy (ancienne entreprise Point P) a été ouvert aux Parisiens. Le chorégraphe Philippe Jamet y a installé ses vidéos « portraits dansés », filmés dans le monde entier, et y a présenté des chorégraphies basées sur les gestes du quotidien. Ces animations se sont parfois pérennisées. Ainsi, dans le cas du Point P, la Ville de Paris a retenu le projet d'animation élaboré par l'association Usine Ephémère, une convention d'occupation précaire des locaux a été signée et une subvention versée.

### **2.3 Nouvelles formes d'espaces publics et nouvelles localisations dans Paris**

Les fêtes tendent aujourd'hui à se localiser dans des lieux qui ne sont pas ses lieux privilégiés. Si les associations y réfléchissent aussi, c'est la Mairie qui agit véritablement dans ce sens, en investissant de plus en plus de lieux en périphérie, à la croisée des politiques d'aménagement qu'elle promet ou en réinvestissant symboliquement des lieux centraux.

#### **2.3.1 Réinvestir le parvis de l'Hôtel de Ville, emblème de la nouvelle mandature**

Comme on l'a vu dans le chapitre 5, le parvis de l'Hôtel de Ville a été l'objet de plusieurs aménagements successifs, à caractère prestigieux, au cours des années 1970 et 1980. C'est aujourd'hui un lieu incontournable de la fête. Organiser des événements populaires gratuits et accessibles sur le parvis de l'Hôtel de ville est pour le Maire une façon de communiquer avec les Parisiens, de se rapprocher d'eux, tout en prenant symboliquement et

---

<sup>76</sup> La parcelle concernée se trouve entre les rues Thomas Mann, René Goscinny et Olivier Messiaen, dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement.

<sup>77</sup> *Nuit Blanche*, samedi 4 octobre 2003, Mairie de Paris.

<sup>78</sup> Les bâtiments (inscrits à l'inventaire des monuments historique depuis 1997) ont fermé leurs portes avec la fin du monopole municipal, entré en vigueur le 1er janvier 1998. La Ville souhaite faire de ce lieu un vaste ensemble pluridisciplinaire dédié à la création contemporaine et dont l'ouverture est prévue pour 2008.

politiquement ses distances avec la municipalité précédente : « ce lieu, c'est aussi le vôtre » avait-il lancé aux Parisiens le jour de son élection en 2001. Aujourd'hui, le parvis sert aussi bien à promouvoir la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012 ou encore à manifester son soutien aux otages retenus en Irak qu'à l'accueil de manifestations plus festives (patinoire, jardins éphémères, salons et forums, etc.). Il est investi, nous l'avons vu, à l'occasion de la Fête de la Musique, mais aussi lors de *Paris Plage*<sup>79</sup>, des projections de films<sup>80</sup> dans le cadre de Paris cinéma ou de *Cinéma au clair de lune*. Ainsi ces manifestations festives sont-elles intrinsèquement associées à l'exécutif municipal qui en est à l'origine ; la place leur donne également une visibilité large. Toutes ces manifestations sur le parvis de l'Hôtel de Ville sont en général un véritable succès de fréquentation.

### 2.3.2 Les parcs et jardins, nouveaux lieux de la fête

Places et parvis sont depuis longtemps des lieux de la fête. Ce n'est pas le cas des parcs, d'autant plus dans le contexte parisien : les parcs sont traditionnellement des lieux de promenade, où les pratiques sont très contrôlées. Récemment, certains d'entre eux tendent cependant à devenir de véritables lieux festifs. Cette tendance s'inscrit dans le contexte déjà décrit précédemment qui a donné lieu à l'émergence d'un nouveau modèle de parcs (chapitre 5) : plus qu'un espace paysager, le parc accueille aussi de plus en plus des équipements culturels et d'animations, sur le modèle pionnier du parc de La Villette. L'organisation de manifestations festives, en particulier artistiques et musicales, dans les parcs rejoint une forte demande des citoyens que nous avons mise en évidence dans le chapitre 2 mais dont les acteurs de la culture sont tout à fait conscients<sup>81</sup>. Le parc de La Villette a été pionnier en la matière, c'est d'ailleurs l'une des missions de l'Établissement public : sa programmation culturelle se déroule certes dans la Grande Halle et dans le Pavillon Delouvrier, mais comprend également les espaces de plein air<sup>82</sup>. La Mairie organise quant à elle directement trois festivals dans le Parc Floral<sup>83</sup>. Les parcs constituent plus généralement un cadre de plus en plus courant pour les concerts. L'esplanade des Invalides ou le Champs de Mars sont ainsi devenus des lieux de concert incontournables et chaque année, un festival de musique classique se tient à Auteuil. A l'occasion de la Fête de la Musique et de son édition 2004, huit parcs ont été choisis pour accueillir les « Fabriques orchestrales ». Mais les parcs sont surtout privilégiés lors des projections de films en plein air car ce sont des sites qui plaisent au public<sup>84</sup>. *Paris quartier d'été* et *Cinéma au clair de lune* investissent régulièrement des squares ou des parcs. Selon la taille des parcs, les organisateurs ont affaire à différents

---

<sup>79</sup> Des matchs de beach-volley, de badminton, de frisbee, étaient organisés sur le Parvis, recouvert pour l'occasion de sable.

<sup>80</sup> Par exemple, le 26 août 2004, le film *Paris brûle-t-il ?* a été projeté à la fois pour clôturer *Cinéma au clair de lune* et commémorer le 60<sup>ème</sup> anniversaire de la Libération de Paris. 6000 personnes étaient venues, au-delà de la capacité d'accueil du site.

<sup>81</sup> R. Devis, conseiller à l'Adjoint chargé de la Culture, fait référence à ce phénomène : *Organiser un événement artistique sur l'espace public : quelles libertés, quelles contraintes ?* Compte rendu de la journée d'information des centres de ressources du spectacle vivant CND, CNT, IRMA, *HorslesMurs*, lundi 7 juin 2004.

<sup>82</sup> L'espace chapiteaux, le kiosque à musique, la prairie du Triangle. Cf. [www.villette.com](http://www.villette.com) (consulté en mai 2007).

<sup>83</sup> Entretien avec Sylvie Laurent-Bégin, 29/03/2006.

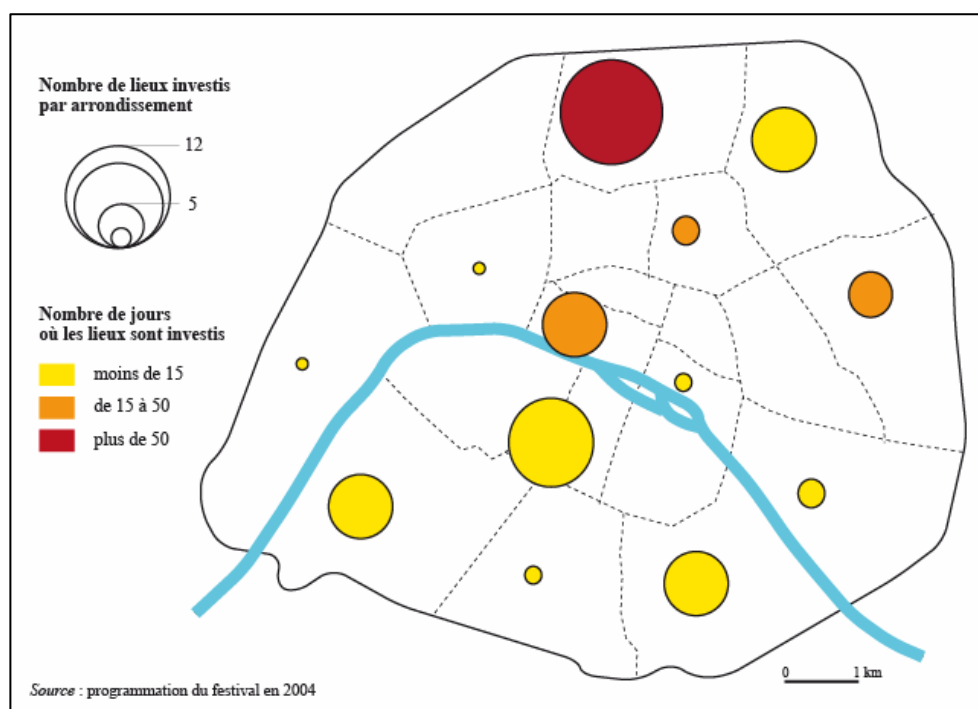
<sup>84</sup> Entretien avec J. Bledsoe (16/03/2005).

partenaires, Mairies d'arrondissement ou Mairie de Paris<sup>85</sup> ; à La Villette, où ont lieu de nombreuses projections, l'organisation se fait en association avec l'Etablissement public. Pour les jardins du Luxembourg, le Sénat a accepté que Paris cinéma projette des films, ces projections s'ajoutant aux soirées d'opéra en plein air que le Sénat organise chaque été depuis plusieurs années.

Figure n°74. Concert en plein air dans le parc de la Villette (juillet 2005)



Carte n°12. Les lieux investis par Paris quartier d'été du 14 juillet au 15 août 2004



<sup>85</sup> A Paris, les jardins de moins d'un hectare sont gérés par les mairies d'arrondissement. Au-dessus d'un hectare, ils dépendent de l'Hôtel de ville, en concertation avec l'arrondissement concerné.



### 2.3.3 Amener la fête en périphérie de Paris : au croisement de la politique d'aménagement

D'une façon plus générale, investir des parcs permet aux festivals d'étendre leurs manifestations à des cadres agréables en périphérie. Aller à la périphérie est une préoccupation de plus en plus présente pour les acteurs des fêtes : la fête a aussi un rôle à jouer pour changer l'image de certains quartiers et inciter les gens à les découvrir sans crainte ; elle complète ainsi une politique plus globale d'aménagement et d'urbanisme, à l'échelle de la ville.

Cette tendance n'a cessé de s'affirmer d'une édition à l'autre de la *Nuit Blanche*. Pour la première édition, les sites étaient éparpillés dans toute la capitale. En 2003, six pôles dont quatre aux points cardinaux (Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, Cité Universitaire, Canal Saint-Martin et le site F. Mitterrand de la Bibliothèque Nationale de France) et deux au centre, ont été choisis par la DAC et l'APUR. Il s'agissait de mettre en avant les institutions de la Ville de Paris. En 2004, trois zones, Nord (gare de l'Est, square Alban-Satragne, parc des Buttes-Chaumont), Centre (Opéra Garnier, les Halles, Hôtel de Ville, Jussieu), Sud (Port-Royal, église Saint-Pierre-de-Montrouge, Cité Universitaire) s'imbriquaient les unes dans les autres. Le nombre et l'étendue des quartiers concernés restaient très modérés et les lieux investis plutôt traditionnels<sup>86</sup>. Ainsi, en étendant la *Nuit Blanche* à la périphérie, il s'est agi de ne pas exclure des quartiers qui le sont souvent, essentiellement dans le Nord et l'Est de la capitale. Cette démarche est voulue par la Mairie de Paris, mais elle dépend beaucoup des directeurs artistiques et des organisateurs des fêtes. Pour l'édition de 2005, J. Blaise (directeur artistique de la première édition) a fait établir les premiers repérages en association avec l'APUR ; il a mis au point quatre parcours, dont trois vont du centre à la périphérie (centre/Porte de Chapelle ; Belleville/Père Lachaise ; Bastille/Porte Dorée). J. Blaise souhaitait emmener le public là où il ne va pas habituellement, dans des lieux soit excentrés, soit dévalorisés. La tendance observée s'est poursuivie par la suite, comme en témoigne l'édition 2007 de la *Nuit Blanche*, dont l'une des secteurs a été le quartier des Olympiades dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, dans un contexte relativement défavorisé.

La démarche des trois festivals déjà évoqués s'inscrit dans la même démarche. Initialement, *Paris quartier d'été* investissait surtout le centre de Paris. Mais en 2004, on constate que l'investissement de la périphérie se fait selon trois dynamiques (carte n°12) : le nord de Paris (19<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissements), le 12<sup>ème</sup> arrondissement – et plus particulièrement le Parc de Bercy – et enfin le 15<sup>ème</sup> arrondissement, avec le Parc André Citroën. On remarque que le 18<sup>ème</sup> est à la fois l'arrondissement où le nombre de lieux investis est le plus important et où la durée des manifestations est la plus longue. Le festival pousse aujourd'hui plus loin encore sa réflexion sur la périphérie en étant l'un des seuls à investir les communes de banlieue. Quant à *Cinéma au clair de lune*, si le festival investit les mêmes lieux d'une année sur l'autre<sup>87</sup>, la manifestation couvre presque tous les arrondissements de Paris, sans privilégier le centre de la capitale. Certaines de ces projections ont délibérément lieu au cœur de certains des quartiers les plus dégradés de la capitale, qui bénéficient par ailleurs du dispositif des GPRU évoqué précédemment : c'est notamment le cas du quartier de

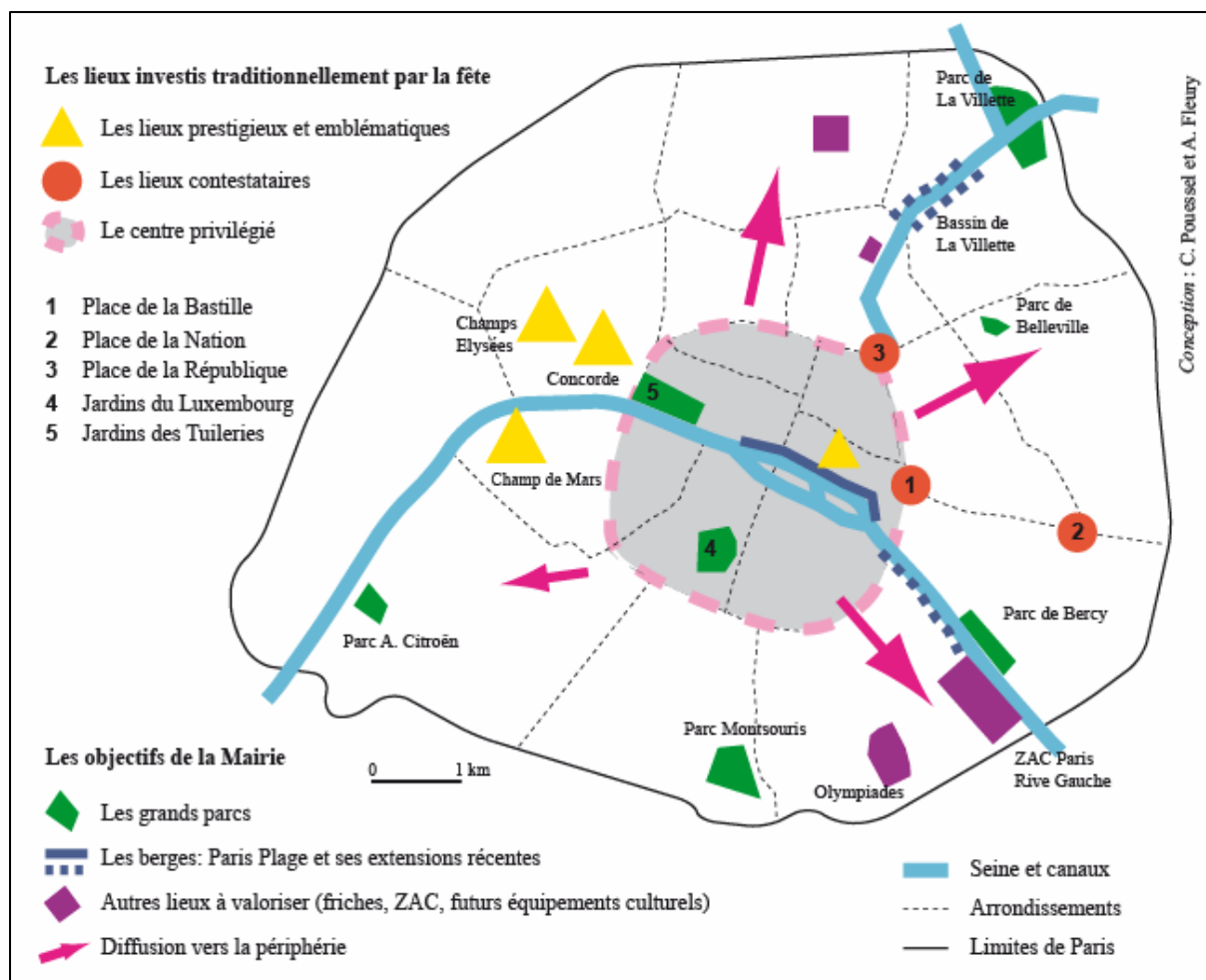
---

<sup>86</sup> Comme le reconnaît N. Audejean (entretien du 10/02/2005).

<sup>87</sup> 95% des mêmes sites sont investis d'une année sur l'autre, à cause des contraintes de sécurité auxquelles doivent répondre les sites.

la Porte Pouchet<sup>88</sup>. Enfin, *Paris cinéma* essaie de suivre la même logique. Ainsi, en 2004, le festival proposait quatre parcours dont « Paris nous appartient », qui offrait une promenade à travers « le Paris de la gouaille », des Halles à l’Hôtel du Nord et « Un amour à Paris » qui proposait une promenade du Grand Rex au Sacré-Cœur la nuit.

Carte n°13. Les lieux investis par la fête, essai de synthèse



## 2.4 Les contraintes qui pèsent sur le choix des lieux

Le choix des lieux n’est pas déterminé exclusivement par des critères positifs. Il dépend aussi largement des contraintes de sécurité et des financements.

### 2.4.1 Les contraintes techniques

L’utilisation de la voirie pour des spectacles n’est pas tout à fait conforme à son affectation première (la circulation) ; elle est donc soumise à autorisation par les pouvoirs de police. De plus, même si l’un des objectifs de la fête est d’attirer le plus de monde possible,

<sup>88</sup> Des projections du festival Paris *Quartier d’été* ont ainsi eu lieu dans le square Boulay-Level. Entretien avec Hélène Driancourt, chef de projet Politique de la Ville, GPRU Porte Pouchet (4/11/2005).

les pouvoirs publics doivent assurer la sécurité du public et prévoir l'intervention des services de secours. A Paris, la séparation entre le pouvoir politique et le pouvoir de police – ce dernier étant en partie exercé par la Préfecture – rend les démarches administratives difficiles : il y a une double instruction de tous les dossiers. Cela alourdit le système et le paralyse parfois dans la mesure où le pouvoir du Préfet demeure important, puisqu'elle compte parmi ses nombreuses missions celles d'assurer la sécurité des personnes et de gérer la circulation, mais surtout d'encadrer le déroulement des grands événements<sup>89</sup>. La Préfecture de Police est donc la principale institution avec laquelle les acteurs de la fête doivent coopérer, sachant que la Mairie est plutôt favorable, en général, à la multiplication des événements festifs. Si les décisions de la Préfecture sont avant tout d'ordre technique, elles tendent malgré tout à renforcer une certaine inertie dans la localisation des fêtes, freinant leur développement dans des quartiers commerçants et très fréquentés, ainsi que dans des quartiers stratégiques (ambassades, ministères)<sup>90</sup>.

Ces contraintes permettent donc de mieux comprendre les choix opérés en termes de localisation. Ainsi, si les organisateurs de la *Nuit Blanche* ont choisi de disperser les sites dans tout Paris, ce n'est pas seulement pour des raisons symboliques : créer plusieurs foyers permet de gérer et de canaliser la foule, de rendre la circulation fluide. Le choix des lieux se fait en accord avec la Préfecture de Police : il faut pouvoir accéder facilement aux lieux (offre de transport, passages des pompiers), faciliter les accès aux personnes handicapées. Pour les défilés, les équipes doivent aussi tenir compte des questions de sécurité et de circulation. Par exemple, pour la *Techno Parade*, il s'agit de prévoir une place suffisante pour livrer une trentaine de tonnes de matériel, prendre en compte la largeur de l'avenue, la hauteur des fils électriques. Pour la parade de 2005, l'association Technopol est consciente que même s'il est inédit et avantageux financièrement (un seul poste de sécurité au lieu de deux), le principe de la boucle pose des problèmes en terme de circulation, fermant l'accès à tout un quartier. Pour les fêtes statiques comme *Cinéma au clair de lune*, le choix de localisation est d'abord soumis au bureau de gestion d'événements à Paris, qui se charge de contacter la voirie, les jardins et qui donne son accord. Il faut ensuite remplir un dossier technique, retiré à la Préfecture de Police, pour savoir si le site remplit toutes les conditions de sécurité, et prévoir le nombre de sorties de secours nécessaires et l'éclairage suffisant pour qu'à la fin de la projection, les gens puissent sortir sans bousculade. Enfin, il faut regarder le plan cadastral du site et voir si l'implantation de l'écran (emprise au sol : 20 m de large et 15 m en profondeur) ne pose pas problème par rapport à la qualité du sol notamment. Pendant la projection, l'équipe technique est en contact permanent avec Météo France. L'écran de *Cinéma au clair de lune* est étudié pour se dégonfler en 30 secondes si une alerte météo est donnée.

---

<sup>89</sup> « L'objectif de la Préfecture de police est de protéger l'expression pacifique : il lui faut donc garantir le droit de manifester, assurer la sécurité des participants et des riverains et faire en sorte de perturber le moins possible la vie quotidienne des Parisiens. » (extrait du site [www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr](http://www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr)).

<sup>90</sup> Jan Van Den Bosch, l'un des organisateurs de la Marche des Fiertés, ne considère pas qu'il soit même envisageable d'amener son défilé devant l'Élysée ou Matignon, sur les Champs Élysées ou sur la Concorde. Selon lui, les associations préfèrent « garder leur énergie pour défendre d'autres revendications plus importantes et nécessaires : l'égalité, l'homophobie, l'homoparentalité, le mariage etc. ».

#### 2.4.2 Des partenaires financiers déterminants

Les difficultés techniques ne sont pas les seules contraintes. Selon les acteurs qui interviennent dans les financements, le choix des lieux peut varier. *Cinéma au clair de lune* ne fait pas de projection en dehors de Paris, car c'est une manifestation financée en grande partie par la Ville. Si la *Nuit Blanche* peut investir des lieux insolites, c'est parce que la Mairie est l'initiatrice et la principale financière de l'événement. De même, libérer les voies G. Pompidou pour créer *Paris Plage* n'aurait été possible si cette demande ne provenait pas de la Mairie de Paris. En 2000, *Paris quartier d'été* avait voulu créer une nouvelle manifestation, le *Périph-rock* – il s'agissait de fermer le périphérique pour y organiser des concerts rock – mais devant l'opposition de la Préfecture de Police, l'association a dû renoncer au projet. Pour *Paris quartier d'été*, le choix des lieux est totalement lié aux partenaires financiers : l'Etat, la Ville et la Région. Dans un premier temps, les principaux lieux investis se situaient dans le centre, essentiellement dans des lieux fermés. Puis, dans un deuxième temps, les lieux ont été étendus à l'ensemble de la ville. C'est seulement à partir du moment où la Mairie de Paris a commencé à financer le festival que les jardins publics et les places ont pu être investies. Les subventions du Conseil Régional ont ainsi permis à *Paris quartier d'été* d'intervenir en dehors de Paris<sup>91</sup>.

En définitive, les animations organisées à Paris continuent donc à investir largement le centre de la capitale et ses espaces publics symboliques, rejoignant les logiques de localisation des aménagements de prestige (chapitre 5) ; mais elles tendent de plus en plus à se diffuser en périphérie, particulièrement dans les arrondissements moins favorisés du Nord et de l'Est, avec une nette préférence pour les grands parcs (carte n°13).

### **3. La fête pour recréer du lien social dans la ville ?**

Nous l'avons vu, l'un des objectifs de la fête est de (re)créer des espaces publics proches d'un certain idéal, à savoir lieux de mixité et d'échanges. Les fêtes étudiées sont d'ailleurs gratuites et accessibles à tous. Mais l'objectif de mixité est-il atteint ? Les lieux de la fête sont-ils appropriés par une population diversifiée ou ces fêtes conduisent-elles à une spécialisation des espaces publics ? D'une part, il convient donc de s'interroger sur la composition du public, en distinguant notamment plusieurs types de fêtes. D'autre part, en mettant la ville en scène, les acteurs des fêtes souhaitent que les habitants s'approprient leur ville. Pourtant, la mise en scène de la ville montre ses limites. N'incite-t-elle pas le public à devenir passif ? Par ailleurs, au lieu de favoriser la multiplicité des usages, ne contribue-t-elle pas à leur spécialisation ?

#### **3.1 Faire de l'espace public par la fête**

L'objectif le plus commun à toutes ces fêtes est sans nul doute la volonté de *faire* espace public, c'est-à-dire de favoriser le lien social, la rencontre, le côtoiement. Comme on l'a vu précédemment (cf. chapitre 1), les espaces publics urbains sont en crise – ou plutôt considérés comme tels – depuis les années 1970. Pour redonner leur dimension publique à ces

---

<sup>91</sup> Parc départemental de l'Île Saint-Denis, parvis de la mairie d'Aubervilliers, Parc du Tremblay à Champigny-sur-Marne, etc.

espaces, les pouvoirs publics n'ont eu de cesse de mettre en œuvre de nouveaux aménagements. Mais depuis les années 1990, un pas de plus a été franchi dans ce sens : il s'agit désormais aussi de multiplier les animations. La fête permet de réintroduire, même si c'est de manière éphémère, des interactions immédiates et de proximité dans les rues et sur les places. Ainsi les fêtes s'accompagnent-elles, quelle que soit leur échelle, d'un discours sur la « convivialité », l'« échange » et la « rencontre » que ces dernières permettent de réintroduire dans les espaces publics. Le Maire parle ainsi du besoin de « rituels artistiques et de rencontres » censés s'exprimer parmi les citoyens et auxquels la Mairie tente de répondre :

Les manifestations de plein air jouent un rôle essentiel dans l'émergence d'une qualité de vie plus conviviale. La gratuité de ces manifestations favorise une réelle mixité sociale et générationnelle, qui contribue à une ambiance festive et détendue, comme l'ont montré les opérations *Paris Plage*, *Paris Quartier d'été* ou *Cinéma au clair de lune*. (B. Delanoë)<sup>92</sup>

De même, à une autre échelle, les animations organisées dans le cadre de l'opération « Mon quartier a de l'avenir » doivent permettre un « moment d'échanges et de convivialité » (*ibid.*). Quant à *Paris Plage*, l'opération doit aussi permettre de faire se côtoyer « des gens de tous milieux, des parisiens, des touristes, des provinciaux » : comme l'affirme le site Internet de la Mairie pour *Paris Plage 2003*, ces derniers « sont venus pique-niquer, danser, flâner ...la convivialité était de mise ». Et le Maire de parler de « convivialité retrouvée »<sup>93</sup>, l'élue communiste S. Meynaud « d'événements populaires et mélangés »<sup>94</sup>. Ce discours constitue de manière plus évidente encore le fondement de toute une série de fêtes que la Mairie n'a cessé de soutenir : les fêtes populaires comme le défilé du Nouvel An chinois ou le Carnaval des Antilles sont censées permettre au public d'appréhender des cultures différentes, d'aller à leur rencontre et aussi de promouvoir l'idée de diversité ; les fêtes comme la *Nuit Blanche* ou Paris cinéma tentent quant à elles de toucher le public le plus large possible, notamment celui qui n'est pas habitué des musées, des galeries et des salles de cinéma. La Mairie et les acteurs de la fête s'inscrivent donc pleinement dans la vision idéale de l'espace public. Son action vise également à élargir la fréquentation dans le temps : la fête permet ainsi d'attirer le public la nuit, comme c'est le cas avec l'opération *Nuit Blanche*, même si c'est de manière éphémère. Elle s'inscrit alors pleinement dans le mouvement général de transformation des temporalités de la ville (Gwiazdzinski, 2005), tout en renforçant la dimension publique de l'espace, à des moments jusque-là peu valorisés.

Deux grands types de fêtes, dont les fondements sont différents, peuvent être distingués : l'interaction et la rencontre peuvent ainsi émerger d'une part de la réactivation des fêtes populaires, d'autre part de la présence d'une œuvre d'art dans l'espace public.

### 3.1.1 Réactiver le mythe des fêtes populaires

Les projections de films en plein air, les concerts et les bals, sont des fêtes qui touchent au mythe populaire, et ce caractère populaire émane souvent de la décision des acteurs. C'est par exemple le cas pour *Paris Plage*, dont la scénographie rappelle « les vacances de M.

---

<sup>92</sup> Communication du Maire de Paris au Conseil de Paris sur le projet culturel pour la mandature, le 27/01/2003.

<sup>93</sup> Conseil Municipal, débats des 24 et 25 juin 2002.

<sup>94</sup> Conseil Municipal, débats des 26 et 27 mai 2003. Ce sont deux exemples parmi beaucoup d'autres.

Hulot », les congés payés et la plage. La Mairie<sup>95</sup> a refusé que *Paris quartier d'été* y organise des spectacles, ceux-ci étant considérés comme trop élitistes pour une manifestation « populaire » dont le public n'est « pas très féru de spectacles trop intello » (I. Cohen)<sup>96</sup>. On leur a préféré les concerts organisés par la FNAC. Ainsi la Mairie a-t-elle renforcé le caractère délibérément « populaire » de la manifestation. Les concerts font partie des animations qui ont le plus grand succès auprès de la population. Ils permettent de rassembler un public diversifié et donnent lieu à une certaine proximité entre les spectateurs. Lors des bals, cette dimension est encore plus présente. Ces derniers s'inspirent des fêtes d'autrefois qui n'ont d'ailleurs pas cessé d'exister, comme en témoignent les « bals des pompiers » organisés dans les casernes pour le 14 juillet. Mais depuis quelques années, il y a un renouveau des bals et plus généralement des fêtes qui recréent une ambiance villageoise (Rigaud, 1979), notamment sous l'impulsion des acteurs publics. Certains bals sont reconstitués à l'identique, comme en témoigne le bal organisé pour le 60<sup>ème</sup> anniversaire de la Libération de Paris, auquel les participants ont été très nombreux. Le concept du bal peut aussi être revisité par un artiste. Pour la *Nuit Blanche*, Pierre Ardouvin a ainsi imaginé le « Bal Perdu des Halles », qui se voulait « un souvenir nostalgique des fêtes populaires d'été à la campagne... perdu au cœur de Paris comme dans une boule de neige »<sup>97</sup>.

### 3.1.2 Le public et l'œuvre d'art

Faire descendre l'art dans la rue, c'est transformer les passants en un seul et même public, uni autour de l'œuvre d'art. En 2003, Nicolas Frize<sup>98</sup> a choisi uniquement des lieux spacieux, en plein air, pour qu'il n'y ait pas de barrière entre l'œuvre et le public, pour que ce dernier puisse trouver sa place, faire l'œuvre ou se l'approprier. Dans la plupart des cas, les artistes ont conçu des œuvres intégrant un public le plus large possible. Pour cela, les œuvres proposées ne sont pas censées faire appel à des références culturelles particulières. Leurs titres doivent attiser la curiosité et donner une idée du contenu artistique pour éviter les réticences<sup>99</sup>. Pour rompre avec le caractère sacré de la culture et faire participer le public, les œuvres allient le plus souvent l'art au ludique<sup>100</sup>. Enfin, les œuvres permettent aussi de créer une relation au sein même du public. Nicolas Frize souhaite ainsi qu'il y ait une « communion » entre les spectateurs : face à une même œuvre, ces derniers communiquent les uns avec les autres, ressentent et échangent des impressions. L'œuvre d'art permet donc de créer un certain degré d'intimité dans le public, tout comme avec les lieux que le public s'approprie par l'intermédiaire de l'œuvre d'art. Même si cette intimité n'est qu'éphémère.

---

<sup>95</sup> Pourtant la DAC et le cabinet chargé à la culture avaient donné leur accord. Mais la Direction générale de l'Information et de la communication (DGIC), a finalement refusé le projet.

<sup>96</sup> Adjointe à la déléguée à l'Information. Entretien du 22/02/2005.

<sup>97</sup> Source : [www.art-contemporain.com/bin/construct.asp?url=/magart/nuit\\_blanche.htm](http://www.art-contemporain.com/bin/construct.asp?url=/magart/nuit_blanche.htm). Une scène accueillait un groupe de musiciens qui interprétait des reprises de « tubes » musicaux, devant le public, le tout sous des flocons de neige artificielle.

<sup>98</sup> Nicolas Frize était directeur artistique de la troisième édition de la Nuit Blanche.

<sup>99</sup> Le titre « marmottes vocales », par exemple, illustre huit chanteurs accompagnés chacun d'un instrumentiste, qui formaient des couples dont les mélodies se répondaient.

<sup>100</sup> Lors de la première *Nuit blanche*, l'une des installations les plus impressionnantes a certainement été la transformation de la façade de la Bibliothèque Nationale (site F. Mitterrand) en un dispositif interactif géant : les fenêtres s'allumaient et s'éteignaient selon les ordres d'un ordinateur central. Le public avait la possibilité d'investir « l'écran » au moyen d'un simple téléphone mobile pour jouer à des jeux vidéos.

### **3.2 Les fêtes et leurs espaces publics : un public plus ou moins diversifié**

Il s'agit maintenant de s'intéresser au public des fêtes parisiennes. Nous nous appuyons pour cela sur plusieurs études réalisées en 2003 et 2004<sup>101</sup>, complétées par divers entretiens menés auprès par des acteurs de la fête par C. Pouessel (2005). Nous verrons que selon le contenu et le format de la fête, le public peut varier considérablement et même tendre vers un public spécialisé. Trois types de fêtes peuvent être distinguées, au sein desquels les publics sont plus ou moins diversifiés : « populaires », « artistiques » ou comprises dans leur sens le plus commun de « faire la fête ».

#### **3.2.1 Les fêtes « populaires » : la mixité des publics**

Les fêtes « populaires » sont celles qui parviennent le mieux à créer des lieux de convivialité et qui semblent atteindre la plus grande mixité. Tel est le cas de *Paris Plage* qui atteint en grande partie l'objectif fixé par la Mairie de Paris. La population s'y presse en grand nombre, tôt le matin pour réserver des transats ou tard le soir pour une ballade nocturne. Pour les sociologues, l'opération crée « un espace équitable mélangeant toutes les classes sociales et sans qu'aucune ne s'approprie un espace et ne crée un ghetto » (R. Perrinjacquet)<sup>102</sup>. *Paris Plage* créerait non seulement de la mixité, mais elle serait aussi un lieu propice à l'échange. La plage est un espace où les gens se rencontrent, se croisent facilement. « On peut y reconstituer des relations familiales, affectives, qui ne peuvent plus se faire au quotidien » (J.-D. Urbain)<sup>103</sup>. D'autre part, en s'inscrivant dans la durée, *Paris Plage* contraste avec les opérations qui ont lieu habituellement à Paris, d'ordinaire très courtes. « C'est une invitation à la convivialité durable, ce qui a une valeur forte à un moment où la ville est plus que jamais déserte (près de 80% des Parisiens quittent la ville) » (J.-D. Urbain).

L'opération *Paris Plage* s'approche-t-elle à ce point de l'espace public idéal ? L'étude réalisée par la Sofres ne permet pas de mesurer les échanges entre les visiteurs, d'autant plus que ses questions sont essentiellement fermées. En revanche, elle nous permet de mieux cerner le profil du public qui y participe. Selon l'enquête<sup>104</sup>, *Paris Plage* est fréquentée essentiellement par une population parisienne (47%) et originaire d'Ile-de-France (41%). Cette manifestation est aussi bien fréquentée par les hommes (51%) que par les femmes (49%). Elle n'est pas non plus monopolisée par une tranche d'âge, au contraire (la moyenne d'âge est de 37 ans). 82% des personnes interrogées viennent pour marcher, les berges apparaissant comme un lieu convivial (90%) et comme un lieu qui évoque les vacances accessibles pour tous (88%). Les personnes n'hésitent pas à y aller seules (41% d'entre elles).

---

<sup>101</sup> Pour mieux caractériser ce public, nous allons nous appuyer d'une part sur les entretiens réalisés avec les acteurs de ces fêtes et, d'autre part, sur les rapports commandés par la Mairie de Paris sur *Paris Plage* et la *Nuit Blanche* et par l'association Technopol sur la *Techno Parade* (voir références en annexe). Les deux premières études n'abordent pas le public de la même façon. Pour la *Nuit Blanche*, l'étude de C. Espinasse et P. Buhagiar est essentiellement qualitative ; il s'agit d'identifier la demande, le ressenti, les représentations de l'événement y sont donc privilégiés. Pour *Paris Plage*, l'étude de TNS-Sofres (2004) est surtout quantitative et cherche à identifier le public et ses composantes. Enfin, pour la *Techno Parade*, l'étude d'E. Racine est à la fois qualitative et quantitative.

<sup>102</sup> Sociologue qui travaille avec J.C. Choblet. Sa mission était d'observer le public de *Paris Plage* pour en tirer des enseignements pour l'édition suivante.

<sup>103</sup> Article de M. Chailloux, « On prend un bain de sociabilité », in *L'Humanité Hebdo*, 19 juillet 2003. La citation suivante est extraite du même article.

<sup>104</sup> Cette étude a été réalisée sur un échantillon de 2000 personnes du 26 juillet au 19 août.

Pour reprendre l'expression de P. Korosec-Serfaty (1991), *Paris Plage* est donc un espace de « séjour », c'est-à-dire un espace qui permet la halte, la déambulation lente ou la promenade. On se rend dans ces espaces pour prendre part, par le regard, ou par la consommation de biens, à un spectacle autant qu'à une « cérémonie collective » essentiellement permise par la disponibilité des passants : être ensemble, pour le plaisir de l'être, et non plus parce qu'il n'y a pas d'autre choix. Mais du point de vue social, la mixité n'apparaît pas aussi poussée que ne le disent certains observateurs. Ainsi, concernant la profession des personnes interviewées, trois catégories dominent l'ensemble : les cadres et professions intellectuelles (30%), les employés (25%) et les retraités (26%), ce qui nuance fortement la vision idyllique décrite ci-dessus quand on rapporte ces proportions à celles de la population parisienne ou francilienne<sup>105</sup>. De plus, la majorité des personnes interrogées ont un emploi (68%) et il est intéressant de constater que pour la moitié d'entre elles, la visite de *Paris Plage* se fait lors d'une journée de travail : tous les usagers de *Paris Plage* ne sont donc pas, loin s'en faut, des Parisiens qui ne peuvent pas partir en vacances mais qui tout simplement travaillent au mois d'août.



Figure n°75. Un public familial à Paris Plage (août 2004)

La mixité du public et la convivialité sont deux dimensions qui se retrouvent dans une certaine mesure au moment des projections en plein air. Le cinéma, avant que la télévision n'existe, était l'occasion de se retrouver, de commenter l'actualité. *Cinéma au clair de lune* parvient à recréer cette atmosphère. Son public est généralement composé de personnes de tous âges, de familles mais aussi de jeunes qui pique-niquent ensemble par petits groupes ou en couple; il y a aussi des habitués qui assistent à toutes les projections<sup>106</sup>. La mixité du public

<sup>105</sup> Il y a moins de cadres qu'à Paris (37,5%), ceux-ci partant sans doute plus en vacances, mais beaucoup plus que dans l'aire urbaine (12,9%) ; quant aux employés, ils sont relativement plus nombreux qu'à Paris (23,9%) ou même que dans l'aire urbaine (18,4%) ; enfin les retraités sont nettement surreprésentés par rapport à Paris (17,9%) ou l'aire urbaine de Paris (17,4%), faisant de Paris Plage un espace particulièrement fréquenté par les personnes âgées (source : INSEE-RGP, 1999).

<sup>106</sup> Entretien avec J. Bledsoe (16/04/2005).



dépend plus du film projeté que du lieu. Mais certains lieux attirent une foule plus diversifiée que d'autres, du fait de leur centralité ou de leur accessibilité, comme par exemple le parvis de l'Hôtel de Ville ; à l'inverse, les projections du Parc de La Villette, plus excentré, attirent essentiellement des jeunes Parisiens. En ce qui concerne *Paris cinéma*, les seules informations disponibles concernent aussi bien les projections dans les salles, les rallyes ou les projections en plein air, mais elles montrent que le festival favorise le mélange des publics et qu'il incite les gens à aller dans des arrondissements où ils n'ont pas l'habitude d'aller. Pour autant, selon le directeur de *Paris cinéma*, le public, que l'on retrouve lors des projections dans les jardins du Luxembourg, est constitué d'habitants du 6<sup>ème</sup> arrondissement, de touristes étrangers<sup>107</sup> et de jeunes Parisiens. C'est d'ailleurs pour cette raison que les organisateurs avaient souhaité, pour l'édition 2005, faire venir des jeunes de banlieue afin de les ouvrir aux films muets : le festival devait réserver un quota de places et organiser un débat avant la projection autour de la ville et de l'urbanité. On le voit, si la mixité n'est pas toujours au rendez-vous, elle demeure l'une des préoccupations majeures des acteurs de la fête.

### 3.2.2 Les fêtes « artistiques » parviennent-elles à toucher un large public ?

Le deuxième type de fête se situe sur un autre créneau que celui des fêtes « populaires » : il joue plutôt la carte de l'art contemporain, les spectacles vivants étant clairement privilégiés. Les fêtes « artistiques » sortent l'art des institutions pour sensibiliser un public plus large mais y parviennent-elles ?

#### *Des programmations souvent « élitistes » : Paris quartier d'été*

La programmation de *Paris quartier d'été* est souvent ludique. Avenue de Flandres, par exemple, lors d'une manifestation anti-Decaux, le mobilier urbain a été détourné par un groupe d'artistes, les bancs transformés en vélos, les cabines téléphoniques en douches. Une autre fois, Olivier Darné, « graphiculteur », a disposé des ruches dans l'espace public et y a organisé « des siestes sous les abeilles ». Le miel a ensuite été récolté et a pu être dégusté dans la Halle Pajol. Ou encore, deux danseurs et un éboueur ont créé un spectacle de danse, *Les Invisibles/ Danseurs de surface* dans les rues de Paris. Ce sont des occasions de convivialité, d'appropriation de l'espace public. Ces manifestations permettent de réfléchir au rapport qui existe entre les gens et l'espace public, de favoriser une rencontre entre le public et les artistes, dans un lieu détourné pour l'occasion. Ces manifestations correspondent bien aux objectifs fixés pour *Paris quartier d'été* : proposer des manifestations conviviales, de proximité et de qualité. Mais P. Martinet compare les manifestations de son festival avec celles du Festival d'automne, or ces dernières sont plutôt destinées à un public cultivé. Certaines manifestations se révèlent relativement pointues : installations plastiques, performances chorégraphiques, concerts symphoniques. Tous ces spectacles ne semblent pas accessibles à un large public. D'autre part, la façon dont le spectacle est présenté peut intimider le spectateur. Par exemple, le spectacle de danse de Stephen Petronio, *City of Twist, Broken Man, Strange Attractors (Part II)*, est présenté de la manière suivante dans la brochure de *Paris quartier d'été* :

Ils sont neuf et explorent la dynamique insaisissable des particules. Dans des lumières boréales ou bleutées, sur des musiques enivrantes ou décapantes, les

---

<sup>107</sup> Un programme a été spécifiquement créé pour les touristes anglais à *Paris cinéma* (deux salles).

corps s'altèrent et se recomposent pour réinventer l'univers hallucinant de la grande ville, une New York mystérieuse, insoluble et fascinante

Le vocabulaire employé peut déconcerter certains publics. Par ailleurs, il faut souligner que, contrairement aux autres fêtes étudiées, toutes les manifestations ne sont pas gratuites<sup>108</sup> et que certaines n'ont pas lieu dans l'espace public. Bref, *Paris quartier d'été* apparaît aux yeux de beaucoup comme une manifestation élitiste. C'est d'ailleurs par cette raison qu'I. Cohen<sup>109</sup>, adjointe déléguée à l'information, explique le refus de faire appel au festival dans le cadre de *Paris Plage*.

### Cibler un public diversifié : la Nuit Blanche

En choisissant de proposer des installations d'art contemporain gratuites et en plein air, l'objectif de la *Nuit Blanche* est clair : sensibiliser le public le plus diversifié et le plus nombreux possible. Selon l'étude de C. Espinasse et P. Buhagiar, les non-initiés sont séduits davantage par les œuvres artistiques proposées dans l'espace public, tandis que les amateurs d'art préfèrent les lieux clos, plus intimes. Si le public de la *Nuit Blanche* est essentiellement parisien (59,2%), la palette du public est relativement large. Il est composé pour un tiers (32,6%) d'habitants de banlieue et dans une moindre mesure par des touristes français (6,3%) et étrangers (1,9%). En 2003, le manque de dimension francilienne de l'événement était lié au manque de transports entre Paris et la banlieue et à l'offre des performances, qui s'arrêtait aux frontières de la capitale<sup>110</sup> ; mais en 2004, la situation a évolué puisque des villes de banlieue ont participé. Malgré la volonté de toucher un public très divers, et en particulier un public qui ne fréquente pas souvent les musées, il semble cependant que la *Nuit Blanche* soit pratiquée par une population essentiellement avertie dans le domaine des arts et curieuse de ce type de manifestations. Ainsi, les trois-quarts des participants avaient moins de 35 ans. Or les sorties nocturnes de cette classe d'âge sont déjà centrées soit sur les fréquentations des lieux nocturnes, soit – ce qui est le plus fréquent dans cet échantillon – sur des sorties culturelles et une convivialité organisée. Pourtant, si le public n'est pas aussi diversifié que les organisateurs pouvaient le souhaiter, ce qui importe est peut-être l'appropriation de l'événement par chaque type de population interrogée, chacun définissant la *Nuit Blanche* en fonction de sa provenance : les Parisiens la définissent comme un événement parisien, les provinciaux comme national, les étrangers comme international<sup>111</sup>.

### 3.2.3 Fête de la musique et parades : un public essentiellement composé de jeunes

Outre leur dimension revendicative, la Techno Parade et de la Marche des fiertés sont avant tout l'occasion de « faire la fête » : chanter et danser au rythme des musiques électroniques, se divertir en buvant et en mangeant. La dimension musicale de l'événement permet l'appropriation des rues et des places : outre les défilés, les participants dansent sur les abribus, montent sur les lampadaires ou les statues. La fête crée alors une proximité entre les participants. Les deux manifestations ne sont pas très différentes, en cela, de la fête de la

---

<sup>108</sup> Un tiers des manifestations est payant. Le prix est néanmoins moins élevé que ceux pratiqués habituellement.

<sup>109</sup> Entretien du 22/02/2005.

<sup>110</sup> Espinasse C., Buhagiar P. (2003), *Rapport de la seconde phase d'étude par entretiens auprès de spectateurs et d'acteurs, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2ème édition*, p. 3.

<sup>111</sup> Espinasse C., Buhagiar P. (2003), *Résultats de la phase quantitative de l'étude Plein Feux sur la Nuit Blanche 2ème édition*, p. 4.

musique. Mais ces fêtes ne sont pas fréquentées par tous les citoyens. Ce sont les jeunes qui sont le plus attirés. La Techno Parade attire ainsi un public dont l'âge moyen est de 24,6 ans et où 81,6% des participants ont moins de 30 ans la tranche des 18/23 ans représente à elle seule 47,6% des participants. Ces derniers n'ont d'ailleurs jamais été confrontés, dans leur grande majorité, aux problèmes qu'a connus la techno et qui ont été à l'origine de la manifestation. D'ailleurs, depuis sa création, le public de la Techno Parade a évolué. En 1998 et 1999, les participants de la Techno Parade étaient des acteurs du milieu de la techno et le sens politique de la manifestation était important. Aujourd'hui, les revendications sont passées au second plan : la techno n'est plus une musique polémique. Désormais, c'est la fête et l'ambiance qui priment, ceci pour 99,5% des personnes interrogées. Le côté « revendicatif » est considéré comme « important » pour 63,4% des personnes interrogées, comme « pas important » pour 30,6%<sup>112</sup>.

L'étude d'E. Racine<sup>113</sup> relève, sans surprise, que les participants de la *Techno Parade* sont principalement étudiants (43,4%). Parmi les salariés (50,8%), 28,9% exercent une fonction de cadres et de professions libérales et 63,6% sont des employés, ce qui dénote une importante surreprésentation des couches populaires. Le ratio hommes / femmes est « classique » pour ce genre d'événement : 62,1% d'hommes et 37,9% de femmes. L'étude d'E. Racine révèle un autre aspect intéressant : la *Techno Parade* séduit les jeunes de banlieue, contrairement à la *Nuit Blanche*. 70% des participants de la *Techno Parade* n'habitent pas Paris *intra muros* et 49,8% d'entre eux proviennent de la région parisienne<sup>114</sup>. Bien qu'essentiellement fréquentée par les jeunes, la fête apparaît donc comme très populaire. Si la *Techno Parade* a autant de succès auprès des jeunes et en particulier auprès des jeunes issus de banlieue, il semblerait que cela soit lié à la dimension musicale de l'événement. C'est en tout cas la thèse défendue par C. Espinasse dans son étude. Selon les auteurs, les jeunes de banlieue ont d'ailleurs été déçus par la *Nuit Blanche* parce qu'ils s'attendaient à un événement plus proche de la Fête de la Musique. Il semblerait que les jeunes en général soient en demande d'événements festifs : l'étude de C. Espinasse montre que les jeunes entre 18 et 25 ans souhaitent que la *Nuit Blanche* soit plus festive, plus ludique et conviviale.

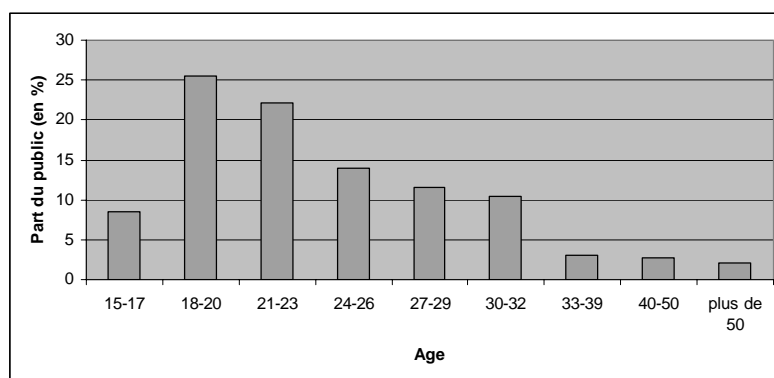


Figure n°76. Le public de la Techno Parade (source : Racine E. (2003), Les participants de la Techno Parade 2003, *Technopol*, p. 47)

<sup>112</sup> Racine E. (2003), *Les participants de la Techno Parade 2003*, Technopol, p. 31.

<sup>113</sup> Racine (2003), *op. cit.*, p. 9.

<sup>114</sup> Racine (2003), *op. cit.*, p. 20.

Selon E. Racine<sup>115</sup>, la Marche des Fiertés attirerait un public assez similaire, mais avec une moyenne d'âge sensiblement plus élevée. Pour autant, nous n'avons pas d'étude à notre disposition pour l'attester. De plus, la Marche des Fiertés se distingue en partie de la techno Parade dans la mesure où, si l'aspect festif compte autant, les revendications y conservent une place importante, ce à quoi les associations organisatrices restent en tout cas très attentives, renouvelant d'ailleurs chaque année le mot d'ordre.

En définitive, chaque type de fête possède son propre public. Si les fêtes populaires sont fréquentées par une population relativement mixte et les fêtes artistiques par une population qui a plutôt l'habitude de fréquenter les lieux de culture, le dernier type de fête étudié, qui comprend la *Techno Parade* et la Marche des Fiertés, est lui aussi dominé par un groupe, les jeunes.

### **3.3 La place du public dans un espace public mis en scène**

Dans les fêtes étudiées, le scénographe joue un rôle majeur. La mise en scène de la ville doit aider les Parisiens à devenir acteur de leur ville. Mais en définissant trop précisément des lieux, en les limitant à des usages spécifiques, le public, au lieu d'être guidé pour s'appropriier l'espace, a tendance à devenir simple spectateur.

#### **3.3.1 Le scénographe : un acteur de l'espace public omniprésent**

Les scénographes sont de plus en plus sollicités pour organiser un événement ou simplement redéfinir l'espace, que ce soit de manière durable ou éphémère, comme en témoigne *Paris Plage*. Si la scénographie existe depuis longtemps – déjà au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle magnifiait les fêtes royales et les entrées de ville (Garden, 2006) – son sens a beaucoup évolué. Auparavant, elle permettait d'éviter les débordements, de canaliser la foule ; aujourd'hui, les scénographes contribuent à mieux comprendre voire à organiser l'animation d'un espace public grâce à « leur savoir et leur art en matière de découpage de l'espace, du temps et de l'action à partir d'un point de vue fixe ou mobile » (Joseph, 1993, p. 213). Ils permettent de mieux « cadrer une perspective et le lieu d'une action », d'« analyser les ressources dramatiques d'un site urbain, les qualités d'un emplacement, d'un ordre de places ou de positions » (Joseph, 1993, p. 213). Leur travail consiste en général à mettre en évidence une « série de séquences ayant chacune leur ouverture et leur clôture » (Joseph, 1993, p. 213). Mettre en scène l'espace urbain, c'est donc le mettre au service d'un récit et non « l'apprêter pour un spectacle » (Joseph, 1993, p. 213). Il est nécessaire pour cela de faire appel aux qualités et aux ressources du lieu considéré. La mise en scène d'un lieu doit aider le passant à le regarder différemment, l'amener à mieux se l'approprier. Elle vise à amener les citoyens à fréquenter les espaces publics qui sont moins utilisés qu'autrefois pour les usages de sociabilité (Korosec-Serfaty, 1991) et s'inscrit en opposition par rapport à la banalisation des usages qui s'est développée au XX<sup>e</sup> siècle. Pour y arriver, les scénographes disent se mettre au service du dramaturge. « C'est là une manière de traduire leur défiance à l'égard du pur semblant et du décor planté, leur combat contre le signe et aux côtés de l'action » (Joseph, 1993, p. 214). Au final, l'histoire racontée par le dramaturge donne sens à la scénographie.

---

<sup>115</sup> Entretien avec Etienne Racine (24/02/2005).

### 3.3.2 Le public : acteur ou spectateur ?

La mise en scène peut certes aider les citoyens à s'approprier un espace – c'est le cas quand il s'agit de redonner aux citoyens un espace dont ils sont en général exclus, comme à *Paris Plage* – mais uniquement dans la mesure où elle laisse un peu de place aux « arts de faire » (Certeau, 1980). Ainsi, lors de la première édition, certaines personnes s'étaient approprié les lieux à leur manière : dans les espaces non scénographiés, certains avaient par exemple pique-niqué ou installé des hamacs. L'année suivante, les organisateurs ont pris en compte ces usages et créé une aire de hamacs ainsi qu'une aire de pique-nique, clairement délimitées<sup>116</sup>. En ne laissant aucun vide, en définissant trop les lieux, la scénographie impose des usages au public et n'incite finalement pas ce dernier à être acteur. La scénographe M. Crasset<sup>117</sup> conteste ainsi les propos de R. Perrinjaquet pour qui « *Paris Plage* se vit plus qu'il ne se regarde »<sup>118</sup>. Elle s'étonne en fait de voir que les gens se réapproprient peu l'espace à *Paris Plage*. Ils ne viennent pas avec leur propre siège, ne s'installent pas en dehors des espaces prévus à cet effet :

Malgré les codes clairs aussi naturels que possible, les promeneurs réagissent comme s'ils évoluaient dans un décor artificiel, où on se sent moins libre d'apporter sa propre contribution (...). L'attitude imposée par ces objets est trop statique. Les gens sont assez disciplinés, ils ont tendance à les laisser en place. (Crasset, 2003, p. 4)

Elle aurait ainsi préféré aux bancs des grands coussins que les gens auraient pu placer où bon leur semble, parce que « sur un banc, on est en rang d'oignons et il n'y a aucune communication. A priori, c'est dans les endroits informels, qui n'induisent pas un comportement spécifique, que les gens se rencontrent » (Crasset, 2003, p. 4). La mise en scène des espaces publics empêche donc bien souvent les citoyens de s'approprier véritablement les lieux. Par ailleurs, la Mairie de Paris a étendu *Paris Plage* à d'autres sites, et l'opération a même vocation à s'étendre à toutes les berges parisiennes : la Seine dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, les canaux Saint-Martin et de l'Ourcq<sup>119</sup>. Il s'agit pourtant de lieux qui existent déjà en tant qu'espaces publics – contrairement à la voie express G. Pompidou – dont certains ont été réaménagés dès les années 1980 (chapitre 5) et qui n'ont donc pas fondamentalement besoin de scénographie pour être appropriés : les promeneurs et les pique-niqueurs y sont d'ailleurs déjà très nombreux à la belle saison.

---

<sup>116</sup> Entretien avec J.-C. Choblet (14/02/2005).

<sup>117</sup> Matali Crasset est designer et a mis en scène les berges de la Loire pour la ville de Tours en 2003.

<sup>118</sup> *Le Parisien*, 17/08/04.

<sup>119</sup> Propos d'I. Cohen (entretien du 22/02/2005). L'édition 2006 de *Paris Plage* s'est ainsi déployée sur les berges de la Seine vers la ZAC Paris Gauche ; la nouveauté de l'édition 2007 résidait dans l'extension de l'opération le long du canal de l'Ourcq.



*Figure n°77. Un public, passif, tenu à distance lors du défilé du nouvel an chinois sur les Champs Elysées (photo : Karim Béjaoui, janvier 2005)*



*Figure n°78. Un public actif défilant en même temps que les chars à la Marche des Fiertés, boulevard Saint-Germain (juin 2006)*

Il y a donc souvent un paradoxe entre l'objectif de ces fêtes, qui est de permettre aux citoyens de devenir acteurs de leur ville, et le moyen d'y parvenir. Certes, les fêtes de la musique, la *Techno Parade* ou la Marche des Fiertés parviennent en grande partie à faire du public un acteur de la fête. Mais pour les autres manifestations, le résultat de la mise en scène qui fonde la fête n'est pas toujours celui escompté. Certaines fêtes ne prennent sens qu'avec la participation du public et, pourtant, une mauvaise mise en scène peut conduire à l'effet inverse. Le bal organisé aux Halles lors de la *Nuit Blanche* a pris la tournure d'un concert ordinaire. Il en va de même pour le bal organisé sur le parvis de l'Hôtel de Ville lors de la clôture du festival Paris cinéma. Des chorégraphes et des danseurs étaient sur une scène et

devaient apprendre au public le Madison<sup>120</sup>. Mais contrairement aux attentes des organisateurs, les participants n'ont pas suivi et la plupart sont restés simples spectateurs. Certains formats de fête, le défilé notamment, sont propices aux comportements passifs, les barrières renforçant cet aspect. Le public reste extérieur à la manifestation. Cette mise à distance est liée aux mesures de sécurité. C. Prat admet que pour le Nouvel An chinois, les barrières étaient situées trop loin du défilé, « les gens n'ont pas bien vu »<sup>121</sup>, et regrette qu'il y ait autant de barrières dans ce type de manifestation. Elle en souligne l'absence pour la *Techno Parade* ou la *Marche des Fiertés*, qui permet une participation active du public : les gens accompagnent les chars sans qu'aucune difficulté ne vienne s'opposer à cela.

### 3.3.3 La fête : contrôler les pratiques et les représentations du public ?

Comme le rappelle D. Bernfeld (1979), l'animation d'un espace public est traditionnellement due à la densité des micro-événements qui s'y inscrivent ; elle émerge au croisement d'actions multiples, celles des usagers, des riverains, des pouvoirs publics et du secteur privé. Avec les fêtes telles qu'elles s'y sont développées récemment, l'espace public est de plus en plus le fruit d'une unique action, en l'occurrence ici l'action publique. Les fêtes et en particulier la scénographie constituent un prisme au travers duquel les citoyens sont invités à regarder – voire à pratiquer – la ville. Or

à des degrés divers qui ont varié selon les époques, les lieux et les milieux, les citoyens ont été en mesure de se représenter leur ville, en tout et en partie. Et cela sans l'assistance de techniques et d'hommes de « communication ». Si médiation il y eut, ce fut celle de leur expérience individuelle et collective de l'existence urbaine, d'une pratique de la ville qui faisait d'eux ce qu'ils faisaient d'elle. (Garnier, 1991, p. 201)

Aujourd'hui, les acteurs de la fête – ceux qui l'organisent, les pouvoirs publics, comme ceux qui la mettent en scène, le scénographe – interviennent donc pour amener le public à certaines pratiques et représentations. Tout se passe comme si les citoyens étaient « jugés incapables d'ouvrir par eux-mêmes les yeux sur la réalité urbaine ou, tout du moins, comme si la vision qu'ils en ont était décrétée déficiente » (Garnier, 1991, p. 201). Les acteurs de la fête interviennent donc pour *améliorer* une vision et des pratiques jugées déficientes, et en fait les *corriger* pour qu'elles aillent dans un sens bien défini.

### **3.4 Une spécialisation ludique voire commerciale de l'espace public**

La démarche du scénographe semble accentuer la spécialisation des espaces publics. Comme d'autres espaces publics – entre autres les espaces publics de prestige décrits dans le chapitre 5 – les espaces de la fête sont de plus en plus tournés vers la consommation et les loisirs. Encore une fois, l'exemple de *Paris Plage* est emblématique. En concevant l'opération, J.-C. Choblet a voulu créer un espace public, mais il qualifie en même temps *Paris Plage* « d'espace public de loisirs ». Paradoxalement, même s'il souhaitait à l'origine privilégier la dimension non-marchande – ce qui se traduit par une attention toute particulière au nombre de commerces et à la publicité – il s'inspire directement des démarches adoptées dans le secteur de la grande distribution et des loisirs (chapitre 2), en *thématisant* les berges.

---

<sup>120</sup> En référence à une scène célèbre du film *Bande à part* de J.-L. Godard.

<sup>121</sup> Entretien avec C. Prat (22/03/2005).

L'espace public créé ne s'apparente finalement pas tellement à la vision idéale de l'espace public à l'origine du projet :

comme souvent en urbanisme, dès que l'on se contraint à des définitions strictes d'usages et de fonctions, on se trompe (...) pour une bonne raison (...), c'est qu'on n'arrive pas à couper le phénomène urbain, qui est précisément le contraire d'une division par catégorie ou par secteurs. Il y a une ville à partir du moment où c'est à la fois ludique et industriel, piétonnier et mécanique. (Roncayolo, 1993, pp. 36-37)

Plus généralement, les espaces publics, et notamment les berges, n'ont-elles pour seule vocation que cette « vocation festive » (Jolé, 2006) ? Une telle spécialisation fonctionnelle semble au bout du compte aller à l'encontre des objectifs politiques : la spécialisation, même festive, s'oppose à la mixité des fonctions et des publics si souvent prônée.

De plus, le travail des scénographes et des artistes se présente souvent comme une réflexion de fond sur ce qu'est l'espace public. Mais leur démarche est-elle applicable à l'ensemble des espaces publics, et ce de manière durable ? C'est peut-être le nouvel espace public attendu par la population, un lieu où le citoyen serait coupé de la réalité urbaine parce que transporté dans un univers éphémère qui rompt avec le quotidien. Mais si ces nouveaux espaces se coupent de la réalité urbaine, répondent-ils vraiment à la crise censée toucher les espaces publics ? Et peuvent-ils justement s'étendre aux espaces publics du quotidien ? En ce qui concerne *Paris Plage*, pour que le lieu soit animé toute l'année, il faudrait le penser dans sa durée et proposer des activités durables, notamment des commerces et des équipements. Ainsi C. Dupavillon propose-t-il de « rétablir sur les berges (...) des ports flottants, des marchés, des librairies, des brocs, des guinguettes », tout du moins « hors des périodes de crue » (Dupavillon, 2002, p. 6). L'ouverture de la piscine flottante J. Baker en face de la Bibliothèque Nationale de France (13<sup>ème</sup>) et le projet similaire sur le port de Javel (15<sup>ème</sup>) vont certainement dans ce sens. Mais il est utopique de vouloir transformer les espaces publics dans leur ensemble en espaces publics festifs, au risque de faire des espaces centraux des espaces spécialisés.

## **Conclusion partielle**

Par l'organisation d'animations et de festivités, les espaces publics sont à la fois mis au service du marketing urbain et des politiques municipales, que ce soit la politique culturelle, celle des déplacements ou celle de l'aménagement urbain. Il n'est donc pas étonnant de trouver une géographie de ces fêtes qui s'inscrit à la fois dans les lieux traditionnels de la fête, et dans de nouveaux lieux, que ce soit par leur forme ou leur localisation. La plupart de ces événements comprennent des aménagements éphémères et s'appuient sur une scénographie. Ils contribuent largement à transformer les pratiques et les représentations de l'espace public, parfois bien au-delà des moments de la fête. Mais ce qui se joue encore une fois dans ce type d'action publique, c'est l'adoption d'une *vision idéalisée* de l'espace public : l'objectif est avant tout de créer de l'animation dans la ville, d'y favoriser la mixité des publics et d'y multiplier les rencontres. C'est la dernière étape d'un processus qui a amené les pouvoirs publics à réinventer les espaces publics à partir des années 1970, en premier lieu par des aménagements. Devant le succès de ces fêtes, on peut dire que le défi est en partie atteint.



Certaines d'entre elles réussissent en effet à attirer des publics diversifiés, autour de la musique, du cinéma ou de la danse.

Pour autant, le processus comprend des limites. En premier lieu, la mixité n'est pas toujours au rendez-vous. Organisées autour d'un objectif, d'un thème particuliers, les fêtes s'adressent en fait à certains publics spécifiques, élites culturelles et jeunes notamment. Ce n'est pas étonnant au regard de la composition de la population au sein des espaces centraux, mais cela pose la question de l'accès à ces espaces pour les autres groupes sociaux qui font les métropoles. En second lieu, on a affaire à un type particulier de fête, où la « part maudite » (Bataille) a quasiment disparu ; on est loin des dérives du carnaval par exemple. Lors de ces fêtes, le citoyen tend à être davantage spectateur qu'acteur. La scénographie laisse en outre peu de place aux « arts de faire » (de Certeau), les pratiques étant très strictement encadrées. Enfin, cette tendance à la multiplication des fêtes tend à faire de l'espace public un espace spécialisé, *a contrario* finalement des objectifs de multifonctionnalité qui sont bien souvent au cœur des politiques publiques.

Ces conclusions s'appliquent au cas parisien, qui était l'objet de ce chapitre. Pour autant, il nous semble que le cas berlinois n'en est pas si éloigné. Certes, les contraintes financières qui pèsent sur le *Land* et les arrondissements limitent considérablement la marge de manœuvre des pouvoirs publics, rejaillissant sur l'organisation des animations et festivités. D'autres acteurs y sont pourtant très actifs, notamment les associations et le secteur privé, qui s'investissent seuls ou en collaboration avec les pouvoirs publics pour organiser de nombreux événements. Et la capitale allemande n'est donc pas en reste, même si les fêtes sont peut-être moins directement construites au croisement des politiques publiques menées par le *Land*. Plus généralement, il semble que l'évolution décrite dans ce chapitre soit commune à la plupart des métropoles européennes. En contre point, Istanbul offre peu de possibilités au public à participer à de telles fêtes. Si quelques-uns se sont développées ponctuellement ces dernières années, organisées par des associations – c'est le cas du festival de Galata, créé par l'association *Galata Derneği*<sup>122</sup> – le contexte turc semble moins favorable à ce type d'évolution : les priorités sont sans doute ailleurs, et les budgets publics plus limités encore. Les fêtes s'adressent plus volontiers à un public cultivé ainsi qu'aux touristes. En définitive, l'animation des espaces publics par la fête constitue bien, sans grande surprise, un modèle ouest-européen plus que mondial.

---

<sup>122</sup> Entretien avec E. Avdel, 15/07/2004.

## 3<sup>EME</sup> PARTIE

# ACTEURS PUBLICS ET ACTEURS PRIVES DANS LA PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS

9. *Diversification des acteurs publics et renouvellement des méthodes*
10. *Association de la société civile et des habitants : une production des espaces publics « publicisée » ?*
11. *Acteurs privés et résidants dans la production des espaces publics : vers une privatisation ?*

Après une partie analysant les formes de l'action publique, il s'agit dans cette troisième partie de *déplacer la problématique vers les acteurs*, pour mieux comprendre les mécanismes de production de l'espace public, et au-delà, caractériser les enjeux sociaux et spatiaux de leur renouvellement. Tout au long de cette partie, nous nous appuyerons sur le couple notionnel public/privé, en nous intéressant aux acteurs en tant qu'ils se partagent entre acteurs publics et privés. Il s'agira toujours dans un premier temps d'identifier les acteurs qui entrent en jeu dans la production des espaces publics et de caractériser la place qu'ils occupent chacun dans le système des acteurs, en prenant soin de mettre cela en perspective dans l'histoire des modes de production de l'espace public ; dans un second temps, nous tenterons de caractériser les relations qu'ils entretiennent entre eux tout en mettant en évidence les enjeux qui sous-tendent ces relations. L'hypothèse est que les jeux d'acteurs et le mode de production des espaces publics ont des effets sur les espaces publics et plus généralement sur la ville et ses pratiques, cette question constituant donc l'horizon de ces différentes analyses.

Nous verrons tout d'abord (chapitre 9) que *les pouvoirs publics ne sont pas un*, que derrière les politiques mises en œuvre, il y a de nombreuses structures institutionnelles. Les acteurs publics entretiennent de surcroît des rapports compliqués, pouvant aller jusqu'à des tensions, et l'on ne saurait résumer l'action publique à une seule logique, à une seule représentation de l'espace public. A Paris et à Berlin<sup>1</sup>, les politiques mises en œuvre sont le résultat de débats et de négociations incessants entre les différents acteurs publics. La recomposition des structures institutionnelles est en second lieu étroitement liée à une *ouverture de la production des espaces publics à d'autres acteurs*. La production de ces derniers n'est plus seulement le fait d'experts, de fonctionnaires voire d'élus, elle implique désormais largement la population et les autres acteurs (économiques, associatifs, etc.), dans des cadres plus ou moins institutionnalisés. Passant par l'instauration d'un débat, elle aboutit globalement à une plus grande publicité de la production des espaces publics (chapitre 10). En même temps, les espaces publics n'en demeurent pas moins un enjeu et une ressource pour la plupart des acteurs privés, *a fortiori* au centre. Nous tenterons donc, pour finir, de revisiter les approches classiques sur la « privatisation », en prenant en compte le rôle du secteur privé dans la production des espaces publics, tout en montrant que le phénomène de privatisation est éminemment variable d'un contexte à un autre<sup>2</sup> et qu'il ne surgit pas toujours là où on l'attend (chapitre 11). Si certains acteurs privés poursuivent avant tout leurs propres intérêts, d'autres peuvent ainsi contribuer à la poursuite du bien public, notamment en renouvelant les approches et les formes de l'action publique. A l'inverse, l'ouverture vers la population pose un certain nombre de questions : tous les acteurs de l'espace public n'interviennent pas également, et ceux qui interviennent défendent principalement des intérêts locaux et individuels, relativisant largement le phénomène relevé ci-dessus.

---

<sup>1</sup> Le cas d'Istanbul ne sera pas traité dans les chapitres 9 et 10, et cela pour plusieurs raisons : le problème de *faisabilité* d'une triple analyse, la complexité et l'opacité des *structures institutionnelles*, et enfin une *prise en compte du public* difficilement comparable dans un contexte où certes, la société civile se développe avec la construction de la démocratie, mais où les *rapports entre pouvoirs publics et société civile* demeurent largement marqués du sceau de la confrontation (Pérouse, 2005).

<sup>2</sup> Nous réintégrerons pour ce dernier chapitre le cas d'Istanbul qui apparaîtra largement *en contre-point* par rapport aux deux autres métropoles.

## CHAPITRE 9

### Diversification des acteurs publics et renouvellement des méthodes

---

*Alors que tous les textes nous présentent, avec plans et photos à l'appui, les aménagements réalisés, aucun ne semble (...) s'être avisé que ces réalisations n'ont été aussi rapidement menées et avec un tel niveau d'originalité et de qualité que grâce à une restructuration des services techniques.*

*F. Tomas, « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? »*

L'approche par les acteurs fait la plupart du temps défaut aux études sur l'espace public. L'action publique y est souvent analysée dans sa version visible et comme un bloc, très peu par le biais des acteurs qui la font. Or les politiques publiques analysées dans la seconde partie sont portées par un certain nombre de structures institutionnelles qui se partagent les compétences sur les espaces publics<sup>3</sup>. Nous considérons qu'il n'est pas possible aujourd'hui de s'intéresser à l'action publique sur les espaces publics sans réinscrire celle-ci dans son contexte institutionnel, dans les jeux des acteurs qui les font et dans les relations de pouvoir qui les caractérisent. Cette démarche s'impose d'autant que le renouvellement de l'action publique va de pair avec une réorganisation importante de ces structures institutionnelles, avec une redéfinition des représentations et des méthodes de travail. Cela n'est guère surprenant. Par le passé, à chaque fois que de nouveaux modèles d'espaces publics ont été inventés en Europe, le renouvellement des pratiques d'aménagement s'est en effet toujours accompagné d'un renouvellement des moyens techniques et administratifs, comme en témoignent les places italiennes au Moyen-Age (encadré n°1) ou plus récemment les boulevards haussmanniens. D'autres changements sont quant à eux plutôt liés à l'évolution des modes de gouvernement urbain et dépassent la simple question de l'espace public, tout en rejaillissant sur l'action dans ce domaine. Cette évolution contribue d'ailleurs, au passage, à façonner l'action publique telle que nous avons pu la décrire dans les chapitres précédents. Il s'agit notamment du processus de décentralisation, et plus généralement de revalorisation de l'échelon local et de la proximité, qui est devenu un principe aussi bien dans la gestion de la ville que dans les pratiques d'aménagement.

Pendant longtemps, seules quelques structures institutionnelles ont été chargées d'aménager et d'entretenir les espaces publics. On les retrouve, de manière quasiment

---

<sup>3</sup> Ce chapitre doit beaucoup à Bruno Gouyette qui, au cours des trois entretiens qu'il a bien voulu nous accorder, a attiré notre attention sur toute l'importance que revêtaient ces questions institutionnelles pour comprendre la production des espaces publics aujourd'hui. Ses idées et son expérience du fonctionnement des services ont donc largement nourri notre travail dans ce domaine.

identique, à Paris et à Berlin. Elles fonctionnaient selon des logiques techniques et fonctionnelles bien définies : services de voirie, services des parcs et jardins, services de la propreté, se composant de corps de métiers aussi divers que les ingénieurs de voirie, les architectes ou encore les paysagistes. Les recompositions récentes de l'action publique ont conduit à l'émergence de « nouveaux » acteurs, en plus des acteurs traditionnels. Même s'ils n'ont pas toujours directement de compétences sur l'espace, ils viennent encore complexifier les jeux d'acteurs. Car, entre tous ces acteurs existent de nombreuses lignes de partage, qui peuvent conduire à des tensions voire à des conflits. Une telle répartition des compétences est donc aujourd'hui vécue comme une *segmentation*. En effet, l'action publique dans ce domaine se voulant de plus en plus transversale et intervenant désormais sur les espaces publics dans leur globalité, l'organisation héritée des structures institutionnelles s'est avérée être un frein au développement de nouvelles politiques. Les changements intervenant dans les modes de gouvernement de la ville viennent également à leur tour complexifier la situation. En effet, plusieurs échelons sont désormais impliqués, qui n'ont pas les mêmes représentations de la ville et surtout, pas les mêmes compétences : par exemple, la Ville – avec à la fois des services centraux et des services déconcentrés – et les mairies d'arrondissement à Paris, le Sénat et les *Bezirke* à Berlin. Là encore peuvent émerger des tensions voire des conflits. Cette diversification des acteurs, des échelons et des représentations de l'espace public explique que les espaces publics soient aujourd'hui avant tout le produit de rapports de force, de négociations. Les villes n'ont eu de cesse de développer des mécanismes de coordination, perçus comme une condition *sine qua non* à la mise en œuvre de l'action publique. C'est dans ce cadre, variant sensiblement d'un contexte à l'autre, qu'il faut aujourd'hui lire la production des espaces publics.

## **1. Diversification des acteurs et segmentation des compétences**

Pendant longtemps, seuls quelques services ont été impliqués dans la production des espaces publics : services de voirie, des espaces verts et de nettoyage. Récemment, les nouveaux objectifs de l'action publique ont contribué à la multiplication du nombre d'acteurs impliqués dans la production des espaces publics. Les compétences sur les espaces publics apparaissent aujourd'hui encore plus éclatées au sein des services, d'autant plus que chacun s'appuie sur des logiques techniques, sur des représentations et plus généralement sur des cultures distinctes. Cette diversification a ainsi contribué à tracer de nouvelles lignes de partage – ou à en faire rejouer de plus anciennes – au sein de services qui compliquent considérablement l'action publique. Nous traiterons ici du cas parisien, avant de le mettre en regard avec le cas berlinois.

### **1.1 Les acteurs traditionnels de l'espace public à l'échelon communal : entre héritages et renouvellement**

Les acteurs traditionnels demeurent aujourd'hui très actifs et même incontournables. Leurs agents représentent d'ailleurs une part considérable de l'ensemble des agents de la Ville (tableau n°6). Si leur organisation et leurs représentations ont beaucoup évolué au cours des dernières décennies, ils demeurent très marqués par le legs de l'histoire : comme le rappelle P.-E. Spitz (2004, p. 115), « il n'est guère possible de comprendre l'organisation et le fonctionnement de l'administration parisienne sans faire référence à son histoire ». Nous

verrons que cette histoire est en outre intimement liée à l'évolution de l'action publique dans ce domaine, telle que nous avons pu en brosser le tableau dans la seconde partie.

### 1.1.1 La Direction de la voirie et des déplacements (DVD) : une culture technique puissante

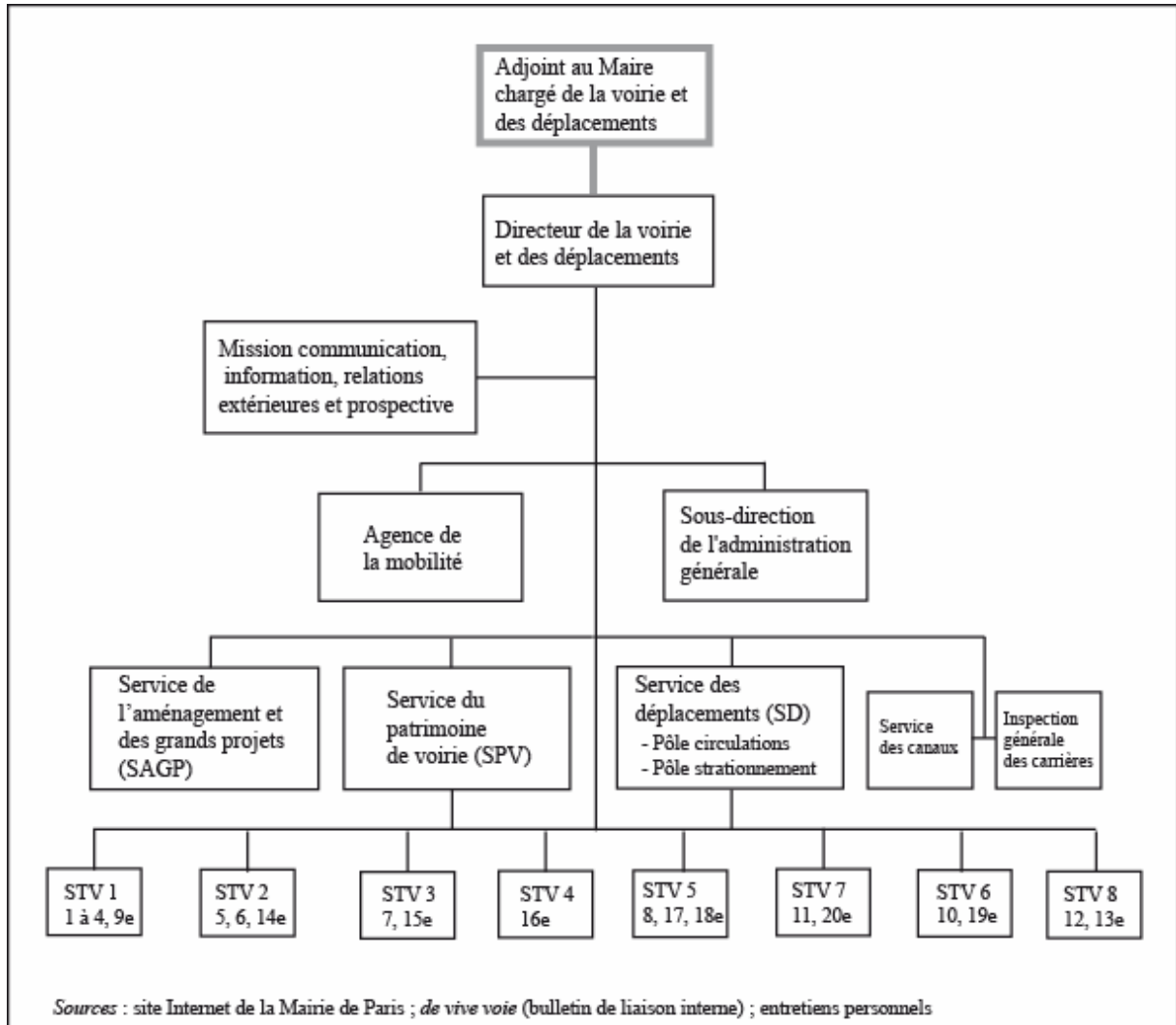


Figure n°79. Organigramme de la Direction de la voirie et des déplacements aujourd'hui

Parmi les services de la Ville, la Direction de la voirie et des déplacements (DVD) occupe sans surprise une place centrale. Ses compétences touchant aux espaces publics sont les suivantes<sup>4</sup>. Tout d'abord, elle définit et met en œuvre la politique des déplacements à Paris, que ce soit en termes de circulation ou de stationnement, ainsi que la réalisation des « grands projets » qui s'y rapportent (« espaces civilisés » et « quartiers verts » notamment). Elle entretient le domaine public viaire – entretien que peut passer par des réaménagements – ainsi qu'une partie du mobilier urbain<sup>5</sup>, l'éclairage et la signalisation. Elle est enfin chargée de

<sup>4</sup> La DVD entretient également les canaux, domaine fluvial appartenant à la Ville de Paris et est chargée de la surveillance des carrières (Paris et les 3 départements de la petite couronne) et de la gestion des risques afférents, deux compétences qui ne concernent pas l'espace public.

<sup>5</sup> Potelets de protection de trottoirs, barrières, bancs, horloges, sanisettes.

coordonner les travaux sur et sous le domaine viaire<sup>6</sup> et de contrôler les concessions relatives à la distribution d'énergie et de fluides. Vu ses compétences, c'est donc bien de la Direction de la voirie que dépend principalement le devenir des espaces publics parisiens aujourd'hui. Il convient donc de mieux comprendre quelles sont les logiques qui la gouvernent et quelle est globalement la représentation de l'espace public portée par ses agents. Cette représentation n'a cessé d'évoluer depuis que les services de voirie existent à Paris, mais demeure marquée par des héritages très puissants, qui ont contribué à forger la culture des agents qui la composent. Il s'avère donc indispensable de revenir à l'histoire de cette Direction pour mieux comprendre ses compétences actuelles ainsi que l'action qu'elle mène aujourd'hui.

Si cette structure n'a cessé de se renouveler au cours du XX<sup>e</sup> siècle, elle s'appuie sur des savoir-faire techniques et sur une culture ancienne, par lesquels elle s'est façonnée une représentation très particulière de l'espace public<sup>7</sup>. La Direction de la voirie et des déplacements actuelle est l'héritière d'une structure mise en place par Haussmann. On lui doit d'abord la conception du modèle de rue qui fait encore aujourd'hui la spécificité parisienne, entre paysage et réseaux, et plus généralement l'invention de tout un savoir-faire technique formalisé au XIX<sup>e</sup> siècle dans des manuels (Landau, 1993). Mais l'action menée par les services de la Ville au cours du XX<sup>e</sup> siècle l'a emporté par la suite sur cette conception de la rue comme paysage. Pendant près d'un siècle, les services de la voirie vont mener à bien l'adaptation de Paris aux nouveaux enjeux de la mobilité, avec d'abord la construction du métropolitain, puis l'aménagement de la voirie en faveur de l'automobile et enfin la construction d'infrastructures telles que le boulevard périphérique ou la voie express rive droite. De cette longue histoire, la Direction a hérité d'une culture interne puissante qui demeure très marquée par les ingénieurs de voirie et par une conception de l'espace public comme support de réseaux. Néanmoins, elle a progressivement intégré de nouvelles approches au cours des dernières décennies – concernant à la fois la politique des déplacements et les formes d'aménagement – et donné plus de place aux architectes, renouant progressivement avec sa conception initiale de la rue. Les restructurations successives des années 1980 et 1990 en témoignent. La restructuration de 1987 étoffe la Section d'Etudes Générales qui est chargée de l'étude et de la définition de la politique des déplacements, de l'organisation de la circulation et du stationnement, de la coordination des analyses et enquêtes auprès des usagers et des riverains, et du recueil des données. Mais c'est surtout la création d'une section projets au sein du service technique de la voie publique qui doit retenir l'attention. Pilotée par un groupe interdisciplinaire (architectes et ingénieurs), elle est notamment chargée de l'étude de l'ensemble des projets intéressant la voie publique à l'exclusion de ceux touchant uniquement l'exploitation du trafic. Les aménagements de requalification se multiplient sous l'égide de cette section<sup>8</sup>, conduisant à la création, en 1990, de l'Agence des grandes opérations (AGO). Cette agence devient un service à part entière avec la restructuration de 1997. C'est le Service de l'aménagement des espaces publics (SAEP), qui est chargé de « l'ensemble des opérations d'aménagement de l'espace public viaire et de création de parcs de stationnement »<sup>9</sup>. Tous les aménagements doivent désormais

---

<sup>6</sup> Selon les principes définis par le règlement de voirie.

<sup>7</sup> Voir annexe n°II-8 pour un historique plus précis.

<sup>8</sup> Voir chapitre 5.

<sup>9</sup> *De vive voie*, n°71, 1997, p. 1.

contribuer à « l'harmonie du paysage urbain, à l'embellissement du cadre de vie » (Ambroise, 2001), tout en redistribuant l'espace public entre ses différents usagers. Au sein du SAEP, la nouveauté réside également dans la distinction entre maîtrise d'œuvre « études » et maîtrise d'ouvrage. Auparavant, les mêmes agents étaient chargés de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre « études », ce qui pouvait conduire, comme le rappelle – de manière iconoclaste – F. Tomas à une « médiocratisation généralisée » des projets (2001, p. 81). Cette nouvelle organisation<sup>10</sup> a donc participé du renouvellement des projets d'aménagement. Ce n'est pas un hasard si l'alternance politique de 2001 n'a pas conduit à une réorganisation fondamentale de la DVD<sup>11</sup> (figure n°79).

### 1.1.2 La Direction de la protection de l'environnement (DPE) : entre logiques techniques et adaptation aux nouvelles exigences des usagers

La Direction de la protection de l'environnement assure l'entretien des espaces publics : elle collecte les déchets et nettoie les rues<sup>12</sup>. Elle gère également une partie du mobilier urbain des rues, en particulier les corbeilles de propreté. Pour les rues, il y a donc une séparation entre l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des rues d'une part, le nettoyage d'autre part. Il faut noter également que parmi les espaces publics parisiens, la DPE n'a pas compétence sur les espaces verts qui sont du ressort de la Direction des parcs et jardins qui possède pour sa part les deux missions : aménager et gérer. Comme la DVD, la DPE est l'héritière d'une longue histoire, avec comme point fort la période haussmannienne. A cette époque adossés aux services de la voirie, les services du nettoyage développent tout un savoir-faire pour assurer la propreté des rues de Paris<sup>13</sup>. Il faut attendre 1945 pour qu'un service du nettoyage autonome soit créé et 1968, pour que naisse la Direction de la Propreté et de l'Environnement. Depuis lors, la DPE a été toujours plus sollicitée à la fois pour préserver le cadre de vie et l'image de la métropole parisienne. Elle a progressivement modernisé ses savoir-faire techniques, par exemple en développant la mécanisation, et modifié ses méthodes de travail, en intervenant notamment de plus en plus l'après-midi et en soirée. Si son approche de l'espace public reste très imprégnée d'une logique technique, ce qui n'est pas étonnant vu ses missions, les cadres sont loin de réduire l'espace public à la question de la propreté. Ils ont en effet une vision d'ensemble de l'espace public, de l'évolution des usages et des exigences de la population.

### 1.1.3 La Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) : l'espace public comme paysage

Pour les acteurs de l'espace public, les espaces verts sont en général séparés du reste des espaces publics. Ils sont en effet gérés et aménagés par des acteurs spécifiques, selon des logiques différentes de celles qui gouvernent les responsables de la voirie. Ce n'est pas

---

<sup>10</sup> Depuis 2001, il y a un responsable de la maîtrise d'œuvre (Paul Germain) et un responsable de la maîtrise d'ouvrage (Didier Loubet) qui dirigent chacun une agence distincte, l'une chargée des études, l'autre de la conduite des opérations.

<sup>11</sup> Entretien avec M. Miller (19/08/2005) : « Il n'y a pas eu de grand changement depuis 2001. La révolution a été faite avant l'arrivée de la nouvelle municipalité ».

<sup>12</sup> Ses autres missions : répondre aux besoins de la Ville en l'approvisionnant en eau et en collectant ses eaux usées ; surveiller et limiter les nuisances (pollution atmosphérique, bruit...).

<sup>13</sup> Invention du « fil d'eau », installation des premiers éléments de mobilier urbain destinés à favoriser la propreté comme les corbeilles, etc.



étonnant, l'aménagement d'un parc comme son entretien nécessite évidemment d'autres savoir-faire. Cette séparation, au sein des espaces publics, entre rue et espaces verts tient donc essentiellement à « un problème de gestionnaire » (H. Judéaux)<sup>14</sup>. A Paris, c'est traditionnellement la Direction des parcs, jardins et espaces verts (DPJEV), récemment rebaptisée Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) qui est chargée des espaces verts. Elle assure aussi bien la création et la rénovation des parcs et jardins que leur exploitation (entretien, gestion)<sup>15</sup>. Elle assure donc la politique de conservation et d'amélioration du patrimoine placé sous sa responsabilité, à savoir les parcs, squares, promenades et jardins municipaux ainsi que des bois de Boulogne et de Vincennes. Dans ces espaces verts, elle a également en charge le développement des conditions de propreté, d'hygiène et de sécurité nécessaires à l'accueil du public. Il faut noter cependant que, dans la lignée de l'héritage haussmannien, la DEVE conserve une compétence partielle sur les rues et les places : c'est elle en effet qui est chargée de concevoir, d'entretenir et d'améliorer les plantations d'alignement, ainsi que les autres plantations présentes sur la voie publique<sup>16</sup>. Comme la DVD, la DEVE s'inscrit dans une longue tradition et possède sa culture propre, même si un profond renouvellement s'est engagé depuis les années 1980 dans les services.

L'actuelle DEVE est l'héritière de la section (puis du service) promenade et plantations de la période haussmannienne, qui a non seulement conçu et aménagé le système de parcs et de promenades, mais a aussi largement contribué, avec ses architectes et ses ingénieurs agronomes, à la fabrication du modèle de rue parisien. Cependant, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, au moment où la Ville met en œuvre de grands travaux d'équipement concernant essentiellement la voirie, ces services s'engagent dans « une gestion domaniale »<sup>17</sup>, tout en continuant à entretenir les plantations d'alignement. Il faut attendre 1977 pour que soit créée la DPJEV. Si la nouvelle direction s'appuie sur l'héritage du passé, et notamment sur un important savoir-faire construit depuis le XIX<sup>e</sup> siècle en matière de gestion horticole et arboricole, elle se renouvelle aussi progressivement et réinvesti le *champ de l'aménagement*, mettant en œuvre un nouvel art des jardins. Le recrutement de nombreux architectes et paysagistes dans les années 1990 a contribué à modifier les mentalités : ils ont apporté « une autre vision, une approche plus qualitative » (E. Vanderpooten)<sup>18</sup>. Dans les années 2000 pourtant, l'action de la DPJEV est jugée insuffisamment efficace au regard des nouveaux enjeux. Sa *façon de gérer* les parcs et jardins apparaît de moins en moins adaptée aux nouveaux usages aussi bien qu'à la volonté politique. La DPJEV doit en fait aujourd'hui favoriser des pratiques plus diverses que ce qu'elles étaient auparavant, et par exemple organiser des animations... ce qui ne va pas sans réticences au sein des services où la logique technique continue à dominer. Malgré tout, ces nouveaux enjeux sont progressivement pris en compte, comme en témoigne la réorganisation de la DPJEV – rebaptisée DEVE – en 2006 (figure n°80).

---

<sup>14</sup> Entretien du 21/02/2006.

<sup>15</sup> Autres missions sans rapport avec les espaces publics : la DEVE gère l'Ecole Du Breuil, elle a également pour mission la conservation des collections botaniques municipales. Enfin, elle intervient dans la protection des plantations dans les propriétés privées et, à ce titre, est consultée lors de l'instruction des permis de construire et des permis de démolir.

<sup>16</sup> Une compétence lourde de sens dans les recompositions actuelles de l'action publique, où la « végétalisation » brouille les différences entre rue et place, comme nous le verrons ci-dessous.

<sup>17</sup> Entretien avec H. Judéaux, 21/02/2006.

<sup>18</sup> Entretien du 28/07/05.

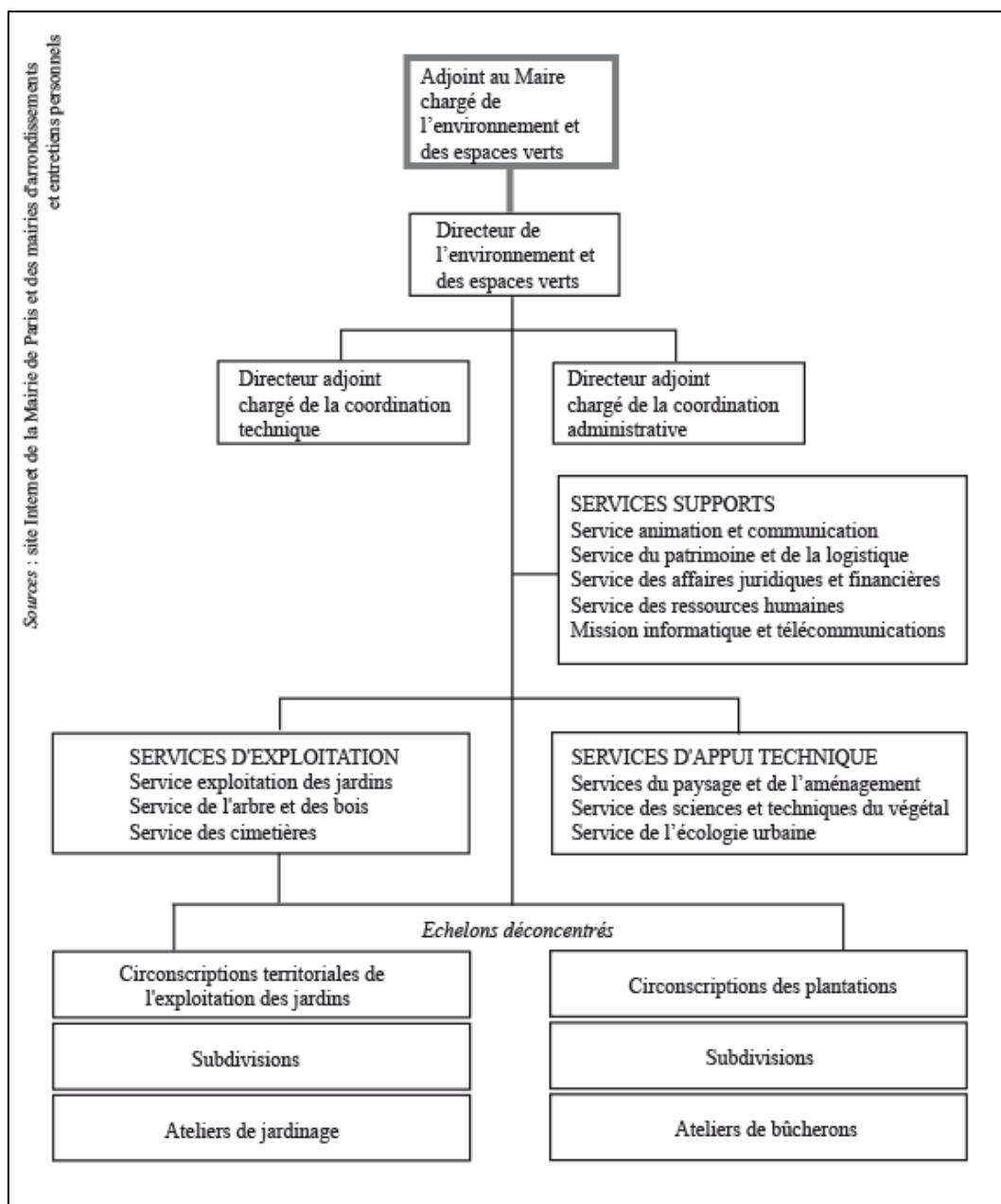


Figure n°80. Organigramme de la DPJEV-DEVE aujour d'hui

## 1.2 Les nouveaux acteurs et leurs représentations depuis les années 1980

A mesure que l'action publique dans le domaine des espaces publics se modifiait, de nouveaux acteurs se sont hissés aux côtés des acteurs traditionnels de l'espace public, introduisant de nouveaux points de vue au sein des services de la Ville. Certains acteurs traditionnels ont également élargi leurs compétences, comme c'est le cas de la Direction des parcs et jardins qui s'occupe de plus en plus des rues et des places, ne s'y limitant plus à l'entretien des plantations d'alignement.

Tableau n°6. La répartition des effectifs au sein de la collectivité parisienne (en 2004)

En 2004, on comptait près de 40 000 agents à la Ville de Paris.

Effectif réglementaire de la collectivité parisienne par secteur d'activité	En %
Environnement, voirie, espaces verts	<b>20</b>
Services généraux	17
Propreté	<b>15</b>
Scolaire	15
Petite enfance	12
Social et santé	6
Jeunesse et sports	6
Culture	5
Logement – urbanisme	2
Sécurité	2
Action économique	0,4

### 1.2.1 La Direction de l'urbanisme et l'APUR, garantes du paysage urbain parisien

La Direction de l'urbanisme et l'APUR ont pris une place considérable dans l'action publique sur les espaces publics au cours des années 1980. Leur apparition tient en grande partie au fait que la DVD – et en moindre mesure, la DPJEV – ont mis du temps à se renouveler dans ce domaine sur cette période. Aujourd'hui les deux structures conservent un rôle notable, même si celui-ci a évolué, les acteurs traditionnels s'étant largement adaptés entre-temps.

*La Direction de l'urbanisme (DU)* est chargée de la mise en œuvre de la politique d'urbanisme de la Ville de Paris. Un certain nombre de compétences<sup>19</sup> croisent l'espace public. Tout d'abord, cette direction élabore, met à jour et révisé le plan local d'urbanisme (PLU) au sein duquel les espaces publics ont gagné en importance, en termes strictement morphologiques, mais également sur le plan des paysages et du commerce, comme nous l'avons vu dans le chapitre 7. Depuis peu, la DU instruit et délivre également les autorisations d'enseignes et de publicités, des étalages et de terrasses ; elle gère et entretient aussi une partie du mobilier urbain, comme les fontaines, les panneaux d'affichage et les statues. Enfin, elle est chargée d'étudier et de mettre en œuvre toutes les opérations d'aménagement urbain, qui comprennent par leur caractère global, l'aménagement d'espaces publics (rues et espaces verts), que ce soit les ZAC ou plus récemment les GPRU.

Dans les années 1970, à l'heure où les Parisiens luttèrent pour préserver le patrimoine et le cadre de vie, la Direction de la voirie achevait le périphérique, s'appuyant sur une approche techniciste de l'espace public. Or, l'action publique a remis les espaces publics au premier plan, notamment par le biais du nouveau POS de 1977. Pendant les années 1980 et 1990, la Direction de l'aménagement urbain (DAU) acquiert donc « un rôle éminent dans l'élaboration des projets d'espaces publics et dans leur mise en œuvre », comme le rappelle

<sup>19</sup> Outre ces compétences, la direction de l'urbanisme « instruit et délivre les autorisations d'urbanisme, permis de construire, permis de démolir et déclarations de travaux, certificats d'urbanisme et de conformité. Elle assure les missions relevant du contrôle de la fiscalité, du contentieux et des statistiques de la construction à Paris. Elle prépare et exécute l'action foncière : évaluation, acquisition amiable, expropriation, préemption, inventaire ». Source : [www.paris.fr/portail/urbanisme](http://www.paris.fr/portail/urbanisme).

son directeur de l'époque, A. Grellety-Bosviel<sup>20</sup>. Elle étend alors sa sphère d'influence aux espaces publics en intervenant dans la définition de certains projets. C'est notamment le cas dans le cadre des ZAC – qui sont sous sa responsabilité – et qui constituent un véritable laboratoire pour les aménagements d'espaces publics à venir. La DAU s'investit également dans le domaine du mobilier urbain qui est – en partie seulement – sous sa compétence. C'est au sein du service espace public de la DAU qu'est accompli le plus gros du travail de réorganisation et de normalisation du mobilier urbain<sup>21</sup>, ce service étant en même temps chargé d'animer la commission du mobilier urbain (encadré n°9). C'est aussi au sein de ce service qu'est menée la réflexion sur l'évolution des espaces publics et sur la rationalisation des pratiques d'aménagement en général, avec comme résultat le *Guide de l'Espace Public*<sup>22</sup>. L'implication de la DAU a permis l'introduction d'un nouveau regard sur l'espace public, plus sensible à la dimension paysagère – même si le regard demeure très influencé par le passé haussmannien – et à l'intégration de ces espaces dans la ville, comme en témoignent les modifications du P.O.S. au moment de certains aménagements comme celui de la rue Montorgueil.

En 2001, l'arrivée de la nouvelle municipalité conduit à un certain recentrage sur la D.V.D. dont le fonctionnement et les représentations s'étaient déjà beaucoup transformés. La nomination d'un Adjoint au Maire déterminé et combatif à la tête de cette administration n'est sans doute pas étrangère à ce recentrage, qui s'explique également, sur la longue durée, par le rôle croissant des urbanistes et des architectes au sein de la Direction de la voirie, et par les changements intervenus dans la formation des ingénieurs de voirie. Pour autant, la DAU – devenue Direction de l'urbanisme – conserve un certain nombre de compétences qui la rendent incontournables sur la question des espaces publics. Comme l'indique O. Nicoulaud<sup>23</sup>, la DU défend une « vision panoptique de l'espace public comme composante de la ville ». Elle a tout d'abord rédigé le nouveau PLU, où les espaces publics sont plus pris en compte encore que dans les anciens POS. Un bureau des études urbaines et de l'espace public continue à exister<sup>24</sup> qui exerce un rôle d'expertise. Il s'occupe de faire un diagnostic avant chaque projet d'aménagement (état des immeubles et des boutiques, mobilier urbain, terrasses et étalages, voirie, plantation) et contribue à la définition des orientations, avec un souci évident de qualité du paysage urbain. Il continue à animer la commission du mobilier urbain. La vision de l'espace public portée par son chef demeure cependant plus fortement empreinte d'une approche juridique que d'une approche d'aménagement. Enfin, c'est la DU qui pilote les GPRU dont on a vu qu'ils avaient une forte composante « espaces publics », les acteurs étant différents de ceux précédemment cités : ce sont les chefs de projet urbain rattachés à la Sous-direction de l'aménagement qui sont au premier chef amenés à repenser les espaces publics dans ces périmètres. Leur représentation de l'espace public qui est plus globale, s'inscrit dans un projet d'ensemble, à l'échelle d'un quartier.

---

<sup>20</sup> Source : Grellety-Bosviel A. (1993), « Un espace de convoitise et de négociation », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 156.

<sup>21</sup> Sous la responsabilité d'A. Huart et de B. Landau.

<sup>22</sup> Au sein duquel on retrouve B. Landau qui quitte la DV pour la DU avec comme principale mission la rédaction de ce Guide.

<sup>23</sup> O. Nicoulaud est chef de cabinet de J.-P. Caffet, Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme. Entretien du 23/01/2005.

<sup>24</sup> Il est rattaché à la Sous-direction des études et des règlements urbanisme.

*L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) est un bureau d'études public créé en 1967 et qui travaille essentiellement pour la Ville de Paris. L'institution est composée d'ingénieurs mais également d'architectes et d'urbanistes. Son rôle est important en ce qui concerne les espaces publics. C'est d'elle que viennent, au cours des années 1970, les premières critiques publiques face à une politique des transports encourageant l'augmentation exponentielle de la circulation dans la capitale (Flonneau, 2001) et face à la politique de rénovation urbaine. Pendant la décennie suivante, on doit lui reconnaître sa « grande capacité d'impulsion »<sup>25</sup> dans ce domaine. Elle s'oppose régulièrement à la Direction de la voirie pour tenter d'imposer des aménagements moins favorables à l'automobile<sup>26</sup> et plus qualitatifs. Elle joue également un rôle de quasi concepteur, participant à l'élaboration de certains projets d'aménagement d'espaces publics. Elle intervient ainsi dans le cadre des ZAC, pour définir les espaces publics des nouveaux morceaux de ville, ainsi que dans la définition des orientations d'aménagement des espaces publics de prestige construits ou requalifiés durant les années 1980. Pour le boulevard Richard-Lenoir, l'avenue des Champs-Élysées ou encore les parcs de Bercy et André Citroën, c'est l'APUR qui rédige le cahier des charges et organise les concours d'architectes.*

Après le tournant des années 1990, qui conduit à une politique des déplacements favorable aux « circulations douces » et à un nouveau partage de l'espace public, l'APUR est encore davantage impliquée. On lui doit les réflexions précédant la mise en place de la charte vélo et l'aménagement des 150 km de pistes cyclables (plan Vélo) dans la capitale sous J. Tibéri. L'APUR contribue également à l'élaboration des normes régissant les « quartiers tranquilles »<sup>27</sup> puis au *Guide de l'espace public*, dont elle définit les principes généraux. A l'époque, elle continue également à participer à la conception de certains aménagements, comme pour les quais de Seine dans les 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements<sup>28</sup>. Depuis l'arrivée au pouvoir de nouvelle municipalité, l'APUR conserve un rôle similaire. Tout d'abord, elle a été missionnée dès 2001 pour développer les concepts qui fondent la nouvelle politique municipale, notamment celui d'« espace civilisé »<sup>29</sup> et a ensuite participé activement à la rédaction du PLU, à la lecture duquel on retrouve la marque de l'institution, notamment dans le chapitre consacré aux espaces publics<sup>30</sup>. Elle continue également à participer au diagnostic et à la première phase d'études pour certains projets, souvent très en amont. Il s'agit le plus souvent de projets concernant des espaces publics prestigieux et stratégiques : parvis de la Gare du Nord, espaces publics de la ZAC Paris-Rive Gauche, requalification du boulevard des

---

<sup>25</sup> Entretien avec C. Blancot (17/02/2006).

<sup>26</sup> J.-M. Bourlon (entretien du 9/01/2006) cite ainsi l'exemple de la construction de la voie Mazas (berge de la Seine, 12<sup>ème</sup> arrondissement) : la DVD voulait cinq files ; l'APUR s'y est ardemment opposé en souhaitant l'établissement de quatre files, en vain. Pour J.-M. Bourlon, « c'était la guerre ouverte entre l'APUR et la DVD », en particulier avec ses « gestionnaires ».

<sup>27</sup> Selon J.-M. Bourlon (entretien du 9/01/2006), l'APUR a ainsi construit un dossier non diffusé, avant de participer à l'élaboration du guide méthodologique qui sera diffusé au sein des services.

<sup>28</sup> Les pistes cyclables y étaient infréquentables, et disparaissaient de ci de là. Sur demande de la Mairie, et avec le soutien du Directeur de la voirie, il a été demandé à l'APUR d'étudier la suppression des trémies, et la redistribution des files de circulation. L'APUR a défini les principes du projet et les travaux ont été faits en six mois, dans la foulée (entretien avec J.-M. Bourlon du 09/01/2006).

<sup>29</sup> Cf. APUR (2002), *Charte d'aménagement des espaces civilisés*.

<sup>30</sup> Cf. le chapitre intitulé « L'aménagement et la gestion des espaces : un outil essentiel pour la réussite du plan de déplacements » évoqué dans le chapitre 6.

Maréchaux dans le cadre de la construction du tramway, portes de Paris<sup>31</sup> ; mais on fait aussi appel à elle plus localement, comme dans le cas du « quartier vert Aqueduc », pour des aménagements prestigieux à l'échelle locale (ici, la place T10)<sup>32</sup>. Enfin, elle a ébauché des études d'impact et plus généralement d'évaluation de certains aménagements, analysant notamment l'évolution des commerces dans les secteurs réaménagés<sup>33</sup>.

Il n'y a pas de service de l'espace public à l'APUR. C'est un dossier interdisciplinaire dont s'occupent des ingénieurs, des architectes ou encore des « généraux » (enquêtes commerce et vie locale) qui ont une formation de géographe, de sociologue ou de sciences politiques. Et comme le rappelle C. Blancot, l'espace public ne fait pas toujours consensus au sein de l'APUR. Il s'y perpétue, même si c'est de manière plus atténuée que dans les années 1980, un débat entre les tenants de la circulation et ceux de la qualité. Pour autant, l'institution a mis au point une définition quasi officielle de l'espace public sur laquelle elle communique largement : en plus du caractère fonctionnel de l'espace public, elle lui reconnaît ses fonctions sociales et sa vocation symbolique, autant de dimensions qui « ne doivent pas être hiérarchisées » mais doivent être prises en compte « de manière globale » dans les projets<sup>34</sup>. L'APUR promeut donc une « vision globale » de l'espace public, qui est à l'image de l'interdisciplinarité de ses membres et de sa mission qui se distingue de celle des directions, dépositaires de logiques techniques.

#### 1.2.2 La « végétalisation » des rues : un élargissement récent du domaine d'action de la DEVE

Depuis 2001, la DEVE a bénéficié d'une extension progressive de ses domaines de compétence, sous l'impulsion du nouvel Adjoint au Maire. La définition de sa mission sur le site de la Mairie de Paris en témoigne : « La Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE) a en charge l'embellissement de l'espace public et la concrétisation des nouvelles orientations de la Ville ». A partir de sa compétence traditionnelle d'entretien des plantations d'alignement, la DEVE ne se limite plus aujourd'hui à l'aménagement et la gestion des espaces verts. Elle s'occupe également de la « végétalisation » de l'espace public, en l'occurrence des rues et des places, et cette mission tend à prendre de plus en plus d'importance depuis 2001. Il faut noter que si cette dimension se rattache à la politique générale d'embellissement des espaces publics, elle intègre aussi une dimension écologique : il s'agit en fait plus généralement de créer des « corridors écologiques » dans l'espace parisien<sup>35</sup>, « d'assurer une continuité biologique entre les différents lieux de vie de la faune et de la flore »<sup>36</sup>.

Pour cela, le Service du paysage et de l'aménagement a été en partie réorganisé et étoffé (figure n°80). En son sein, un service embellissement de l'espace public a été créé,

---

<sup>31</sup> Entretien avec J.-M. Bourlon, 09/01/2006. L'APUR produit souvent les premiers dessins qui sont ensuite repris par les cabinets d'architectes/paysagistes, par les directions compétentes, ou encore par les SEM.

<sup>32</sup> Entretien avec Olivier Chrétien, chef de la 6<sup>ème</sup> Section Territoriale de la Voirie, le 23/02/2006.

<sup>33</sup> Voir APUR (2006), Impact des travaux de voirie sur l'évolution des commerces. Analyse des résultats de la Banque de données sur le commerce à Paris (2000-2003-2005), 23 p.

<sup>34</sup> Entretien avec J.-M. Bourlon et P. Pelloux, 09/01/2006.

<sup>35</sup> Entretien avec S. Laurent-Béguin, 29/03/2006.

<sup>36</sup> Source : Vanderpooten E. (2006), « La transformation du paysage. Le rôle du végétal » in Mairie de Paris, Journées d'études sur l'espaces public, Paris, APUR, p. 65.

placé sous la responsabilité d'une spécialiste des espaces publics venue de la DU<sup>37</sup>. L'une de ses sections<sup>38</sup> est chargée de suivre les « grands projets » sous l'angle de la « végétalisation ». Dans le cadre des aménagements d'« espaces civilisés », la DEVE s'occupe ainsi des parterres et jardins, dont elle assure la plupart du temps la maîtrise d'œuvre<sup>39</sup> ; elle est impliquée dans les autres projets moins importants, comme ceux de la rue du Commerce, de la place Simon Bolivar ou de l'allée Darius Milhaud. Son travail a également porté sur la construction d'une typologie des espaces publics sous l'angle de la végétation. Elle définit ainsi en premier lieu des « avenues-jardins » où l'objectif est, dans la continuité de l'aménagement, de renforcer le cadre végétal (double voire triple maille d'arbres, strate arbustive vivace éventuellement) ; en second lieu des « maillons verts » qui constituent en fait de petites interventions ponctuelles qui visent à améliorer la végétalisation au sein des quartiers – les « quartiers verts » entrent clairement dans ce type – mais peuvent également s'inscrire dans une « continuité biologique » ; en dernier lieu la « végétalisation verticale », qui consiste à contourner le manque de place et donc à appliquer la « végétalisation » aux murs et même aux toits et terrasses. Les deux premiers types correspondent peu ou prou aux grands projets de la Mairie, pour lesquels la DEVE ne fait que participer. Pour le troisième type en revanche, il s'agit principalement d'aménager des « murs végétalisés », et dans ce cas précis, la DEVE est pilote. Les agents ont dû être très imaginatifs pour surmonter les nombreux problèmes techniques<sup>40</sup>. Les « murs végétalisés » ont d'ailleurs nécessité trois ans de travail : il s'agissait de chercher la méthode la moins coûteuse et la plus facile à systématiser pour traiter plus de murs. Le système est désormais rodé et sera décliné sur quelque vingt sites. Un certain nombre ont déjà été aménagés : si certains ont été directement réalisés par la DPJEV (rue Myronherrick, rue de Belleville), celle-ci a, la plupart du temps, fait appel à une maîtrise d'œuvre externe (rues Tiquetonne, Henri Noguère et du Faubourg-Poissonnière ; marché des Enfants Rouges). En définitive, la « végétalisation » doit répondre dans tous les cas aux contraintes suivantes : possibilité technique, durabilité, qualité du paysage.

En définitive, la DEVE est porteuse dans ce domaine d'une démarche qui est en une rupture par rapport aux conceptions haussmanniennes (cf. chapitre 7). Ce dont certains de ses agents sont tout à fait conscients. Pour E. Vanderpooten<sup>41</sup>, sa mission est en effet de « transformer, voire transgresser l'espace haussmannien ». Son approche demeure en tout cas essentiellement paysagère. Ainsi A. Huart préfère-t-elle le terme de paysage à celui d'espace public.

### 1.2.3 Le développement récent des animations dans l'espace public et ses acteurs

Depuis le début des années 2000, de nouveaux acteurs sont également apparus, en relation avec le nombre croissant de manifestations organisées dans l'espace public. Le rôle

---

<sup>37</sup> Il s'agit d'A. Huart, arrivée en 2002. Elle avait auparavant dirigé le service espace public de la DU évoqué précédemment.

<sup>38</sup> Section embellissement des espaces publics : un ingénieur, un paysagiste, deux techniciens dont un de formation horticole, un architecte (E. Vanderpooten).

<sup>39</sup> Même quand la maîtrise d'œuvre est extérieure, le service est toujours partie prenante du suivi.

<sup>40</sup> Principaux problèmes : il faut refaire le mur environ tous les 10 ans, d'où une structure pour contrôler la croissance du végétal et le choix de plantes volubiles et non grimpantes ; la hauteur pose également problème : pour des raisons de sécurité, on ne peut pas monter trop haut pour l'entretien (trois mètres). Cf. entretien avec A. Huart, 17/10/2006.

<sup>41</sup> Entretien du 28/07/2005.

pivot est assuré par la Délégation à l'événementiel et au protocole (DGEP) ; certaines directions ont également vu leurs missions évoluer en ce sens.

Jusqu'en 2002, la questure du Conseil de Paris « disposait, en particulier, des crédits nécessaires aux réceptions organisées dans les différents salons de l'Hôtel de Ville ainsi que dans les appartements occupés par les précédents maires de Paris »<sup>42</sup>. Objet de nombreux scandales, la questure a été supprimée dès 2002 et remplacée par la Délégation à l'événementiel et au protocole (DGEP), créée en 2003 et rattachée au Secrétariat Général de la Ville. Si cette nouvelle structure est toujours chargée d'organiser les manifestations se déroulant dans l'Hôtel de Ville, il faut surtout noter que la réforme a élargi ses compétences aux événements impliquant l'ensemble des Parisiens : en effet, elle a pour mission de « participer, en étroite liaison avec les autres directions de la Ville, à la maîtrise d'œuvre ou au conseil en matière de manifestations tournées vers les Parisiens »<sup>43</sup>. Or, ces événements se tiennent la plupart du temps dans l'espace public. En conséquence, la DGEP constitue bien un nouvel acteur de l'espace public. La DGEP compte 70 agents. Un chargé de mission « grands événements » coordonne la préparation des grandes manifestations et une conseillère « image » conseille les organisateurs internes et externes sur l'image de la Ville de Paris dans les domaines d'intervention du DEGP. Un bureau de la création d'événements est chargé d'organiser quant à lui certains événements de la Ville, soit en gestion directe, soit en gestion déléguée. Enfin, un bureau de l'occupation du domaine public devient l'interlocuteur principal pour tous ceux qui souhaitent organiser des événements dans l'espace public, que ce soit des élus ou des organismes extérieurs, comme des associations. C'est lui qui « instruit et délivre les autorisations temporaires d'occupation du domaine public à caractère événementiel, en liaison avec les autres administrations compétentes »<sup>44</sup>. Les brocantes, fêtes et autres repas de quartier sont donc en premier chef concernés. Bref, la DGEP a sous sa responsabilité aussi bien les événements « qui concourent directement à l'image de la Ville de Paris et de sa municipalité » que les événements plus mineurs et plus ordinaires, à l'échelle des quartiers, même si dans ce cas elle n'intervient pas directement bien sûr dans l'organisation.

La DEVE tend à développer considérablement les animations et les festivités dans les espaces verts sur lesquels elle a compétence, suivant en cela le modèle de l'Etablissement public du parc de La Villette. Un service animation et communication est spécifiquement chargé de cette question dans le nouvel organigramme. Quant à la Direction des affaires culturelles (DAC), outre une intervention accrue dans le cadre des aménagements, pour défendre une approche artistique de l'espace public<sup>45</sup>, elle multiplie elle aussi les événements à la fois festifs et culturels dans l'espace public. Ainsi un département a-t-il créé spécifiquement pour gérer la *Nuit Blanche* : le Département des Evénements et Actions Nouvelles. En effet, la direction avait été quelque peu dépassée par l'ampleur du travail et

---

<sup>42</sup> Inspection générale de la Ville, (2005), Rapport sur le contrôle des frais de réception de l'Hôtel de Ville, p. 3.

<sup>43</sup> Arrêté du 6 février 2003, article 4.

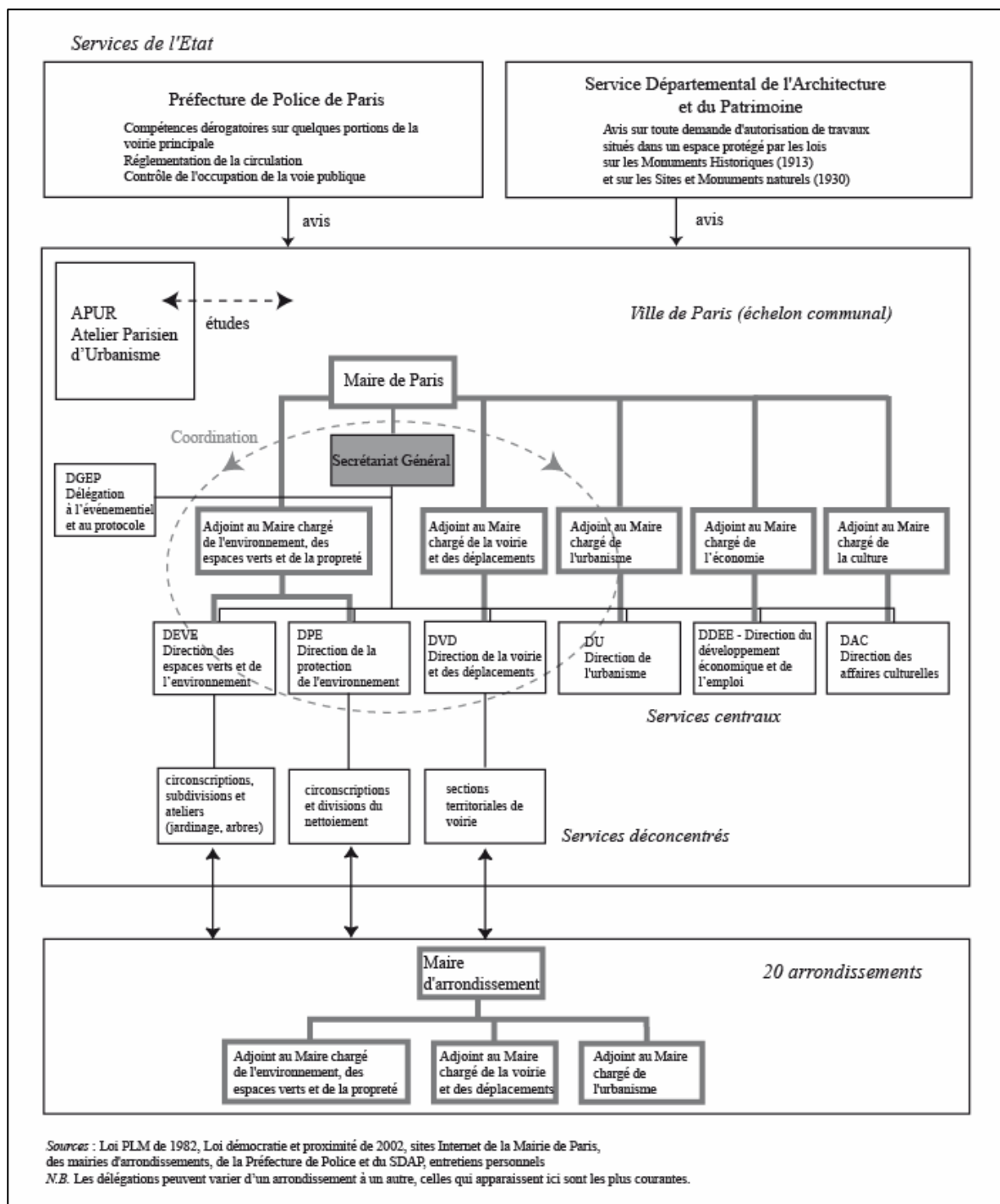
<sup>44</sup> Source : Inspection générale de la Ville de Paris (2005), *op. cit.*, p. 4. A noter que, si tout rassemblement ou manifestation sur la voie publique est soumis à déclaration à la Préfecture de Police, l'occupation de la voie publique pour des brocantes ou fêtes est quant à elle soumise à autorisation des deux administrations compétentes en fonction de critères déterminés (Préfecture de Police et Ville de Paris selon les cas) : suite à une entente entre la Préfecture de Police et la Mairie de Paris, les demandes sont à adresser au chef de ce bureau.

<sup>45</sup> Cf. chapitre 7.



surtout du succès de la première édition. Ce nouveau département se charge de piloter l'opération *Nuit Blanche* pour la Ville et doit faire en sorte qu'elle corresponde aux vœux du Maire. La première étape est de choisir un ou plusieurs directeurs artistiques, puis des entreprises géographiques. Le chef de ce département, en accord avec la directrice de la DAC et l'Adjoint chargé de la Culture, soumet ce choix au Maire avec lequel ces derniers prennent la décision finale. Enfin, le département lance un appel d'offres pour choisir les producteurs, avant de coordonner l'organisation de l'événement.

Figure n°81. Les acteurs publics impliqués dans la production des espaces publics à Paris



### **1.3 Les lignes de partage entre les différents services à Paris**

Les différents acteurs ne travaillent pas selon les mêmes logiques techniques, ils n'ont pas les mêmes représentations de l'espace public, ce qui donne lieu à des débats internes aux institutions, voire à des tensions et à des conflits. Ces derniers posent d'importantes difficultés dans le processus de décision ; des questions peuvent rester en suspens, des décisions sont parfois remises en cause, les problèmes de communication entre acteurs se multiplient (DVD, 2004). C'est pourquoi il est important de caractériser les lignes de partage au sein des services, avant de se demander quelles méthodes sont mises en œuvres pour les dépasser (figure n°81).

#### **1.3.1 Entre la Direction de la voirie et la Direction de l'urbanisme : réseaux versus paysages ?**

Parmi les directions concernées, ce sont les relations entre la DVD et la DU qui sont les plus intéressantes. C'est la DVD qui conserve les compétences d'ordre général sur les espaces publics : c'est elle qui conçoit, met en œuvre et finance les aménagements. Cependant, ces aménagements transforment considérablement et durablement le paysage de la ville. Or, son action rejoint ici l'une des missions de la DU. Celle-ci se conçoit comme garante de la dimension paysagère de l'espace public et de son intégration dans la ville. Même si elle n'a aucun budget et pas de compétence dans ce domaine, elle considère avoir son mot à dire dans les aménagements, notamment ceux qui transforment les axes les plus emblématiques de la capitale. L'approche de la DVD est dans ce cas considérée comme « une approche très ciblée, domaniale »<sup>46</sup> qui ne peut pas prendre en compte toutes les dimensions de l'espace public : les espaces publics se sont aussi les façades, les commerces, les devantures – autant d'éléments appartenant au domaine de compétences de la DU – et « l'intervention entre les deux rives » est considérée comme nécessaire. Ces dimensions sont cependant assez peu prises en compte par la DVD, au grand dam de la DU. Les « grands projets » tels que les « espaces civilisés » sont particulièrement visés. Pour l'aménagement des boulevards de Clichy et Rochechouart, les remarques du bureau des études et de l'espace public n'ont pas été prises en compte<sup>47</sup>. S'ils reconnaissent que le projet se fonde sur de bonnes idées, les deux interviewés considèrent que le projet a été mené trop rapidement, « d'où des erreurs qui auraient sans doute pu être évitées ». Les critiques vont également à l'aménagement du réseau « Mobilien » et des couloirs de bus en général : les chartes ont été rédigées trop rapidement et se limitent à un énoncé de mesures, « sans se poser la question de ce qui était le mieux pour Paris ». Bref, c'est globalement la qualité des aménagements qui est considérée comme insuffisante : « peut-être aurait-il fallu moins de grands projets, et plus d'argent pour la qualité ».

On retrouve cette opposition entre DVD et DU dans le cadre des GPRU, de manière plus aiguë encore. D'une part, la DU est chargée de l'aménagement global dans les périmètres des GPRU : comme le rappelle M.-P. Viaud, la DU a une « prétention globale », elle cherche à « [remanier] l'ambiance, la morphologie du quartier » ce qui passe notamment par les espaces publics. Or la DVD demeure souvent maître d'œuvre pour les aménagements

---

<sup>46</sup> Entretien avec O. Nicoulaud, 23/01/2005.

<sup>47</sup> Entretien avec O. Royer et P. Herviou. Les citations qui suivent sont tirées de cet entretien.

d'espaces publics ; et c'est de surcroît cette direction qui assure le financement des travaux, au moyen des budgets de voirie territorialisés. Ainsi les chefs de projets doivent-ils parfois subir les choix de la DVD qui ne sont pas toujours conformes à ceux qui ont été élaborés par la DU. V. Grimonpont évoque ainsi l'exemple du mail Bréchet. La chef de projet urbain du GPRU Porte Pouchet a découvert ici « des contraintes très fortes » qu'elle n'avait jamais vu au cours de ses autres expériences professionnelles, elle parle même des « réflexes des différentes directions » qui conduisent à la « rigidification des projets ». Pour elle, l'aménagement du mail Bréchet a donc été assez difficile. Pour autant, les chefs de projets ont un moyen de pression, comme le rappelle A. Chabert : « quand un projet est inscrit au projet de territoire, on peut pousser politiquement et par exemple obliger les directions à budgétiser ». Le Secrétariat Général peut également « constituer un contre-poids » et faire pression pour que le projet de territoire soit respecté ; « mais il ne peut pas toujours aller jusqu'au bout de son rôle »<sup>48</sup>. En définitive, ces contraintes expliquent que les chefs de projets urbain de la DU préfèrent que soit confié l'aménagement des espaces publics à des sociétés extérieures, ce qui arrive le plus souvent : l'aménageur procède alors à la construction à la fois des nouveaux logements ou équipements et des espaces publics (c'est notamment le cas pour la rue A Rivière dans le GPRU Porte Pouchet). Dans ce cas, la cohérence de l'ensemble est en effet plus assurée.

### 1.3.2 Entre les services d'aménagement et les services d'exploitation : entretien et propreté versus conception ?

Comme nous l'avons vu précédemment, les services qui sont chargés de nettoyer les rues et d'entretenir la végétation ne sont pas rattachés à la DVD : il s'agit de la DPE – pour le nettoyage – et de la DPJEV – pour l'entretien des arbres et des parterres –. Ces services s'opposent régulièrement à la DVD quant à elle chargée de mettre en œuvre les aménagements de voirie. La confrontation se fait notamment entre les ingénieurs d'une part, en charge de l'entretien, et les architectes et paysagistes d'autre part, en charge de la conception.

Les tensions entre ces acteurs se cristallisent tout d'abord autour de la question de la propreté de la voie publique. A la DPE, on se prononce ainsi pour « les aménagements les plus simples possibles » et on tente de défendre « une géométrie de la voie qui permette de travailler »<sup>49</sup>, notamment avec les engins de nettoyage. Les cadres de la DPE sont donc amenés à s'opposer régulièrement à la DVD et notamment aux architectes. Leur intérêt est en effet que le nivellement soit « idéal pour l'écoulement de l'eau », avec une « répartition des bouches de lavage astucieuse », ce que la multiplication des bordures à différents niveaux rend plus compliqué (lincolns<sup>50</sup> pour le stationnement, bordures de séparation entre les espaces réservés, etc.). Les couloirs de bus et plus généralement la multiplication des espaces réservés pose également d'importants problèmes : il est impossible d'y stationner, notamment au devant des bouches de remplissage, et la traversée des voies est rendue plus difficile. C'est pourquoi J.-F. Grau critique « la conception longitudinale qui est celle des espaces

---

<sup>48</sup> Citations extraites de l'entretien du 19/09/2005 avec A. Chabert.

<sup>49</sup> Entretien avec J.-F. Grau, 12/02/2006.

<sup>50</sup> Le lincoln est une bande aménagée à mi-niveau entre le trottoir et la chaussée. Il permet d'accueillir le stationnement des véhicules particuliers, des deux-roues, des livraisons, etc.

civilisés » : ce type d'aménagement est coûteux non seulement en termes d'investissement mais aussi en termes d'entretien. Enfin, pour la DPE, il ne faut pas multiplier les matériaux, notamment les revêtements clairs<sup>51</sup>, qui ne sont pas toujours adaptés à l'usage et nécessitent parfois d'importants efforts en termes de nettoyage.

Les services d'exploitation de la DPJEV s'associent souvent avec la DPE pour exprimer des griefs similaires, cette fois-ci à propos de l'entretien des parterres et autres éléments de « végétalisation » qui tendent à se généraliser aujourd'hui au sein des nouveaux aménagements. Les agents se sont souvent plaints de n'être associés que trop tard aux aménagements, par exemple au moment de la conception de l'« espace civilisé Jaurès ». En tant qu'exploitants, les agents de la DPJEV s'opposent à des « points verts trop nombreux, qui impliquent une logistique qu'ils n'ont pas ». Des « jardins d'un mètre carré à chaque coin de rue » ou encore la multiplication des jardinières sont considérés comme n'ayant aucun impact paysager alors que leur entretien est difficile : ils peuvent devenir rapidement des « points noirs de propreté » (sacs plastiques, bouteilles et cannettes, mégots ou autres déchets s'y accumulent rapidement). La suppression des grilles qui traditionnellement ceinturent les parterres végétaux et jardinières à Paris, testée dans le cadre de certains projets, est fortement critiquée par la DPJEV, parce qu'elles sont accusées de permettre plus facilement les dégradations. La DPJEV prend donc position pour « des ensembles continus »<sup>52</sup> plus adaptés aux végétaux et plus faciles à entretenir. Elle définit un certain nombre de « prescriptions » dans les aménagements : une végétation haute et suffisamment dense, la présence de « grilles parisiennes ». G. Chardon donne trois exemples. Les quelques jardinières installées récemment sur le boulevard Edgar Quinet sont considérées négativement : les contraintes techniques n'ont pas permis de les multiplier et d'en aménager de suffisamment grandes ; dans ce cas, l'aménagement n'est pas considéré comme optimal aussi bien du point de vue du paysage que du point de vue de l'entretien. Les jardinières de l'avenue Jean Jaurès sont un peu plus adaptées mais ce sont les aménagements du boulevard de l'Hôpital, plus anciennes, qui sont les plus adaptées : on y trouve un exemple réussi de jardinières de taille correcte ; les grilles sont désormais invisibles, envahies par la végétation qui atteint un taille suffisante et une certaine densité ; l'impact est réel sur le trottoir et sur la perspective de l'avenue.

Cette ligne de partage entre les services chargés de l'entretien et ceux chargés de la conception passe également au sein même de la DPJEV. Les services d'exploitation peuvent ainsi aussi s'opposer au service de l'aménagement et du paysage, ou en tout cas ne pas partager les mêmes positions en termes de formes optimales dans l'aménagement. Bien souvent les concepteurs n'ont en effet pas de formation en écologie. Ainsi certains éléments de végétalisation, conçus par le service de l'aménagement et du paysage, peuvent-ils être critiqués par les services d'exploitation. De même, les aménagements d'espaces verts peuvent aussi être considérés comme trop complexes et de ce fait coûteux et difficiles à entretenir. Ainsi, dans le parc A. Citroën, les exigences liées aux besoins des végétaux n'avaient pas toujours été prises en compte, certaines portions du parc n'étant pas arrosables à l'origine, et il a fallu revenir sur certains aménagements pour pallier ces erreurs.

---

<sup>51</sup> La DPE a ainsi pu démontrer qu'il fallait quatre fois plus de temps pour nettoyer ce type de revêtement et que l'on n'atteignait même pas un niveau de propreté suffisant.

<sup>52</sup> Les citations de ce paragraphe proviennent de l'entretien avec G. Chardon du 08/07/2005.

### 1.3.3 Entre la DVD et la DEVE : la logique des réseaux contre la logique de végétalisation ?

La DEVE est en théorie responsable de la « végétalisation » des espaces publics. C'est le cas au sein des « quartiers verts ». Mais le principal objectif de ces derniers demeure en fait de réduire la circulation et de réaménager la voirie. Comme le fait remarquer A. Huart, « il n'y a pas en soi de verdissement » et « les budgets sont limités » en la matière<sup>53</sup> : les « quartiers verts » sont réalisés à l'initiative de la DVD et sur le budget de cette dernière, qui demeure seule compétente sur les espaces publics ; la DVD délègue ensuite une partie du budget aux autres directions, notamment à la DEVE. Or, il n'y a pas de seuil et les financements se réduisent bien souvent à la portion congrue. Certes la DEVE peut financer elle-même la végétalisation, mais ce schéma n'a pas vocation à être développé. Les marges de manœuvre de la DEVE sont donc très limitées, d'autant plus que les agents de la DVD sont souvent critiques par rapport à ce type d'aménagements. L'autre problème qui se pose, c'est quand les végétaux sont plantés dans les rues en fonction des logiques de réseau, sans que les conditions soient réunies pour leur santé et leur épanouissement. C. Lohou cite l'exemple de revêtements de sol mis en place en pied de certains arbres et qui ont causé la mort de ces derniers. Selon elle, les fonctionnaires de la DEVE sont souvent considérés selon elle comme des « empêcheurs de tourner en rond » et leurs contacts sont parfois difficiles avec les ingénieurs de voirie, d'autant plus qu'ils ne « sont pas dans leur espace »<sup>54</sup>.

### 1.4 Paris au regard de Berlin : une même segmentation des services ?

Berlin est découpée en arrondissements, les *Bezirke*<sup>55</sup>. Cinq d'entre eux s'inscrivent dans l'*Innenstadt*<sup>56</sup>. Ce sont eux qui ont la compétence générale sur les espaces publics, que ce soit les parcs ou la voirie : ils sont chargés de les entretenir et de les aménager, mais aussi de les gérer et d'en contrôler certains usages. Au sein des services, on retrouve sans surprise la segmentation relevée précédemment pour Paris : elle est liée en effet à des logiques techniques et gestionnaires différentes, qui font appel à des métiers et à des savoir-faire spécifiques. Si d'un *Bezirk* à l'autre, les services ne sont pas découpés de la même manière, on constate rapidement que la séparation entre services de voirie (*Tiefbauamt*) et services des espaces verts (*Grünanlagenamt*) est la plupart du temps de mise. Elle semble même parfois accentuée par le fait que ces deux services ne sont pas toujours rattachés à la même direction. Ainsi, à Tempelhof-Schöneberg, ils sont respectivement rattachés à la direction de la construction et à celle de la santé et du développement urbain ; à Pankow, ils sont partagés entre à la division de l'environnement, de l'habitat et du service aux citoyens d'une part et à la division du développement urbain d'autre part (figure n°83). En définitive, ce modèle de répartition traditionnelle des compétences entre services apparaît comme relativement commun au sein des villes européennes : on le retrouve en effet aussi bien à Berlin qu'à Paris, même si les deux villes se distinguent par l'échelon auxquels s'inscrivent ces services.

---

<sup>53</sup> Entretien avec A. Huart, 17/10/2006.

<sup>54</sup> Entretien avec C. Lohou, 17/01/2005.

<sup>55</sup> Voir carte n°4 (chapitre 4) et encadré n°16 ci-dessous.

<sup>56</sup> Il s'agit des arrondissements de Mitte, Pankow-prenzlauer Berg, Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg et Charlottenburg-Wilmersdorf.

L'action publique est beaucoup moins développée aujourd'hui à Berlin qu'à Paris en ce qui concerne les espaces publics. La plupart des acteurs interviewés à cet échelon le confirment<sup>57</sup> : les *Bezirke* doivent en effet faire face à une baisse importante de leurs budgets qui limitent leurs investissements. En conséquence, ces deux types d'acteurs traditionnels demeurent quasiment les seuls qui comptent vraiment au sein des services des *Bezirke* ; on n'y retrouve donc pas autant de diversité qu'à Paris. On relève malgré tout à Berlin des lignes de partage similaires à celles que nous avons relevées à Paris, dont on peut donc penser qu'elles caractérisent plus généralement les acteurs de l'espace public dans les villes européennes. Il s'agit en particulier de l'opposition entre ceux qui conçoivent les espaces publics et ceux qui les entretiennent, les premiers accusant les seconds de refuser l'innovation, les seconds déplorant des aménagements coûteux et difficiles à entretenir<sup>58</sup>, comme on a pu le constater dans ce dernier cas à propos des espaces publics de représentation construits à Mitte<sup>59</sup>. En revanche, la « végétalisation », si elle soulève l'opposition de certains paysagistes, est globalement bien acceptée par l'ensemble des services. De même, les aménagements liés à la politique des déplacements, s'ils sont certes moins nombreux qu'à Paris aujourd'hui, ne suscitent pas non plus d'oppositions ; il est vrai qu'ils sont mis en œuvre de longue date dans la ville (cf. chapitre 6). Quant à la question du paysage, elle apparaît avec moins de force qu'à Paris : pour des raisons historiques entrevues dans le chapitre 5, mais aussi pour des raisons financières, la préservation des paysages ne constitue pas une priorité à Berlin.

Nous avons pu voir au cours des différents entretiens<sup>60</sup> que les différences de représentation de l'espace public sont beaucoup moins marquées qu'à Paris ; de même, les conflits apparaissent moins aigus entre ces différents acteurs, certains allant jusqu'à parler d'une « unité parfaite de l'administration »<sup>61</sup> sur cette question. Trois facteurs peuvent expliquer cette différence de Berlin par rapport à Paris. Le premier tient à la formation des ingénieurs en Allemagne, qui sont beaucoup plus sensibilisés qu'en France – ou en tout cas, depuis plus longtemps – à la dimension urbaine des aménagements. Une moindre centralisation, qui met les services au plus près du terrain, mais surtout leur confèrent une taille beaucoup moins importante, peut également expliquer cette différence. La tradition semble enfin moins marquer les services des *Bezirke*, qui ont ainsi une culture d'administration sans doute moins forte.

Ces constats nous amènent à revenir sur la segmentation très forte des services parisiens et sur leur origine. Nous avons vu précédemment que les services traditionnellement compétents sur les espaces publics parisiens sont les héritiers d'une longue histoire, dépositaires d'une culture d'administration puissante. Mais la segmentation des compétences s'explique, bien au-delà de cette tradition interne, par une organisation générale des services elle aussi marquée par une très forte segmentation. C'est l'héritage de l'organisation préfectorale des services de la Ville, si particulier à Paris :

---

<sup>57</sup> Voir notamment les entretiens avec MM. Lexen (28/04/2006) et Schultz-Hermann (08/05/2006).

<sup>58</sup> Une opposition se double bien souvent d'une opposition entre deux échelons (*Land/Bezirk*), comme nous le verrons ci-dessous.

<sup>59</sup> Entretien avec J. Götte, 23/03/2006.

<sup>60</sup> Entretiens avec les responsables des services compétents sur les espaces publics dans les arrondissements de Pankowk-Prezlauer Berg, Kreuzberg Friedrichshain et Mitte.

<sup>61</sup> « *Eine reine Verwaltungseinheit* » (entretien du 08/05/2006 avec M. Schultz-Hermann).

Ces directions par leur organisation et leur fonctionnement répondaient hiérarchiquement, comme des services extérieurs d'une préfecture, à l'autorité puissante d'un secrétariat général, impulsant les commandes de manière à répondre à la volonté de l'exécutif. (Spitz, 2004, p. 118)

Ce système, fortement centralisé et cloisonné, a été repris pour l'essentiel lorsque le Maire a été institué en 1977 et qu'il s'est vu transférer les pouvoirs du Préfet de Paris, devenant de ce fait le chef d'une ancienne administration préfectorale. Les directions traditionnellement compétentes en termes d'espaces publics n'échappent donc pas à cette segmentation. La conséquence est que pendant longtemps, les directions ont continué à travailler chacune de leur côté sur leurs propres dossiers, en s'appuyant sur des compétences distinctes. Et « chaque fois que leur complémentarité était requise, elle reposait uniquement sur la puissance de coordination et la qualité d'impulsion et d'anticipation d'un secrétaire général fort et autoritaire » (Spitz, 2004, p. 119). De même, en cas de différend, l'arbitrage était donné par le Secrétariat Général ou par le Maire si nécessaire, celui-ci ayant le pouvoir d'arbitrage suprême. Aujourd'hui, malgré des tentatives de réforme, cette organisation continue à marquer profondément les services de la Ville, elle est même parfois revendiquée par les acteurs.

## **2. Des acteurs à différents niveaux : la montée en puissance de l'échelon local**

Les nouvelles politiques mises en œuvre eu égard aux espaces publics ne peuvent se comprendre sans le changement qui s'opère depuis deux décennies dans la gestion de la ville et dans l'organisation des institutions publiques. Ce changement a lui aussi conduit à multiplier le nombre d'acteurs, ajoutant – notamment à Paris – aux acteurs des échelons traditionnellement impliqués, les acteurs de l'échelon local, au fur et à mesure que se sont renforcés les niveaux élémentaires du maillage de la ville.

### **2.1 Les espaces publics au prisme de la décentralisation à Paris : une diversification supplémentaire des acteurs**

La Ville de Paris a longtemps été régie par un statut particulier, sous la tutelle de l'Etat. La décentralisation s'est lentement opérée depuis la fin des années 1970, avant de s'accélérer avec la Loi démocratie et Proximité de 2002 (encadré n°16). La Mairie a acquis de nouvelles compétences et son administration est désormais mieux contrôlée par les élus. Le pouvoir des maires d'arrondissement a été renforcé, marquant une deuxième étape de la décentralisation, cette fois-ci entre la Ville et les arrondissements. Dans ce contexte, les élus se sont pleinement impliqués dans la production des espaces publics.

#### **2.1.1 Le renforcement de l'exécutif à l'échelon central et ses conséquences sur la production des espaces publics**

Depuis 2001, le pouvoir des élus à l'échelon central a été renforcé, introduisant de nouveaux acteurs et de nouvelles rivalités ou tensions dans les mécanismes de production de l'espace public à Paris.

### Les Adjoints au Maire et leurs conseillers, nouveaux acteurs de l'espace public

Comme nous l'avons vu ci-dessus, l'organisation préfectorale s'était maintenue jusque dans les 1990. Les décisions prises par le Maire de Paris étaient préparées par les directions techniques sous la houlette du Secrétaire Général. Ce système « n'avait pas à s'embarrasser de la présence encombrante de conseils d'arrondissement élus, d'adjoints à la forte personnalité, et pour tout dire, d'un quelconque fonctionnement démocratique élémentaire » (Spitz, 2004, p. 118). Il faut d'ailleurs rappeler que le Maire de l'époque, J. Chirac, avait délégué sa signature aux seuls secrétaires généraux et directeurs de la Ville et non aux adjoints, à l'exception de deux d'entre eux<sup>62</sup>. Les directeurs n'avaient donc de compte à rendre qu'au Maire lui-même et au Secrétaire Général. Ainsi le directeur de la voirie et celui des parcs et jardins ont-ils continué à définir la politique menée dans leurs domaines respectifs par la Mairie de Paris, dans la tradition de l'organisation préfectorale. Les acteurs de l'espace publics étaient donc clairement identifiés, de même que le processus de décision.

Ce système a été profondément remis en cause avec l'alternance politique de 2001. Si le Maire conserve les importantes prérogatives qu'il avait déjà auparavant, le rôle des Adjoints au Maire s'est trouvé considérablement renforcé, par la volonté du Maire mais aussi en relation avec sa majorité plurielle, comprenant notamment le PCF et les Verts, ces derniers étant en position de force. Progressivement, les services « ont dû s'habituer à un changement d'organisation qui a déplacé légitimement la ligne du pouvoir de l'administration vers les élus » (Spitz, 2004, p. 123). Les adjoints se sont entourés de nombreux conseillers politiques et techniques, au sein de cabinets très étoffés : ces conseillers sont au final « plus que de simples conseillers », ce sont des « prescripteurs » nous dit l'un des interviewés. Alors qu'ils n'avaient jusque-là que peu d'existence dans le jeu des acteurs, les cabinets des adjoints ont repris la main, définissant eux-mêmes la politique menée par les directions placées sous leur tutelle et intervenant régulièrement dans le processus de prise de décision.

Les Adjoints au Maire chargés de la voirie d'une part, de l'environnement et des espaces verts d'autre part, ont ainsi respectivement joué un rôle considérable dans la définition de la politique des déplacements et de la politique environnementale menées depuis 2001, s'appuyant en partie sur le programme de leur parti, les Verts. Ils ont également contribué à augmenter le champ de compétence de leur administration, ce qui est encore plus net dans le cas de l'Adjoint chargé de l'environnement. Ce renforcement des Adjoints n'est bien sûr pas allé sans l'émergence de nouveaux rapports de force au sein des jeux d'acteurs : des rivalités ont vite émergé entre des adjoints aux parcours personnels et aux engagements politiques parfois très différents. C'est notamment le cas entre les deux adjoints cités ci-dessus qui, bien que « verts » tous les deux, mais appartenant à deux courants de ce parti, s'opposent régulièrement au sujet des espaces publics : le premier est notamment accusé par le second d'avoir une logique trop fonctionnelle, axées sur les transports, et qui va à l'encontre d'une approche environnementale globale. Des rivalités existent également entre ces deux adjoints et l'adjoint chargé de l'urbanisme, qui lui appartient à une autre sensibilité politique (PS). Même s'il est favorable à certaines mesures, ce dernier a notamment une approche beaucoup moins radicale de la nouvelle politique des déplacements. Ainsi s'ajoutent

---

<sup>62</sup> Jean Tibéri, le premier Adjoint, et Alain Juppé.



à la segmentation traditionnelle de nouveaux acteurs et de nouvelles rivalités, bref un enjeu supplémentaire de coordination.

### *Les tensions entre élus et services*

Partout en France, les tensions entre experts et politiques ne sont pas rares. Les logiques techniques des premiers s'opposent en fait aux logiques politiques des seconds. A cette contradiction dans les approches s'ajoute une contradiction dans les temporalités. D'un côté des élus ne prennent pas toujours suffisamment en compte les compétences et l'expérience des fonctionnaires, au profit de décisions parfois mal étayées visant plutôt à la rapidité de l'action. De l'autre côté, les fonctionnaires sont accusés par les élus de développer une approche trop technique, parfois inadaptée à la demande sociale, et de manquer de rapidité. A Paris, ces tensions sont plus fortes qu'ailleurs, et il existe de nombreuses « rivalités pas toujours explicites entre les élus et les fonctionnaires de l'administration » (Spitz, 2004, p. 124), ce qui s'explique en grande partie par l'héritage de l'organisation préfectorale, encore une fois. La municipalité de 2001 a introduit de nouvelles méthodes en rupture avec ce qui se faisait jusqu'alors. La multiplication des intervenants complique la vie des services centraux, mettant fin au monopole de leur relation avec le Secrétariat Général et avec le Maire. Les adjoints et leurs cabinets interviennent désormais très souvent, sans toujours respecter la voie hiérarchique. Ils s'affirment désormais véritablement comme les chefs de leur administration.

Du côté des fonctionnaires, cette évolution est souvent mal vécue. Dans certaines directions s'exprimait encore en 2003

la nostalgie pour un fonctionnement que les agents appellent plus clair et plus lisible mais qui, en réalité, est plus autoritaire, globalement plus étatique, et sans doute plus animé par le mythe abstrait de l'intérêt général que polluerait toujours le rapport au politique. (Spitz, 2004, p. 119)

On a pu le constater à maintes reprises à propos des espaces publics : certains fonctionnaires opposent ainsi la « concertation interne » qui s'opérait auparavant entre les directions, sous l'égide du Secrétariat Général, au fonctionnement actuel, accusé de « ralentir la prise de décision ». Ils dénoncent des « problèmes de coordination » non pas entre les différents services, mais entre les élus eux-mêmes, ce qui n'est pas complètement faux au regard des rivalités entre les adjoints décrites précédemment. Ils déplorent globalement que les adjoints ne prennent pas position suffisamment. Enfin, certains vivent très mal la mise en œuvre d'un projet politique qui, bien que présenté aux électeurs et ayant obtenu la majorité des voix, est souvent perçu comme partisan et donc antinomique avec l'intérêt général dont certains agents continuent à se considérer comme les garants. Quand ils ne souhaitent pas aborder cette question de leur rapport avec les élus, la plupart des fonctionnaires ne cessent de répéter qu'ils sont là pour appliquer les politiques décidées par les élus... mais cela cache mal les tensions qui existent encore très souvent dans leurs relations.

Du point de vue des élus, les fonctionnaires ont souvent été – et sont encore parfois – accusés d'être peu réactifs, voire peu enclins à mettre en œuvre la politique décidée par le Maire et son adjoint. Cette lenteur a souvent été interprétée par les élus comme une résistance politique, d'où le manque de confiance, flagrant parfois, entre les élus et les fonctionnaires, qui a pu conduire les premiers à déplacer certains cadres, voire à sous-utiliser certaines compétences. Cependant, c'est sans doute à tort que les élus ont considéré que cette lenteur et

ce manque de réactivité étaient teintés d'engagement politique : elles peuvent aussi être l'effet du travail administratif nécessaire, du temps des procédures et des arbitrages obligés entre des projets qui ne peuvent être réalisés tous en même temps. On retrouve là encore l'incompréhension entre élus et fonctionnaires. Mais il est vrai que l'inertie de l'administration parisienne est importante, et que ses capacités d'innovation sont parfois limitées. Certains considèrent que le manque de coordination conduit à une difficulté de transmission, voire à une perte des savoir-faire<sup>63</sup>. D'autres évoquent le manque d'ouverture des services, en relation avec le recrutement spécifique des fonctionnaires de la Ville de Paris<sup>64</sup>, et qui peut mettre un frein au renouvellement des approches. Ils ont sans doute en partie raison, et c'est particulièrement le cas dans le domaine des espaces publics, où les héritages en termes de savoir-faire techniques sont anciens et difficiles à remettre en cause, ou tout du moins à renouveler.

*Le partage de l'espace public et la « végétalisation » : deux révélateurs des tensions élus/fonctionnaires*

La politique des déplacements définie par les élus ne soulève pas de problèmes majeurs en elle-même, il est vrai qu'elle s'inscrit dans la lignée de la politique déjà mise en place dans la seconde moitié des années 1990, où la DVD s'est clairement investie. Ce sont ses modalités de mise en œuvre – passant, rappelons-le, essentiellement par l'aménagement de voies réservées de toutes sortes – qui sont souvent critiquées par les services, notamment par les architectes, aussi bien au sein de la DVD qu'au sein de la DU. Certains agents considèrent qu'avec cette politique, « tout un savoir-faire, à la DU comme à la DVD, a été balayé ». Les aménagements sont d'abord critiqués par leur caractère idéologique, ce qui est d'autant plus le cas quand il s'agit d'appliquer une politique de séparation des modes de déplacements sur les petits axes, considérés comme inadaptés à ce genre d'aménagements ; ils rappellent souvent qu'il faut adapter les aménagements en fonction de l'espace public concerné et de son échelle. Les élus sont également accusés de privilégier une approche trop fonctionnelle de l'espace public, aux dépens du paysage : l'adjoint au Maire chargé de la voirie aurait ainsi une vision de l'espace public trop axées sur les déplacements. Les aménagements sont en outre considérés comme allant à l'encontre d'un espace public ouvert à un maximum d'usages, les élus demandant toujours plus d'aménagements et d'équipements, alors que les services prônent plutôt une action contre les incivilités. Un certain nombre d'agents dénoncent enfin une trop grande attention portée aux cyclistes, aux dépens des piétons : ainsi les aménagements du boulevard Magenta privilégieraient-ils le cycliste aux dépens du piéton, les trottoirs ayant été peu élargis, ou alors seulement pour accueillir les pistes cyclables. A l'inverse, les élus et leurs conseillers déplorent la difficulté à renouveler les approches de l'espace public au sein des services pour y intégrer des enjeux qu'ils considèrent comme fondamentaux : l'environnement et la santé publique<sup>65</sup>.

La politique de « végétalisation » mise en place par l'adjoint chargé de l'environnement et des espaces verts est elle aussi très critiquée par les services techniques

---

<sup>63</sup> Entretien avec C. Gruber, conseillère auprès de l'adjoint chargé de la voirie et des déplacements,

<sup>64</sup> Noter sur ce point le rôle de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris où sont recrutés la plupart des ingénieurs travaillant dans les services de la Ville, qui se déplacent ensuite entre les services au cours de leur carrière et qui possèdent de puissants réseaux.

<sup>65</sup> Ce qui explique la multiplication des maîtres d'œuvre externes, comme nous le verrons dans le chapitre 11.

chargés de l'entretien et de l'exploitation. Les arguments techniques ne sont pas toujours entendus par les élus dans ce domaine éminemment politique. L'exemple de la rue de Rivoli revient ainsi très souvent : le séparateur et les bambous installés au début de la mandature l'ont été sans véritable consultation des agents de la Ville<sup>66</sup>. Dans le cadre de l'aménagement du boulevard Magenta, si la plantation d'une deuxième ligne d'arbres est considérée comme une bonne chose, les agents rappellent aussi qu'elle pose d'importants problèmes de croissance, vu que les anciens arbres d'alignement ont été conservés. De nombreux agents critiquent également le choix des essences. Les palmiers sont ainsi considérés comme inadaptés au contexte parisien ; pourtant certains élus ont voulu les imposer dans certaines rues : des palmiers ont été plantés rue Curial dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement, et il a même été projeté d'en planter avenue de l'Opéra<sup>67</sup>. Le refus politique d'abattre les arbres est à l'inverse souvent fustigé, alors même qu'il est parfois nécessaire, notamment quand ils sont malades. Mais c'est la « végétalisation » élargie à tout l'espace parisien qui est le plus critiquée. Selon plusieurs agents, les rues « plantables » l'ont été depuis Haussmann. Aujourd'hui on se dirige donc vers une « végétalisation forcée » qui englobe les petites rues mais celles-ci constituent un milieu plus sensible encore que les grands axes : les plantations y posent d'évidents problèmes d'entretien courant, elles sont soumises à des problèmes de vol, à la poussière, etc. que les élus ne prennent pas encore suffisamment en compte. En ce qui concerne les « murs végétalisés », un certain nombre d'agents rappellent qu'ils posent des problèmes d'arrosage intégré et d'intervention, et les considèrent comme des opérations luxueuses et coûteuses. Du point de vue des élus, l'administration est à l'inverse jugée peu encline à mettre en œuvre les aménagements simples voulus par l'Adjoint – à l'image de ceux réalisés dans d'autres capitales, comme à Berlin – préférant concevoir des aménagements trop complexes – sous prétexte qu'il faut des aménagements « à l'image de Paris »<sup>68</sup> – et plus lents à réaliser. Pour amener les fonctionnaires à mettre en œuvre cette politique de « végétalisation », le cabinet de l'Adjoint au Maire a donc dû dépenser beaucoup de temps et d'énergie pour convaincre.

### 2.1.2 Une montée en puissance du local dans la production des espaces publics ?

La volonté politique du Maire élu en 2001, à laquelle on peut ajouter les évolutions législatives récentes, a multiplié les intervenants prenant part au processus décisionnel, en particulier les élus locaux. Quelle initiative ces derniers ont-ils dans le processus de production de l'espace public ? Quelles réorganisations ont-elles induit au sein des services ?

#### *Le rôle croissant mais encore limité des arrondissements dans la production des espaces publics*

Pendant les années 1980 et 1990, malgré le processus de décentralisation mis en place à l'échelle nationale, les arrondissements avaient peu de pouvoir. La loi de 1986 n'a ainsi pas vraiment été appliquée à Paris. Le rôle des maires d'arrondissement n'était certes pas

---

<sup>66</sup> L'ingénieur général (chapeautant les services techniques) a averti les élus que les bambous allaient inévitablement mourir ; mais ils ont quand même été installés. Malgré les arrosages de nuit, les bambous n'ont pas survécu. Au sein des services, d'aucuns disent que l'ingénieur général a ensuite été accusé de ne pas avoir fait son travail.

<sup>67</sup> Ce projet n'a pas été réalisé. Et aujourd'hui, l'engouement pour les palmiers s'est réduit. Plus généralement, les services prônent l'emploi d'essences rustiques, adaptées aux dures conditions de la vie urbaine et qui nécessitent peu de traitements.

<sup>68</sup> Entretien avec E. Lemerrier (7/04/2006).

négligeable, mais ceux-ci intervenaient principalement au niveau politique, faisant leurs demandes au Maire et entretenant finalement assez peu de rapports avec l'administration. Il faut noter que, dès les années 1980, les demandes sont déjà nombreuses en ce qui concerne les espaces publics. Quelques années après, le premier « quartier tranquille » – le « quartier tranquille Nationale » – est d'ailleurs initialement le fruit d'une demande et d'un travail des élus locaux du 13<sup>ème</sup> arrondissement avec certains fonctionnaires de la voirie<sup>69</sup>. C'est même la pression des élus locaux qui conduit la Mairie, dans les années 1990, à réorienter sa politique vers des projets à l'échelon local, et donc à accorder une priorité moins grande aux aménagements de prestige. Ainsi donc, dès cette époque, les mairies d'arrondissement deviennent des acteurs de l'espace public, même si c'est de manière assez informelle et qu'elles n'ont qu'une faible autonomie dans ce domaine. Il faut attendre la Loi Démocratie et Proximité (encadré n°16) pour que soit en partie modifiée l'organisation pyramidale de l'ancienne préfecture et que l'administration parisienne soit placée devant un plus grand nombre de partenaires. Cette Loi a en effet donné de nouvelles compétences aux conseils d'arrondissement : transfert et gestion des équipements de proximité (au sein desquels on retrouve une partie des espaces verts), nouvelles autonomies financières par la création d'une dotation d'animation locale, en plus de la dotation de fonctionnement et la création d'une section d'investissement aux états spéciaux qui sont votés chaque année par le Conseil de Paris au bénéfice de chaque arrondissement. A cette évolution, il faut ajouter la modification récente du Code des marchés publics qui permet désormais aux conseils d'arrondissement de passer des marchés en procédure adaptée jusqu'à 230 000 euros<sup>70</sup>. Il en découle donc un renforcement inédit de l'autonomie des maires d'arrondissement. Ceux-ci sont vite saisis de la question des espaces publics, considérés comme l'un des enjeux majeurs du quotidien de leurs administrés.

Certes les aménagements d'espaces publics continuent à dépendre de l'échelon central, mais les maires arrondissements multiplient les initiatives dans ce domaine, élargissant *de facto* leur capacité d'action<sup>71</sup>. De nombreuses opérations locales sont initiées par les mairies d'arrondissement à la suite de dysfonctionnements constatés ou de demandes provenant des habitants et des acteurs locaux dont ils se font le relais : il peut s'agir de recalibrages de rues<sup>72</sup>, d'aménagements de places et de placettes<sup>73</sup>, ou encore de plantations (arbres, parterres). Il faut noter également que, parmi les projets présentés comme des initiatives de la Mairie de Paris, labellisés au nom des « grands projets » de la mandature (« espaces civilisés », « quartiers verts », etc.), nombreux sont ceux qui s'inspirent en fait d'initiatives locales. En définitive, le processus se déroule, en règle générale, de la manière suivante, notamment pour les « quartiers verts »<sup>74</sup>. Ce sont les mairies d'arrondissement qui proposent à

---

<sup>69</sup> En l'occurrence des fonctionnaires de terrain, dont nous parlerons ci-dessous.

<sup>70</sup> Dans les cas et conditions fixées par le Conseil de Paris.

<sup>71</sup> Il faut noter également, même si cela ne sera pas développé ici, que les mairies d'arrondissement ont acquis un rôle non négligeable dans la gestion des espaces publics de proximité, qui comptent notamment les espaces verts de proximité.

<sup>72</sup> On peut citer les exemples récents suivants : ruelles de Nazareth (3<sup>ème</sup>), de Cluny (5<sup>ème</sup>), des Mathurins (8<sup>ème</sup>) ou rue Raymond Losserand (14<sup>ème</sup> arrondissement).

<sup>73</sup> On peut citer les exemples récents des places Edith Piaf, avec la mairie du 20<sup>ème</sup> arrondissement, ou de la place d'Italie – avec la mairie du 13<sup>ème</sup> arrondissement.

<sup>74</sup> Nous ne développerons pas ici le cas des espaces verts, mais le processus est désormais similaire en ce qui concerne les jardins de proximité.

la Mairie centrale des périmètres ou des voies à aménager ; celle-ci examine ensuite les propositions et décide ou non de les mettre en œuvre. Selon J.-L. Dumesnil<sup>75</sup>, les « quartiers verts » ont tous été décidés suite à la demande des mairies d'arrondissement, la Mairie centrale n'imposant jamais de « quartiers verts ». Dans certains cas, des propositions ont émané des mairies d'arrondissements, sans avoir été envisagées à l'échelon central : c'est le cas pour les deux « quartiers verts » réalisés dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement<sup>76</sup> et analysés précédemment (chapitre 7) ; l'initiative locale est ici manifeste. Les « espaces civilisés » se distinguent cependant des « quartiers verts », puisque pour la plupart d'entre eux, la décision d'aménagement a été le fait de la Mairie centrale, juste après les élections de 2001<sup>77</sup>. Mais comme le rappelle Ch. Nenner<sup>78</sup>, si l'« espace civilisé Clichy-Rochechouart » est le fruit d'une volonté de la Mairie centrale, « l'espace civilisé Magenta » a au contraire reçu après coup le label de la Mairie centrale puisque l'idée du projet vient avant tout de l'échelon local et notamment de la Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement. Le réaménagement était inscrit dans le programme de campagne de l'actuelle majorité qui, une fois élue, a largement défendu le projet auprès de la Mairie centrale. Il y a donc des nuances d'un projet à l'autre, le local étant plus ou moins à la base du projet. Dans tous les cas, une fois le projet décidé, la mairie d'arrondissement prend cependant le relais, puisqu'elle mène la concertation, restant donc très présente tout au long du processus d'aménagement. Elle peut parfois considérablement modifier l'idée initiale, comme en témoigne l'exemple du boulevard de La Villette dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement. Un aménagement de grande ampleur a été réalisé, consistant en une végétalisation importante du terre-plein central ; l'idée venait de la Mairie centrale mais le projet a en fait été largement porté par la Mairie d'arrondissement puisque le réaménagement du boulevard n'avait initialement pas été pensé de cette manière par la Mairie de Paris<sup>79</sup>. En définitive, la Mairie centrale demeure cependant particulièrement présente dans le cas des aménagements de grande ampleur, notamment pour les « espaces civilisés » dont la portée politique est évidente : dans ce cas, contrairement aux « quartiers verts », c'est elle qui tranche sur le projet à réaliser.

Enfin, l'irruption des élus locaux dans le processus de production des espaces publics y introduit inévitablement des tensions liées à des couleurs politiques différentes. Le refus de certaines municipalités de droite de proposer des périmètres explique l'absence de « quartiers verts » dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement, leur rareté dans les 16<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements. La mise en œuvre de certains d'entre eux a été considérablement compliquée par les mairies d'arrondissement, comme dans le 6<sup>ème</sup>. Seule la mairie du 17<sup>ème</sup> se différencie des autres par le choix de proposer de nombreux périmètres : trois y ont été réalisés. Dans ce cas précis, la mairie tente en fait de s'approprier largement le mérite de leur réalisation, adoptant donc une stratégie politique différente<sup>80</sup>.

---

<sup>75</sup> Entretien du 07/02/2006.

<sup>76</sup> Entretiens avec D. Crave, chef de la Section territoriale de la voirie du 13<sup>ème</sup> arrondissement, 11/04/2006

<sup>77</sup> Entretien avec Sabine Gibier, conseillère auprès de l'adjoint au Maire de Paris chargé de la voirie et des déplacements, 12/09/2004. Elle rappelle que le choix des axes a été défini très rapidement, dans les premiers jours après le début de la mandature.

<sup>78</sup> Adjointe au Maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement chargée de la voirie, entretien du 09/02/2006.

<sup>79</sup> Entretiens avec O. Chrétien, chef de la 6<sup>ème</sup> Section Territoriale de la Voirie (10<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements), le 23/02/06, et avec Charlotte Nenner (09/02/06).

<sup>80</sup> Ces exemples ont été développés dans les chapitres 6 et 7.

## **Encadré n°16. Le statut de la Mairie de Paris : trois lois fondamentales**

### La Loi du 31 décembre 1975 portant réforme du régime administratif de la ville de Paris

Cette Loi fait de Paris à la fois une commune et un département. Paris possède désormais deux collectivités territoriales distinctes dont les affaires sont gérées par une même assemblée: le Conseil de Paris. La Loi renvoie au droit commun des départements et des communes pour de nombreuses dispositions, même si Paris garde un statut Particulier. La grande innovation réside dans l'institution d'un Maire qui exerce tantôt les attributions d'un Président de Conseil général, tantôt celles d'un Maire. Ces dernières étant réduites, en particulier en raison des attributions de police administratives qui restent celles du Préfet de police. Ce statut est mis en place en 1977.

### La Loi du 31 décembre 1982 relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon dite Loi PLM

Depuis la Loi du 31 décembre 1982, dite Loi P.L.M. pour « Paris, Lyon, Marseille », ces trois grandes villes ont une organisation administrative particulière inhérente à la volonté de décentralisation. La loi confère notamment un statut particulier à la ville de Paris, à la fois pour des raisons historiques (le pouvoir central se méfie de la légitimité du Maire de la capitale) et pour tenir compte de l'importance démographique de la ville.

Le territoire de Paris recouvre deux collectivités territoriales, une commune et un département. Le Conseil de Paris est à la fois l'organe délibérant de la commune (conseil municipal) et du département (conseil général). Il est élu selon le mode de scrutin des communes de plus de 3 500 habitants. Le Maire de Paris constitue l'Exécutif de la commune et du conseil général. Il est élu au suffrage universel pour six ans par les conseillers de Paris et parmi ceux-ci. Il bénéficie des mêmes pouvoirs que les autres maires de commune à l'exception des pouvoirs de police, qui sont exercés par le préfet de police.

La ville de Paris est divisée en vingt arrondissements, chacun d'eux comportant un conseil d'arrondissement (organe délibérant) composé pour un tiers de conseillers de Paris élus dans l'arrondissement et pour deux tiers de conseillers d'arrondissement, ainsi qu'un maire d'arrondissement (organe exécutif) élu parmi les conseillers de Paris de l'arrondissement. Les conseils d'arrondissement gèrent les équipements de proximité (culturels, sociaux et sportifs) et constituent une sorte de

décentralisation interne à la commune, un intermédiaire entre la population et l'autorité centrale. Leurs compétences, largement consultatives, sont réduites à la gestion des équipements, celle-ci s'exerçant en liaison avec le conseil municipal. L'arrondissement n'a en fait ni moyens propres, ni budget.

Pour autant, cette Loi n'a été qu'imparfaitement appliquée à Paris, les maires d'arrondissement ne se voyant transférer que peu de compétences.

### La Loi du 29 décembre 1986 portant adaptation du régime administratif et financier de la Ville de Paris

Par cette Loi, le législateur revient en partie sur la Loi PLM en ce qui concerne Paris. Elle donne au maire quelques prérogatives que la Loi PLM accordait au Préfet de Police : salubrité, maintien de l'ordre dans les foires et marchés, conservation du domaine public de la ville.

### La Loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité

Ses principaux objectifs concernent la vie locale – il s'agit d'associer plus largement les citoyens aux décisions locales et de renforcer les droits des élus locaux, notamment ceux de l'opposition – et l'exercice des mandats. Pour cela, la Loi impose le découpage des villes de plus de 80 000 habitants en quartiers et rend obligatoire les conseils de quartier. A Paris, Lyon et Marseille, l'obligation de créer les conseils de quartiers s'impose aux conseils d'arrondissement sous certaines réserves. Dans le cadre des nouvelles dispositions de l'article L. 2511-10-1 du CGCT, il appartient préalablement au conseil municipal « sur proposition des conseils d'arrondissement » de fixer « le périmètre des quartiers constituant la commune ». Une fois ces périmètres établis, « les conseils d'arrondissement créent pour chaque quartier un conseil de quartier ». Aux termes de l'article L.2143-1 nouveau du CGCT, ces instances « peuvent être consultées par le maire et lui faire des propositions sur toutes questions concernant le quartier ou la ville ». Par ailleurs, le maire « peut les associer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville ».

La Loi renforce également le rôle des commissions consultatives des services publics et favorise la création de postes d'adjoints « chargés principalement d'un ou plusieurs

quartiers ». A Paris, Lyon et Marseille, ces créations de postes supplémentaires se font dans le cadre des arrondissements et ne doivent pas excéder 10% de l'effectif légal du conseil d'arrondissement (article L. 2511-25-1 nouveau du CGCT).

La transparence du processus d'élaboration des projets d'aménagement et d'équipement se trouve renforcée, ainsi que la participation du public à l'élaboration des grands projets. Pour cela, la Loi élargit les compétences de la Commission nationale du débat public (créée en 1995) qui est désormais érigée en autorité administrative indépendante et garante de la participation du public. La Loi organise également les modalités de concertation nécessaires entre les collectivités territoriales et l'Etat pour les projets de travaux publics des collectivités territoriales, et au sein de l'administration pour les projets de l'Etat. Elle améliore la procédure d'enquête publique.

Enfin, la Loi s'intéresse aux compétences des collectivités locales, surtout à Paris, Lyon et Marseille : renforcement du pouvoir consultatif des conseils d'arrondissement, création d'une section d'investissement dans la dotation des arrondissements, assouplissement des règles de recrutement des personnels. A Paris, aux termes de cette Loi, le Maire dispose désormais d'une compétence générale pour tout ce qui relève de la circulation et du stationnement à Paris, restreignant par là-même considérablement les compétences de la Préfecture de Police.

Sources :

[www.paris.fr](http://www.paris.fr); [www.vie-publique.fr](http://www.vie-publique.fr);  
[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)  
[www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)

En définitive, si les mairies d'arrondissement ont acquis une capacité d'initiative importante dans le choix de périmètres à traiter, il n'en reste pas moins que le pouvoir budgétaire reste l'apanage de la Mairie centrale. Autrement dit, la force politique des maires d'arrondissement est peut-être plus symbolique que réelle, d'autant plus la sanction budgétaire de l'Hôtel de Ville peut interrompre toute réalisation au niveau de l'arrondissement. Cependant, en choisissant les contextes d'implantation des « quartiers verts », les mairies d'arrondissement contribuent à définir à l'échelon de leur arrondissement une politique des espaces publics adaptée à des contextes particuliers qu'elles sont réputées mieux connaître.

### *La déconcentration des services depuis les années 1980*

L'organisation territoriale des directions est ancienne. Elle existait déjà à l'époque d'Haussmann. Pour ce qui concerne la voirie, le nombre des sections d'ingénieurs est porté de cinq en 1856 à dix en 1867 ; ces sections avaient une compétence territoriale sur tous les travaux : assainissement, revêtements, plantations, éclairage, nettoyage, contrôle des concessionnaires, auxquels s'ajoute même progressivement le « contrôle des voitures et du stationnement » sur voie publique. « La grande force de cette organisation fut de s'appuyer sur la polyvalence d'ingénieurs ordinaires de terrain, chargés d'instruire les dossiers sous tous leurs aspects techniques » (Landau, 1993). Cette méthode de travail durera pour l'essentiel jusqu'aux années 1940, les ingénieurs de voie publique étaient responsables « en surface » de tout ce qui avait pour objet ou pour conséquence une modification du sol de la voie. Par la suite, cette structure va être affectée par la segmentation des compétences entre les différentes directions, mais chacune d'elles va cependant se doter d'une organisation territoriale : la DV,

la DPE, la DPJEV se dotent toutes d'un échelon déconcentré<sup>81</sup>. Pour autant, la segmentation des compétences intervient jusque dans les directions elles-mêmes puisque pour chaque type de métier, des entités différentes sont créées, multipliant les acteurs à l'échelon local... et les découpages. Ainsi, avant 1987, il existe au sein de la Direction de la voirie des circonscriptions de voie publique et des circonscriptions d'éclairage et de signalisation ; on retrouve la même segmentation au sein de la DPJEV, avec des entités chargées de la gestion des arbres et d'autres de l'exploitation des espaces verts<sup>82</sup>. Il faut noter qu'à cette époque, les services centraux demeurent le principal interlocuteur de cet échelon local.

La décentralisation s'accompagne à partir des années 1980 d'une réorganisation des services visant à mieux organiser et à accroître encore le rôle de l'échelon local (Ambroise, 2001). Prenons l'exemple de la Direction de la voirie<sup>83</sup>. A cette époque, les élus locaux ont de plus en plus d'exigences. Or, la forte segmentation des compétences complique considérablement leurs relations avec l'administration : les élus locaux étaient dans l'obligation de s'adresser à plusieurs interlocuteurs selon qu'ils voulaient traiter de problèmes de revêtements, de stationnement ou d'éclairage. Suite à une première restructuration en 1987, ils peuvent désormais s'adresser à un interlocuteur unique : la circonscription. Il s'agit d'une rationalisation des services dans leur dimension locale. Les circonscriptions, qui sont au nombre de neuf, sont chargées de la réfection et de l'entretien des chaussées et trottoirs, de l'aménagement de voies nouvelles, de la pose et de l'entretien d'une partie du mobilier urbain, du contrôle des travaux d'éclairage, du suivi de la synthèse des projets intéressant l'exploitation de la voie publique (Ambroise, 2001, p. 15). Dans le même temps, les moyens en personnels ouvriers municipaux sont regroupés au sein des circonscriptions pour constituer les « brigades », dotées de locaux rénovés et de moyens rapides d'intervention.

Mais c'est en 1991 que le processus de déconcentration s'accomplit véritablement, avec la création des Sections Territoriales de Voirie (STV) (figure n°79). Existants toujours sous cette forme aujourd'hui, les STV sont devenus un acteur incontournable de l'espace public. Polyvalentes, les huit STV sont des services déconcentrés au plan local où elles assurent l'ensemble des missions de la direction. Chaque STV est dirigée par un ingénieur et comprend plusieurs subdivisions à l'image de la DV : une subdivision administrative qui est chargée de la comptabilité, des contentieux, de la logistique, du personnel et de la communication ; une subdivision projets, véritable cellule d'études techniques à l'échelon local ; une subdivision qui gère la voirie et l'éclairage, assure la maîtrise d'œuvre des opérations d'aménagements, contrôle l'état des équipements et assure la coordination des travaux ; une subdivision exploitation qui assure le bon fonctionnement du réseau et de la

---

<sup>81</sup> Elles font partie des six directions de la ville qui possèdent une organisation territoriale présentant les caractéristiques d'une réelle déconcentration, avec la Direction de la jeunesse et des sports (DJS), la Direction des affaires scolaires (DASCO) et la Direction du patrimoine et de l'architecture (DPA).

<sup>82</sup> Ce sont d'une part, les services de l'arbre et d'autre part, les circonscriptions territoriales. Les circonscriptions territoriales existent depuis une vingtaine d'années dans leur découpage actuel (entretien avec G. Chardon du 08/07/2005).

<sup>83</sup> Il faut noter que la DPJEV s'est engagée dans la même voie. Dans les années 2000, des réformes initiées en interne ont entraîné la réorganisation des ateliers de jardinage, des ateliers locaux d'architecture, des ateliers de bûcherons ainsi que des brigades de surveillance ; en 2006, une réorganisation et une harmonisation territoriale des services d'exploitation des jardins et des services de l'arbre a également été mise en œuvre. Mais dans le cas de la DPJEV, les problèmes viennent plutôt des services centraux, c'est pourquoi les réformes se sont concentrées à cet échelon, comme nous l'avons vu précédemment. Voir Inspection générale de la Ville de Paris (2006), *Rapport annuel de l'Inspection générale des services* (2005-2006), 54 p.



signalisation ; et enfin une brigade constituée d'une équipe d'ouvriers en charge de l'entretien et interventions d'urgence. A partir de cette époque, les mairies d'arrondissement ont de plus en plus tendance à recourir à leurs services directement. Il n'était pas rare alors que les maires demandent aux services déconcentrés de concevoir et de réaliser des aménagements locaux<sup>84</sup>. C'est d'ailleurs l'un des objectifs de la réforme : accompagner la décentralisation du côté des services en facilitant les relations avec les élus locaux. Mais les STV demeurent en relations constante avec les services centraux, que ce soit à propos des problèmes de circulation et de stationnement, pour les renseigner sur des potentiels de travaux (réparation, trottoirs, modernisation, etc.) ou encore parce qu'elles ont la responsabilité d'entretenir et de faire exécuter les travaux sur la voie publique qui ont été ordonnés par la Mairie.

### *Les services déconcentrés au service des élus locaux : la tendance depuis 2001*

Depuis 2001, les relations entre services centraux et services déconcentrés ont été bouleversées : la multiplication des intervenants – avec l'irruption des élus centraux mais surtout locaux – prive en effet les services centraux « du monopole des rapports qu'ils entretenaient avec leurs services déconcentrés » (Spitz, 2004, p. 120). Les élus d'arrondissement ont de plus en plus tendance à intervenir auprès des services déconcentrés, se comportant même parfois en autorités hiérarchiques de fait. Ils les convoquent régulièrement à des réunions, leur demandent des expertises, etc. Les échelons locaux de l'administration tendent donc de fait à s'autonomiser et à jouer un rôle croissant dans la production des espaces publics. C'est d'autant plus le cas que la plupart du temps, ils ne se posent pas la question du positionnement politique et notamment de celle de savoir s'il y a lieu ou pas de répondre aux demandes des élus locaux. Les agents locaux ont d'ailleurs très souvent un sentiment d'appartenance à leur circonscription ou à leur section territoriale, voire à leur atelier. On a pu le constater à plusieurs reprises dans les entretiens avec les chefs de STV : alors que les agents des services centraux critiquent bien souvent l'intervention des maires d'arrondissement, les accusant de complexifier les processus de décision. Les agents locaux évoquent sans complexe – et sans le voir comme un problème – leur travail avec ces derniers. L'un d'entre eux se définit ainsi comme « au service du maire d'arrondissement » dont il se considère comme « l'interlocuteur privilégié », tout en soulignant qu'il est aussi le « garant de la doctrine générale » et que « si un maire d'arrondissement demande quelque chose et que c'est incompatible [avec cette doctrine], il faut discrètement faire remonter [le problème] à l'échelon central ». Un autre se conçoit même comme « un intermédiaire entre la mairie d'arrondissement d'une part, la Mairie de Paris et les services centraux d'autre part ». La plupart concèdent que les priorités en termes d'aménagement sont données par les élus locaux et que ces derniers savent déjà bien souvent ce qu'ils veulent, avant même que le processus d'aménagement soit lancé. A l'échelon local, ce sont donc finalement les élus qui sont une force de proposition aujourd'hui, et secondairement les STV ; selon l'un des agents interviewés, les STV ont plutôt aujourd'hui « un rôle de mise en forme et de validation technique ».

---

<sup>84</sup> C. Blancot le souligne pour les STV (entretien du 17/02/2006) ; un certain nombre d'aménagements emblématiques de cette époque sont même conçus et réalisés par les STV, comme les berges du bassin de La Villette par exemple. On retrouve la même tendance pour les parcs et jardins : le maire d'arrondissement pouvait demander un projet à la circonscription qui ensuite le réalisait ; le projet se concrétisait alors rapidement, sans plus de concertation (entretien du 08/07/2005).

En définitive, le processus général de décentralisation/déconcentration, qui induit une action publique au plus près des citoyens<sup>85</sup>, se décline ici dans le champ particulier des espaces publics, ce qui se comprend d'autant plus que les espaces publics sont considérés aujourd'hui principalement comme des espaces de proximité, comme nous l'avons vu dans le chapitre 7. Cette évolution s'inscrit également dans la tendance d'un aménagement qui se fait de plus en plus à l'échelon local, de manière territorialisée, y compris dans le domaine des espaces publics. Les acteurs qui sont les plus proches du terrain, à savoir les élus locaux et les échelons déconcentrés de l'administration, discutent de plus en plus de l'opportunité et de la priorité des projets qui vont venir modifier le visage des arrondissement et des quartiers, alors même qu'ils ne possèdent pas forcément la compétence pour les décider, qu'ils dépendent des orientations générales et des budgets décidés au niveau central.

### *Des signes de re-centralisation ?*

Comme on l'a vu, la Loi Démocratie et Proximité ne fait qu'atténuer le centralisme parisien. L'échelon central conserve le rôle d'arbitrage et le pouvoir financier. Bien plus, le renforcement du pouvoir des adjoints au Maire de Paris correspond à l'inverse des objectifs de cette loi à une sorte de recentralisation du pouvoir. De nombreux acteurs relèvent ainsi l'interventionnisme croissant de ces élus et de leurs cabinets jusqu'à l'échelon local. C'est en particulier le cas quand les enjeux politiques sont importants, comme dans les arrondissements de droite : ainsi, dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement, la municipalité parisienne s'emploie à rappeler que la politique des « quartiers verts », même si elle est mise en œuvre à l'échelon local, découle de la politique des déplacements et du cadre de vie définie à l'échelon central. Plus généralement, les cabinets se tiennent informés de l'évolution de tous les projets d'aménagement. Au-delà, un certain nombre d'acteurs relèvent également le poids croissant des contraintes réglementaires et législatives, qui semblent aller à l'encontre du principe de décentralisation. Cette fois-ci, c'est l'échelon national qui entre en jeu. Les marges de manœuvre en termes d'aménagement d'espaces publics s'en trouvent considérablement réduites : elles doivent notamment prendre en compte les contraintes en termes de sécurité, de déplacements des personnes à mobilité réduite<sup>86</sup>, etc. Elles imposent aux concepteurs d'intégrer toute une série de dispositifs qui peuvent non seulement remettre en cause la qualité des espaces publics, mais peuvent aussi limiter la prise en compte des enjeux locaux.

Pour autant, cette recentralisation constitue peut-être le pendant nécessaire de la décentralisation. Comme le note un fonctionnaire de la Ville, face à des demandes parfois étonnantes des maires d'arrondissement – dont la faisabilité serait problématique ou qui nécessiteraient des coûts d'entretien trop importants, par exemple – les Adjoints sont les garants d'une politique globale et « veillent [en fait] à ce que les Parisiens soient traités de la même manière partout ». Les normes de sécurité et d'accessibilité, intégrées par la Ville dans

---

<sup>85</sup> Au-delà de l'ouverture aux élus locaux, cette évolution aboutit également à une plus grande ouverture vers les acteurs locaux dans toute leur diversité (chapitres 11 et 12).

<sup>86</sup> Les décrets du 31 août 1999 relatifs aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique disposent ainsi que « lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder facilement » (cité par Cassia, 2005, p. 83). Ces décrets réglementent également, complétés par la circulaire du 23 juin 2000, un revêtement de sol différencié ou dispositif podotactile au sol d'éveil de vigilance pour les personnes malvoyantes au droit des passages piétons (APUR, 2005, p. 8).

sa politique d'aménagement<sup>87</sup>, permettent quant à elles de protéger les usagers les plus faibles, dans l'ensemble de la ville, quel que soit le contexte local.

## **2.2 Les services de l'Etat à Paris : un poids plus important qu'ailleurs**

L'Etat a longtemps joué un rôle majeur à Paris, le statut de la Ville étant marqué du sceau de l'exception. Ce rôle a eu tendance à s'amenuiser avec les réformes successives de ce statut depuis les années 1970. Mais il ne faut pas pour autant mésestimer le rôle des services déconcentrés de l'Etat aujourd'hui. Malgré les réformes, ils conservent un rôle incontournable et souvent plus important qu'ailleurs, en particulier la Préfecture de Police et le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) (figure n°81).

### **2.2.1 La Préfecture de Police : des compétences toujours importantes**

La Préfecture de Police est une institution atypique, héritée de l'histoire institutionnelle particulière de Paris<sup>88</sup>. Directement rattachée au Ministère de l'Intérieur, elle constitue le second exécutif de la capitale à côté du Maire, exécutif qui vient défendre chaque année son projet de budget devant le Conseil de Paris. Elle est aujourd'hui encore garante de la sécurité des biens et des personnes à Paris, assure la réglementation de la circulation et le contrôle l'occupation de la voie publique.

Après la loi de 1986, une petite partie de la police municipale en matière de salubrité publique, de maintien du bon ordre sur les foires et marchés et des permissions de voirie sont transférés au Maire de Paris (encadré n°16). Depuis le vote de la Loi Démocratie et Proximité, celle-ci dispose d'une compétence générale pour tout ce qui relève de la circulation et du stationnement à Paris. Mais dans ce domaine, le Préfet de police continue à exercer une compétence d'attribution de trois ordres. Pour tenir compte des conditions de circulation dans l'agglomération parisienne et en Ile-de-France, il continue en premier lieu à fixer de manière dérogatoire les règles de circulation et de stationnement sur certains axes importants<sup>89</sup> : le boulevard périphérique, la voie Georges Pompidou ou encore l'avenue des Champs-Élysées en font partie. Le maire de Paris est alors consulté sur tous les projets d'arrêtés. Pour des motifs d'ordre public ou liés à la sécurité des personnes et des biens, ou pour assurer la protection des institutions de la République et des représentations diplomatiques, le Préfet de police réglemente également les conditions de circulation et de stationnement sur des portions de voies ou dans certains périmètres : c'est le cas aux abords des ambassades, à proximité du siège de la DGSE ou encore sur l'Ile de la Cité<sup>90</sup>. En cas de manifestation de voie publique à caractère revendicatif, festif, sportif ou culturel, le Préfet de police conserve enfin la police de la circulation et du stationnement ; toutefois, les arrêtés adoptés à cet effet ont un caractère temporaire et sont pris après avis du Maire de Paris.

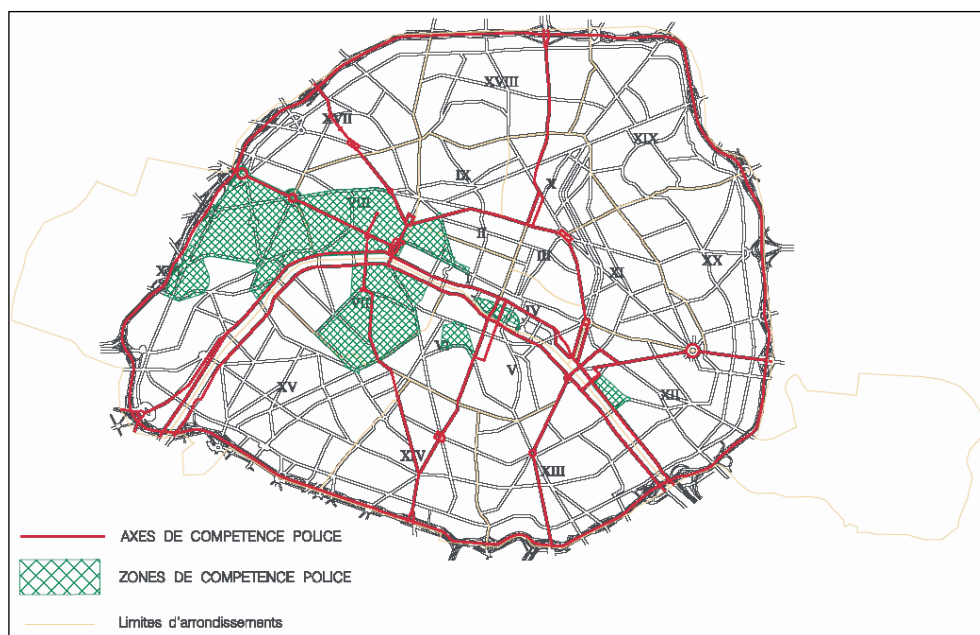
---

<sup>87</sup> Par exemple : Schéma d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, validé par le Conseil de Paris en juillet 2002. Celui-ci va même plus loin que la loi en imposant la généralisation des potelets surélevés dont la partie supérieure est peinte en blanc (APUR, 2005, p. 35).

<sup>88</sup> La Préfecture de Police est l'héritage d'une histoire qui perdure depuis la loi de Pluviôse et l'arrêté de messidor an VIII qui confère au préfet de police la plupart des compétences en matière de police administrative, générale et spéciale, qu'il exerce au nom de la Ville en même temps qu'il détient les compétences de police active au nom de l'Etat.

<sup>89</sup> Décret n° 2002-810 en date du 2 mai 2002.

<sup>90</sup> Arrêté n° 2002-1076 du préfet de police, en date du 6 mai 2002, publié au BMO du 14 mai 2002.



Carte n°13. Axes et zones de compétence police (conception : Mairie de Paris/ Agence de la Mobilité)

Au sein de cette institution, c'est la Sous-direction du commerce et des transports qui nous intéresse tout particulièrement. Le bureau des commerces et espaces publics s'occupe entre autres de donner l'avis de la Préfecture sur l'organisation des manifestations, conformément à ses compétences en termes de sécurité et d'ordre public, dès que l'occupation de la voie publique dépasse 300 m<sup>2</sup> (en deçà, c'est le Maire de Paris qui donne désormais son autorisation, par l'intermédiaire du SEGP). Le bureau de la réglementation et de la documentation tient quant à lui un fonds documentaire, des archives par rue des arrêtés de la Préfecture ; c'est lui qui rédige les arrêtés préfectoraux sur les places handicapés, les voies réservées. L'aménagement des espaces publics constitue la partie la moins visible – mais néanmoins importante en ce qui nous concerne – de l'action de ce bureau<sup>91</sup>. La préfecture prépare des avis pour l'ensemble des aménagements. Ces avis lient le Maire pour les axes placés sous la compétence de la Préfecture, il s'agit notamment de maintenir la sécurité aux abords des ambassades et des institutions sensibles. Sinon, pour tous les autres espaces publics – qui sont désormais sous la compétence du Maire de Paris – la Préfecture donne un avis simple. Pour ce faire, les dossiers envoyés par la DVD sont étudiés du point de vue de la circulation par des ingénieurs, pour évaluer les impacts technique et réglementaire, mais aussi et surtout du point de vue de la sécurité. En collaboration avec les services actifs, des réunions sont organisées avec des représentants des services actifs, commissariats de quartier (en termes de contrôle et de modalités de contrôle) et sapeurs-pompiers.

La Préfecture de Police a donc une approche réglementaire de l'espace public, principalement fondée sur des critères de sécurité : elle est garante de l'application des lois et règlements destinés à assurer la sécurité des biens et des personnes à Paris. Il s'agit en particulier d'assurer la fluidité des déplacements pour permettre l'intervention la plus rapide

<sup>91</sup> Entretien avec MM. Branly et Lelâtre (19/10/2006).

possible de la police et des pompiers, pour sécuriser les transports de fonds. Elle travaille de plus à un autre échelon que l'échelon strictement parisien puisque ses compétences dépassent Paris et englobent une partie de la banlieue, héritage du département de la Seine, ce qui lui donne une vision plus globale que la Mairie de Paris.

### 2.2.2 Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) : un rôle incontournable dans une ville au patrimoine historique riche

Le S.D.A.P. est une institution partout présente sur le territoire français : c'est un service déconcentré du Ministère de la Culture. Mais il joue à Paris un rôle particulier, du fait des caractéristiques propres à l'espace parisien, notamment à l'importance de son patrimoine. Ainsi la ville de Paris est-elle concernée à hauteur de 60% de son territoire par les lois sur les Monuments Historiques (1913) et sur les Sites et Monuments naturels (1930) ou par les secteurs sauvegardés et les zones de protection du patrimoine architectural et urbain instituées respectivement en 1962 et 1983.<sup>92</sup> Le SDAP de Paris est donc l'un des plus importants de France du point de vue de ses effectifs – trente-huit personnes dont dix Architectes des Bâtiments de France (ABF)<sup>93</sup>, deux ingénieurs ainsi que des techniciens – comme du point de vue de ses interventions.

Si la mission du SDAP concerne principalement les bâtiments classés monuments historiques<sup>94</sup>, elle intègre aujourd'hui largement les espaces publics. Ce service délivre en effet des avis sur tous les projets qui ont pour effet d'apporter des modifications dans les espaces protégés, quelle que soit son importance et sa nature. L'absence et, dans certains cas, le non-respect de cet avis peuvent entraîner l'annulation de l'autorisation. Eu égard aux espaces publics, ces avis concernent les déclarations de travaux portant sur les enseignes et la publicité<sup>95</sup>, ainsi que sur ceux qui modifient la forme des espaces publics, à savoir les aménagements de voirie. A Paris, la grande majorité des aménagements d'espaces publics ne peut donc être réalisée sans l'avis du SDAP. Dans une grande partie des cas – les sites inscrits, les secteurs sauvegardés, les abords des monuments historiques quand il y a co-visibilité – ces avis lient l'autorité qui délivre les autorisations<sup>96</sup>. Dans tous les autres cas, l'autorité compétente n'est pas liée par cet avis et peut passer outre à celui-ci, mais elle engage alors sa propre responsabilité, l'avis faisant référence en cas de contentieux<sup>97</sup>.

---

<sup>92</sup> Les secteurs sauvegardés ont été instaurés par la Loi du 4 août 1962, dite Loi Malraux. Les zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) ont quant à elles été instaurées par la Loi du 7 janvier 1983, étendue par la loi du 8 janvier 1993 aux enjeux paysagers (ZPPAUP).

<sup>93</sup> Le corps des architectes des bâtiments de France (ABF) a été créé en 1946. En 1993, il a été rapproché d'un autre corps, celui des urbanistes de l'État (UE), qui avait été instauré en 1962, pour former le corps des architectes et urbanistes de l'État (AUE). Cette double origine historique transparaît dans les deux spécialités que recouvre actuellement le statut d'AUE : une spécialité Patrimoine architectural, urbain et paysager ; une spécialité urbanisme-aménagement. Ce corps regroupe 360 agents à l'échelle nationale (200 dans la première spécialité, 160 dans la seconde) qui sont recrutés à l'issue d'un concours national puis bénéficient, à l'issue de celui-ci, d'une année de formation dispensée conjointement par le Centre des hautes études de Chaillot et l'École nationale des Ponts et Chaussées (source : Ministère de la Culture).

<sup>94</sup> Les SDAP sont conservateurs des monuments historiques placés sous la responsabilité de la direction de l'architecture et du patrimoine du Ministère de la Culture (cathédrales, châteaux...) et assurent la maîtrise d'oeuvre des travaux d'entretien des édifices classés au titre des Monuments historiques.

<sup>95</sup> Cf. Loi du 29 décembre 1979, complétée par l'article 8 du décret du 24 février 1982.

<sup>96</sup> Ce sont les avis conformes. L'autorité qui délivre l'autorisation est liée par l'avis de l'ABF ; elle ne peut s'y opposer qu'en engageant une procédure de recours auprès du Préfet de Région.

<sup>97</sup> Ce sont les avis simples.

La représentation de l'espace public sur laquelle s'appuient les ABF est sans surprise relativement conservatrice. Le directeur du SDAP affirme que « [son] problème n'est pas la place de la voiture dans la ville : [son] problème, c'est l'impact sur la ville » des aménagements qui visent à partager l'espace public aux dépens de cette dernière. Il milite pour un « espace public de qualité » eu égard au patrimoine. Il faut remarquer cependant que quasiment toute l'attention du SDAP concernant les espaces publics va à la préservation de l'héritage haussmannien, alors que les espaces publics parisiens ne se réduisent tout de même pas à cet héritage, et que d'ailleurs la forme des espaces publics n'a cessé d'évoluer au cours du XX<sup>e</sup> siècle, s'éloignant bien souvent du modèle initial.

### 2.2.3 Les lignes de partage entre la Mairie et les services de l'Etat

Il existe ainsi d'intenses discussions entre la Mairie et les services déconcentrés de l'Etat, ces derniers s'opposant souvent par leurs avis aux projets d'aménagements mis en œuvre par les services de la Ville de Paris. On retrouve donc, comme entre les différents services, un certain nombre de lignes de partage entre la Ville de Paris et les services de l'Etat, qui se cristallisent sur les thèmes de sécurité et du patrimoine.

#### *Aménagements versus sécurité des déplacements ?*

Les tensions entre Ville de Paris et Préfecture de Police révèlent des logiques radicalement différentes. D'un côté, la Ville de Paris met en œuvre une politique des déplacements qui vise à restreindre la place de l'automobile dans l'espace public et à réduire au maximum la circulation de transit au profit des « circulations douces ». Il s'agit d'une politique décidée par le Maire et mise en œuvre par les services de la Ville, qui doit être appliquée à l'ensemble de la voirie parisienne, dans un souci d'amélioration du cadre de vie et de préservation de l'environnement. De l'autre côté, la Préfecture se situe quant à elle sur un plan strictement réglementaire et technique. Il s'agit, pour assurer au mieux la sécurité des biens et des personnes, de maintenir au maximum la fluidité à la circulation ; toujours dans cette optique, elle doit également s'assurer que les axes régionaux et les grands carrefours ne soient pas traités comme les autres voies parisiennes<sup>98</sup>. La contradiction des objectifs et des niveaux de lecture conduit donc inéluctablement à des tensions. Les aménagements considérés par la Mairie comme des outils pour réduire la circulation automobile sont perçus par la Préfecture de Police comme pouvant accentuer les risques de « grands embouteillages », notamment sur les rocade internes et au niveau des grands carrefours. Dans les modalités de sa mise en œuvre, la politique de la Mairie traite uniformément tous les espaces publics dans le sens de la réduction de la circulation, ne tenant pas suffisamment compte selon la Préfecture des questions d'échelles ; de surcroît, elle crée ponctuellement des goulots d'étranglement. A l'inverse, la Préfecture de Police est souvent accusée de faire le jeu de l'automobile, et plus généralement de tenir une position idéologique sortant du cadre législatif et réglementaire.

Les tensions se focalisent à deux niveaux. En premier lieu, ce sont les aménagements de couloirs de bus qui donnent lieu aux « discussions [les plus] fermes »<sup>99</sup> entre la Ville et la

---

<sup>98</sup> Selon M. Branly (entretien du 19/10/2006), c'est pour cette raison que le PDP a été ajourné. La première version sous-évaluait selon lui la question des échelles et des articulations avec la banlieue.

<sup>99</sup> Entretien avec M. Branly (19/10/2006).

Préfecture de Police. En effet, non seulement ils limitent la fluidité de la circulation, mais ils sont accusés de multiplier localement les risques pour les usagers. Le boulevard Saint-Marcel a ainsi été l'objet de débats intenses. Deux problèmes ont été soulevés : un site propre bi-directionnel dont la position change le long du boulevard ainsi que l'installation de huit lignes de feu étaient considérés par la Préfecture comme rendant les conditions de circulation illisibles. Celle-ci a donc demandé qu'un nouveau projet soit dessiné, mais elle n'a pas été suivie. En effet, l'aménagement de cet axe ne dépend que du Maire, et la Préfecture, ne pouvant donner qu'un avis en terme de sécurité, n'a pas pu bloquer l'aménagement. Elle n'en continue pas moins de le contester. Les tensions se focalisent en second lieu sur le contrôle de la circulation, qui s'inscrit dans les compétences de la Préfecture de Police. La réussite des aménagements étant en effet conditionnée par l'action de police. Les couloirs de bus seraient un échec si celle-ci ne faisait pas respecter l'interdiction de circuler pour les automobiles. Là encore, la Mairie a très souvent accusé la Préfecture de ne pas faire respecter le code de la route. Pour autant, force est de constater que la répression s'est accentuée ces dernières années, et que les couloirs de bus sont aujourd'hui assez bien respectés (cf. chapitre 6).

Ainsi donc, on ne peut pas parler de position idéologique, mais d'une préoccupation constante de la Préfecture visant à faire appliquer les règlements en terme de sécurité. Sur ces questions, la Préfecture tient d'ailleurs plutôt une « position pragmatique »<sup>100</sup> C'est donc vraisemblablement le cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité qui entre en contradiction avec les aménagements ; or quand on sait que ceux-ci découlent en grande partie d'un autre cadre législatif – dans le domaine des déplacements et de l'environnement (cf. chapitre 6) – on peut légitimement s'interroger sur les contradictions intrinsèques à la loi elle-même.

### Aménagements versus patrimoine ?

Comme la Préfecture de Police, le SDAP s'oppose avant tout à la Mairie parce qu'il s'inscrit dans une logique différente, une logique qui vise à intégrer la préservation du patrimoine dans les politiques publiques. Ce sont donc les couloirs de bus qui cristallisent encore une fois les tensions avec la Mairie de Paris. Il faut remarquer, en premier lieu, que certains séparateurs ont été construits sans autorisation, notamment en début de mandature : dans ce cas, comme la Préfecture de Police, le SDAP se devait de faire respecter la réglementation en vigueur en contestant les aménagements. Mais l'institution conteste sur un plan plus général une politique qui conduirait à un « laniérage » de la voirie<sup>101</sup>. Les couloirs de bus sont ainsi considérés comme « un élément perturbant », comme une atteinte au paysage parisien hérité du XIX<sup>e</sup> siècle, caractérisé selon les ABF par son unité et surtout par sa symétrie. Plus encore que les couloirs de bus en eux-mêmes sont rejetés les séparateurs ainsi que les équipements qui les accompagnent (comme les bornes en plastique). Le SDAP considère qu'il convient d'éviter au maximum ce type d'aménagement, en agissant plutôt pour que les couloirs de bus soient mieux respectés<sup>102</sup>. Comme il ne peut pas refuser en bloc cette politique, le SDAP milite pour une meilleure intégration de ces aménagements dans le

---

<sup>100</sup> Entretien avec M. Branly (19/10/2006).

<sup>101</sup> Entretien avec M. Blanchecotte, directeur du S.D.A.P. de Paris (17/11/2004).

<sup>102</sup> Il faudrait donc renforcer la surveillance par caméra et faire des campagnes de sensibilisation pour éviter les problèmes rencontrés actuellement.

paysage urbain, qui respecte notamment les sites protégés. Ainsi, il faut selon son directeur des logiques différentes dans Paris : l'avenue de l'Opéra, les ponts sur la Seine ou encore des boulevards comme ceux qui s'articulent à la place de l'Etoile ne peuvent ainsi pas être aménagées comme des avenues plus ordinaires<sup>103</sup>. Outre les couloirs de bus, d'autres problèmes sont régulièrement posés par le SDAP : les pistes cyclables sont elles aussi considérées comme conduisant au « laniéage » de la voirie ; les rétrécissement de voie aux intersections – les « oreilles » – sont également jugées peu esthétiques, le SDAP considérant qu'il vaudrait mieux élargir les trottoirs.

Le SDAP de Paris est souvent accusé d'une part de ne pas prendre en compte les usages et les fonctions de l'espace public, d'autre part de sortir de son champ de compétence, son opposition étant interprétée comme un refus de la réduction de la circulation. Un agent de la DVD affirme ainsi que les ABF « n'arrivent pas à se cantonner dans leur champ d'expertise ». C'est par certains côtés le cas, comme en témoigne l'avis personnel du directeur sur la politique menée par la Mairie de Paris. Au cours de l'entretien, même s'il précise à chaque fois que « cela ne le regarde pas », ce dernier donne sa position sur la place de la voiture dans Paris : « les voitures ne sont pas particulièrement inesthétiques. D'ailleurs elles sont le produit d'un travail de recherche et d'innovation, avec notamment des équipes de designers » ; il rappelle également les problèmes posés au quotidien par les aménagements à certaines catégories d'usagers, comme les automobilistes et les commerçants. Pour lui, « l'espace public est pratiqué par tous. Chacun se déplace alternativement avec l'un ou l'autre de ces modes de déplacement. Il ne faut donc pas opposer les différents usagers les uns les autres. Et trouver un équilibre entre les différents usages ». Et de considérer ainsi, en filigrane, que la politique municipale ne place pas cette exigence au coeur de son action.

#### *Les services de l'Etat instrumentalisés ?*

La principale caractéristique des services de l'Etat est qu'ils n'interviennent dans la production des espaces publics que par la voie réglementaire, c'est-à-dire en transmettant un avis écrit aux services de la Ville de Paris, un pour chaque projet d'aménagement. Ils s'inscrivent donc essentiellement dans la sphère réglementaire et n'ont que très peu accès à la sphère publique. C'est pourquoi ils sont très souvent instrumentalisés, et l'on peut même dire que c'est là leur seconde fonction, implicite et informelle cette fois-ci. Nous avons pu le vérifier à maintes reprises au cours des entretiens, de part et d'autre. Les services de l'Etat peuvent être instrumentalisés politiquement. Il arrive ainsi que la Mairie dise ne pas pouvoir réaliser un aménagement alors qu'elle peut réglementaire, en accusant la Préfecture de Police ; l'instrumentalisation permet alors de ne pas assumer politiquement. Les services de l'Etat peuvent également être instrumentalisés par certains services de la Ville contre l'exécutif municipal ou contre d'autres services. Ainsi les architectes de la Ville, que ce soit à la DVD ou à la DU, sont-ils parfois plus proches des ABF qu'il n'y paraît, mettant en avant un avis défavorable pour éviter de s'opposer frontalement aux élus, aux autres services ou aux ingénieurs.

---

<sup>103</sup> Entretien avec M. Blanchecotte, 17/11/2004.



## 2.3 Berlin en contre-point ? Du rôle moteur de l'échelon local aux tensions entre Sénat et *Bezirke*

Comme nous l'avons vu précédemment, ce sont les *Bezirke* qui ont la compétence générale sur les espaces publics berlinois, que ce soit en termes d'aménagement, d'entretien ou de gestion. A priori, Berlin se différencie donc radicalement de Paris<sup>104</sup>. Pour autant, les *Bezirke* s'inscrivent dans un contexte institutionnel marqué par la puissance de la ville-Etat (encadré n°17). Si l'échelon local est moteur à Berlin dans le domaine des espaces publics, cela ne va donc pas sans un partage des compétences avec l'échelon central ; or même codifié, celui-ci peut aboutir à des tensions voire à des conflits. En cela, Berlin n'apparaît plus aussi différent de Paris, même si les c'est à un autre niveau que se jouent ces tensions et ces conflits.

### 2.3.1 Les *Bezirke* et le Sénat : des compétences partagées dans le domaine des espaces publics

On ne saurait assimiler les *Bezirke* à un échelon communal (encadré n°17). Certes leur autonomie, qui est relativement plus importante que celle des arrondissements parisiens, va croissant ; ils possèdent d'ailleurs leur propre administration, contrairement aux arrondissements parisiens (Kuhlmann, 2005b). Mais les compétences communales ne s'exercent pas moins à un échelon supérieur, celui de la ville-Etat qu'est Berlin ; c'est également là que se concentrent les ressources de la ville<sup>105</sup>. Les *Bezirke* dépendent en fait largement de l'exécutif berlinois, le Maire et le Sénat, notamment en termes de ressources. Leurs compétences ne concernent que les « tâches localisées de l'administration » (*die örtlichen Verwaltungsaufgaben*)<sup>106</sup> et plus généralement celles qui ne sont pas du ressort de la ville-Etat. L'administration centrale (*Hauptverwaltung*) conserve pour sa part toutes les « compétences qui ont une signification urbaine globale » (*Aufgaben von gesamtstädtischer Bedeutung*). Celles-ci comprennent en particulier les « compétences d'encadrement » (*Leitungsaufgaben*), les fonctions régaliennes que sont la police, la justice et l'administration fiscale, ainsi qu'un certain nombre d'autres « domaines de compétences qui, en raison de leur particularité, nécessitent de manière impérative d'être placés sous la responsabilité directe du gouvernement ».

#### *La planification et sa mise en œuvre dans les *Bezirke* : le rôle du Sénat*

Si elle n'a pas compétence générale dans le domaine des espaces publics, l'administration de la ville-Etat, en particulier l'administration du Sénat pour l'Aménagement urbain (*SenStadt*<sup>107</sup>), est donc tout de même un acteur important (figure n°83). Sa division *Verkehr* (transports) est notamment chargée de la planification des déplacements à l'échelle

---

<sup>104</sup> Comme ne manquent d'ailleurs pas de le faire remarquer très souvent les interviewés : alors que son organisation a beaucoup évolué ces dernières décennies, Paris conserve l'image d'une ville très centralisée, où l'Etat intervient beaucoup. Voir les entretiens avec U. Renker (29/04/2005) et M. Bunge (21/04/2005).

<sup>105</sup> La ville-Etat de Berlin n'a pas de commune mesure avec la Ville de Paris puisque son territoire, qui représente 891 km<sup>2</sup>, rassemble près de 80% de la population métropolitaine. Or c'est à ce niveau que s'exercent les compétences de la commune.

<sup>106</sup> Cette citation, de même que celles qui suivent, proviennent de la Constitution de Berlin (*Verfassung von Berlin*), section VI, articles 66 et 67.

<sup>107</sup> Abréviation de *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*,

de l'agglomération. Elle a élaboré le *StEP Verkehr*<sup>108</sup> évoqué dans le chapitre 6, auquel les *Bezirke* ont obligation de se conformer. Dans ce cadre, la *SenStadt* a défini les grandes lignes d'un réseau cyclable, celui-ci ne pouvant être pensé qu'à l'échelon global, et elle soutient la mise en œuvre de ce réseau par les *Bezirke*. Elle agit également en faveur de la sécurité des piétons, conformément aux principes du *StEP Verkehr* : un répertoire d'aménagements a été mis en place dont elle assure la promotion auprès des *Bezirke*. Dans les deux cas, outre la planification et l'élaboration des outils techniques, le Sénat accorde aux *Bezirke* un soutien financier pour qu'ils puissent mener à bien les aménagements les plus prioritaires. Elle fournit également des moyens techniques et humains supplémentaires quand c'est nécessaire. Par exemple, ses ingénieurs peuvent travailler pour les *Bezirke* qui ne comptent pas toujours de personnel en nombre suffisant dans leurs rangs ; c'est notamment le cas dans le domaine de la planification des transports.

La division *Stadt-und Freiraumplanung* (planification de la ville et des espaces libres) s'occupe quant à elle, entre autres, de la planification des espaces publics à l'échelle de l'agglomération. En ce qui concerne les espaces verts, elle a élaboré dans les années 1990 un *Landschaftsprogramm* adossé au *Flächennutzungsplan*, ce dernier définissant les réserves foncières destinées à la création des espaces verts. Le projet était entre autres de créer de nouveaux parcs et de donner ainsi une nouvelle fonction à certaines friches urbaines. Si certains ont été réalisés dans les années 1990, comme le *Mendelsohn-Bartholdi Park* près de la *Potsdamer Platz*, les nouveaux projets sont aujourd'hui très rares, pour des raisons financières<sup>109</sup>. Dans le cadre du nouveau *Stadtentwicklungskonzept (TsEK) 2020*, les nouvelles priorités en ce qui concerne les espaces verts sont les suivantes : il s'agit plutôt désormais de chercher un meilleur équilibre entre les arrondissements – en privilégiant les arrondissements qui souffrent d'un déficit flagrant dans ce domaine – et une mise en relation des différents espaces verts, pour les loisirs mais aussi dans un souci écologique ; vingt *Grünen Hautwege* doivent ainsi émerger à travers l'agglomération, avec le soutien du Sénat. C'est le *Berliner Freiraumsystem*. Dans l'*Innenstadt*, l'enjeu est aujourd'hui moins de créer de nouveaux parcs que de valoriser les vides urbains (*Baulücken*), en aménageant notamment des espaces verts temporaires. Enfin, cette division s'est récemment concentrée sur la réflexion autour de l'image, comme les espaces verts constituent l'un des traits dominants de l'image de « ville verte » de la capitale allemande, il est important de les valoriser<sup>110</sup>.

Les autres espaces publics sont également concernés, même si l'encadrement exercé par le Sénat est moindre. A la fin des années 1990, la division *Stadt-und Freiraumplanung* a ébauché un Schéma directeur des espaces publics (*StEP Öffentlicher Raum*) qui faisait une typologie des espaces publics, fixait les priorités et les différentes modalités d'aménagement possibles. Ce schéma n'est jamais entré en application. En revanche, le *Handbuch zur Gestaltung von Strassen und Plätzen in Berlin* élaboré par cette division constitue un outil important dans ce domaine où les services peuvent puiser des modèles d'aménagement de

---

<sup>108</sup> Cf. Projektgruppe StEP Verkehr (2003), *Mobil 2010, Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin*, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 188 p.

<sup>109</sup> Entretien avec U. Renker, 29/04/2005. Ainsi la réserve foncière que constitue l'ancien aéroport de Tempelhof, au cœur de l'*Innenstadt*, est-elle loin de devenir le nouveau parc qu'il était prévu d'y aménager. Le projet de parc sur les emprises ferroviaires de *Gleisdreieck*, au sud de la *Potsdamer Platz*, est également en attente.

<sup>110</sup> Entretien avec U. Renker, 29/04/2005.

l'espace public. Il faut noter enfin que la planification s'est faite plus intense pour les places : un *Platzprogramm* a été élaboré et voté, qui donne les grandes lignes à suivre pour la remise en valeur des places et fixe les lieux à traiter en priorité. Dans tous les cas, qu'il s'agisse des jardins, des rues ou des places, si les *Bezirke* sont seuls compétents, l'administration du Sénat intervient également très souvent pour accorder un soutien technique ; les paysagistes du niveau central peuvent ainsi travailler à la conception de projets à l'échelle des *Bezirke*, où ce métier est moins représenté.

### **Encadré n°17. Organisation institutionnelle et mode de gouvernement de Berlin**

#### Berlin, ville-Etat

Du point de vue institutionnel, Berlin est une ville-Etat (*Stadt-Land*) où coïncident dans les mêmes organes et sur le même territoire les compétences de l'administration municipale et celles des Etats-membres (*Länder*) qui composent la fédération. Hambourg et Brême possèdent une organisation similaire, de même que Vienne et Bruxelles.

En tant que *Land*, Berlin envoie neuf représentants au Sénat fédéral où elle participe ainsi au vote des lois nationales. La ville dispose de pouvoirs administratifs étendus, mais également de pouvoirs législatifs, pouvant réglementer par ses propres normes un ensemble très étendu de domaines. Ainsi, le *Land* a compétence sur pratiquement tous les domaines, à l'exception de ceux exclusifs du *Bund*, l'Etat fédéral. L'éducation, la culture, la planification, l'aide sociale, les transports sont sous sa responsabilité directe. La puissance de la ville-Etat se manifeste également par l'importance de son budget. D'un montant de plus de 21 milliards d'Euros en 2003, celui-ci se concentre principalement dans le développement urbain, la recherche et la culture, la jeunesse et les sports auxquels il faut rajouter le service de la dette.

Comme les autres *Länder*, Berlin est dotée d'une constitution dont le respect par les lois du Land est contrôlé par son Tribunal constitutionnel. Révisée à plusieurs reprises, la constitution berlinoise est moderne, accordant

notamment une attention particulière à l'environnement ou au contrôle des abus informatiques.

#### Le gouvernement de Berlin

La ville de Berlin est dirigée par le Maire-dirigeant (*Regierender Bürgermeister*) et un Sénat de huit membres. Maire et Sénat sont nommés par le Parlement de l'Etat en son sein. Celui-ci est composé de 130 membres élus pour quatre ans selon un mode de scrutin proportionnel. L'organisation administrative de Berlin est fixée, dans le cadre des principes établis par la constitution, par la législation du *Land*, qui prévoit une décentralisation territoriale articulée en arrondissements (*Bezirke*). Chacun d'eux constitue une collectivité locale dirigée par un conseil élu au suffrage universel direct à la proportionnelle, avec à sa tête un maire et un exécutif de cinq membres. Disposant d'une réelle légitimité politique, les *Bezirke* disposent de pouvoirs croissants. Leur nombre, qui était de 23 en 1990, a d'ailleurs été ramené à 13 afin notamment de renforcer leurs structures administratives (mesure votée en 1998 et entrée en vigueur en 2001). Bien que soumis à la tutelle de l'exécutif du *Land*, les *Bezirke* disposent depuis 1995 d'une autonomie de dépenses, dans le cadre d'une dotation qui leur est attribuée globalement et sans contraintes particulières.

Sources : *Constitution de Berlin* (Verfassung von Berlin) ; Vandelli, 2004, pp. 106-107; Kuhlmann, 2005a & 2005b.

#### L'intervention du Sénat pour les espaces publics particuliers

Bien que les *Bezirke* aient la compétence générale sur les espaces publics, l'administration du Sénat intervient directement dans la production de trois types particuliers d'espaces publics. Parce qu'ils ont « une signification urbaine globale », certains espaces publics sont directement placés sous la responsabilité du Sénat. Depuis les années 1990, c'est la division *Städtebau und Projekte* (construction de la ville et projets) de la *SenStadt* qui a été

chargée de redessiner les espaces publics des quartiers reconstruits de Mitte (cf. chapitre 5) : cette division intervient donc sur l'espace public uniquement quand celui-ci s'inscrit dans le cadre d'un aménagement plus global, comprenant la reconstruction de bâtiments<sup>111</sup>. Ce sont en général des espaces publics de prestige. Plus généralement, l'administration du Sénat intervient dans les projets qui concernent les espaces publics d'échelle métropolitaine. Quand il s'agit de rues et d'avenues intervient la division *Tiefbau* (voirie) qui est plus spécifiquement chargée de la conception et de l'aménagement de la voirie. Le réseau principal de circulation est placé sous sa compétence. Dans les années 1990 et 2000, elle a aussi directement participé au réaménagement des rues et des places emblématiques de Mitte, notamment autour de la *Potsdamer Platz*, et plus récemment, elle a été chargée de réhabiliter l'*Alexander Platz*. Les espaces verts sont évidemment eux aussi concernés, dans la mesure où ils ont une envergure métropolitaine par leur taille, leur localisation ou leur dimension symbolique. Il s'agit d'une part des espaces verts emblématiques de la capitale, principalement localisés dans le *Spreebogen* : vingt parcs et jardins qui représentent 38 ha et qu'il a fallu concevoir en relation avec les bâtiments publics, dans une optique de représentation. Il s'agit également des espaces verts qui ont une fonction de loisirs à l'échelle de l'agglomération : 42 parcs et jardins tels que le *Großer Tiergarten* ou les promenades le long des berges (*Spree*, *Landwehrkanal*). Dans les deux cas, c'est le Sénat qui finance une partie importante des coûts de conception et d'aménagement, avec le soutien financier du *Bund* quand il s'agit d'espaces publics de représentation (*Hauptstadtfond*).

L'administration du Sénat intervient également quand les espaces publics sont protégés pour leur valeur historique. Les *Bezirke* sont compétents pour gérer les monuments et paysages urbains classés, ainsi que pour restaurer ceux qui appartiennent au domaine public<sup>112</sup>. Mais le *Landesdenkmalamt* (service des monuments historiques du Land), rattaché à la SenStadt, est chargé de contrôler l'application de la Loi sur les monuments historiques à l'échelle des *Bezirke*<sup>113</sup>. Il a donc un rôle réglementaire, comparable à celui des SDAP en France et à Paris. Sa première tâche est de mener des recherches historiques et d'inventorier les lieux à protéger, ce qui comprend les espaces publics sans s'y limiter évidemment. Ensuite, les paysagistes et les architectes de ce service assurent globalement un rôle de conseil auprès des services locaux<sup>114</sup>. Ils interviennent directement dans la restauration des espaces publics historiques, en faisant des études et des propositions, même si cette restauration est mise en œuvre par les *Bezirke* (services chargés des espaces verts ou de la voirie). Ils apportent en cela des compétences qui manquent à ces services, que ce soit en termes de connaissances historiques ou compétences techniques. Le *Landesdenkmalamt* peut également, même si c'est plus rarement, accorder des subventions. Enfin, il veille à ce que les *Bezirke* entretiennent convenablement, selon les règles qu'ils ont fixées, les espaces publics restaurés, même si le manque de moyens limite beaucoup leur action dans ce domaine.

Le dernier type d'espaces publics dans la production desquels intervient l'administration du Sénat sont les espaces publics qui s'inscrivent dans les périmètres de

---

<sup>111</sup> Entretien avec M. von Lojewski, 02/06/2005.

<sup>112</sup> Ils assurent en effet le rôle d'« *Untere Denkmalschutzbehörde* ».

<sup>113</sup> *Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin* (Loi sur la protection des monuments historiques à Berlin) votée en 1995.

<sup>114</sup> Entretien avec H. Lingenauber, 24/03/2006.

rénovation urbaine (voir chapitre 7). Le service chargé de la rénovation urbaine (*Stadterneuerung*) au sein de la *SenStadt* est principalement composé d'urbanistes qui ont une vision plus large que les services des *Bezirke* et possèdent les compétences techniques qui sont plus rarement présentes au sein de ces derniers. Ce sont eux qui définissent les périmètres d'action. Le Sénat apporte dans ce cadre des budgets supplémentaires aux *Bezirke* – qui demeurent compétents en termes d'espaces publics – auxquels s'ajoutent souvent des financements du *Bund* (dans le cadre de la politique de la ville) voire de l'Union Européenne.

### 2.3.2 Les tensions entre le Sénat et les *Bezirke*

Le partage des compétences apparaît donc comme assez bien codifié. Mais il ne faut pas non plus avoir une vision trop idyllique de l'organisation décentralisée de la ville-Etat qu'est Berlin. On y retrouve comme à Paris des lignes de partage ainsi que, bien souvent, des conflits entre les échelons. *Le principal problème qui se pose est sans surprise d'ordre financier*. Comme on l'a vu précédemment, les déficits n'ont cessé de se creuser depuis les années 1990. L'ensemble des budgets publics a donc été réduit. Le Sénat a lui-même réduit ses dépenses, et a fortement diminué les dotations allouées aux *Bezirke*. Cela explique en premier lieu la faiblesse des investissements dans le domaine des espaces publics<sup>115</sup> (figure n°82), puisque ceux-ci doivent faire face à l'augmentation considérable des dépenses dans le domaine de l'action sociale. Comme nous l'ont précisé la plupart des fonctionnaires des *Bezirke* interrogés, les investissements se concentrent désormais sur les espaces publics pour lesquels les *Bezirke* peuvent bénéficier de subventions supplémentaires de la part du Sénat, du *Bund* ou de l'UE. Pour ce qui concerne les aménagements en faveur de la sécurité des piétons, les services locaux décident certes eux-mêmes des lieux à traiter en priorité. Mais de plus en plus, les *Bezirke* sont amenés à s'investir dans des périmètres qui sont définis en haut-lieu et sur lesquels ils n'ont que peu de prise. C'est le cas pour les périmètres de rénovation urbaine et pour le réseau cyclable. Cet état de fait réduit donc doublement les marges de manœuvre de l'échelon local par rapport à l'échelon central. Enfin, nous avons pu remarquer que rares étaient les fonctionnaires des *Bezirke* à évoquer le *Handbuch zur Gestaltung von Strassen und Plätzen in Berlin* : alors que le Sénat se soucie de la qualité des espaces publics – sans doute légitimement – les services locaux ne semblent avoir ni les moyens financiers ni les moyens humains pour mener à bien ce type d'aménagement ; en tout cas, ils doivent faire sans cesse des compromis entre de faibles marges de manœuvre financières et des objectifs exigeants définis à l'échelle de la ville.

En second lieu, les *Bezirke* ont dû réorganiser leurs services ; à l'objectif explicite d'efficacité imposé par le Sénat s'ajoute un objectif plus implicite, celui de la baisse des coûts, qui passe par une baisse des effectifs au sein des services. Les fonctionnaires interrogés évoquent invariablement cette question. Les *Bezirke* deviennent ainsi d'autant plus dépendants de l'administration du Sénat. En ce qui concerne les espaces publics, ils manquent notamment de personnels compétents en termes de planification des transports, mais aussi de paysagistes et d'urbanistes ; dans ces domaines, ils doivent presque nécessairement recourir à

---

<sup>115</sup> Par exemple, M. Lexen affirme que seulement 1% des réalisations à Pankow-Prenzlauer Berg correspondent à des projets conduisant à une reconfiguration totale de l'espace public conçue par les services du Bezirk (entretien du 28/04/2006). La situation n'est guère différente à Kreuzberg-Friedrichshain, comme l'indique M. Schultz-Hermann (entretien du 08/05/2006).

l'expertise de la *SenStadt* alors même qu'ils considèrent souvent cette dernière comme trop éloignée des problèmes concrets posés par le terrain. L'autre problème posé par la baisse des effectifs concerne l'entretien des espaces publics. Les *Bezirke* réussissent de plus en plus difficilement à maintenir en l'état la voirie et les espaces verts. Alors que leurs budgets se réduisent, de même que leurs effectifs, les dépenses n'ont cessé d'augmenter ces dernières années dans ce domaine. On retrouve là un autre grief récurrent des *Bezirke* se cristallisant sur les espaces publics de prestige. En effet, ces espaces publics sont en général conçus et aménagés par le Sénat. Si celui-ci finance en grande partie les aménagements, ils n'assure pas l'entretien des nouveaux espaces publics ; celui-ci revient, de même que leur gestion et le contrôle des usages, aux *Bezirke*. Or, la forme de ces nouveaux espaces publics est souvent complexe et son entretien des plus coûteux (cf. chapitre 5). Les *Bezirke* s'en plaignent d'autant plus que, même si leurs services sont consultés et associés au cours de cette étape des projets les choix de conception leur sont le plus souvent imposés.

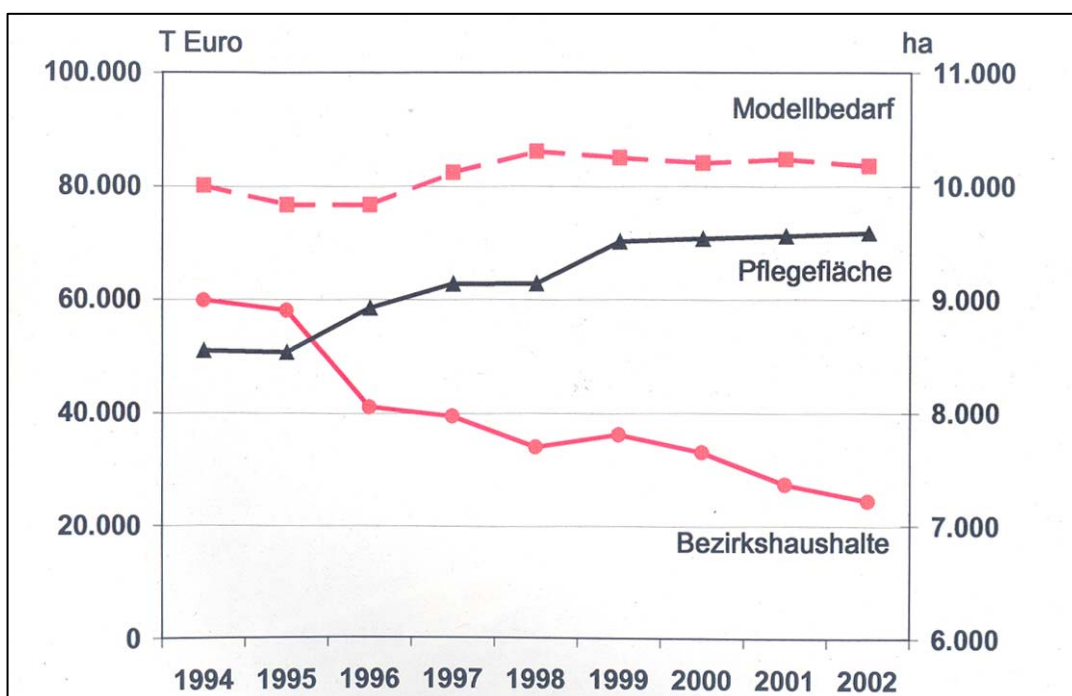


Figure n°82. Entretien des espaces verts et budgets des *Bezirke* (Source : U. Renker, *SenStadt/ Stadt- und Freiraumplanung*)

Traductions : *Modellbedarf* : besoins théoriques ; *Pflegefläche* : surfaces à entretenir ; *Bezirkshaushalte* : budgets des arrondissements

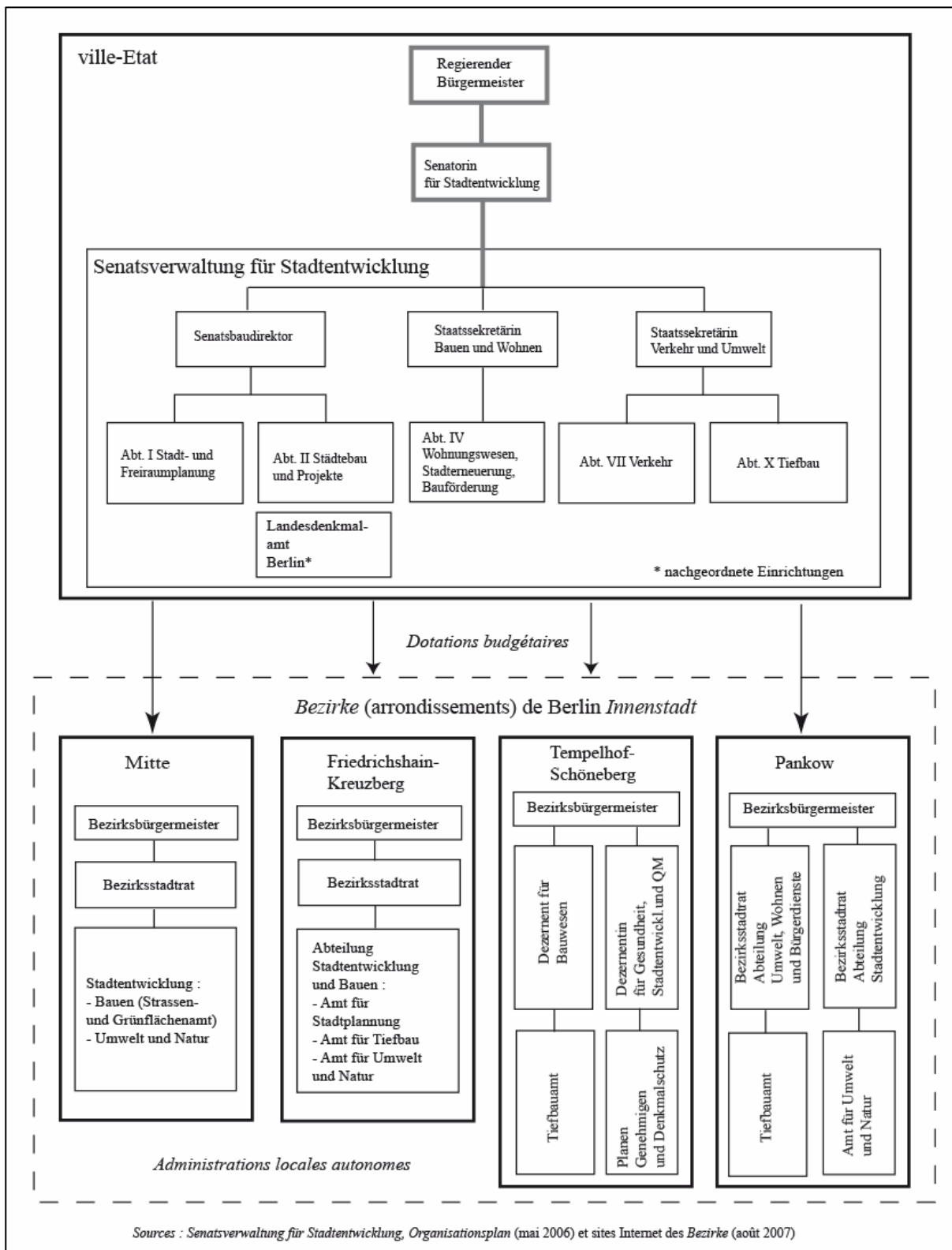


Figure n°83. L'aménagement des espaces publics et les administrations compétentes à Berlin Innenstadt

Au-delà de ces questions financières, on retrouve également, comme à Paris, des tensions liées aux *couleurs politiques différenciées* du *Land* et de certains *Bezirke*. Comme nous l'ont confirmé certains fonctionnaires de la division *Verkehr* (transports) de la *SenStadt*, la qualité des rapports entre les deux échelons dépend largement des orientations politiques. Les relations sont plus difficiles avec les *Bezirke* dirigés par la CDU (parti démocrate-chrétien) qui « appliquent assez peu les mesures décidées par le Sénat » (dirigé par la coalition rouge-verte, c'est-à-dire par le SPD et les Verts) ; à l'inverse, certains *Bezirke* dirigés par le SPD et/ou les Verts « considèrent que les mesures sont insuffisantes » et en demandent plus<sup>116</sup>. Il faut ajouter à cette différence politique l'expérience ancienne de certains *Bezirke*, notamment ceux de l'Ouest où ont été menées des politiques ambitieuses en termes de déplacements dès les années 1980, comme on l'a vu précédemment. Ces arrondissements ont bien souvent leur propre point de vue sur les questions d'aménagement de l'espace public, et peuvent pour cette raison développer leur propre politique voire s'opposer à celle qui est dessinée en haut-lieu. A l'inverse, les arrondissements de l'Est – qui n'ont que peu d'expérience en ce domaine – sont beaucoup plus demandeurs d'un soutien du Sénat.

### **3. La coopération entre acteurs et échelons, condition sine qua non de l'action publique**

L'action publique telle qu'elle s'est développée depuis plusieurs décennies nécessite une approche de plus en plus globale des espaces publics<sup>117</sup>. L'espace public est de moins en moins envisagé comme catégorie technique et de gestion, pour devenir une catégorie intégrant la complexité des usages et des paysages, inscrite dans des contextes locaux<sup>118</sup>. La segmentation et les lignes de partage sont donc progressivement dépassées au profit de logiques de transversalité et de coordination des services. L'enjeu est d'autant plus fort à Paris, où cette segmentation est plus poussée. Non sans résistances, les acteurs institutionnels y font évoluer leur organisation et leurs méthodes de travail dans ce sens, sous l'impulsion des élus. La segmentation est donc de plus en plus dépassée grâce à des débats internes et des négociations, bref un travail en commun, que ce soit pour préparer et mener à bien un aménagement ou pour évaluer des aménagements déjà réalisés, et ainsi dessiner les traits de l'aménagement de demain.

#### **3.1 Les nouvelles méthodes de travail de l'administration parisienne**

Devant la diversité des acteurs et de leurs représentations, pour dépasser les tensions et conflits éventuels, la Ville de Paris a progressivement mis en place des mécanismes de coordination entre les différents services. Elle s'appuie en cela sur une expérience relativement ancienne, puisque la mise en œuvre des grandes opérations au cours des années 1980 s'appuyait déjà sur ce type de méthode. Mais c'est une coordination renouvelée qui se

---

<sup>116</sup> C'est le cas par exemple du *Bezirk* de Charlottenburg, dirigé par les Verts.

<sup>117</sup> Nous traiterons plus particulièrement ici des rues et des places, le processus étant moins complexe et le nombre d'acteurs moins important pour les espaces verts.

<sup>118</sup> Comme en témoignent la confrontation des différents entretiens où la définition de l'espace public apparaît comme relativement consensuelle.



met en place depuis les années 2000. Le Secrétariat Général de la Ville de Paris, dont c'est l'une des missions, joue un rôle pivot entre autres dans ce domaine.

### 3.1.1 L'expérience des années 1980

Durant la seconde moitié des années 1980, le développement considérable des aménagements d'espaces publics, que ce soit dans le cadre des « grandes opérations » ou des ZAC, n'a pu se faire sans une coordination des services. Comme le rappelle C. Blancot<sup>119</sup>,

l'impulsion vient [alors] de la synergie des services. La Direction de la voirie avait changé de politique. Il y avait à l'époque une grande cohérence entre la Direction de l'aménagement urbain, la Direction de la voirie et l'APUR.

Il y a à l'époque une coordination étroite entre les services. Le directeur de l'urbanisme rappelle ainsi à l'époque que, avec l'appui de l'APUR, sa Direction assure « un rôle de conception et de coordination » entre les services dans un certain nombre de projets, la D.V.D. et la DPJEV se chargeant ensuite de leur réalisation et de leur gestion<sup>120</sup>. Le processus enclenché dans les années 1980 est cependant arrêté à la fin des années 1990, essentiellement pour des raisons politiques<sup>121</sup>. La plupart des agents n'en conserveront pas moins le souvenir d'une époque féconde en termes de projets d'aménagement, et cela en grande partie grâce à une coordination efficace des services. Ainsi donc, il serait naïf de penser que la coordination est une nouveauté. On peut d'ailleurs rappeler que déjà, au XIX<sup>e</sup> siècle, la mise en œuvre du projet haussmannien passait par une coordination des services. Au-delà de la segmentation apparente, les services de la voirie, du nettoyage ou des plantations ont travaillé ensemble à l'invention de nouveaux modèles de rue et de parcs. Pour autant, les acteurs de l'espace public sont rentrés, dans les années 2000, dans une nouvelle phase de ce travail en commun, une phase renouvelée en relation avec une action publique qui a évolué et présente de nouveaux défis aux acteurs.

### 3.1.2 Coordonner pour aménager aujourd'hui

Depuis l'arrivée de la nouvelle municipalité en 2001, la diversification des acteurs d'une part, les lignes de partage entre services, entre échelons ou entre élus et fonctionnaires d'autre part, ont rendu nécessaire la mise en place de mécanismes efficaces de coordination (figure n°81). Ceux-ci ont permis de faire d'une certaine manière converger les acteurs vers des modèles communs.

#### *Coordonner les services de la Ville et ceux de l'Etat*

Dans les premiers mois de la nouvelle mandature, les conflits se sont multipliés entre la Mairie de Paris et les services de l'Etat. Certains aménagements ont notamment été réalisés sans autorisation, ce qui a profondément tendu les relations entre les deux institutions. Par la suite, des efforts particuliers de coordination ont été faits entre la Mairie de Paris et la

---

<sup>119</sup> Entretien du 17/02/2006.

<sup>120</sup> Voir Grellety-Bosviel A. (1993), « Un espace de convoitise et de négociation », *Paris-Projet*, n°30-31,

<sup>121</sup> Entretien avec B. Landau (20/08/2004).

Préfecture de Police. Suite à la Loi démocratie et proximité, un protocole d'accord<sup>122</sup> a été signé en 2003 entre les deux institutions :

les deux parties concernées considèrent que les impératifs de continuité du service public et de sécurité des usagers leurs imposent de travailler en complémentarité (...). Cette coopération a pour objectif la parfaite coordination des services de la Préfecture de Police et de la Ville de Paris, dans le strict respect des compétences de chacun, pour un service public de qualité (p. 1)

Le protocole établit précisément les modalités de coopération entre de deux institutions qui se partagent désormais les pouvoirs de police. Il s'agit d'organiser en premier la période de transition : formation technique des agents de la Ville, transmission d'informations utiles concernant les arrêtés préfectoraux, élaboration d'un recueil de procédures en matière de gestion et de réglementation de la circulation du stationnement, etc. Mais le protocole prévoit également les procédures et structures de coopération à l'issue de cette période de transition : « les services de la DVD et de la DCTC continueront à collaborer en vue d'un apport réciproque d'information » (p. 2). Il s'agit notamment de systématiser les saisies :

Pour tout projet de mesure réglementaire permanente concernant la circulation et le stationnement dans son champ de compétence territoriale, le préfet de Police saisira pour avis le Maire de Paris (...). Sur son champ de compétence, le Maire de Paris saisira pour avis le Préfet de Police (...) pour le même type de mesure (p. 2)

Il faut noter également que le Maire de Paris pourra présenter au Préfet « toutes les suggestions et propositions qui lui paraîtront opportunes en matière de circulation, de stationnement ou d'aménagement sur le champ de compétence préfectorale ; et inversement pour le Préfet de Police. Depuis lors, les contacts et les réunions sont fréquents entre les services de la Préfecture et ceux de la Ville, au-delà des avis écrits : les agents de la Direction de la Circulation et du Commerce rencontrent ainsi ceux de la DVD tous les deux mois, ce qui permet de désamorcer les éventuelles tensions.

Il en va de même pour les relations avec le Service départemental du patrimoine (SDAP). Désormais, ce service déconcentré de l'Etat reçoit les projets de la ville très en amont. De nombreuses discussions ont lieu, et plus ou moins de corrections sont apportées aux projets par la ville ensuite. C'est seulement après cette étape d'échanges entre les services que le SDAP donne son avis. Comme le confie le Directeur du SDAP<sup>123</sup>, « les discussions précédant la réalisation d'un projet ont succédé aux tensions initiales ». Surtout, tout en restant opposé sur le principe à la plupart des modèles d'aménagements utilisés aujourd'hui (les voies réservées, le séparateur, etc.), le SDAP hiérarchise désormais ses demandes en fonction de la valeur patrimoniale des quartiers concernés. Ainsi, il accepte la plupart des aménagements et n'en fait évoluer que certains, ceux qui sont situés dans les quartiers qu'il considère comme les plus sensibles. Dans ces quartiers, les divergences restent importantes mais sont toujours plus ou moins dépassées dans le dialogue. Les deux parties se sont finalement rapprochées. Sous la pression du SDAP, les services de la Ville ont ainsi procédé à une amélioration technique du séparateur, passant du béton au granit, développant une unité

---

<sup>122</sup> Protocole d'accord du 11/04/2003 relatif aux modalités d'application du nouvel article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales entre le Préfet de Police d'une part et le Maire de Paris d'autre part.

<sup>123</sup> Entretien avec M. Blanchecotte, directeur du S.D.A.P. de Paris (17/11/2004).

de traitement dans l'espace parisien pour respecter la qualité et la cohérence de l'espace public parisien hérité d'Haussmann ; ainsi le SDAP s'oppose-il désormais moins souvent à la construction de séparateurs dans l'espace public parisien.

*La logique de projet : quand les différents services et les élus travaillent en commun*

Tout l'enjeu de la coordination est d'« établir des langages communs », et le projet apparaît au sein des services – selon des méthodes déjà largement éprouvées en aménagement<sup>124</sup> et globalement favorisées par la législation (Beaucire, 2003) – « un bon support » pour cela (D. Alba)<sup>125</sup>. Les principaux responsables aujourd'hui ont une certitude : si les structures peuvent évoluer, c'est essentiellement par rapport aux projets, grâce à la nature éminemment transversale du processus. Même si souvent l'une des directions reste pilote, les acteurs dans leur ensemble sont en effet amenés à négocier entre eux au sein de chacun des projets, que ce soit au moment de la conception ou au moment de la mise en œuvre du projet. Cette logique permet donc de dépasser les lignes de partage et d'adapter chaque aménagement au contexte spécifique dans lequel il s'inscrit.

Comme le rappelle P. Germain<sup>126</sup>, « dans un schéma théorique de déroulement de projet, les rôles respectifs des acteurs sont clairement définis et l'enchaînement des étapes apparaît limpide »<sup>127</sup>. Il y a un maître d'ouvrage qui peut se faire assister d'un conducteur d'opération et de différents prestataires ; un maître d'œuvre associant en général plusieurs intervenants dans les domaines de compétence spécifiques et complémentaires (architectes, urbanistes, ingénieurs, etc.) et enfin une ou plusieurs entreprises qui réalisent les travaux, une fois les études achevées. Les étapes du projet sont les suivantes : une phase préalable qui permet au maître d'ouvrage de valider un plan-programme ; une phase d'études au cours de laquelle interviennent les différentes composantes de la maîtrise d'œuvre, aboutissant à un avant-projet puis à un projet ; une phase travaux et éventuellement une phase de bilan et d'évaluation.

Par rapport à ce schéma théorique, on est confronté dans les projets d'aménagement d'espace publics à Paris à une réalité beaucoup plus complexe : elle s'explique en partie par le nombre important d'acteurs que ce type d'espace convoque, sachant que cette diversité n'a cessé de s'amplifier ; la segmentation des services de la Ville de Paris contribue également à complexifier la situation. Le rôle de chacun des acteurs n'est donc pas aussi clairement identifié que dans le schéma théorique. La Ville de Paris, maître d'ouvrage, est multiple et associe plusieurs entités : il y a en premier lieu le Maire et ses adjoints ainsi que les élus locaux ; les directions et services, eux aussi multiples, participent également de la maîtrise d'ouvrage. Ces trois sous-ensembles doivent construire en commun le programme qui sera à la base du projet, mais aussi décider du budget à allouer. Pour ce qui concerne la maîtrise d'œuvre, le dispositif se complexifie encore davantage. A l'intérieur d'une même direction, plusieurs services peuvent être amenés à exercer la maîtrise d'œuvre. Ainsi, comme le

---

<sup>124</sup> Il faut noter d'ailleurs que le développement de de la catégorie « espace public » dans le champs de l'aménagement s'est faite de manière concomitante avec la formation du terme de « projet urbain » (Mangin & Panerai, 1999 ; Toussaint & Zimmermann, 1998).

<sup>125</sup> Entretien du 27/10/2004.

<sup>126</sup> Source : Mairie de Paris (2006), *Journées d'étude sur l'espace public*, Mairie de Paris/APUR, p. 69.

<sup>127</sup> Voir aussi le schéma théorique proposé par la Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques (MIQCP) dans l'annexe n°II-9.

rappelle P. Germain, « à la direction de la voirie et des déplacements, le service des aménagements et des grands projets<sup>128</sup> et les sections territoriales de voirie ; à la Direction des parcs et jardins on retrouve une même organisation »<sup>129</sup>. Ainsi donc, on a le plus souvent à Paris, pour un même projet, une maîtrise d'œuvre composite, sachant que le conseiller de l'Adjoint au Maire et les élus continuent à suivre de près les études réalisées par les services. Après la phase d'études commence ensuite celle des travaux : un conducteur d'opération est désigné, assisté d'un chef de projet. Au sein de la DVD (SAEP), la maîtrise d'œuvre travaux est assurée par l'agence de conduite d'opérations<sup>130</sup>. Cette dernière phase est le plus souvent réalisée en plusieurs étapes, et le projet peut ainsi évoluer au fur et à mesure de sa réalisation.

Dans ce processus complexe, où interviennent de multiples acteurs, l'enjeu de la coordination est fondamental. Celle-ci est en partie assurée par le chef de projet, qui est devenu incontournable en aménagement, entre autres pour les aménagements d'espaces publics<sup>131</sup>. A Paris aujourd'hui, la plupart des agents de la Ville souhaitant même son renforcement<sup>132</sup>. Il appartient à la direction qui a en charge le pilotage du projet, c'est-à-dire, le plus souvent, la DVD. Le chef de projet est à l'interface des différents acteurs, en particulier des services et des élus. Il doit faire en sorte que le projet avance rapidement – selon la volonté des élus – et que les blocages ne se multiplient pas – blocages d'ailleurs souvent induits par les élus eux-mêmes –, c'est pourquoi il est amené sans cesse à expliquer, informer, mettre en relation les acteurs. Selon L. Dechandon, il faut sans cesse « essayer de lister les problèmes, de partager les documents, notamment avec les cabinets des élus, pour trouver des réponses »<sup>133</sup>. Le chef de projet intervient lors de la phase préalable où il est chargé de coordonner l'action des différents services, de faire la synthèse du programme et de la présenter aux autres acteurs, notamment aux élus. Il est également très impliqué dans les phases suivantes : il participe à l'élaboration de l'avant-projet puis du projet, et doit vérifier si ceux-ci sont en conformité avec les règles de sécurité et de protection du patrimoine, en consultant la Préfecture de Police et les ABF ; il doit mettre en place un plan d'action, passer les marchés, préparer les délibérations. Quand vient la phase des travaux, le chef de projet veille ensuite au bon déroulement des travaux en collaboration avec le conducteur d'opération.

---

<sup>128</sup> Au sein de la DVD, la maîtrise d'œuvres études est assurée par l'agence des études architecturales et techniques (dirigée par P. Germain).

<sup>129</sup> Source : Mairie de Paris (2006), *op. cit.*, p. 70.

<sup>130</sup> L'agence est organisée comme suit : deux divisions territoriales (Nord et Sud, qui recoupent à peu près la rive gauche et la rive droite mais dans la division sud il y a également les 16e et 12e arrondissements) ; une division des opérations d'urbanisme (interlocuteur pour les ZAC) ; une division des opérations non-sectorisées (certains espaces civilisés : Magenta, Barbès) ; une division Mobilien (anciennement rattachée au Service des déplacements dont elle a été séparée parce que, comme nous l'a dit L. Dechandon (entretien du 20/12/2005), on s'est rendu compte que plus que « dérouler des couloirs de bus », il fallait agir sur la structuration de l'espace public).

<sup>131</sup> Voir Charbonneau (2000), p. 106 : « Le déroulement d'une opération s'articule autour de cet acteur clé qu'est le chef de projet. C'est lui qui porte une opération, organise le débat, ordonne les processus, instruit les questions administratives, réagit sans répit à tout ce qui peut contrarier l'avancement d'un projet, rebondit sans cesse à la recherche de sa réalisation dans les meilleures conditions. Un chef de projet n'agit cependant jamais seul. Son professionnalisme se mesure aussi à sa capacité à déterminer ses besoins et à s'entourer des compétences adéquates, externes ou internes. ».

<sup>132</sup> Voir les actes des journées de travail internes des services de la Ville de Paris et de l'APUR (2006). Plusieurs acteurs nous également fait part de leur attachement au rôle de chef de projet : O. Royer et P. Herviou, P. Germain, B. Gouyette pour ne citer qu'eux.

<sup>133</sup> Entretien du 20/12/2005.

### Des projets menés à l'échelon central ou à l'échelon local

Il faut noter enfin que le chef de projet, et plus généralement, le maître d'œuvre, ne sont pas les mêmes suivants que les espaces publics à aménager sont considérés comme des espaces publics de proximité ou des espaces publics emblématiques – ou plus précisément, selon que les projets sont considérés comme des projets emblématiques de la mandature ou pas.

Pour les espaces publics de proximité, les acteurs impliqués sont essentiellement des acteurs locaux, même si les cabinets des Adjoints d'une part, les services centraux d'autre part, suivent de près les projets, ils n'en constituent pas le centre de gravité. Les sections territoriales de la voirie (STV), services déconcentrés de la DVD, sont les véritables chefs de projet des « quartiers verts ». Les prérogatives de ces sections s'étendent en général sur deux arrondissements limitrophes. La STV est d'abord chargée de réaliser un diagnostic sur le quartier concerné. Ce diagnostic regroupe des données concernant les voies de circulation, les flux piétonniers et motorisés, la largeur des trottoirs, l'éclairage, le stationnement, la répartition résidentielle, des emplois, des équipements, l'accidentologie et l'état des plantations. Le diagnostic conclut ensuite sur des propositions ou des « pistes de réflexion » données aux élus. Pendant toute la durée de mise en œuvre du projet, le chef de la STV a un rôle de liaison entre la Direction de la Voirie, à savoir Mairie centrale, et la mairie d'arrondissement. La Subdivision Projets est chargée d'élaborer un plan de mise en œuvre des aménagements, en consultant EDF, France Télécom, la RATP ou les ABF si cela s'avère nécessaire. La Subdivision d'Arrondissement prend ensuite le relais pour le démarrage des travaux et leur suivi. Le rôle de la STV est donc double : un rôle de mise en forme et un rôle d'accompagnement des propositions des élus par la validation technique.

En revanche, pour les « espaces civilisés », les aménagements qui sont développés dans le cadre du programme « Mobilien » ou encore pour le Tramway, la direction du projet est confiée à l'agence de conduite des opérations, au sein de la DVD (SAEP). Le projet est alors entièrement dirigé à l'échelon central, même si l'échelon local est clairement impliqué, notamment les maires d'arrondissement. Dans ce cas, les STV ne sont pas considérées comme capables de mener à bien les projets, en termes de compétences comme en termes de personnel, ce qui est bien accepté par les agents au niveau local ; ceux-ci interviennent à la marge, par exemple pour les articulations du projet avec les espaces publics environnants.

### Le comité espace public et le rôle du Secrétariat Général de la Ville de Paris

Comme cela a été rappelé lors du séminaire interne de la DVD en 2004, un « pilotage opérationnel » a été mis en place, participant au processus de décision. Il comprend un comité de pilotage DVD, des réunions de validation avec l'Adjoint au Maire ainsi qu'un comité technique de l'espace public au Secrétariat Général. Nous insisterons tout particulièrement sur ce dernier outil, qui concerne principalement les plus grands projets. Il a été mis en place par le Secrétariat Général avec le soutien du Maire. Organe administratif naguère chargé d'arbitrer au moment de la décision finale et de trancher les différends entre les services, le Secrétariat général est donc désormais amené à coordonner leur action (Spitz, 2004). En ce qui concerne les espaces publics, « le Secrétariat Général n'est pas un lieu de production : il

assure un rôle de coordination, de facilitation et impulsion »<sup>134</sup> en amont des projets ; il assure ensuite un contrôle en suivant les dossiers de près. Le comité espaces publics a d'abord été constitué – et c'est logique puisqu'il émane du Secrétariat Général – autour des services concernés de la Ville de Paris ; mais il associe également les cabinets des Adjointes concernés ainsi que les mairies d'arrondissement (en particulier celles qui sont tenues par la majorité municipale). Le comité espace public est en fait un groupe de travail piloté par un chargé de mission. Il se réunit tous les mois ou tous les mois et demi et permet aux différents acteurs d'échanger des informations et des points de vue en amont des projets, puis au cours de leur élaboration. Il valide ensuite les projets, ce qui témoigne de l'importance donnée à la coordination : un projet validé par des acteurs réunis autour d'une même table a plus de chances d'être le fruit de négociations, prenant en compte l'ensemble des préoccupations.

Le comité espace public permet une intervention accrue des acteurs non traditionnellement impliqués dans la production des espaces publics, que ce soit les services ou les élus. Les cabinets du Maire et de l'Adjoint chargé de la voirie et des déplacements y sont sans surprise nettement impliqués. Mais c'est surtout la présence du cabinet de l'Adjoint à l'environnement ainsi que des services placés sous sa responsabilité (Direction des parcs et jardins et Direction de la propreté) d'une part, du cabinet de l'Adjoint chargé de l'urbanisme et de représentations de la DU d'autre part, qui traduisent la prise en compte de points de vue habituellement marginalisés. Dans ce cadre, chaque acteur a pu exprimer ses préoccupations spécifiques et discuter les projets. Le premier enjeu était de convaincre les services de voirie de la nécessaire prise en compte du critère de qualité dans les aménagements ; il s'agissait d'éviter de traiter les espaces publics sous l'angle de la circulation, mais de mieux prendre en compte la dimension esthétique et paysagère. Cette demande du Maire et des services chargés de l'urbanisme a incontestablement été prise en compte au fur et à mesure que se développaient les nouveaux projets. Le Maire souhaitait également un peu plus d'innovation dans les aménagements : il a en partie été entendu, comme en témoigne le projet de tramway ou les espaces civilisés qui ont suivi Clichy-Rochechouart, même si l'innovation s'inscrit toujours plus ou moins dans le cadre relativement normatif de la doctrine parisienne en termes d'espaces publics. L'autre enjeu était la prise en compte de l'entretien à venir des espaces par leurs concepteurs : la Direction de la Propreté et de l'Environnement (DPE) et la Direction des Parcs et Jardins (DPJEV)<sup>135</sup> ont ainsi été régulièrement amenées à donner leur expertise sur les choix en termes de nivellement et de végétaux. Il a fallu à l'inverse écouter les autres services qui se devaient d'organiser la voirie au service de la nouvelle politique des déplacements, ou le Maire, qui refusait l'utilisation des grillettes – jugées inesthétiques – pour entourer les plates-bandes. Ce travail en commun a en partie porté ses fruits puisque les lignes de partage se sont atténuées. Alors que les griefs de la DPE et de la DPJEV étaient mal compris en 2002, les concepteurs ont saisi qu'il fallait le plus possible éviter les recoins et la multiplication des bordures pour que l'entretien se fasse sereinement<sup>136</sup> ; ils commencent également à créer les conditions favorables au développement comme à l'entretien des végétaux plantés dans l'espace public, tout en cherchant des solutions qui soient les plus esthétiques possibles. Dans la lignée des travaux du comité espace public, un groupe de

---

<sup>134</sup> Comme le rappelle B. Gouyette (entretien du 08/10/2004).

<sup>135</sup> En particulier le service aménagement.

<sup>136</sup> Entretien avec J.-F. Grau, 15/02/2006.

travail réunissant la DEVE et la DPE a d'ailleurs été créé, chargé de réfléchir à un cahier des charges à destination des aménageurs et des concepteurs<sup>137</sup>.

### 3.1.3 Coordonner pour réfléchir et évaluer : le rôle de l'APUR et du SG

Le rôle du comité espace public dépasse la simple validation des projets. La permanence de ce comité depuis quelques années a permis de construire progressivement une *méthode* de travail qui intègre l'ensemble des points de vue et donne lieu à des projets de plus en plus satisfaisants pour tous : comme le dit B. Gouyette, il s'agissait de « se donner une manière de mieux faire »<sup>138</sup>. Il a progressivement aidé les acteurs à adopter une vision d'ensemble sur les projets et à prendre conscience de la diversité des points de vue, que ce soit ceux des différents services ou des élus. En même temps, le Secrétariat Général a également tenté de valoriser la question de la qualité auprès des différents acteurs<sup>139</sup> : qualité dans la manière de mener les projets – en d'autres termes, améliorer le processus – et qualité en termes d'aménagement, à la fois esthétique et d'usage.

Plus récemment, le SG a également travaillé en collaboration avec l'APUR<sup>140</sup> pour aller plus loin dans la réflexion. L'intervention de l'APUR, considérée ici comme un « intermédiaire entre les services » – et notamment par rapport à la DVD – et convoquée pour son « image d'indépendance »<sup>141</sup> dénote la volonté de travailler dans l'interdisciplinarité. L'APUR a en premier lieu été missionnée pour faire « une étude sur l'identité de l'espace public parisien », qui consiste en quelque sorte implicitement à faire « un bilan sur les aménagements réalisés depuis 3-4 ans »<sup>142</sup>. Les aménagements réalisés depuis 2001 ont en effet considérablement modifié la forme des espaces publics parisiens, d'où la nécessité de penser cette évolution, notamment au regard du passé. Il s'agissait notamment dans ce cadre de réfléchir aux questions posées par le SDAP. Un groupe de travail a été mis en place en 2005 avec la Préfecture de Police, la Ville de Paris (DVD et DU), les ABF pour essayer de résoudre les problèmes et de dépasser les blocages : « l'idée était surtout que ces différents acteurs se parlent » (C. Blancot). Une première réunion a été organisée au printemps 2005, articulée autour d'un exposé sur l'histoire de la transformation de la voirie ; les réflexions se sont concentrées sur la question de la simplification et l'harmonisation des dispositifs mis en place sur l'espace public, tout en prenant acte des nouveaux usages de la rue et de la nécessité de les gérer. De ce travail a résulté le *glossaire des éléments propres à la gestion et à la sécurité des espaces publics* élaboré par l'APUR, qui reprend à la fois les questions de réglementation (ce qui revient souvent dans les aménagements) et aussi les recommandations. Enfin, deux journées d'études ont été organisées en 2006 dont les actes ont été publiés et sont disponibles pour tous les acteurs de l'espace public à Paris<sup>143</sup>. Pour préparer ces rencontres,

---

<sup>137</sup> Il s'agit du GADEP (*Guide de l'aménagement de l'espace public durable*), dont la rédaction était en cours en 2006. Document rédigé initialement par la DPJEV et la DPE qui y ont consigné les contraintes des agents à prendre en compte (nivellement, disposition du mobilier urbain, type de revêtement), le document devait ensuite remonter au SG et intégrer les contributions de la DVD et de la DU.

<sup>138</sup> Entretien du 08/10/2004.

<sup>139</sup> B. Gouyette étant exclusivement chargé de cette question à partir de juin 2005.

<sup>140</sup> Ce travail a été inscrit au programme de travail de l'APUR pour 2005-2006.

<sup>141</sup> Entretien avec J.-M. Bourlon, 09/01/06.

<sup>142</sup> Entretien avec C. Blancot, 17/02/2006.

<sup>143</sup> *Journées d'études sur l'espace public*, actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR, Mairie de Paris, avril 2006, 75 p.

l'APUR a travaillé avec les différents services concernés (DVD, DU, DPE, DPJEV) pour que chacun puisse exposer de manière claire les enjeux, le déroulement et les choix opérés pour un certain nombre de projets. A la description des projets s'ajoutaient des exposés plus généraux sur les espaces publics parisiens. L'idée était de se demander comment on pouvait améliorer les projets à venir, en s'appuyant à la fois sur l'expérience du passé et sur celle des premiers projets.

En définitive, on peut considérer que tous ces efforts de coordination ont porté leurs fruits. Les différentes parties reconnaissent avoir évolué dans leurs positions au fil de ces débats, que ce soit du côté de la DVD ou du côté du SDAP notamment<sup>144</sup>. Le nouveau PDP s'inscrit d'ailleurs en continuité de ces efforts de coordination entre les différents acteurs : la concertation – notamment avec les acteurs institutionnels<sup>145</sup> – dont il est le résultat, est venue prolonger cette démarche. Le texte vise ainsi à trouver un équilibre entre les différents points de vue et pour chacun des domaines qu'il couvre, il fait d'ailleurs clairement apparaître les acteurs ayant contribué à sa rédaction, parmi lesquels on retrouve notamment la Préfecture de Police, le SDAP et l'APUR aux côtés des services de la Ville de Paris.

#### 3.1.4 Berlin au regard de Paris : une même logique de coopération des services

Quand on met en regard Paris et Berlin du point de vue des mécanismes de production de l'espace public, la coopération apparaît moins difficilement mise en œuvre dans la capitale allemande, sans doute parce que la segmentation des compétences et les lignes de partage y sont moins marquées. Mais l'on retrouve dans les deux villes une même logique de coopération renforcée pour les espaces publics particuliers, notamment ceux qui relèvent de la politique de renouvellement urbain.

A l'échelle des *Bezirke* berlinois, la logique de projet l'emporte comme à Paris pour tout nouvel aménagement d'espace public. L'exemple de l'arrondissement de Pankow Prenzlauer Berg en témoigne<sup>146</sup>. Une fois le choix politique arrêté, une première formalisation des mesures à prendre (*erstes Maßnahmenkonzept*) est faite en concertation (*Abstimmung*) entre le *Tiefbauamt* – qui définit les exigences en termes de circulation, rappelle les contraintes en termes d'aménagement de la voirie, etc. – et le *Amt für Umwelt und Natur* – qui fournit l'expertise en termes de plantations d'alignement et rappelle les contraintes d'entretien dans ce domaine – avant d'être discutée par un certain nombre d'acteurs, au premier rang desquels on retrouve les élus mais aussi l'administration du *Bezirk* au sens large, comprenant en plus des services cités précédemment, la division aménagement urbain (*Abteilung Stadtentwicklung*) ; les propositions sont également examinées au regard de la réglementation en vigueur et éventuellement des contraintes de circulation à l'échelle de Berlin. Elles sont ensuite retravaillées pour prendre en compte ces discussions avant d'être une nouvelle fois examinées par les mêmes acteurs ; au terme de cette troisième étape, les élus font leur choix

---

<sup>144</sup> Entretiens avec P. Germain (01/10/2004) et J.-M. Blanchecotte (17/11/2004).

<sup>145</sup> Outre les réunions évoquées ci-dessus, celle-ci s'est largement faite dans le cadre du Comité des Partenaires qui réunit les services de la Ville et les services de l'Etat (Préfecture de Paris, Préfecture de Police et tous les services compétents sollicités par l'Etat) mais aussi les acteurs des déplacements que sont le Conseil Régional, le STIF et les exploitants (RATP, SNCF, Réseau Ferré de France et le Port Autonome de Paris).

<sup>146</sup> Entretien avec M. Lexen (28/04/2006). Voir également les documents fournis par cet interlocuteur, dont une affiche retraçant le processus aboutissant au réaménagement d'une rue, élaboré par le cabinet de planification des transports Grebner-Ruchay (annexe n°II-10).



parmi les variantes proposées. Il en ressort un avant-projet (*Vorprojekt*) qui est alors retravaillé dans le détail, puis le projet final qui en découle est finalement réalisé. A chaque étape du projet, la coopération est donc fondamentale et se passe, au dire des fonctionnaires et des élus des *Bezirke*, relativement bien. Il est vrai qu'elle est sans doute beaucoup plus facile à mettre en œuvre qu'à Paris dans la mesure où les espaces publics sont globalement du ressort des *Bezirke*, ceux-ci n'ayant donc de compte à rendre au Sénat que dans des cas très particuliers. En revanche, la coopération est plus difficile quand les projets concernent des espaces publics où le Sénat est directement impliqué. Dans ce cas, c'est en général la *Senstadt* qui pilote les projets, tout en associant étroitement les services compétents des *Bezirke* (espaces verts, voirie). Du point de vue des fonctionnaires du Sénat, la coopération se passe bien en général. Les fonctionnaires des *Bezirke* vont dans le même sens, même s'ils soulignent quelques tensions liées aux moyens financiers et humains ; celles-ci sont cependant en général assez rapidement dépassées. Il faut enfin remarquer que la doctrine que constitue le *Handbuch zur Gestaltung von Strassen und Platzen in Berlin*, ainsi que les rares programmes globaux, même s'ils sont le fruit du travail des services centraux, ont été élaborés en concertation avec les *Bezirke*.

A Paris comme à Berlin, la politique de renouvellement urbain<sup>147</sup> s'articule elle aussi sur une démarche de projet, à une différence près : les projets ont une dimension beaucoup plus globale, ne se limitant pas aux espaces publics. Tout l'éventail des pouvoirs publics est impliqué dans ces dispositifs spécifiques aux contextes défavorisés, du local au national et même parfois au supra-national (UE), ce qui rend nécessaire une très forte coordination de l'action publique.

Dans le cadre des GPRU, la coopération concerne en premier lieu différents échelons. Les GPRU sont en effet le résultat d'un avenant au Contrat entre la Ville et la Région Ile-de-France, et cette dernière participe au financement des projets. La coopération entre la Mairie et la Région fonctionne bien. Il n'en va pas de même avec les communes limitrophes : paradoxalement, la coopération intercommunale qui serait nécessaire pour la conception et la réalisation d'espaces publics de part et d'autre de la limite de Paris, reste très limitée. Certes elle existe – accords entre la Mairie de Paris et ses voisines, avec certains départements – mais ces relations sont toujours bilatérales, entre Paris et chaque commune de sa couronne. L'absence d'une entité regroupant les différentes collectivités ne favorise pas cette coopération. De plus, les relations avec la banlieue ne consistent bien souvent qu'en une simple concertation lors d'un aménagement. De l'autre côté, des projets d'aménagement existent, exclusivement gérés par les communes ou par les communautés d'agglomération. Le poids institutionnel et symbolique de la frontière reste donc considérable dans ce domaine. A l'intérieur de l'espace parisien, les maires d'arrondissement sont étroitement associés et collaborent avec les services de la Ville. Le principal enjeu de coordination concerne

---

<sup>147</sup> Nous ne développerons pas ici le cas de l'organisation des fêtes à Paris, mais celle-ci passe également par une coordination renforcée des différents services. Les fêtes mobilisent tous les services de la ville : outre la Direction des Affaires Culturelles (DAC) qui pilote certaines de ces fêtes interviennent également la Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts (DPJEV) – qui met notamment en place des plantations éphémères, comme c'est le cas à *Paris Plage* – la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) – qui s'occupe de clore les espaces publics concernés et installe des mobiliers urbains éphémères – la Direction du Patrimoine et de l'Architecture (DPA) – responsable lorsqu'il s'agit d'ouvrir des bâtiments au public – ou encore la Délégation à l'Événementiel et au Protocole. Les fêtes témoignent donc elles-aussi de cette évolution.

cependant principalement les services de la Ville de Paris. C'est à la Direction de l'urbanisme (DU) qu'est rattaché le chef de projet qui doit coordonner l'action de la Ville en termes d'aménagement. Celui-ci travaille régulièrement avec les autres services compétents (DVD, DEVE) au sein d'un comité de pilotage auquel participent bien sûr aussi les maires d'arrondissement, ainsi qu'avec l'autre chef de projet, chargé de la politique de la ville et qui dépend lui de la Délégation à la Politique de la Ville (DPVI)<sup>148</sup>. Si les relations entre les deux chefs de projet sont souvent bonnes, le premier s'adressant ainsi très régulièrement au second pour améliorer sa compréhension du terrain et adapter au mieux son action au contexte local, le fait que deux directions s'occupent des GPRU pose cependant d'évidents problèmes de coordination<sup>149</sup>. La diversité des acteurs rend donc nécessaires de nombreux contacts et d'intenses négociations<sup>150</sup>.

Enfin, il faut noter que les chefs de projet sont soutenus dans leur tentative de coordination des services par le Secrétariat Général (SG) de la Ville de Paris. C'est notamment lui qui s'occupe de la coordination des services pour assurer un meilleur entretien des espaces publics, dans le cadre de la « Gestion urbaine de proximité » (GUP). Le SG est très impliqué dans ce domaine, c'est l'une de ses priorités depuis 2003. Il s'agit de compenser les délais d'attente importants pour les habitants en termes d'aménagement, mais aussi de tenter au sein de ces quartiers en difficulté une initiative qui pourra être étendue ensuite aux autres quartiers parisiens<sup>151</sup>. Inspirée d'une expérience menée de longue date dans les banlieues<sup>152</sup>, la GUP réunit les différents services compétents (voirie, espaces verts, propreté) ainsi que les acteurs locaux<sup>153</sup> ; elle consiste notamment en une réunion trimestrielle au cours de laquelle sont passés en revue les problèmes du quartier. Le dispositif avait été mis en place dans quasiment tous les GPRU<sup>154</sup> en 2006. Dans ce cadre sont désormais discutés non seulement les questions de propreté mais aussi, de plus en plus, les projets d'aménagement. Comme le rappelle H. Driancourt<sup>155</sup>, chef de projet politique de la ville dans le quartier Porte

---

<sup>148</sup> La politique de la ville est née à Paris en 1989 avec un chargé de mission auprès d'A. Juppé, alors adjoint aux finances. Progressivement, c'est la Direction de la vie locale et régionale (DVLRL) qui est chargée de la politique de la ville. Puis la DVLRL a éclaté, donnant naissance à la DDATC et à la DPVI. Celle-ci a ensuite progressivement acquis son autonomie sur le plan juridique, en particulier après 2001. Elle existe comme telle depuis 2003 (entretien avec M.-L. Montrozier, , chargée de mission chargée du logement, du cadre de vie et de la GUP au sein de la DPVI, 01/12/2005).

<sup>149</sup> Pour certains fonctionnaires interrogés, il serait plus intéressant de créer une structure cohérente ; en effet, le fait que deux directions interviennent dans un même projet complique le déroulement de ce dernier. Ainsi serait-il plus efficace pour eux de créer un vrai chef de projet avec des responsabilités dans le domaine de l'urbanisme aussi bien que dans celui de la politique de la ville

<sup>150</sup> Comme nous l'avons vu précédemment. Ainsi la « normalisation » n'est pas vue de la même manière par les différents services : faut-il appliquer les normes très strictes d'aménagement d'espace public (celles qui sont appliquées dans le reste de Paris) dans des quartiers qui correspondent à un contexte très particulier au sein de l'espace parisien ? Un autre problème se pose au niveau des acteurs censés piloter les aménagements d'espaces publics : sont-ce les services traditionnellement compétents (voirie, parcs et jardins) ou la DU garante de la cohérence du GPRU qui doivent piloter les projets ?

<sup>151</sup> Entretien avec M.-L. Montrozier (01/12/2005).

<sup>152</sup> Cette démarche, expérimentée dans les banlieues lyonnaises dès les années 1980, a été formalisée par la note de cadrage DGUHC, DIV, USH de juin 1999 puis intégrée dans la Loi Politique de la Ville et Rénovation Urbaine de 2003.

<sup>153</sup> Nous reviendrons sur le rôle et les enjeux de cette association des acteurs locaux dans le chapitre 10.

<sup>154</sup> Le 18<sup>ème</sup> est cependant un cas particulier : la Mairie d'arrondissement avait déjà mis en place une veille pour faire remonter les informations aux services compétents. Dans ce cas, seule la gestion est concernée.

<sup>155</sup> Source : Driancourt H. (2004), « Redonner confiance tant aux professionnels qu'aux habitants » in Mairie de Paris, *La gestion urbaine de proximité*, comptes rendus de la journée d'étude du 4 novembre 2004, Mairie de Paris/DPVI/Pôle ressources de la Politique de la ville et de l'intégration à Paris, p. 19.

Pouchet, l'un des effets de la GUP est en fait de provoquer des changements au sein des services :

La GUP permet de susciter une prise de conscience et une réflexion des services sur leur action. Lors des rencontres avec les consultants, plusieurs intervenants ont reconnu qu'ils avaient en partie désinvesti le site et qu'ils en assuraient une gestion limitée. C'était [en particulier] le cas concernant le square Emile Borel. De même, les gestionnaires des services urbains laissaient leurs terrains à l'abandon (...)

Elle permet dans un second temps de « susciter un réinvestissement simultané des intervenants ». L'enjeu est d'éviter des interventions isolées, perçues comme décourageantes pour les services (l'impression générale qu'offre le site ne changeant pas) ; ainsi les efforts peuvent-ils se cumuler et apparaissent plus visibles.

A Berlin, on retrouve une même logique de coopération renforcée pour les espaces publics prioritaires au sein des *Sanierungsgebiete*. Si c'est l'administration du Sénat qui définit les périmètres et les méthodes à suivre en termes d'aménagement<sup>156</sup>, ses services travaillent ensuite étroitement avec ceux des *Bezirke* (voirie, espaces verts, aménagement urbain, etc.) pour faire les diagnostics et mettre en place les projets d'aménagement. A l'autre bout de l'échelle des acteurs, le *Bund* et parfois même l'UE – qui contribuent au financement – suivent de près les projets, travaillant avec les acteurs locaux sur évaluation des projets.

### **3.2 Vers une nouvelle organisation des services**

Dans ce domaine, Barcelone fait figure de précurseur et de modèle (Olagnier, 2003). Les nouveaux espaces publics de Barcelone, aménagés au début des années 1980 sous la responsabilité d'Oriol Bohigas, ont été produits dans le cadre d'une nouvelle organisation des services techniques municipaux. Mais « toutes les villes n'ont pas la possibilité, comme ce fut le cas à Barcelone après les élections de 1979, de restructurer leurs services techniques en faisant table rase d'un passé déconsidéré par la dictature franquiste » (Tomas, 2002, p. 23). C'est cependant ce qu'a fait Lyon dans les années 1990 (Azéma, 2001), ou plus précisément sa Communauté urbaine<sup>157</sup>. J.-P. Charbonneau, l'un des acteurs de la politique des espaces publics à Lyon (puis à Saint-Etienne) a d'ailleurs construit sa méthode autour d'une réorganisation des services techniques qu'il considère comme indispensable<sup>158</sup>.

#### **3.2.1 Les réflexions menées à Paris par le Secrétariat Général**

A Paris, l'un des objectifs du Secrétariat Général est de clarifier les compétences. Il faut notamment éviter de confier des projets à la DU<sup>159</sup>. Cela conduit à des conflits, à des doublons par rapport aux services de voirie ; la DU devrait plutôt être chargée de l'évaluation

---

<sup>156</sup> Entretien avec M. Berning et M. Rübensam, 17/03/2006.

<sup>157</sup> Alors que l'éclairage et les espaces verts étaient restés de la compétence des communes, c'est à la Communauté urbaine qu'avaient notamment été transférés l'urbanisme et la voirie. Pour surmonter cette difficulté supplémentaire, le Grand Lyon a donc créé, à l'intérieur de la Délégation au développement urbain, un service Espace public d'une vingtaine de personnes qui recoupe les compétences sectorielles des services communaux et communautaires. Pour coordonner l'ensemble, la Communauté urbaine procède par rétrocession de compétences en passant des conventions particulières et en désignant un chef de projet qui suit le déroulement de l'opération sous tous ses aspects.

<sup>158</sup> Entretien du 04/11/2004.

<sup>159</sup> Entretien du 10/06/2005 avec B. Gouyette.

à long terme des projets. En effet, lorsque la DU a été chargée de piloter certains projets d'espaces civilisés, cette configuration n'a pas été concluante. La création d'une structure chargée de la question des espaces publics au sein du Secrétariat Général a en outre permis de dépasser les logiques administratives qui l'emportaient jusque-là dans le SG mais surtout de faciliter la coordination entre des services aux compétences clarifiées : il y a désormais quelqu'un qui peut s'exprimer face aux élus, sans être sous la tutelle directe de tel ou tel adjoint au Maire. C'est une première étape.

Le Secrétariat Général et sa mission espace public réfléchissent également depuis 2006 à une réorganisation des services. Il conviendrait tout d'abord de dépasser l'éclatement des compétences entre plusieurs directions qui ne pèsent pas le même poids, ce qui est lié à la fois à l'histoire des structures et aux personnes qui les dirigent. Selon B. Gouyette<sup>160</sup>, il serait ainsi plus logique qu'un même service soit responsable pour l'ensemble d'un projet portant sur un même espace ; il faudrait ainsi qu'une seule et même direction s'occupe à la fois de passer les marchés, de réaliser les projets et de communiquer sur ces derniers. Dans d'autres domaines, le développement de structures à vocation transversale va d'ores et déjà dans ce sens, comme en témoignent le bureau des temps ou le bureau des subventions. En ce qui concerne les espaces publics, plusieurs acteurs nous ont confirmé qu'une évaluation sur les façons de travailler a été engagée au sein de la Ville, avec l'approbation du Maire et en relation avec la Délégation à la modernisation ; il s'agit de travailler sur un certain nombre de changements dans l'organisation actuelle<sup>161</sup>. La première dimension de ces changements concerne l'éclatement des compétences qu'il s'agirait de réduire en concentrant les compétences sur l'espace public dans une même structure. Le contour des compétences d'un tel service reste cependant à définir : doit-on intégrer les services chargés de la gestion et de l'exploitation avec ceux chargés de la production dans une même structure ? Ce serait l'aboutissement des réflexions portant depuis quelques années sur la prise en compte des effets de l'aménagement sur la gestion et l'exploitation. Pour autant, cela consisterait à intégrer des métiers, des savoir-faire et des cultures différentes au sein d'une même structure, ce qui n'irait pas sans tensions. La question de l'échelon auquel doit s'inscrire cette structure reste elle aussi posée. Faut-il concentrer les compétences au niveau central, pour assurer notamment la cohérence des projets, ou au niveau local, pour faire travailler les services au plus proche du terrain ? Faut-il au contraire aller vers une structure plus mixte avec une centralisation des services d'études, chargés de mettre en place les prescriptions, les cahiers des charges, et des relais locaux capables d'appliquer ces prescriptions et cahiers des charges en intégrant au mieux les contraintes locales ? Ensuite, de cette première dimension des changements possibles devrait découler la seconde : le recrutement de personnes possédant le profil et les compétences les plus à même de mener à bien les missions de ce nouveau service et de ses composantes. Car l'un des problèmes posé aujourd'hui par l'organisation des structures compétentes en termes d'espaces publics réside aussi dans l'inadéquation de certains personnels avec les nouvelles missions des services dont ils sont responsables. Mais le consensus n'a pas encore été trouvé sur cette question, qui suppose tout de même une remise en cause profonde des modes de fonctionnement des services de la Ville.

---

<sup>160</sup> Entretien du 16/09/2004.

<sup>161</sup> Les espaces publics n'ont d'ailleurs pas le monopole de ce type de démarche. D'autres services sont concernés : la Direction des affaires scolaires et la Direction des sports notamment.

### 3.2.2 Des réformes en cours au sein des *Bezirke* berlinois

On a vu cependant ci-dessus que les problèmes de coordination n'étaient pas aussi poussés à Berlin qu'à Paris. Pour autant, les services des *Bezirke* sont actuellement en pleine restructuration. Certains changements vont dans le sens d'une meilleure prise en compte des espaces publics. Dans l'arrondissement de Mitte, il existe déjà un *Strassen- und Grünanlagenamt* qui permet de mieux articuler les deux modes de gestion quand cela est nécessaire, notamment pour les places et les rues arborées ou paysagées, bref pour tout ce qui concerne le *Stadtgrün* (verdure urbaine). Pour autant, dans la plupart des services demeurent les deux entités. Un plus grand changement concerne la gestion et le contrôle des espaces publics. A côté des deux services traditionnels, des services de l'ordre public (*Ordnungsamt*) ont fait leur apparition à Kreuzberg-Friedrichshain ainsi qu'à Mitte en 2004. Ce service s'occupe dans les deux cas de tout ce qui a à voir avec la gestion des espaces publics : la propreté, la sécurité, le contrôle (stationnement, respect des règlements dans les parcs) ainsi que le commerce pour Mitte et les manifestations festives pour Kreuzberg. Ainsi a-t-on rassemblé dans une même structure un ensemble de tâches jusque-là dispersées dans plusieurs services<sup>162</sup>. L'idée est que pour gérer les espaces publics, il faut dépasser les divisions administratives habituelles : il s'agit de s'adapter aux usages et donc de prendre en compte des catégories pertinentes pour les usagers dans l'organisation des services. Les changements intervenant dans les *Bezirke* rejoignent donc en partie ceux que l'on pu relever à Paris, même si dans la capitale française, l'aménagement demeure le point de départ<sup>163</sup>. Cette différence n'est guère étonnante : alors que Paris se focalise sur les aménagements parce que ceux-ci se multiplient, les *Bezirke* berlinois doivent avant tout faire face à de grandes difficultés financières qui restreignent le nombre des aménagements et les obligent plutôt à optimiser la gestion des espaces publics existants. Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que les transformations qui ont lieu actuellement au sein des services des *Bezirke* sont finalement autant liés à une exigence de meilleure gestion des espaces publics qu'au contexte de crise budgétaire qui pousse les *Bezirke* à réduire leurs dépenses par tous les moyens.

---

<sup>162</sup> Source : sites des deux arrondissements et l'entretien avec K. Papist, 17/03/2006.

<sup>163</sup> A Paris la gestion et l'entretien restent divisés : DPE et DVD pour les espaces publics autres qu'espaces verts, la DPEV s'occupant des espaces verts. Même si cela change par la coordination, notamment entre la DPE et la DPJEV.

## Conclusion partielle

Nous avons vu dans la seconde partie que l'action publique s'articulait non plus sur une approche gestionnaire et technique des espaces publics, mais sur un projet politique (déplacements, cadre de vie, environnement, etc.). Cette transformation va de pair avec une redéfinition des acteurs impliqués dans la production des espaces publics, avec l'introduction de nouvelles méthodes de travail, le développement de nouveaux processus de décision, voire avec une restructuration des services.

Mettre les espaces publics au service d'un projet politique suppose un changement de rapport entre élus et administration. C'est le premier changement contenu dans l'évolution de l'action publique. Les élus sont porteurs d'un projet politique alors que les services techniques sont plutôt porteurs d'une approche gestionnaire et technique. Les nouvelles politiques mises en œuvre aujourd'hui s'appuient en fait sur « l'instauration – ou la restauration ? – du *prima* de l'action publique dans les modalités d'urbanisation » et se présentent comme « une alternative à un urbanisme embourbé dans les règlements techniques et administratifs de l'urbanisation » (Toussaint & Zimmermann, 2001, p. 74). Affirmant la légitimité politique aux dépens des légitimités techniques et administratives, les élus ont dénoncé la partialité des acteurs techniques et administratifs et les ont remis à *leur service*, ou plus précisément au service d'une vision, d'un projet. Selon les contextes, ce mouvement est plus ou moins ancien et a pu rencontrer plus ou moins de résistances : allant de soi aujourd'hui à Berlin, la prééminence des élus ne s'est pas imposée facilement à Paris, où l'administration parisienne conserve un poids et une influence certains.

Le second changement concerne la vision de l'espace public, qui se caractérise désormais par sa dimension globale. L'espace public n'est plus considéré comme une juxtaposition d'objets (voirie, plantations, éléments patrimoniaux, etc.) ou de fonctions (circulation, commerce, etc.) à gérer selon des logiques techniques et fonctionnelles distinctes, mais comme un tout nécessitant une action cohérente. Cette approche a conduit les acteurs traditionnels de l'espace public que sont les services de voirie, des espaces verts ou encore du nettoyage à se renouveler, tant sur le plan de leurs structures que sur celui de leurs représentations. Elle a également contribué à multiplier le nombre d'acteurs impliqués dans la production des espaces publics, amenant autant de points de vue nouveaux et différents – la dimension végétale, la dimension paysagère et patrimoniale, la dimension culturelle notamment – complexifiant les jeux d'acteurs et les rapports de force. Elle a enfin rendu nécessaire de nouvelles méthodes de travail reposant sur le principe de transversalité. Il s'agit désormais de prendre en compte toutes les dimensions de l'espace public, et donc de faire travailler ensemble ces multiples acteurs, ce qui ne va pas sans difficultés tant les représentations de l'espace publics sont différentes et parfois contradictoires.

Le troisième changement concerne l'échelle à laquelle sont produits les espaces publics. Ceux-ci ont longtemps été gérés et aménagés à l'échelle de la ville. C'est le corollaire d'une approche gestionnaire et technique. Aujourd'hui, les espaces publics sont considérés de plus en plus dans leur dimension locale, comme un objet de proximité. Cette tendance s'inscrit dans une évolution globale des politiques publiques, des systèmes de gouvernement urbain et plus généralement des sociétés européennes. La production des espaces publics n'est

donc que le reflet de cette évolution, ou au mieux l'une de ses composantes. De plus, les acteurs locaux ont acquis un poids important dans la production des espaces publics. Certes celui-ci varie en fonction des contextes – plus important à Berlin, où la ville-Etat a une organisation strictement décentralisée, accordant une grande autonomie aux *Bezirke*, qu'à Paris où les arrondissements n'ont que peu d'autonomie – mais le processus est bien là, caractérisé par une montée en puissance des élus et des services locaux qui sont désormais reconnus pour leur bonne connaissance du terrain. Soit ils jouent un rôle moteur dans la production des espaces publics, comme c'est le cas à Berlin, où les *Bezirke* sont compétents sur la majorité des espaces publics. Soit ils y sont étroitement associés quand ils ne sont pas compétents, comme c'est le cas à Paris et dans les quartiers particuliers de Berlin où le Sénat demeure concerné. Cela ne va pas sans tensions voire sans conflits, encore une fois, car les échelons supérieurs conservent un droit de regard et une capacité de financement plus importante qui peuvent considérablement réduire les marges de manœuvre de l'échelon local.

Au final, de nouvelles méthodes de travail se sont donc imposées, au croisement de ces deux grands défis que sont la transversalité et la proximité. La logique de projet et plus généralement la multiplication des contacts et des réunions, dans des cadres plus ou moins institutionnalisés, sont devenues la règle. La réorganisation des services semble également s'esquisser, pour dépasser la segmentation des compétences. On retrouve ces évolutions de manière quasi identique dans des contextes institutionnels aussi différents que ceux de Paris et de Berlin. Il faut d'ailleurs noter le rôle important qu'ont pu jouer les modèles développés à Barcelone et à Lyon dans l'adoption de ces pratiques et de ces réformes structurelles, même si ce n'est pas toujours dit, même si les changements nécessitent par leur ampleur une implication étroite des acteurs et ne sauraient donc se réduire à un placage de modèles extérieurs. Dans tous les cas, les changements intervenus dans les modes de production de l'espace public, s'ils concernent en premier lieu les acteurs institutionnels, ont enfin conduit à une implication croissante d'autres acteurs, habitants, associations ou secteur privé. Une évolution qui a également contribué au bouleversement des méthodes de travail et que nous allons analyser dans les deux chapitres suivants.

## CHAPITRE 10

### Associer la société civile et les habitants : une production des espaces publics « publicisée » ?

---

*Il est un petit nombre d'amateurs, de gens qui ne marchent jamais en écervelés, qui dégustent leur Paris (...). [P]our ceux-là (...), Paris est une créature ; chaque homme, chaque fraction de maison est un lobe du tissu cellulaire de cette grande courtisane de laquelle ils connaissent parfaitement la tête, le cœur et les mœurs fantasques. Aussi ceux-là sont-ils les amants de Paris : ils lèvent le nez à tel coin de rue, sûrs d'y trouver le cadran d'une horloge ; ils disent à un ami dont la tabatière est vide : Prends par tel passage, il y a un débit de tabac, à gauche, près d'un pâtissier qui a une jolie femme.*

Balzac, Ferragus

*Si on s'interroge sur la gestion des espaces publics d'un quartier (...), il semble clair aujourd'hui qu'on ne peut plus s'en tenir aux dispositifs institutionnels (...) et à la manière dont ils construisent l'espace (...) parce que [ces dispositifs] recouvrent toute une série de savoir-faire, de présupposés pragmatiques, de dispositions qui nous permettent, en tant qu'usagers de l'espace public, de nous orienter (...). Ce sont ces dispositions interactionnelles, que nous savons mobiliser tous les jours (...), qui font que l'espace est qualifié et classé par nos démarches et nos fréquentations, comme un espace de savoirs et de routines.*

I. Joseph, La ville sans qualités

Décider le réaménagement d'une rue, c'est toucher à l'espace public dans son ensemble et dans sa complexité. Au-delà des acteurs institutionnels qui en ont l'initiative, une multiplicité d'acteurs se trouve donc concernée par ces transformations. Celles-ci ont des effets sur les *pratiques* au sens large, celles des habitants comme celles des usagers de passage, des pratiques de proximité aux pratiques de la centralité ; sur les *activités* qui dépendent directement de l'espace public, comme les commerces ; ou encore sur l'*image* de l'espace public et du quartier dans lequel ils s'inscrivent, voire de la ville dans son ensemble. D'ailleurs, même quand elle ne modifie pas les pratiques, les conditions de l'activité économique ou l'image de la ville, l'action des pouvoirs publics n'en est pas moins publique, visible par tout un chacun. Tous les citoyens et acteurs de la ville sont donc concernés, quelle que soit leur nature et quelle que soit l'échelle. Pour autant, l'implication dans le processus de production des espaces publics ne va pas de soi.

Dans les années 1970, la société civile et les habitants se sont largement levés contre les aménagements de l'après-guerre, conduisant les pouvoirs publics à redéfinir leurs politiques. Progressivement, ces derniers ont cherché à *prendre en compte* les habitants dans les politiques et les projets d'aménagement, comme en témoigne la redéfinition de la politique de rénovation urbaine ou de la politique des transports (chapitres 6 et 7). Les pouvoirs publics



ont également de plus en plus *intégré* les habitants dans les projets d'aménagement, même si cette intégration s'est faite à des rythmes différents selon les villes, comme nous le verrons en mettant en regard Paris et Berlin. Cette implication des habitants et de la société civile dans les politiques publiques s'inscrit en outre plus globalement dans une évolution profonde des systèmes politiques, au sein des démocraties occidentales (Rosenvallon, 1976). Depuis les années 1970, celles-ci se sont en effet progressivement ouvertes aux citoyens, en instaurant des formes de démocratie locale (Bacqué, Rey & Sintomer, 2005 ; Batt, 2006), même si c'est à des rythmes différents d'un pays à l'autre. C'est dans ce cadre complexe où la participation est devenue une norme politique, que sont aujourd'hui majoritairement produits les espaces publics, ce qui implique l'invention de nouvelles relations entre les pouvoirs publics et les habitants, les associations ou les commerçants, qui aboutit à une multiplication accrue des acteurs impliqués. Comment la puissance publique envisage-t-elle et organise-t-elle ses relations avec les habitants, les commerçants et leurs représentants notamment associatifs pour aménager et gérer aujourd'hui les espaces publics ? A quels niveaux les associe-t-elle ? Ce sont les questions auxquelles nous tenterons de répondre dans ce chapitre.

L'un des principaux enjeux est ici théorique : il s'agit, en s'appuyant sur des cas concrets à Paris et à Berlin, de dépasser le brouillage actuel entre l'objet « espace public » et la notion d'espace public – politique, démocratique, communicationnel – telle que l'ont notamment définie J. Habermas et H. Arendt (chapitre 1). Nous souhaitons en fait aboutir à une articulation satisfaisante entre espaces publics et sphère publique qui, la plupart du temps, manque aux études sur les espaces publics, à quelques exceptions près (Berdoulay *et alii*, 2004). En effet, nous verrons que les modes de production aujourd'hui mis en œuvre correspondent à la fois à une plus grande prise en compte et à une implication croissante du public. Selon nous, cette évolution correspond en quelque sorte à une « publicisation » de la production des espaces publics, permise par l'ouverture des pouvoirs publics et par leur choix de mettre cette question sur la place publique. Cette nouvelle démarche explique en grande partie l'omniprésence des espaces publics dans le débat public aujourd'hui, à tous les échelons, au sein de certaines métropoles européennes.

## **1. La société civile et les habitants, acteurs émergents dans les années 1970 et 1980**

Dans les années 1970, la société civile et les habitants s'opposent aux pouvoirs publics dans le cadre des « luttes urbaines ». Ils les conduisent à redéfinir les politiques publiques pour mieux intégrer leurs exigences. Sur le mode de la *confrontation* et par le biais d'initiatives citoyennes, les habitants deviennent alors de véritables acteurs de la production de la ville et notamment de ses espaces publics. Dans les années 1980, ils commencent même à être directement intégrés dans le processus de production, notamment par le biais des associations, même si cette évolution ne concerne pas toutes les villes. A cette époque, Berlin apparaît ainsi très en pointe dans ce domaine, alors que Paris n'associe que très peu ces nouveaux acteurs.

## **1.1 L'irruption de la société civile et de l'habitant dans les années 1970**

Dans les années 1970, les « luttes urbaines » conduisent à l'émergence de nouveaux acteurs qui acquièrent progressivement une place incontournable (Donzelot, 1999). Parmi eux, l'habitant revient sur le devant de la scène. Intervenant sous la forme d'initiatives citoyennes ou dans le cadre d'associations, l'une de ses revendications récurrentes est la préservation du cadre de vie.

### **1.1.1 Paris : lutter contre les projets d'infrastructure**

A Paris, dès les années 1960, la politique des transports, associée à la rénovation urbaine, est d'abord contestée par les élites locales. Un certain nombre d'intellectuels<sup>1</sup> dénonce ainsi une atteinte à l'histoire, une dépossession des élus et des habitants au profit d'une logique purement technique. Avec ses études pionnières<sup>2</sup>, l'APUR attire l'attention sur les limites de la politique menée à Paris et sur la nécessité d'une politique globale prenant en compte les transports en commun ; l'audience de cette institution augmente, y compris au sein de la population, par le biais d'expositions et de sa revue *Paris Projet*. Progressivement, le public est aussi moins disposé à se laisser faire. Il faut dire que la population parisienne a commencé à se transformer en profondeur : non seulement elle diminue, mais elle est aussi de moins en moins motorisée, et surtout de plus en plus dominée par les classes moyennes, composées de salariés nantis d'un capital culturel relativement important : cadres, enseignants, ingénieurs. Ces classes moyennes s'investissent de plus en plus dans des associations d'habitants désormais nombreuses, avec des objectifs aussi divers que locaux : « Près d'une centaine de groupements divers de citoyens vivent alors le jour, pour défendre, ici, son square, pour empêcher, là, la réalisation d'un axe aux caractéristiques autoroutières » (Flonneau, 2001, p. 488). Toutes ces associations accentuent progressivement les pressions sur les élus, notamment au moment des élections.

Si la transformation de la voirie existante, rendant la ville moins vivable quotidiennement et surtout plus dangereuse pour les piétons, a suscité un certain mécontentement, c'est surtout la construction des infrastructures lourdes qui déclenche la mobilisation des citoyens : « vraiment adaptée à l'automobile, [la ville] se révélait quotidiennement inadaptée aux citoyens – et les perspectives annoncées de construction de nouvelles voies rapides faisaient craindre que cela ne se vérifie de plus en plus » (Flonneau, 2001, p. 481). Ces projets d'infrastructure, dont la construction doit souvent passer par d'importantes destructions, conduisent à de véritables « luttes urbaines » dans les années 1970 (Cherki & Mehl, 1979). Trois grands projets focalisent alors les mécontentements : l'axe Nord-Sud dans l'Est parisien, la rocade Vercingétorix (14<sup>ème</sup> arrondissement) et la voie express rive gauche. Aussitôt annoncé, l'axe Nord-Sud est contesté : les habitants craignent que cet axe de transit ne crée une rupture trop forte dans l'espace urbain ; ils dénoncent aussi la destruction du canal comme un danger pour l'esthétique urbaine. De nombreux rassemblements publics ont lieu en 1966 et 1967. L'association de défense des riverains de l'axe Nord-Sud est l'un des fers de lance de cette mobilisation, qui est également soutenue par les élus locaux (Flonneau, 2001). Le projet de construction de la rocade Vercingétorix conduit

---

<sup>1</sup> On peut citer Louis Chevalier ou encore Georges Pillement.

<sup>2</sup> Comme *L'Etude prospective de la circulation dans le centre de Paris*, réalisée par le service d'analyse des données urbaines en 1969.

au même genre de critiques et de mobilisations au niveau local. Le projet de voie express rive gauche<sup>3</sup> est quant à lui largement critiqué par l'association pour la défense et l'embellissement du site de Notre-Dame, mais aussi par des intellectuels et des élus. Les multiples oppositions convergent dans une « plate-forme parisienne des comités d'habitants et de participation à la vie de la cité » qui utilise tous les ressorts du combat militant : tracts, brochures, audiences publiques, contre-projets, occupation du terrain par le biais du *sit-in*, manifestations sur la voie publique. Le combat de voisinage devient alors combat de société, rejetant les grands projets d'infrastructures. De ces mobilisations naît un certain nombre d'associations toujours actives aujourd'hui, comme l'Association des usagers des Transports d'Ile de France<sup>4</sup>, fondée en 1982 par certains protagonistes de la lutte contre la rocade Vercingétorix, ou encore Ile-de-France Environnement, dans le sillage de l'association pour la défense et l'embellissement du site de Notre-Dame<sup>5</sup>.

### 1.1.2 Berlin : lutter contre la rénovation urbaine

Le processus est similaire à Berlin-Ouest. La politique du Sénat est contestée dès les années 1960 par les élites de la ville. Ainsi W. J. Siedler dénonce-t-il ce « nouveau Berlin », fait de quartiers « sains, anonymes et sans âme » dans lesquels il n'y a plus « ni citoyens, ni voisins » (Siedler, 1964, p. 9). Si la contestation se focalise plus explicitement sur la rénovation urbaine, la construction d'infrastructures et l'aménagement de la voirie pour la circulation automobile sont également en ligne de mire. Siedler refuse ainsi « le démantèlement de la ville auquel conduit la norme routière, la fluidification des flux de circulation qui est contraire à l'urbanité » (Siedler, 1964, p. 79). Car la rénovation conduit à la fois à la suppression des espaces publics traditionnels, qui permettaient les déplacements de proximité, notamment à pied, ainsi qu'à celle des relations de voisinage, et à l'introduction dans la ville de voies de transit réservées à l'automobile. La contestation s'étend ensuite à toute la société civile, comprenant les Eglises mais aussi de plus en plus d'habitants. Des initiatives citoyennes se développent, dans la mouvance des mouvements alternatifs de la fin des années 1960 (Buffet, 1993). Comme à Paris, elles s'inscrivent bien entendu dans un mouvement plus large de revendications démocratiques, pour plus d'information et pour la remise en cause des pratiques de l'administration. Dans les années qui suivent se développent des « luttes urbaines ». Plus violentes qu'à Paris, elles aboutissent parfois à de véritables batailles de rue, notamment dans l'arrondissement de Kreuzberg. Dans ce secteur qui jouxte le Mur, il est en effet prévu de démolir le tissu ancien et de reconstruire de nouveaux immeubles ; le projet prévoit également la construction de voies rapides en lieu et place d'anciens espaces publics et d'îlots de logements anciens.

### 1.1.3 Le cadre de vie et les espaces publics de proximité comme enjeux des luttes urbaines à Paris comme à Berlin

En luttant contre des grands projets d'infrastructure ou plus généralement contre la politique de rénovation urbaine, les habitants et les associations militent principalement pour la préservation du cadre de vie, même si d'autres dimensions de la ville entrent en ligne de

---

<sup>3</sup> Projet que G. Pompidou souhaite dès 1967 et dont le principe est accepté par le Conseil de Paris en 1971.

<sup>4</sup> Entretien avec M<sup>me</sup> Bigorgne, le 07/10/04.

<sup>5</sup> Voir annexe n°II-11 pour un bref historique de ces associations.

compte, comme la défense du patrimoine historique. A l'époque, « [la] revendication principale de tous les mouvements de défense de l'environnement manifeste avant tout une volonté de préservation d'un territoire » (Cherki & Mehl, 1979, p. 78). Ce souci de sauvegarde relève de dimensions sociale, économique et surtout symbolique :

Les résidents veulent fondamentalement conserver et défendre le territoire sur lequel ils vivent (du micro-territoire du logement à la commune et aux espaces qui l'entourent), comme espace inscrit, connu, balisé, pour eux sécurisant, et quelque part jugé beau. (Cherki & Mehl, 1979, p. 92)

Les mouvements sociaux qui se déploient dans les années 1970 mettent donc l'accent sur l'espace de la vie quotidienne, sur le quartier. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une volonté réitérée de faire naître ou de retrouver des formes de sociabilité locale. A cette préoccupation forte sont directement associées la naturalité, la propreté, l'esthétique de l'espace (Amzert, 2001). Les espaces publics que sont, au cœur du quartier, les rues, les places et les jardins, apparaissent donc en filigrane dans ces revendications : en effet, non seulement ils structurent le tissu ancien de la ville et forgent son paysage, mais ils semblent constituer le support privilégié des relations de proximité.

*Figure n°84.  
Commémorer les luttes  
urbaines : façade d'un  
immeuble de  
Schöneberg (mars  
2005)*



## **1.2 La prise en compte des exigences de l'habitant et de la société civile par les pouvoirs publics dans les années 1980**

Cette nouvelle préoccupation des citoyens pour le cadre de vie, qui fait alors l'objet d'un vaste débat à l'échelon national<sup>6</sup>, est progressivement prise en compte par les pouvoirs publics. Dans un premier temps, le mouvement conduit ces derniers à abandonner la

---

<sup>6</sup> La création d'un ministère chargé de l'environnement et du cadre de vie en France dans les années 1970 en témoigne.

construction d'infrastructures de transport<sup>7</sup> et la politique de rénovation urbaine passant par la table rase. Dans un second temps seront développées des politiques dites du cadre de vie, qui tendent à prendre une place de plus en plus importante dans les politiques urbaines à partir des années 1980 (Joye *et alii*, 1994). Cette évolution se traduit par la mise en place de politiques de préservation et de réhabilitation du tissu ancien ainsi que d'une politique des déplacements prenant en compte tous les usagers. Les espaces publics apparaissent alors rapidement comme l'outil par excellence de l'action publique, comme en témoigne d'ailleurs l'apparition du terme lui-même. D'une part, ces espaces constituent désormais l'élément structurant des nouvelles réglementations de la construction et des politiques d'aménagement urbain<sup>8</sup>. D'autre part, les nouvelles politiques des déplacements, qui passent par de nombreux aménagements de voirie, permettent un renouvellement des formes de l'espace public : au-delà d'une politique sectorielle visant à rééquilibrer les usages de l'espace (chapitre 6), il s'agit de revaloriser aussi le cadre de vie dans toutes ses dimensions – à la fois paysagère et sociale – en agissant sur la forme des espaces publics (chapitre 7). Dans les deux cas, ce sont les espaces publics de *proximité* qui sont concernés au premier chef, ceux qui sont placés au cœur des revendications de la société civile, parce qu'ils sont pratiqués au quotidien par les citoyens et qu'ils fondent leur représentation du quartier. Mais la redéfinition de l'action publique, si elle répond à une même demande sociale, ne se fait pas de la même manière à Paris et à Berlin, au regard des relations avec la société civile et les habitants.

### 1.2.1 Une politique octroyée par le pouvoir à Paris

Dans les années 1980, malgré les lois de décentralisation, les Parisiens ne disposent pas vraiment de tribunes pour se faire entendre en dehors des élections. Une situation que l'homogénéité politique sous J. Chirac (1977-1995) ne fait qu'accentuer, puisque l'opposition municipale ne peut alors s'exprimer que dans le cadre des débats du Conseil de Paris. Certes, deux types d'organes consultatifs sont créés à Paris à cette époque : il s'agit des Commissions Extra-municipales (CEM) qui, à l'échelon de Paris, rassemblent acteurs institutionnels et acteurs associatifs sur telle ou telle thématique<sup>9</sup>, et des Comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) qui réunissent les représentants des associations à l'échelon local. Créés à la suite de la Loi du 2 mars 1982<sup>10</sup>, ces derniers sont indépendants de la municipalité, et leur finalité est de permettre à ces associations de participer à la vie municipale. Chacune de ces deux instances est régulièrement amenée à débattre des espaces publics, de leur aménagement et de leur gestion. Il existe en effet une Commission Extra-municipale des

---

<sup>7</sup> On peut citer la radiale Vercingétorix ou la voie Paris-Rive-Gauche à Paris (Flonneau, 2001) ou encore la voie rapide Est-Ouest à Berlin-Kreuzberg.

<sup>8</sup> Cf. le POS parisien de 1977 et la politique de « rénovation urbaine tranquille » (*behutsame Stadterneuerung*) à Berlin dont les principes sont explicités dans le chapitre 6.

<sup>9</sup> Par exemple sur le commerce et l'artisanat, sur les métiers d'art, etc. Cette pratique a été reconnue par la loi du 6 février 1992 qui permet au conseil municipal de créer des « comités consultatifs » sur tous les problèmes d'intérêt communal. A Paris cependant, le nom de CEM s'est maintenu.

<sup>10</sup> Article 16 : « Les associations participent à la vie municipale. Dans chaque arrondissement est créé un comité d'initiative et de consultation d'arrondissement. Celui-ci réunit les représentants des associations locales ou membres de fédérations ou confédérations nationales qui en font la demande et qui exercent une activité dans l'arrondissement. Au cours d'une séance par trimestre au moins, les représentants de ces associations participent, s'ils le sollicitent, aux débats du conseil d'arrondissement, avec voix consultative. Ils y exposent toute question intéressant leur domaine d'activité dans l'arrondissement et peuvent faire toute proposition à cet égard. Le conseil d'arrondissement en délibère en leur présence. »

transports à laquelle participent les représentants de la Mairie de Paris, de la Préfecture de Police, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP Paris) ainsi que diverses associations spécialisées. Mais le statut à part de Paris, où la Préfecture de Police conserve des compétences importantes dans ce domaine, et où l'administration continue à jouer un rôle prépondérant, limite alors considérablement le rôle de la Commission Extra-municipale des transports. Quant aux Comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA), ils se réunissent régulièrement pour évoquer les questions de déplacements et d'environnement, mais cette fois-ci à l'échelon des quartiers ; aux côtés des acteurs publics locaux, on retrouve les représentants des associations citées ci-dessus à l'échelon des arrondissements ainsi que ceux des associations d'habitants. Pour autant, là encore, les marges de manœuvre très limitées des arrondissements relativisent grandement le poids des CICA dans la définition des politiques publiques. Les deux instances demeurent d'ailleurs consultatives et hormis les associations, peu d'acteurs issus de la société civile peuvent s'y exprimer, encore moins les habitants eux-mêmes. Elles ne sont en outre que très peu écoutées par les pouvoirs publics de l'époque, comme cela nous a été confirmé à plusieurs reprises par des acteurs associatifs déjà actifs à l'époque<sup>11</sup>.

### 1.2.2 Une politique construite avec les habitants : les Expositions Internationales d'Architecture à Berlin

Contrairement à Paris se dessinent à Berlin-Ouest, dans les années 1980, de nouveaux modes de gouvernement de la ville. Ceux-ci rejouent directement sur les modes de production des espaces publics. La voie est tout d'abord tracée à Kreuzberg – notamment dans le quartier SO 36 – à la suite des « luttes urbaines » : organisés en « initiatives citoyennes » (*Bürgerinitiativ*), les habitants prennent en main un certain nombre de projets. C'est dans ce contexte qu'ont été créés peu à peu les instruments politiques, administratifs et juridiques nécessaires afin de permettre et d'institutionnaliser<sup>12</sup> la participation des habitants dans les zones de rénovation urbaine : plan social pour les locataires<sup>13</sup>, agence de conseils auprès des locataires, comité de quartier, comité consultatif à la rénovation urbaine, etc. Comme le rappelle H. Bernard (2004), l'instrument clé est alors la mise en place d'une cellule de coordination et de pilotage servant de plaque tournante entre les différents groupements d'intérêts (les propriétaires, les habitants, le *Bezirk*, le *Land* de Berlin, les responsables politiques, les associations et l'économie locale, etc.). Des réunions longues et nombreuses qui se tiennent à l'époque ressortent des exigences mais aussi de nombreuses idées concrètes. Au contact des habitants, les aménageurs et les architectes élaborent ensuite des projets de

---

<sup>11</sup> Entretiens avec Mmes Lagorgne (07/10/2004) et Lalande (09/09/2004 et 16/09/2004) pour la MDB et l'AUT, ainsi qu'avec P. Holot (14/12/2004) pour « Paris Cité Humaine : les droits du piéton ». Mme Lalande évoque ainsi les grands combats de l'association des usagers des transports dans les années 1980 et au début des années 1990 : il s'agissait notamment de promouvoir le bus comme alternative aux autres moyens de transport, parce qu'il apporte une solution à des usagers pour qui le métro n'est pas adapté (handicapés, personnes âgées, enfants) ; mais à l'époque, les associations « [craient] dans le désert », elles n'étaient « pas prises au sérieux ».

<sup>12</sup> Dans le cas spécifique des zones de rénovation urbaine, la participation des habitants est inscrite dans les « 12 principes de la rénovation urbaine » (1993) et dans les prescriptions d'application du *Land* de Berlin relatives au code fédéral de l'urbanisme.

<sup>13</sup> Le Plan social pour les locataires, prévu à l'art. 180 du Code de la construction, a pour objectif de tenir compte de l'aspect social lors des travaux de rénovation et de concilier les intérêts des propriétaires et des locataires, d'éviter l'émergence de cas sociaux et de conflits ainsi que de résoudre les conflits existants. A Prenzlauer Berg, le plan social est mis en place par une société de conseils aux locataires.

telle sorte que soit au mieux pris en compte l'avis exprimé par les habitants. Si la réhabilitation des logements demeure le principal enjeu, les espaces publics sont également concernés, comme en témoigne l'ouvrage *Freiräume in Berlin-Kreuzberg. Bestand, Analyse, Konzept* (1979). Les expériences développées à Kreuzberg sont ensuite reprises et étendues à d'autres arrondissements, dans le cadre des Expositions Internationales d'Architecture (encadré n°18). Pendant les années 1980 sont ainsi expérimentées de nouvelles méthodes pour l'aménagement des espaces publics, incluant de manière volontariste la participation des habitants. Comme le rappelle G. Schlusche, la réhabilitation et le recalibrage de nombreuses rues sont « planifiés et réalisés dans le cadre des Expositions Internationales d'Architecture » (1997, p. 199), de même qu'un certain nombre de nouveaux espaces publics (jardins de proximité, traversées d'îlots, etc.). Ces mesures émergent dans le cadre des secteurs concernés par l'IBA et découlent bien souvent directement des exigences formulées par les habitants dans leurs discussions avec les professionnels, sur le terrain. Il faut noter au passage que c'est à cette époque que se renforce l'échelon des *Bezirke* dans l'aménagement urbain, puisque la participation est désormais en partie organisée par ces derniers (Schlusche, 1997, p. 201), plus proches des habitants que l'administration du Sénat qui menait jusque-là les politiques publiques dans ce domaine.

### **Encadré n°18. Les Expositions Internationales d'Architecture à Berlin (1984 et 1987)**

Les Expositions Internationales d'Architecture (*Internationale Bauausstellungen*) de 1984 et 1987 se situent dans la lignée des trois grandes expositions urbanistiques qui ont eu lieu à Berlin en 1911, 1931 et 1957. Chacune d'elle avait été à l'origine d'importants changements dans les conceptions de la ville : ainsi la dernière, intitulée *Interbau*, avait-elle développé de nouveaux modèles en vue de reconstruire une ville détruite (*Hansaviertel*).

#### « Le centre-ville en tant que lieu résidentiel »

Le thème principal de l'IBA de 1984 est « Le centre-ville en tant que lieu résidentiel » (*die Innenstadt als Wohnort*). Prenant acte de l'échec des politiques d'aménagement précédentes (séparation des fonctions, dépeuplement de la ville, etc.), elle s'appuie sur l'héritage historique de la ville et prône la revalorisation du centre-ville. Ses objectifs sont donc clairement politiques : il s'agit d'élaborer de nouvelles formes de politique urbaine. Si la politique du logement est principalement visée, la politique urbaine dans son ensemble est également concernée.

Ainsi le cadre de vie est-il remis au centre des préoccupations, notamment par l'amélioration des espaces publics : dans ce domaine, l'IBA se fixe entre autres comme objectifs de réfléchir à « l'humanisation de la circulation » et à « l'espace public comme espace de vie » (*Lebensraum*)<sup>14</sup>. Si les travaux de l'IBA concernent principalement Berlin, l'enjeu est bien sûr de développer des modèles de politique publique qui puissent être appliqués en Allemagne et à l'étranger, la ville cherchant ainsi à accroître son audience internationale.

#### Expérimenter de nouvelles pratiques d'aménagement

Plus qu'une simple exposition (expositions publiques, publications, meetings, séminaires, etc.), l'objectif des IIBA – qui se sont déroulées pendant toutes les années 1980 – est, en partant d'expériences concrètes, d'élaborer de nouvelles méthodes d'aménagement qui soient reproductibles ailleurs. Trois sites sont placés au cœur de la démarche : Kreuzberg (rénovation urbaine sur le plan social, économique et morphologique), le sud de Friedrichstadt (réhabilitation de la structure urbaine traditionnelle) et Tiergarten (achèvement du

<sup>14</sup> Voir « Stadt als Lebensraum », *Wissenschaftsmagazin*, n°2, volume 2, TU Berlin, 1982, 120 p.

forum de Kemperplatz, revitalisation du quartier de Tiergarten et aménagement d'un nouveau parc). L'IBA s'inscrit donc dans un processus plus global d'aménagement urbain comprenant des concours, des expertises qui doivent sur la mise en œuvre d'aménagements concrets dans ces différents secteurs. L'ensemble du processus est mené de manière transparente : il doit comprendre de nombreuses discussions publiques sur les objectifs de la planification et réunissant des architectes, planificateurs et ingénieurs berlinois, mais aussi allemands et étrangers.

#### La participation des citoyens

Les IBA s'appuient également sur le principe de la participation des citoyens. Elle considère que la planification doit être dictée par les intérêts des habitants et tente donc de développer des « stratégies de coopération » entre ces derniers et les professionnels, en dépassant les structures démocratiques traditionnelles, considérées comme peu adaptées à cette démarche. De nombreuses réunions ont donc eu lieu à partir du début des années 1980 : elles donnent lieu à des discussions intenses autour des projets, qui s'étalent sur plusieurs mois voire plusieurs années. Les exigences exprimées par les habitants sont considérées comme engageant les acteurs de l'IBA ; les possibilités de

concrétisation de ces exigences ont donc toujours été vérifiées et étudiées, au commencement de chaque projet. Les enjeux étaient différents selon les secteurs. A Kreuzberg, et notamment dans le quartier SO 36, il s'agissait d'encourager et de développer des procédures de participation issues des « luttes urbaines » des années 1970, en dépassant les conflits, de concrétiser des projets parfois discutés depuis plusieurs années. Dans d'autres secteurs, il s'agissait plutôt d'aider les habitants à s'organiser pour exprimer leur opinion, notamment les franges habituellement les moins impliquées dans la vie publique (femmes, enfants, personnes âgées, étrangers), d'élaborer puis de concrétiser de nouveaux projets.

#### L'héritage des IBA aujourd'hui

Les IBA ont abouti à la mise en œuvre de nombreux projets. Mais elles n'ont pas seulement changé le visage de la ville : elles ont également profondément marqué les acteurs : qu'ils soient élus, fonctionnaires ou professionnels, ceux-ci se revendiquent encore aujourd'hui de cette démarche. Tous les domaines de l'aménagement urbain en gardent aujourd'hui la trace, que ce soit la planification, l'architecture et la construction, ou encore les politiques du logement, des infrastructures et de la circulation (Schlusche, 1997).

Sources : IBA, 1984 et 1991; Schlusche, 1997

Dans les années 1980, deux tendances se dessinent donc à Berlin, qui vont s'accroître par la suite et se retrouver dans les autres métropoles européennes, y compris à Paris. Les espaces publics sont de moins en moins produits à l'échelle de la ville, mais de plus en plus à l'échelon de l'arrondissement voire du quartier, dans une interaction de plus en plus institutionnalisée entre de multiples acteurs, en particulier les acteurs locaux (résidents, commerçants, associations).

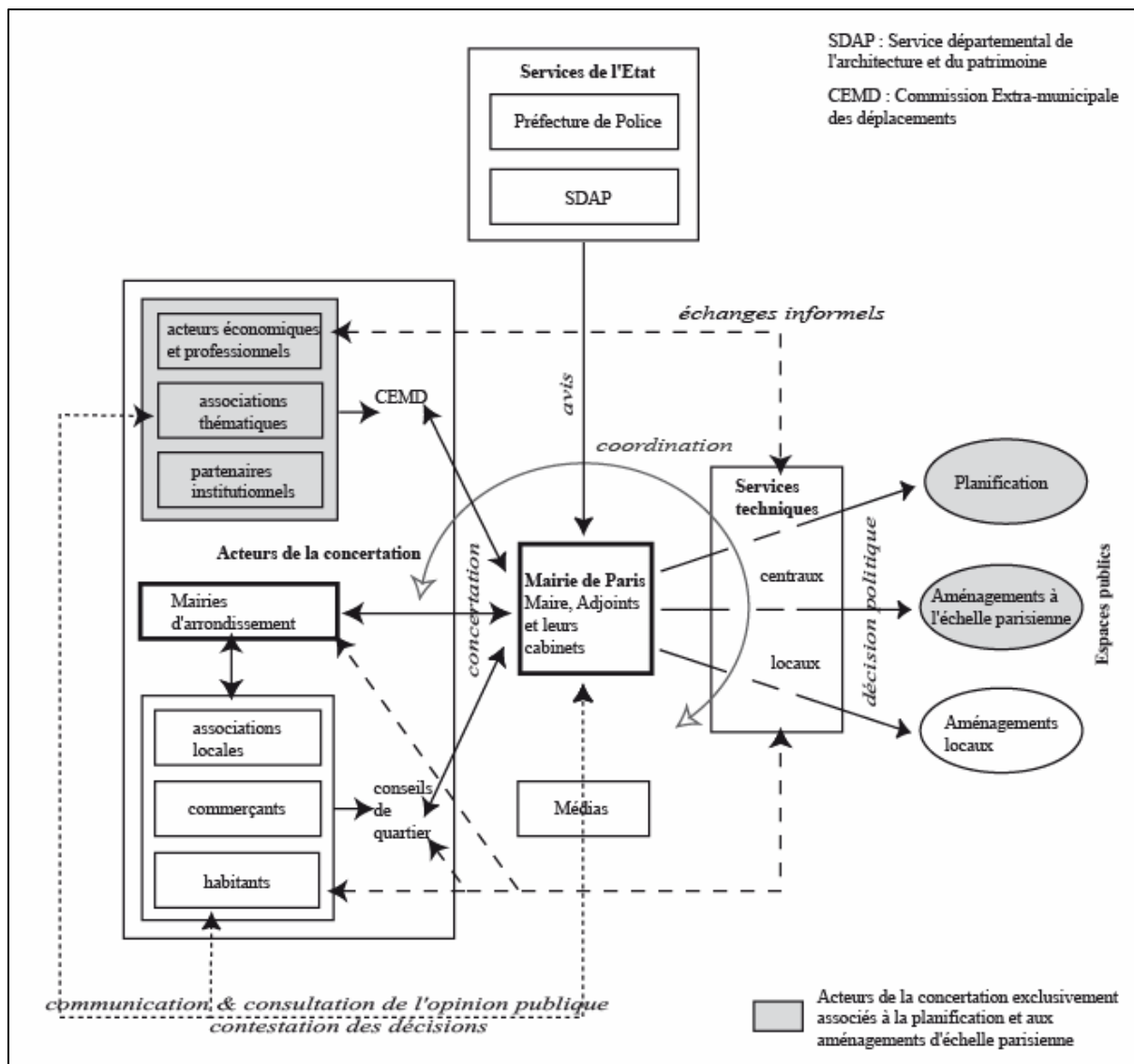
## **2. Produire les espaces publics avec la société civile et les habitants : le cas parisien aujourd'hui**

Dans les années 1990, les pouvoirs publics ont fait évoluer leur organisation et leurs méthodes de travail de manière à mieux associer la société civile et les habitants à la production de la ville. Les rapports entre pouvoirs publics et société civile sont moins marqués du sceau de la confrontation, ils *s'institutionnalisent*. Aujourd'hui sont associés de manière régulière, que ce soit pour la planification ou pour l'aménagement : à l'échelon de la ville, les associations et les acteurs économiques ; à l'échelon local, la population résidente et les associations de quartier, les commerçants et les services publics. Le mode d'association varie cependant considérablement, de la simple information à la co-décision (plus rare) en



passant par la consultation et la concertation, pour reprendre une échelle issue de la sociologie des organisations anglo-saxonnes (Arnstein, 1969)<sup>15</sup>.

Figure n°85. Le système des acteurs parisiens de l'espace public aujourd'hui



## 2.1 Consulter les associations et les acteurs économiques pour planifier et aménager à l'échelle de Paris

Depuis les années 1980 ont été mis en place des organes consultatifs qui ouvrent certains aspects de la gestion locale à des citoyens non-élus, en l'occurrence principalement les acteurs associatifs et les acteurs économiques. Si la consultation de ces derniers peut être seulement mise en œuvre par les pouvoirs publics pour avaliser certaines mesures – comme ce fut le cas dans les années 1980 –, elle peut aussi témoigner d'une exigence d'écoute en amont

<sup>15</sup> Même si cette échelle de la participation est relativement ancienne, elle n'en continue pas moins à structurer largement non seulement le droit (Raséra, 2001) mais aussi les discours des acteurs, ce que d'aucuns critiquent d'ailleurs, attirant l'attention sur le flou de ces catégories et la difficulté de « dégager clairement les critères d'une bonne concertation ou d'une véritable co-décision, par exemple » (Blondiaux, 2004, p. 10).

de la décision. C'est cette exigence que l'on relève aujourd'hui à Paris en ce qui concerne la production des espaces publics : la Commission Extra-municipale des déplacements (CEMD) apparaît alors comme le principal organe consultatif concerné ; c'est dans ce cadre que se mène aujourd'hui une bonne partie de la concertation, que ce soit pour des projets précis ou pour la planification des aménagements à venir.

### 2.1.1 Les associations et les acteurs économiques à l'échelon parisien

Il convient tout d'abord de présenter ici les principaux acteurs associatifs et économiques, ainsi que leurs positions. Qu'est-ce qui peut les opposer ou les réunir à la politique menée à Paris dans le domaine des déplacements et des espaces publics ? Cette question est importante dans la mesure où elles sont aujourd'hui pleinement associées à la politique menée dans le domaine des espaces publics.

*Les associations parisiennes*<sup>16</sup> sont souvent anciennes – elles datent pour certaines des années 1970 ou 1980. Depuis longtemps attentives à la politique des déplacements, luttant en particulier sans relâche contre les derniers avatars des politiques favorables à l'automobile, elles ont donc une expérience certaine et des compétences reconnues dans ce domaine. Plusieurs de ces associations sont spécialisées dans la question des transports et défendent les usagers non-motorisés : les principales sont l'Association des usagers des transports d'Ile de France (AUT-IDF), les associations « Mieux de déplacements à bicyclette » (MDB) et « Paris Cité Humaine : les droits du piéton ». Ces associations sont historiquement très liées. Elles ont souvent travaillé ensemble et de nombreux adhérents de l'une le sont également de l'autre. Bien que principalement intéressées par les déplacements et la défense des usagers, ces associations n'en ont pas moins développé des idées sur l'aménagement des espaces publics. L'AUT-IDF milite ainsi pour l'organisation des transports collectifs de surface en « métro de surface » et pour l'adoption d'un nouveau plan de circulation articulé à ce réseau. En ce qui concerne Paris et la banlieue dense, elle s'est particulièrement intéressée à l'espace public et à la manière donc il devait être aménagé<sup>17</sup>, considérant qu'il faut rechercher des aménagements différenciés selon le type de voie<sup>18</sup>. Partant d'une lutte pour le développement des déplacements à vélo, le MDB en est aussi arrivé à défendre un nouveau partage de la voirie qui soit plus favorable aux cyclistes : le but est de rendre la ville plus paisible et plus agréable tout en permettant aux cyclistes de circuler à vélo en sécurité. Ce nouveau partage passe *entre autres* par l'extension du réseau cyclable, la généralisation des pistes cyclables à contre-sens, ainsi qu'une multiplication des aires de stationnement. « Paris cité humaine : les droits du piéton »<sup>19</sup> se bat quant à elle pour un meilleur confort – qui passe notamment par une propreté accrue des espaces publics – et une meilleure sécurité des cheminements piétons, sur les trottoirs et lors des traversées. Pour les trottoirs, elle demande en particulier un dégagement plus important encore aux dépens des étalages, des terrasses et du stationnement. Ses

---

<sup>16</sup> Voir annexe n°II-11 pour une présentation des principales associations.

<sup>17</sup> Entretiens avec Mme Bigorgne (07/10/2004) et Mme Lalande (09/09/2004 et 16/09/2004). Voir aussi le site Internet de l'association.

<sup>18</sup> Pour les grandes artères, un site protégé bidirectionnel (c'est-à-dire une voie dans chaque sens), qu'il soit central ou latéral, physiquement séparé de la circulation générale par mini-trottoir ; pour les rues moyennes, des sens uniques à orientation alternée par tronçons successifs, avec sur chaque tronçon un couloir à contre-sens réservé aux autobus, ce qui doit dissuader le transit automobile tout en autorisant la desserte ; enfin, l'interdiction à la circulation générale des rues étroites, ainsi réservées aux piétons et aux bus.

<sup>19</sup> Entretien avec P. Holot, 14/12/2004.

demandes rejoignent celles du MDB dans la mesure où elle milite aussi pour le développement des parcs à deux-roues.

A côté de ces associations spécialisées dans les transports et la défense des usagers, on trouve également des associations spécialisées dans le domaine de l'environnement. C'est tout particulièrement le cas des Amis de la Terre, archétype de l'association écologiste. Initialement plutôt intéressée par des questions d'ordre général dans ce domaine (défense des forêts tropicales, gestion des déchets, etc.), elle s'est récemment impliquée plus avant dans la question des déplacements et a par là-même été amenée à réfléchir sur la question des espaces publics et de leur aménagement<sup>20</sup>. Dans une optique résolument écologiste, elle défend donc les mêmes principes que les associations citées ci-dessus, en mettant quant à elle tout particulièrement l'accent sur la nécessité de réduire la circulation automobile.

On ne saurait cependant limiter ce tour d'horizon des associations à l'échelle parisienne aux associations thématiques. En effet, parmi *les multiples associations locales*, qui sont à l'origine plutôt engagées dans la défense du cadre de vie d'un quartier, certaines se sont érigées en véritables acteurs à l'échelon parisien : c'est par exemple le cas de l'association « Action Barbès », très impliquée dans l'aménagement du boulevard Magenta, et qui, forte de cette expérience, est devenue un interlocuteur à part entière dans ce domaine, au-delà du 10<sup>ème</sup> arrondissement<sup>21</sup>. Une partie de ces associations locales se sont d'ailleurs regroupées en coordinations pour exprimer leurs positions avec plus de force à l'échelon parisien. C'est le cas depuis longtemps d'Ile-de-France Environnement (IDFE) qui réunit un ensemble d'associations locales ; elle s'attache plutôt à l'amélioration du cadre de vie, défendant, au service de cet objectif, à la fois le développement des modes de circulation doux et le développement d'aménagements de qualité. Des collectifs plus récents et strictement parisiens se sont également mis en place : la CPAV (Coordination Parisienne des Associations pour la Voirie)<sup>22</sup> et plus récemment la Plate-forme des associations d'habitants, dont les acteurs sont à peu près les mêmes. Ainsi donc, après avoir suivi de près les aménagements mis en œuvre dans leur environnement, les associations locales ont été amenées à s'intéresser plus globalement aux déplacements et aux espaces publics à l'échelle de Paris, et donc à en devenir acteur.

*Les acteurs économiques* n'apparaissent pas aussi impliqués dans le domaine des déplacements et de l'environnement que les associations. Ce n'est pas leur préoccupation première. Devant l'ampleur des aménagements programmés par la Mairie, ils ont cependant eu tendance à s'affirmer ces dernières années. Certaines activités sont en effet particulièrement exposées : il s'agit notamment des chauffeurs de taxi, des déménageurs et des commerçants, dont l'activité dépend largement de l'espace public, de la fluidité du trafic pour les uns ou de l'intensité du passage pour les autres. Les commerçants demeurent souvent réticents aux aménagements : ils ont intérêt à ce que les livraisons ne soient pas trop

---

<sup>20</sup> Entretien avec C. Bascompte, 18/04/2006.

<sup>21</sup> Selon E. Carteron (entretien du 13/04/2006), comme l'association a une action constructive et fait des propositions, elle a des contacts directs avec les services et en particulier avec G. Lacouts qui a dirigé la mise en œuvre de l'aménagement du boulevard Magenta ; l'association entretient de bons rapports avec les services mais également avec le cabinet de D. Baupin (dont S. Gibier). Elle opère ainsi une sorte de « parasitage de la Mairie du 10<sup>ème</sup> » dont le maire est selon elle insuffisamment sensible aux questions locales et dont elle fait remarquer de toute façon les faibles compétences.

<sup>22</sup> Nous reviendrons au rôle joué par ce collectif à la fin de ce chapitre.

compliquées, à ce que l'impact des travaux soit le plus limité possible sur leur activité. A l'échelle parisienne, les commerçants sont représentés par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) et la Chambre de Métiers et d'Artisanat de Paris (CMAP). Celles-ci n'ont eu de cesse de rappeler la nécessaire prise en compte de l'impératif économique dans la politique des déplacements. Pour les chauffeurs de taxi ainsi que pour les déménageurs, la fluidité de la circulation et la possibilité de stationner facilement – afin de prendre en charge ou déposer les clients – constituent une condition *sine qua non*. Les chauffeurs de taxi sont représentés à l'échelle parisienne par divers syndicats professionnels et associations.

### 2.1.2 Le rôle central de la Commission Extra-municipale des Déplacements (CEMD)

Existant de longue date, la CEMD réunit les acteurs institutionnels de la politique des déplacements d'une part, les acteurs associatifs et économiques d'autre part. Son rôle a été revalorisé après 1995. Cette année-là, la gauche remporte en effet les élections dans cinq arrondissements, empêchant la droite de rééditer les deux grands chelems de 1983 et 1989. C'est un changement de taille dans le contexte politique parisien, qui conduit la majorité de droite à revoir en partie ses méthodes de travail<sup>23</sup>. La majorité est désormais beaucoup plus critiquée et doit rendre des comptes de manière plus régulière. Au moment où il redéfinit la politique des déplacements dans la capitale, le nouveau Maire remet aussi en valeur les organes consultatifs hérités des années 1980, au premier rang desquels on trouve l'ancienne Commission Extra-municipale des transports, devenue Commission Extra-municipale des déplacements (CEMD). Il organise de grandes concertations qui concernent au premier chef les espaces publics : ainsi le Plan Vélo est-il élaboré en étroite collaboration avec les associations spécialisées ; de même, de grands projets d'aménagement donnent lieu à de vastes concertations, comme c'est le cas pour les Grands Boulevards<sup>24</sup>. Si cette concertation se limite aux associations, et bien souvent même à celles que le Maire choisit de mettre en exergue, l'ouverture des pouvoirs publics à d'autres acteurs de l'espace public est incontestable par rapport à la période précédente<sup>25</sup>. En définitive, tous ces outils de consultation demeurent encore aujourd'hui d'actualité : même si la municipalité élue en 2001 a approfondi la démocratie locale de manière plus volontariste<sup>26</sup> – en généralisant notamment les conseils de quartier, comme nous le verrons plus loin –, elle n'a pas fait tomber en désuétude la CEMD, bien au contraire.

Depuis 2001, l'approfondissement de la concertation a donné une place centrale à la CEMD. Dans ce cadre sont mises en discussion les principales mesures prises par la municipalité dans le domaine des déplacements et des espaces publics. Les élus y présentent leurs projets et transmettent des documents essentiels aux associations et aux acteurs économiques, en amont des projets ; ceux-ci peuvent demander des éclaircissements, poser des questions et surtout défendre leur point de vue, éventuellement en s'opposant aux élus.

---

<sup>23</sup> Entretien avec C. Blancot, 17/02/2006.

<sup>24</sup> Entretien avec M. Miller, 19/08/2005.

<sup>25</sup> Ce qui nous a été confirmé par les acteurs associatifs (voir notamment entretien avec P. Holot, association « Paris cité humaine : les droits du piéton », 14/12/2004).

<sup>26</sup> De même que pour la politique des déplacements (chapitre 6), la municipalité précédente a donc engagé un processus dans lequel l'actuelle municipalité s'est inscrite en l'approfondissant : la rupture se situe donc là encore plutôt en 1995 qu'en 2001.

Parmi les associations présentes au sein de la CEMD, on retrouve bien entendu les associations thématiques citées ci-dessus qui sont représentées à chaque réunion<sup>27</sup>. Elles ont vu leurs idées largement reprises par la Mairie dès 2001. Les élus au pouvoir dans la capitale entretiennent une grande proximité idéologique avec elles, notamment ceux qui ont en responsabilité les espaces publics : les Adjointes au Maire de Paris chargés des espaces verts et de la voirie sont en effet issus du mouvement écologiste, comme on l'a vu précédemment, de même que de nombreux adjoints aux maires d'arrondissement<sup>28</sup>. Comme nous avons pu le vérifier au cours des entretiens, une partie importante des élus de l'actuelle majorité a d'ailleurs un passé de militant associatif. On ne s'étonnera donc pas que les objectifs et les solutions proposées soient très proches. Mais ces associations n'en restent pas moins indépendantes du pouvoir. Leurs critiques pointent plutôt les lenteurs et les insuffisances de la politique menée plus qu'elles ne la rejettent. Elles militent ainsi en général pour des mesures plus radicales encore dans leurs domaines respectifs. Ainsi, malgré la mise en place du réseau « Mobilien », l'AUT-IDF demande une politique plus ambitieuse pour les transports en commun de surface ; elle veille également à ce que les aménagements répondent exactement à ces exigences en termes de confort, de lisibilité et de sécurité pour les usagers des transports collectifs. Le MDB défend quant à lui – au-delà du réseau déjà mis en place – l'aménagement d'un maillage plus dense et plus étendu de pistes cyclables. En ce qui concerne les piétons, « Paris cité humaine : les droits du piéton » continue à veiller à l'amélioration de la qualité des trottoirs et des cheminements piétons ; le fait que cette association soit moins active que le MDB et les autres associations de cyclistes explique peut-être d'ailleurs que la priorité de la Mairie aille aujourd'hui plutôt aux cyclistes, au-delà des affirmations de principe. Les Amis de la Terre et IDFE demandent quant à elles que tous les aménagements de voirie répondent *sans exclusive* aux objectifs environnementaux, l'une plutôt en termes d'écologie et l'autre plutôt en termes de cadre de vie. Avec l'association Réseau Vert, la plupart de ces associations défendent également sans relâche le maillage de tout l'espace parisien en voies dédiées aux circulations douces : cette mesure, qui avait été reprise par l'équipe municipale en 2001, mais qui n'a pu être développée que marginalement jusqu'à maintenant à cause des contraintes de circulation (cf. chapitre 6), est donc devenue l'un des chevaux de bataille des associations.

Au cours de ces réunions, alors que leurs préoccupations concernaient plutôt à l'origine des questions aussi globales que les déplacements ou l'environnement, ces associations ont été amenées à s'intéresser plus spécifiquement aux espaces publics, à la fois parce que leurs exigences nécessitent la plupart du temps de nouveaux aménagements mais aussi et surtout parce que les demandes en termes d'aménagement rencontrent un certain nombre de contraintes intrinsèques à l'espace public parisien. Ainsi les acteurs institutionnels leur ont-ils bien souvent rappelé les contraintes – qu'elles soient budgétaires ou administratives (sécurité ou patrimoine) – qui ralentissent la mise en œuvre de certaines mesures demandées ou en compromettent d'autres. En même temps, les associations – et c'est désormais leur rôle – n'en continuent pas moins à veiller à la bonne application des mesures annoncées en 2001 et à leur systématisation. Elles servent ainsi d'un côté les intérêts de la Mairie, qui défend des

---

<sup>27</sup> La participation aux réunions constitue d'ailleurs l'une des principales activités de ces associations.

<sup>28</sup> Par exemple : G. Bellenger dans le 14<sup>ème</sup> ou Ch. Nenner dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement.

positions similaires, tout en lui reprochant bien souvent, d'un autre côté, de ne pas aller assez vite et assez loin, ce qui peut aussi en même temps la desservir.

Si les associations ont bel et bien pris une place importante au sein de la CEMD – il suffit pour s'en rendre compte d'observer la part des militants associatifs à chaque réunion<sup>29</sup> – celle-ci permet aussi aux acteurs économiques de s'exprimer sur la planification. Ces acteurs expriment le plus souvent des réticences face aux aménagements, les travaux entraînant pour eux d'énormes difficultés, comme ce fut le cas pendant l'aménagement du boulevard des Maréchaux ou du boulevard Magenta. La CCIP siège à la CEMD où elle représente notamment les commerçants. Si elle ne s'oppose pas directement et systématiquement à la politique municipale, elle a fait remonter les problèmes rencontrés par les commerçants – notamment une baisse de leur chiffre d'affaires – pendant les travaux de voirie ou après la reconfiguration de certains espaces publics : elle a ainsi mené un certain nombre d'enquêtes sur le terrain pour évaluer l'impact des aménagements sur l'activité économique des commerces, et notamment sur les livraisons<sup>30</sup>. Elle a aussi largement travaillé avec la Mairie de Paris pour que soient pris en compte les intérêts des commerçants, notamment en ce qui concerne les livraisons : les deux parties ont travaillé à la mise en place de la *Charte des livraisons*. Les représentants des chauffeurs de taxi et des déménageurs ont été quant à eux très présents dans les réunions par le biais de plusieurs organisations professionnelles, apparemment plus encore que les représentants des commerçants ; en observant les comptes rendus des réunions, on peut voir que leurs prises de parole y sont nombreuses. L'opposition à la politique des déplacements n'est là encore pas systématique, mais les chauffeurs de taxi expriment régulièrement leurs inquiétudes face aux travaux ; leurs demandes, qui concernent la fluidité du trafic et la possibilité de stationner facilement, vont parfois à contre-courant de la politique municipale, mais les couloirs de bus élargis, qui sont aussi ouverts aux taxis, rencontrent une certaine adhésion. Ils sont d'ailleurs soutenus à ce sujet par l'AUT-IDF pour qui les véhicules utilitaires et les taxis doivent acquérir un statut particulier<sup>31</sup>.

### 2.1.3 Aménager et planifier les aménagements d'espaces publics à l'échelle de la ville

Dans le cadre de la Commission Extra-municipale des déplacements (CEMD), les acteurs associatifs et économiques ne sont pas seulement appelés à discuter la politique des déplacements parallèlement à sa mise en œuvre. Ils sont également concertés au sujet des projets d'aménagement concrets d'une part, en particulier ceux qui concernent l'échelle parisienne, de l'élaboration du PDP, prenant ainsi part à la planification des aménagements à venir d'autre part.

Tout d'abord, la CEMD – et par ce biais, des acteurs associatifs et économiques – joue un rôle important dans l'élaboration des *projets en réseau et plus généralement des projets dont l'impact dépasse les quartiers où ils s'inscrivent*. C'est tout d'abord le cas des aménagements menés dans le cadre du programme « Mobilien ». La CEMD joue alors le rôle

---

<sup>29</sup> Les comptes rendus des différentes réunions sont sur le site de la Mairie de Paris ([www.paris.fr/portail/deplacements](http://www.paris.fr/portail/deplacements)).

<sup>30</sup> Enquêtes réalisées pour les « quartiers verts » suivants : Alésia Tombe-Issoire, Aligre, Peupliers, Butte Montmartre respectivement dans les 14<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissements, ainsi que pour certaines lignes « Mobilien ».

<sup>31</sup> Pour l'AUT-IDF, l'espace réservé à l'autobus doit d'ailleurs être également accessible aux véhicules d'urgence et aux taxis.

des « comités d'axe » mis en place par le Plan des Déplacements de l'Ile-de-France (PDUIF)<sup>32</sup>. Depuis 2001, les trois étapes d'un projet « Mobilien » – dont nous avons vu dans le chapitre 9 qu'il est piloté par la Direction de la voirie et des déplacements (Service de l'aménagement des espaces publics) – font l'objet d'une concertation dans le cadre de la CEMD : diagnostic de la ligne, propositions d'aménagement puis programme finalement retenu. En bref, le diagnostic est élaboré par la Direction de la voirie puis transmis au comité technique avec des partenaires insitutionnels tels que la RATP ; les hypothèses d'aménagement qui en découlent sont ensuite transmises au comité technique et à la CEMD. Dans ce cadre, le projet est donc discuté avec les acteurs économiques et associatifs. Il faut également noter que chaque CEMD fait l'objet d'une commission préparatoire à laquelle participent toutes les mairies d'arrondissement, la RATP, le Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF), la Région, la Préfecture de Police, les associations d'usagers, le Syndicat des Artisans Taxis et la Chambre de Commerce de Paris (CCIP). Parmi les associations, l'Association des usagers des transports s'implique particulièrement dans ce domaine puisque le programme correspond à son exigence de « métro de surface ». De leur côté, la CCIP et les représentants des chauffeurs de taxi attirent à chaque fois l'attention des élus sur l'impact des aménagements par rapport à leurs activités : les enquêtes réalisées à ce propos par la CCIP ont ainsi été transmises aux autres acteurs et aux pouvoirs publics lors des réunions de la CEMD.

En second lieu, la CEMD constitue l'un des lieux de la concertation mise en place pour *préparer l'élaboration du Plan des déplacements de Paris (PDP)*<sup>33</sup>. Elle a été saisie à chaque phase d'élaboration du projet, les acteurs associatifs et économiques étant alors informés et pouvant réagir aux mesures envisagées par la Mairie. Elle a également travaillé en commissions autour de quatre thématiques : « circulation et stationnement », « espace public », « déplacements des personnes » et « marchandises », invitant également pour cela des intervenants extérieurs ; les travaux de ces différentes commissions ont été en partie repris dans le PDP final. Ainsi le texte<sup>34</sup> nous rappelle-t-il que les associations ont participé à la réflexion générale sur les espaces publics, notamment sur le code de la rue, sur la nécessité d'un nouveau guide de l'espace public, ou sur l'importance de la prise en compte des nouveaux usages. On peut également relever, en ce qui concerne les espaces publics, une participation importante des associations sur les thèmes suivants : l'intermodalité à laquelle les aménagements peuvent contribuer ; la promotion des « circulations douces », notamment par le biais d'un code de la rue, d'aménagements adaptés (« zones 30 » et « quartiers verts », voies à priorité piétonne et réseau vert, rues piétonnes) et de fermetures temporaires ; les aménagements visant à renforcer la sécurité routière ; le développement d'actions transversales à tous les projets (dont la « végétalisation ») ; l'aménagement des grands axes et des portes ainsi que des espaces publics de la couronne. Les acteurs économiques, que ce soit les chambres consulaires ou les organisations socio-professionnelles, n'interviennent quant à eux que dans deux chapitres du PDP. Il s'agit en premier lieu de celui qui est consacré aux « actions pour développer les alternatives aux déplacements individuels motorisés : l'un des

---

<sup>32</sup> Voir encadré n°6 et 7, chapitre 6.

<sup>33</sup> Conformément à la procédure adoptée par le Conseil de Paris en juillet 2005. Il faut noter cependant que les autres commissions extra-municipales ont également été saisies, mais sur des points précis : la Commission consultative des familles et de la petite enfance, le Conseil de la vie étudiante, le Conseil parisien de la jeunesse, le Conseil de la citoyenneté des Parisiens non communautaires ou encore le CEMCA (commerçants et artisans).

<sup>34</sup> Le PDP indique pour chaque mesure les acteurs qui ont pris part à la réflexion.

pilier de ces actions étant l'amélioration de l'offre de taxis : les organisations socio-professionnelles ont ici été pleinement associées. Il s'agit en second lieu du chapitre consacré aux « actions pour faciliter les déplacements à vocation économique » (pp. 124-138) : par rapport aux espaces publics, c'est essentiellement l'amélioration des conditions de livraisons et plus généralement des possibilités de stationnement qui est abordée ; le développement des transports alternatifs de marchandises (voies navigables, chemin de fer) doit également permettre de désengorger la voirie.

En phase finale de la concertation, chacun des acteurs siégeant à la CEMD a transmis un avis écrit synthétisant sa position par rapport au nouveau PDP au cours de l'année 2006. Par là même, les associations – par nature indépendantes du pouvoir politique – ont acquis un poids assez important dans la définition du nouveau PDP et, en conséquence, dans la planification des aménagements. Les avis transmis par les associations thématiques reprennent pour l'essentiel les positions décrites précédemment. En revanche, l'avis de la plate-forme des associations d'habitants est intéressant à analyser. Outre des propositions pour le PDP, ce collectif d'associations locales a en effet profité de la concertation pour exprimer une position par rapport à la politique menée depuis 2001<sup>35</sup> ; il attire l'attention, contrairement aux autres associations, sur le manque de cohérence des mesures prises par la Mairie depuis 2001, le déficit de coordination entre certains acteurs institutionnels et surtout sur la nécessité de développer l'évaluation ainsi que les études prospectives. Les associations d'habitants apparaissent donc comme les plus critiques à l'égard de la politique municipale. Elles n'en ont pas pour autant été écartées et ont pu exprimer ces critiques publiquement. D'ailleurs, la cohérence, la coordination et l'évaluation font désormais partie des objectifs de la Mairie qui les a inscrits dans le PDP, peut-être moins sous la pression des associations d'ailleurs que parce que les pouvoirs publics eux-mêmes étaient conscients de ces manques, maintes fois relevés par certains services de la Ville.

Mais l'un des avis les plus critiques est celui de la CCIP. La chambre consulaire a de son côté organisé une large concertation auprès des acteurs économiques de la capitale<sup>36</sup>. Avec la CMAP, elle a lancé un sondage pour recueillir le point de vue des entreprises sur le PDP<sup>37</sup>. En s'appuyant sur les résultats de la concertation et du sondage, la CCIP a rendu public un avis soulignant que le texte ne pouvait satisfaire, en l'état, le monde des entreprises.

En effet, de nouvelles restrictions à la circulation automobile, notamment sur les grands axes, pèseraient sur le développement économique de la capitale. La Ville de Paris propose des mesures (...) qui risquent de handicaper la vie économique de la capitale et d'amplifier les effets des mesures prises ces dernières années<sup>38</sup>.

La CCIP rappelle que les entreprises ont pour nombre d'entre elles « bien intégré les enjeux du développement durable » et qu'elles sont « prêtes à s'engager dans des mesure anti-pollution » mais qu'elles « souhaitent aussi pouvoir circuler, stationner, livrer et accueillir la

---

<sup>35</sup> « La plateforme des associations parisiennes d'habitants. Avis sur le projet de PDP », disponible sur [www.paris.fr/portail/deplacements](http://www.paris.fr/portail/deplacements) (dernière consultation en juillet 2007).

<sup>36</sup> Un forum sur le site Internet de la CCIP notamment, ainsi que des enquêtes sur le plan local.

<sup>37</sup> Sondage réalisé par l'institut MV2 du 22 février au 8 mars 2006 auprès d'un échantillon représentatif de 3200 entreprises (90% de ces entreprises employant moins de 10 salariés : nombre d'entre elles sont des artisans et des commerçants).

<sup>38</sup> « La CCIP pose des préalables à l'adoption du Plan des déplacements de Paris », communiqué de presse du 31 janvier 2007, 2 p.



clientèle » ; elles jugent négativement, pour plus de 60% d'entre elles, les effets des aménagements déjà réalisés et s'opposent ainsi majoritairement (environ 75%) à la suppression de files de circulation sur les grands axes, à la suppression des voies sur berge<sup>39</sup>. Pour cela, elle a proposé plusieurs amendements au projet de PDP dont voici les deux principaux : en premier lieu, « subordonner les restrictions de circulation automobile à la mise en place de moyens de transports alternatifs » ; en second lieu « mettre en place une instance d'évaluation et de pilotage » devant se substituer aux instances existantes et à laquelle elle participerait aux côtés des élus, des représentants des résidents et des experts. Parmi les autres amendements proposés, elle insiste enfin sur la nécessité de sauvegarder la fluidité de la circulation. Ces demandes ne semblent cependant pas avoir été prises en compte : alors toutes les mesures proposées par le PDP relatives à la transformation des espaces publics ont un impact sur l'activité économique, celui-ci n'est pas vraiment abordé, les enjeux économiques n'étant traités, comme nous l'avons vu précédemment, que sous l'angle des livraisons et non pas sous l'angle des déplacements professionnels<sup>40</sup>.

## **2.2 Informer et consulter l'opinion publique pour planifier**

Depuis 2001, la Mairie de Paris ne s'est pas adressée qu'aux associations et aux acteurs économiques. Elle a également eu le souci d'informer et de consulter le public à l'échelle parisienne, selon diverses modalités. Pour cela, elle s'est donné des moyens humains et techniques supplémentaires.

### **2.2.1 Les espaces d'information**

Depuis 2001, la nouvelle municipalité n'a cessé de mettre à contribution des espaces créés sous l'ancienne mandature pour communiquer sur sa politique. Il s'agit en premier lieu du site Internet de la Ville de Paris ([www.paris.fr](http://www.paris.fr)). Celui-ci possède notamment une section dédiée aux déplacements, où l'on trouve, outre l'énumération des acteurs impliqués (élus et services), toute une série d'informations sur les « grands projets » que constituent les « espaces civilisés » et les « quartiers verts », etc. On y trouve à la fois les grands principes d'aménagement – tirés de la *Charte des espaces civilisés* et de la *Charte des quartiers verts* – et des informations sur les projets en particulier, avec des détails sur le contenu (textes, images) et le déroulement du projet (de la concertation à l'état d'avancement en passant par le calendrier des travaux). Dans les sections consacrées à l'urbanisme et à l'environnement, où l'on retrouve également des informations sur les acteurs publics impliqués, les « grands projets » que constituent les ZAC et les GPRU d'une part, les projets d'aménagement d'espaces verts d'autre part, sont décrits de la même manière. Des sites spécifiques ont en outre été créés à l'occasion des concertations précédant l'élaboration du PLU puis du PDP<sup>41</sup>. L'internaute pouvait à la fois se documenter, s'informer, prendre la parole et donner son avis. En effet, on y trouvait tous les éléments d'information (diagnostic, démarche, calendrier), les

---

<sup>39</sup> Selon le sondage cité précédemment. L'opposition aux autres mesures – en particulier l'extension des zones 30, la réduction de la circulation dans les bois et l'extension de « Paris respire » – est beaucoup moins nette.

<sup>40</sup> Les déplacements professionnels ne peuvent en effet pas se réduire au transport des marchandises. Les artisans doivent notamment se déplacer dans Paris dans le cadre de leur travail, ce qui n'est pas évoqué. Seules les professions socio-médicales sont évoquées dans le chapitre 5 du PDP.

<sup>41</sup> Ils ont été depuis fusionnés avec les sections citées ci-dessus.

comptes rendus des réunions de concertation<sup>42</sup>, des forums de discussion ouverts à tous les internautes<sup>43</sup> – ces sites étaient donc interactifs, contrairement au site de la Mairie – ainsi que des informations sur la concertation à proprement parler<sup>44</sup>. Le site spécialement créé pour le projet de Tramway sur le boulevard des Maréchaux est conçu sur le même modèle, en collaboration avec les autres partenaires institutionnels<sup>45</sup>. On y trouve notamment les grandes orientations qui ont présidé à la requalification de l'axe en « boulevard jardiné ». Une petite partie des informations mises en ligne sur ces sites Internet a en second lieu été reprise dans le bulletin municipal *A Paris* qui, lui aussi, existait déjà sous l'ancienne mandature. Certains numéros ont consacré des dossiers thématiques à la politique des déplacements et aux aménagements d'espaces publics<sup>46</sup> ; la plupart ont en outre permis aux Parisiens de suivre plus particulièrement les projets, au sein des colonnes réservées aux arrondissements.



Figure n°86. Affiche de l'exposition « Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris » qui s'est tenue au Pavillon de l'Arsenal du 03/03/2006 au 04/06/2006

Mais la communication de la Mairie sur sa politique en matière d'espaces publics ne s'est pas limitée à ces médias. Elle s'est aussi inscrite dans des lieux concrets. Une campagne d'affichage et de distribution conséquente a été mise en œuvre. De nombreuses réunions publiques ont été organisées, que ce soit dans les mairies d'arrondissement, où les Parisiens ont également pu visiter des expositions sur les différents projets, ou à l'Hôtel de Ville, où se sont notamment tenues des réunions publiques au moment de la concertation sur le PDP. Le rôle du Pavillon de l'Arsenal<sup>47</sup> a également été important à cet égard. Dans le cadre des « questions d'actualité », plusieurs conférences-débats y ont été organisées sur la question des

<sup>42</sup> Le site dédié au PDP ([www.deplacements.paris.fr](http://www.deplacements.paris.fr), désormais inactivé) mettait ainsi en ligne les comptes rendus de l'ensemble des réunions de la CEMD et des grandes réunions publiques évoquées ci-dessus ; les avis transmis par les associations y ont aussi été publiés.

<sup>43</sup> Le site dédié au PDP comprenait notamment un espace intitulé « forum et débat » dans lequel les internautes pouvaient aborder tous les sujets relatifs aux déplacements à Paris, la modération s'effectuant *a posteriori*. Ce forum a compté près de 700 messages pendant le premier mois. Un espace « Foire aux questions » était également disponible, apportant des réponses aux principales questions issues du forum.

<sup>44</sup> Sur le site dédié au PDP, deux encadrés « A la une » et « Dans mon arrondissement » étaient dédiés aux réunions publiques : dates des réunions publiques et accès aux comptes rendus.

<sup>45</sup> Contrairement aux deux autres, ce site existe encore, donnant désormais des informations sur le prolongement vers l'Est et le Nord.

<sup>46</sup> Voir par exemple : *A Paris*, n°21, décembre 2006 avec un dossier consacré au tramway et aux déplacements (pp. 6-9).

<sup>47</sup> Créé en 1988, le Pavillon de l'Arsenal est le « Centre d'information, de documentation et d'exposition d'urbanisme et d'architecture de Paris ». Il a pour objectif de mettre l'aménagement de la ville et ses réalisations architecturales à la portée de tous. C'est une association loi 1901 ; son conseil d'administration réunit deux membres nommés par le Maire de Paris ainsi qu'un ensemble de personnalités extérieures. Actuellement, son Président est J.-P. Caffet, adjoint au Maire de Paris chargé de l'Urbanisme, et sa directrice D. Alba, architecte et ancienne conseillère du Maire de Paris en charge des espaces publics.

espaces publics en général<sup>48</sup> et en particulier (Halles, berges de la Seine). Il faut surtout noter qu'une grande exposition intitulée « Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris » s'y est tenue en 2006 (figure n°86). Selon D. Alba<sup>49</sup>, cette exposition avait une double entrée : présenter au public ce qui se passe aujourd'hui en termes de voirie et de mobilier urbain, tout en remettant les espaces publics dans leur contexte historique (théories d'aménagement) et urbain (centralités). Il faut noter que cette exposition s'est tenue la même année que la concertation sur le PDP, au moment où la politique menée par la Mairie dans ce domaine était discutée dans les diverses instances de consultation. Elle a donné lieu à un catalogue (Texier, 2006) contenant entre autres un certain nombre d'articles rédigés par des agents de la Ville de Paris – ce qui est assez rare – et des membres de l'APUR.

### 2.2.2 Les enquêtes d'opinion

La Mairie ne s'est cependant pas contentée d'informer le public. Au moment de la concertation sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et sur le Plan des Déplacements de Paris (PDP), elle a également commandé des enquêtes à des instituts de sondage, qui ont notamment été l'occasion de consulter le public sur la question des espaces publics. La très large diffusion de ce questionnaire a permis de donner à chacun l'occasion de s'exprimer, même au-delà de la capitale : adressés par l'intermédiaire du journal municipal *A Paris*, les questionnaires étaient aussi disponibles dans les lieux publics, mairies d'arrondissement et mairies des communes limitrophes, ainsi que dans les grandes gares parisiennes ; ils étaient bien sûr également disponibles sur les sites Internet de la Mairie de Paris.

*Le questionnaire*<sup>50</sup> sur le PLU comprenait ainsi une question sur la végétation dans la ville, trois questions sur les déplacements et le stationnement – dont une portant directement sur les espaces publics puisqu'il s'agissait des mesures à mettre en œuvre pour limiter la pollution atmosphérique – et enfin une question sur l'animation des rues et les commerces. Les Parisiens interrogés<sup>51</sup> se sont massivement prononcés pour l'aménagement de nouveaux espaces verts et la « végétalisation » des rues ; ils ont également majoritairement considéré comme une priorité l'aménagement des espaces publics en faveur des transports en commun et des piétons ; enfin, la quasi-totalité s'est déclarée favorable à la protection du commerce de proximité.

*Dans le questionnaire sur le PDP*, quatre questions concernaient directement l'aménagement des espaces publics (figure n°87). Il est ressorti un certain nombre d'éléments intéressants de cette enquête<sup>52</sup>. La majorité des Parisiens considère que, lors d'un

---

<sup>48</sup> « Dessin de rues, destins de rues ». Conférence-débat du lundi 22 mai 2006. Des architectes, urbanistes et paysagistes français de renom y participaient (tels J.-P. Charbonneau et M. Corajoud), ainsi que des personnalités étrangères.

<sup>49</sup> Entretien du 27/10/2004.

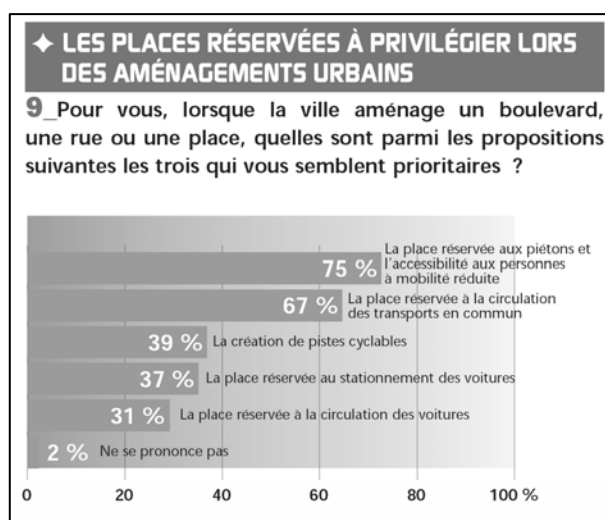
<sup>50</sup> Il était accompagné de deux fascicules : l'un contenant les grands enjeux du projet de PLU, l'autre les positions des groupes présents au sein du Conseil de Paris.

<sup>51</sup> Mairie de Paris (2005), *Consultation sur le PLU. Construire avec vous l'avenir de Paris. Vos réponses*, 8 p. disponible sur le site [www.paris.fr](http://www.paris.fr) (dernière consultation : août 2007). L'enquête a été réalisée par IPSOS en 2004. La structure des personnes ayant répondu est très proche de la structure de la population parisienne, en termes d'âge (avec une légère surreprésentation des jeunes et des personnes âgées), de CSP (avec cependant une sous-représentation des ouvriers) comme d'arrondissement de résidence, ce qui confère une relative représentativité à l'enquête.

<sup>52</sup> Selon IPSOS, 87% des 140 194 questionnaires retournés l'ont été par des habitants de la capitale et 13% par des habitants de l'Ile-de-France (hors Paris). Même si ce questionnaire n'est pas un sondage, les répondants sont

aménagement, priorité doit être donnée aux piétons et aux transports en commun. Ils souhaitent également majoritairement que les sanctions soient renforcées en cas de non-respect de la réglementation (places de livraisons, passages piétons, couloirs de bus, etc.). En ce qui concerne les objectifs à moyen et long terme, une courte majorité se prononce pour le développement des rues piétonnes et l'extension de l'opération *Paris respire*. En revanche, la réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h en dehors des grands axes n'est pas considérée comme prioritaire par la majorité des Parisiens, plus d'un tiers des personnes interrogées considérant même que cette mesure n'est pas du tout prioritaire. Ainsi donc, si sur quelques points ils apportent une nuance sur certaines mesures envisagées par la Mairie (zones 30, stationnement notamment), les Parisiens sont apparus, à la suite de ce questionnaire, comme relativement favorables aux grandes orientations définies par la Mairie.

Figure n°87. La priorité à adopter lors d'un aménagement d'espace public selon les Parisiens (question 9 du questionnaire sur le PDP, source : Mairie de Paris)



## 2.3 Vers une participation des habitants et des acteurs locaux

A l'échelon local, les principaux intéressés par les aménagements d'espaces publics sont les habitants ainsi qu'un ensemble d'acteurs locaux comprenant notamment les commerçants, les associations de quartier et les services publics de proximité. Peu impliqués dans les aménagements d'espaces publics au cours des années 1980 et 1990, ils sont désormais pleinement associés à la production des espaces publics de proximité, leur rôle se situant entre concertation et participation.

### 2.3.1 Des Comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) aux conseils de quartier : la construction de la démocratie locale parisienne

Prévue par la loi, la démocratie locale a été peu mise en œuvre jusqu'en 1995. Pendant son mandat, J. Tibéri a développé la concertation. Au moment où le Maire implique par ailleurs de manière croissante la Commission Extra-municipale des déplacements à l'échelle parisienne, les Comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) sont

---

assez représentatifs de la population : les différentes catégories (sexe, âge, catégorie professionnelle, structure familiale, modes de transports) sont très proches de la structure réelle de la population parisienne ; de plus, tous les arrondissements sont représentés à peu près à leur poids démographique réel. On peut cependant observer quelques petites différences par rapport à la structure de la population : les jeunes de moins de 25 ans sont par exemple légèrement sous-représentés, ce qui est fréquent dans les enquêtes auto-administrées selon IPSOS.

revalorisés. C'est principalement dans ce cadre qu'est alors mise en œuvre la concertation concernant l'aménagement des « quartiers tranquilles ». Aujourd'hui, les CICA se sont maintenus et leur rôle a été approfondi, même s'ils sont peu médiatisés. Ils continuent à se réunir régulièrement pour traiter des problèmes rencontrés à l'échelle des quartiers au niveau des déplacements et du cadre de vie : ils peuvent ainsi proposer des mesures, notamment en termes d'espaces publics. Ainsi, les projets « Mobilien » ne sont pas seulement discutés dans le cadre de la CEMD, mais aussi dans le cadre des CICA, avec une présentation du diagnostic et des projets en commission locale Transports-Circulation. Les associations de quartier et les représentants des commerçants peuvent ainsi prendre connaissance des projets et les discuter, proposer des modifications qui seront ensuite examinées par la Mairie. Enfin, les CICA peuvent formuler des demandes qui peuvent ensuite être relayées par les élus locaux. Ils donnent donc une part d'initiative aux acteurs locaux. Certains projets sont ainsi le fruit de la demande d'associations : c'est le cas du « quartier vert Cavalotti » dans le 18<sup>ème</sup> pour lequel s'est fortement impliquée l'association « 17/18 » ou encore de « l'espace civilisé Magenta » pour lequel plusieurs associations locales – au premier rang desquelles Action Barbès – ont activement milité.

Pour autant, la concertation menée dans le cadre des CICA se limite à une consultation des associations et des acteurs locaux. A partir de 1995, considérant l'ouverture mise en œuvre par Jean Tibéri comme insuffisante et faisant observer que la Loi PLM n'est toujours appliquée à Paris que de manière très formelle, la gauche prône de son côté la « révolution de la démocratie locale » selon les termes de M. Charzat<sup>53</sup>, nouveau Maire du 20<sup>ème</sup> arrondissement. Ce dernier a préparé, en partenariat avec les associations, un programme municipal valorisant les différents quartiers, qu'il met rapidement en application : sur délibération du conseil d'arrondissement, les sept premiers conseils de quartier sont créés et mis en place entre septembre 1995 et février 1996. Les conseils de quartier doivent permettre au public dans son ensemble de s'exprimer, non plus seulement aux associations. L'expérience est ensuite étendue au 19<sup>ème</sup> arrondissement, mais ne sera pas reprise dans les autres arrondissements de gauche. De portée limitée dans la mesure où les arrondissements n'ont encore à l'époque que peu de compétences, cette expérimentation n'en constitue pas moins la base de l'organisation mise en place par la suite. En effet, pendant la campagne des élections municipales de 2001, la gauche annonce qu'en cas de victoire, elle généralisera le dispositif à l'ensemble des arrondissements. En mettant la démocratie locale au cœur de leur programme, « les stratèges socialistes savaient (...) que la capitale connaissait sur le terrain un retard criant par rapport à d'autres villes (...). Ils avaient par ailleurs perçu la forte demande que les Parisiens expriment en ce domaine » (Rullier, 2004, p. 24), une demande de rupture également avec les modes de gestion de la ville tels qu'ils étaient mis en œuvre depuis les années 1980.

Les expérimentations parisiennes dans le domaine de la démocratie locale, ainsi que les débats qui les ont entourées, contribuent largement aux réflexions qui précèdent le vote de la Loi Démocratie et Proximité en 2002 (encadré n°16). Cette loi donne un cadre légal aux conseils de quartier qui seront créés à Paris dans la foulée de l'élection : elle les rend obligatoires dans les communes de plus de 80 000 habitants et leur donne un rôle consultatif,

---

<sup>53</sup> Sous titre de l'ouvrage de M. Charzat, *Le Paris citoyen*, Stock, 1998.

le Maire pouvant les « associer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville ». Le volontarisme politique de l'actuelle municipalité rejoint donc le législateur pour mettre en œuvre un dispositif qui apporte un changement de taille. Les pouvoirs publics donnent ainsi un cadre dans lequel les habitants peuvent s'exprimer sur leurs problèmes quotidiens : pour eux, les conseils de quartier doivent ainsi permettre de mieux répondre aux aspirations des habitants par une gestion de proximité qui s'appuie sur leurs « savoirs pratiques » (Bacqué, Rey & Sintomer, 2005). Il n'est d'ailleurs pas étonnant que l'animation du quartier, le cadre de vie et la question des espaces publics dans leur ensemble soient placés au cœur de leur action (Rullier, 2004). Les conseils de quartier sont en fait rapidement devenus des instances où les acteurs locaux – comprenant les associations mais aussi les habitants et les commerçants – peuvent s'exprimer sur les problèmes qu'ils rencontrent dans les espaces publics, proposer des aménagements susceptibles d'améliorer leurs usages voire critiquer les aménagements programmés par la municipalité. Ils constituent donc un jalon vers une démocratie plus participative, qui se distingue clairement de la démarche de consultation mise en œuvre auparavant, contribuant ainsi à bouleverser les modes de production de l'espace public.

La création des conseils de quartier constitue un changement d'autant plus important qu'en parallèle, les conseils d'arrondissement ont vu s'accroître leurs compétences en termes de gestion de la proximité, comme nous l'avons vu précédemment. La Loi Démocratie et Proximité renforce les prérogatives des maires d'arrondissement qui doivent devenir les *principaux interlocuteurs des Parisiens, à l'échelon local*. A ce titre, ils décident eux-mêmes de la composition et du fonctionnement des conseils de quartier, ce qui explique les formes diverses prises par la démocratie locale à Paris<sup>54</sup>. Ce sont les maires d'arrondissement qui sont chargés d'organiser la concertation dans tous les domaines, y compris dans celui des espaces publics : la plupart des aménagements sont donc aujourd'hui discutés dans ce cadre, sous la houlette des maires d'arrondissement. Ainsi donc, couplée avec la déconcentration de l'administration analysée dans le chapitre 9, les nouvelles compétences du maire d'arrondissement en termes de concertation lui donnent aujourd'hui un rôle incontournable dans le domaine des espaces publics, même si ceux-ci ne sont pas directement de son ressort. En outre, les conseils de quartiers peuvent faire remonter un ou plusieurs vœux jusqu'au conseil d'arrondissement qui arbitre ensuite entre les vœux des différents conseils de quartier ; ces vœux peuvent concerner les espaces publics de proximité, que ce soit des espaces verts ou des rues. Tout en permettant une prise en compte directe des demandes exprimées par les citoyens, cette évolution renforce également, dans une certaine mesure, les marges de manœuvre du maire et du conseil d'arrondissement.

### 2.3.2 Produire les espaces publics de proximité avec les habitants et les acteurs locaux

Depuis 2001, le principe de la concertation a été généralisé en amont des projets d'aménagement. Si la concertation passe encore par les CICA, la nouveauté réside dans la concertation des conseils de quartier ainsi que dans l'utilisation de diverses méthodes qui tendent à se développer parallèlement.

---

<sup>54</sup> Voir en annexe n°II-12 pour un aperçu de cette diversité.

Depuis 2002, l'essentiel de la concertation précédant l'aménagement des espaces publics se fait dans le cadre des conseils de quartier. C'est principalement le cas pour *les projets touchant à des espaces publics de proximité, comme les « quartiers verts »*<sup>55</sup>. Contrairement aux CICA, la concertation est cette fois directement dirigée vers les habitants (figure n°88). Tous les arrondissements ont joué le jeu de la concertation concernant la réalisation des « quartiers verts ». La Section Territoriale de Voirie (STV) réalise un diagnostic sur le périmètre adopté par la mairie d'arrondissement. Une réunion publique de présentation du diagnostic a lieu à partir de laquelle une commission du conseil de quartier est créée, chargée de faire des propositions d'aménagements. La mairie d'arrondissement et la section territoriale construisent ensuite des propositions présentées en conseil de quartier. Au cours de chaque réunion, on retrouve le schéma classique suivant<sup>56</sup> : présentation générale de l'écu, intervention du technicien, questions et remarques du public (en grande partie prises en charges par l'écu). Le temps imparti à la concertation est plus ou moins grand selon les besoins et les difficultés qui peuvent émerger (refus par certaines catégories de la population d'un aménagement par exemple).

La parole des habitants est soigneusement recueillie par les fonctionnaires de la Ville qui participent aux réunions des conseils de quartier et aux réunions publiques<sup>57</sup>. Des comptes rendus sont rédigés qui circulent ensuite entre les services chargés de l'aménagement et sont analysés. Malgré tout, les procédures de concertation sont davantage consultatives que participatives. Cela signifie que les conseils de quartier sont plus sollicités pour donner leur avis que pour être véritablement acteurs dans le projet. S'ils participent aux choix des aménagements réalisés, c'est plus pour signaler les points sensibles en termes de sécurité routière (notamment la sécurisation des espaces devant les écoles) ou de localisation du mobilier urbain comme les places de stationnement deux-roues. Pour les aménagements d'importance, comme les changements de sens de circulation ou l'élargissement des trottoirs, les élus et les techniciens ont déjà monté un projet qu'ils soumettent à l'avis des habitants. Certains projets peuvent être discutés, amendés voire abandonnés devant le rejet massif de certains habitants, mais il n'en reste pas moins que les habitants ne sont pas encore impliqués réellement, en amont, dans la construction du projet.

Si une procédure commune se dessine en matière de concertation, il n'en reste pas moins que des différences d'organisation et d'usages apparaissent entre les arrondissements. La concertation est en fait menée avec plus ou moins d'intensité selon les couleurs politiques. Cette diversité s'explique par l'autonomie que les mairies d'arrondissement ont concernant son organisation, comme nous l'avons vu précédemment. Ainsi, si les mairies du 4<sup>ème</sup>, du 13<sup>ème</sup> ou encore du 18<sup>ème</sup> arrondissement ont appliqué la procédure classique<sup>58</sup>, avec groupe de travail au sein du conseil de quartier et réunions publiques, on trouve à l'inverse une concertation très réduite – presque symbolique – dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement par exemple : pour le « quartier vert Saint-Germain », la première réunion s'est faite avec cinq ou six

---

<sup>55</sup> Mais la même méthode est aujourd'hui de plus en plus appliquée lors de projets de moins grande ampleur, pour la reconfiguration d'une rue commerçante par exemple : le cas de la rue Raymond-Losserand qui a été recalibrée en 2006 en témoigne.

<sup>56</sup> Entretien avec L. Dechandon, 20/12/2005

<sup>57</sup> Voir les entretiens avec des chargés de communication au sein de la DVD : J.-M. Claude (29/08/2005) et H. Kéghouche (01/02/2006).

<sup>58</sup> Entretiens avec les acteurs dont J. Coumet pour le 13<sup>ème</sup> arrondissement (06/04/2006).

membres du conseil de quartier, dans « une arrière-salle de bistrot » à côté de la mairie nous a confirmé l'un des acteurs du projet ; l'autre réunion a plutôt fait office de réunion d'information.

Au-delà de la concertation menée dans le cadre des conseils de quartier, *diverses méthodes ont été expérimentées localement*. Certaines expositions en mairie ont pu donner lieu à des cahiers de concertation où les visiteurs pouvaient donner leur avis. Cette démarche a été mise en œuvre au tout début de la concertation sur le PLU et le PDP, en 2002. Les avis recueillis ont en partie servi de base au diagnostic élaboré ensuite par la Mairie. A l'échelle d'un projet, même si elle est relativement rare, cette démarche a été mise en œuvre par la Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement pour préparer l'aménagement du boulevard Magenta. Organisée par l'Adjointe à la voirie et aux déplacements, cette exposition a eu lieu à l'été 2002 dans le hall de la mairie. Plus d'une centaine de commentaires ont été inscrits sur le cahier de concertation, et analysés ensuite par la Mairie. C. Nenner, l'Adjointe au Maire, estime avoir tiré des « leçons qualitatives de cette concertation » et juge le résultat intéressant. Pour autant, ce type de concertation ne touche finalement qu'un public, relativement restreint, de personnes intéressées. C'est pourquoi d'autres outils ont également été utilisés.

*Figure n°88. Une réunion de concertation au conseil de quartier Pernety, dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement (photo : conseil de quartier)*



Dans le cadre du projet d'« espace civilisé Jaurès », une méthode inédite a été utilisée<sup>59</sup>. En septembre 2002, pendant la « Journée sans voiture », « on a mis Jaurès en situation » au moyen d'aménagements éphémères préfigurant le projet. Une semaine après, le Maire du 19<sup>ème</sup> arrondissement a demandé leur avis aux habitants par voie de référendum local. Il s'agissait de consulter les habitants au sujet du nombre de files de circulation à prévoir (deux ou trois à la place des quatre initialement existantes) : les habitants ont demandé très majoritairement que ne soient maintenues que deux files (à plus de 70%). Plus simplement, l'enquête par questionnaire peut également permettre d'étendre la concertation à un plus grand public, principalement des habitants et des commerçants. Cette méthode a été utilisée pour le « quartier verts Peupliers » dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement. Si la méthode habituelle a été mise en œuvre au préalable dans le cadre du conseil de quartier, deux questionnaires ont été réalisés par la mairie d'arrondissement et la section territoriale. Ces

<sup>59</sup> Entretien avec G. Lacrouts, 31/01/2006.



questionnaires ont été envoyés à tous les foyers électoraux et distribués aux commerçants. Des centaines de réponses sont revenues les deux fois; le taux de réponse a été très bon, de l'ordre de 15%. Un premier questionnaire portait sur le constat de la situation avant les travaux et sur les aménagements proposés. Un second portait sur le projet à proprement parler : les personnes interrogées avaient le choix entre plusieurs propositions. La solution retenue par les élus et techniciens a été celle qui a reçu le plus de suffrages. Dans le même ordre d'idée, la Mairie de Paris a récemment mis à la disposition des parisiens, riverains et usagers, pour certains projets « Mobilien », un module d'« e-concertation » sur Internet afin de recueillir leur avis sur des questions précises d'amélioration de la circulation des bus ou d'aménagement induit par le nouveau partage de l'espace public.

Plus directement sur le terrain, d'autres outils ont également été mis en œuvre et tendent à se généraliser. Il s'agit de venir au contact direct des usagers qui ne sont bien souvent concertés que par l'intermédiaire des associations d'usagers. Des permanences ont ainsi été installées, comme sur les boulevards Magenta et Jean-Jaurès. Sur le boulevard Magenta le bungalow d'information a été tenue par la Direction de l'urbanisme (DU) qui estime la méthode intéressante<sup>60</sup> ; pourtant, la plupart des autres acteurs estiment la méthode peu concluante : les usagers se sont surtout plaints du chantier, au lieu de s'informer et de réellement discuter du projet. Autre méthode, plus consensuelle cette fois-ci, des « conférences itinérantes » ont été organisées dans les arrondissements au contact des usagers dans le cadre du « Mobilien ». Dans le même ordre d'idée, des « marches exploratoires » sont de plus en plus souvent organisées pour les projets concernant les espaces publics de proximité : experts, élus et habitants – dont en général les membres du conseils de quartier – sont ainsi invités à parcourir l'espace public concerné ; munis de plans, les participants se font une idée plus concrète du projet et peuvent également proposer des amendements aux projets, grâce à leur bonne connaissance des lieux ; c'est aussi l'occasion, pour les élus présents, de discuter avec les commerçants qui ne peuvent pas toujours se déplacer aux réunions du conseil de quartier.

Au-delà de la concertation autour des projets mis en place par les pouvoirs publics, les espaces publics de proximité sont de plus en plus produits *avec la participation des habitants et des acteurs locaux*. Ainsi, on ne saurait traiter de la place des conseils de quartier dans la production des espaces publics sans évoquer leur rôle croissant comme force de proposition. Tout comme les CICA, il est de plus en plus courant que les conseils de quartier – en l'occurrence leurs commissions chargées de la voirie et/ou de l'environnement – formulent des propositions concrètes d'aménagements au niveau local, que ce soit en termes de voirie ou en termes de jardins<sup>61</sup>. C'est par exemple le cas du conseil de quartier Pernety dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement. Après s'être beaucoup impliqué dans le projet de recalibrage de la rue Raymond-Losserand, le conseil de quartier a travaillé sur des « projets alternatifs »<sup>62</sup> que la Mairie pourrait ensuite soutenir, en transmettant un vœu au conseil de Paris : le recalibrage de

---

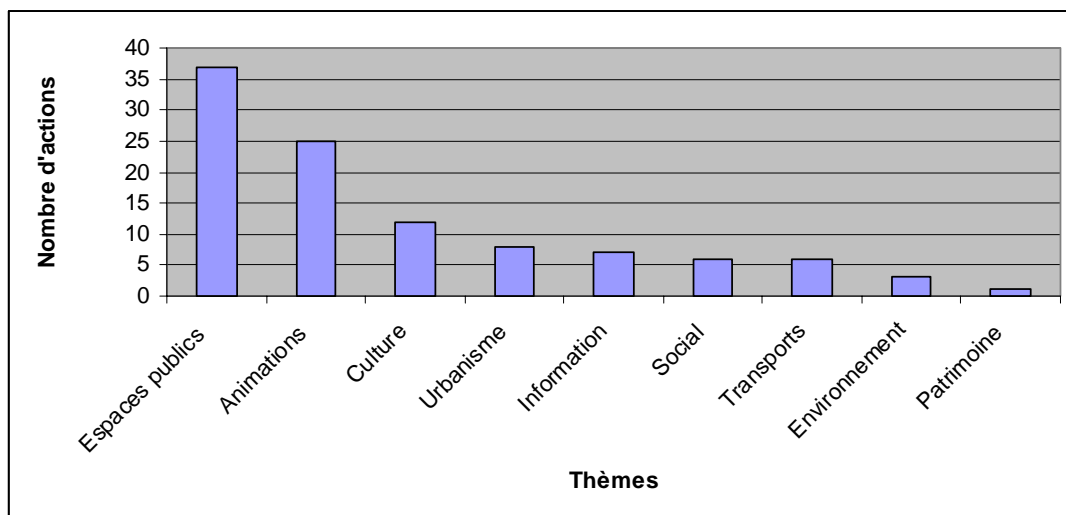
<sup>60</sup> Entretien avec O. Royer et P. Herviou, 12/05/2005.

<sup>61</sup> Entretien avec A. Huart (17/10/2005).

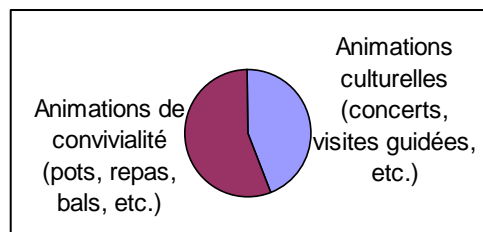
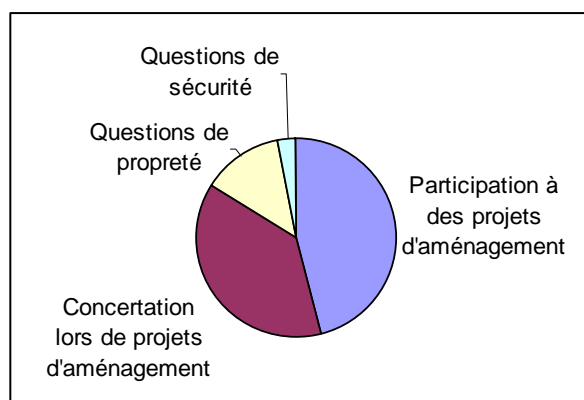
<sup>62</sup> Entretien avec M. Perrot, responsable de la commission voirie et déplacements du conseil de quartier Pernety (19/10/2005). Tous les conseils de quartier ne sont cependant pas aussi actifs dans ce domaine que le conseil de quartier Pernety : c'est un conseil de quartier qui fonctionne bien depuis sa création ; de plus, il bénéficie, dans le domaine des déplacements, de l'expérience et du conseil de militants associatifs issu de l'AUT-IDF ou de la MDB, associations très présentes dans l'arrondissement.

la rue Didot pour sécuriser les traversées et la piétonisation partielle de celle-ci au niveau du carrefour avec la rue du Château ; la piétonisation partielle de la place de Catalogne pour donner aux piétons un accès à la fontaine centrale. Certains conseils de quartier ont réussi à obtenir le réaménagement de certains espaces publics, participant largement à la définition des projets<sup>63</sup> : c'est notamment le cas récemment des places Souham dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement et de la Chapelle dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement, ou encore de la rue René Boulanger et du jardin Juliette Dodu dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement.

Figure n°89. L'action des conseils de quartier en 2006



Les différents types d'actions



Les types d'action concernant l'animation

Les types d'action concernant les espaces publics

(source : Mairie de Paris, Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale, mars 2007)

Mais les conseils de quartier ne sont plus seulement une force de proposition. Sur le modèle des budgets participatifs initialement développés à Porto Allegre (Gret & Sintomer, 2002) et qui se sont récemment diffusés en Europe, un budget spécialement dédié aux conseils

<sup>63</sup> Voir les documents *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* (et notamment le dernier, publié en mars 2007) qui relatent les principales actions mises en œuvre par les conseils de quartier parisiens ([www.paris.fr](http://www.paris.fr), dernière consultation en août 2007).

de quartier est inscrit dans l'état spécial d'arrondissement<sup>64</sup> depuis 2003. Chaque conseil dispose tout d'abord d'un budget de fonctionnement. D'un montant de 3 305 euros par conseil de quartier, il permet d'acquérir des biens consommables, notamment de l'alimentation et des boissons pour les repas de quartier. Ceux-ci sont organisés en nombre croissant, parfois même plusieurs fois dans l'année (figure n°89) : l'animation constitue l'un des activités les plus importantes des conseils de quartier qui contribuent par là même au renouvellement des pratiques de l'espace public dans la proximité. Cette évolution n'est pas étonnante sachant que l'animation du quartier demeure l'une des préoccupations majeures des habitants et des associations locales. Ces repas de quartier organisés par les conseils de quartier s'ajoutent d'ailleurs aux animations directement organisées par les associations locales qui peuvent pour cela obtenir des subventions municipales. Les associations comme les conseils de quartier bénéficient en outre le plus souvent d'un avis favorable de la part de la Mairie qui a récemment obtenu – comme nous l'avons vu dans le chapitre 9 – la compétence de donner les autorisations d'occupation de la voie publique pour les manifestations de moins de 300 m<sup>2</sup>.

*Figure n°90. Le Brunch « fruits et légumes » du Conseil de quartier Pernety le 22 mai 2005 (photo : conseil de quartier)*



Les conseils de quartier disposent en second lieu d'un budget d'investissement ou « fonds de participation des habitants » : d'un montant de 8 264 euros pour chaque conseil de quartier, il permet de financer des biens qui revêtent un caractère de « durabilité », en particulier du mobilier urbain et des aménagements de voirie. Ainsi les conseils de quartier peuvent-ils s'impliquer plus avant dans des projets d'aménagement, ce qui constitue avec l'animation l'une de ses activités principales aujourd'hui (figures n°89 et 90). Ils peuvent directement financer l'aménagement d'emplacements réservés pour les deux-roues, la pose de barrières pour sécuriser les cheminements piétons, la réfection des trottoirs voire

---

<sup>64</sup> L'état spécial d'arrondissement est un document annexé au budget de la Ville de Paris. Voté par le Conseil de Paris, ce document détaille les dépenses et les recettes de fonctionnement de chaque arrondissement.

l'amélioration de l'éclairage public ou la « végétalisation » de l'espace public<sup>65</sup>. Cependant, en pratique, le Maire demeure seul ordonnateur des crédits inscrits à l'état spécial : les conseils de quartier ne peuvent donc pas gérer directement les crédits de fonctionnement et d'investissement<sup>66</sup>. Mais l'initiative vient tout de même des conseils de quartier, ce qui demeure un changement considérable. Par ailleurs, les budgets alloués au conseil de quartier peuvent être mutualisés avec ceux des autres conseils de quartier de l'arrondissement, sous réserve de l'accord de la mairie d'arrondissement. Ainsi peuvent-ils travailler sur des projets plus ambitieux. De plus, rien n'interdit la possibilité de contractualiser un projet d'investissement en collaboration avec la mairie d'arrondissement si le projet s'avérait d'un montant plus important que celui dont il dispose. Ainsi le projet peut-il être financé de façon partenariale (conseil de quartier, mairie d'arrondissement), mettant en quelque sorte les conseils de quartier au même niveau que les arrondissements dans la production des espaces publics.

### 2.3.3 L'association croissante des conseils de quartier aux projets d'échelle parisienne

Si la concertation est menée essentiellement dans le cadre des conseils de quartier pour les aménagements de proximité, les programmes d'échelle urbaine impliquent une concertation plus large, à un autre échelon. Pour autant, les conseils de quartier sont aussi devenus un passage obligé pour ce type de projet. Cela vaut pour les aménagements de voirie, où les conseils de quartier sont autant consultés que la CEMD.

C'est dès le début le cas pour les « espaces civilisés » et le tramway. Nous prendrons ici l'exemple du boulevard Magenta<sup>67</sup> : même si les procédures adoptées sont relativement variables d'un projet à l'autre, notamment dans le temps, on retrouve peu ou prou le même schéma pour les autres « espaces civilisés ». Entre 2002 et 2004 (date de début des travaux), la Mairie d'arrondissement s'est largement investie dans le processus de concertation, en particulier l'Adjointe chargée de la voirie et des déplacements. Deux conseils de quartier ont été associés à l'élaboration du projet, ainsi que la Commission Extra-municipale des déplacements du 10<sup>ème</sup> arrondissement (CEMD 10)<sup>68</sup>. Le point de départ de la concertation se situe en 2002, avec la discussion du diagnostic et des objectifs en CEM 10 et une réunion commune des deux conseils de quartier concernés : habitants et acteurs locaux ont alors analysé les propositions (trois grandes familles comportant à chaque fois des variantes), avant de rédiger un vœu, repris et voté en conseil d'arrondissement, donnant les grandes priorités d'aménagement. Un bilan de la concertation a été rédigé par la Mairie, dont il ressortait un

---

<sup>65</sup> Comme en témoignent les numéros de 2005, 2006 et 2007 de *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* ainsi que les sites Internet des mairies d'arrondissement.

<sup>66</sup> Chaque maire définit alors les procédures de validation des demandes et des projets d'investissement des Conseils de quartier, qui lui sont propres et qui conviennent à son organisation interne.

<sup>67</sup> Sources : entretien avec C. Nenner (09/02/2006) et G. Lacrouts (31/01/06) ; site Internet de la Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

<sup>68</sup> Pour mieux organiser la concertation dans un arrondissement où les aménagements d'espaces publics sont nombreux – outre l'« espace civilisé Magenta », trois « quartiers verts » – le Maire a créé en 2002 la CEM 10 sur le modèle de la CEMD à l'échelon parisien ; le rôle de l'adjointe au Maire, Ch. Nenner, a également été déterminant. Cette commission rassemble régulièrement (tous les 3 mois environ) les différents acteurs concernés de l'arrondissement (élus, représentants des 6 conseils de quartier, le Président du CICA), les représentants des différents modes de transport et d'usagers, les acteurs institutionnels et techniques (Préfecture de Police, Services techniques de la Ville) ainsi que des personnes qualifiées et des invités ponctuels, en fonction des sujets abordés.

certain nombre de propositions intéressantes (en termes de « végétalisation », de place accordée aux vélos, etc.). Quelques mois plus tard était organisée une grande réunion publique de présentation et de discussion des trois familles de propositions, en mairie : elle a réuni quelque 300 personnes. Après quelques mois pendant lesquels le Maire de Paris a tardé à donner son arbitrage, la Mairie centrale a été poussée<sup>69</sup> par les élus, les habitants<sup>70</sup> et les acteurs locaux à réagir plus vite. La Mairie tranche alors en faveur des couloirs de bus bilatéraux. Pour autant, la concertation n'est pas terminée. Il s'agit désormais de décider entre deux variantes se distinguant par la largeur des trottoirs, la position de la bande cyclable et le type de plantation d'alignement (double plantation ou non). Le principe de l'aménagement est présenté à la CEM 10 à la fin de l'année 2003 qui doit analyser et discuter des deux variantes. Une dernière fois, le Maire de Paris tranche parmi les différents choix possibles : il décide de conserver les deux plantations d'arbres et les bandes cyclables sur les trottoirs. En juin 2004 a lieu la seconde grande réunion publique : il s'agit cette fois de présenter le projet définitif et le calendrier des travaux. La dernière étape de la concertation portera enfin sur des points précis, au fur et à mesure que les plans sont dessinés, notamment en ce qui concerne l'aménagement des carrefours. Cette dernière étape a nécessité beaucoup de réunions de la CEM 10, auxquelles ont également participé des représentants des conseils de quartier.

En ce qui concerne le programme « Mobilien », la méthode a évolué entre 2001 et 2006. Jusqu'en 2004, la concertation a été menée de la manière décrite précédemment, c'est-à-dire essentiellement dans le cadre de la CEMD. La réunion publique n'intervenait alors qu'une fois le consensus acquis entre les acteurs institutionnels, associatifs et économiques, pour présenter le projet avec le calendrier des travaux. Or comme le rappelle J.-M. Claude<sup>71</sup>, la réaction du public, ainsi placé devant le fait accompli, a été très négative, ce qui a abouti à une situation de blocage<sup>72</sup>. Les élus et les experts ont alors pris conscience que les problèmes posés par le public, les riverains notamment, étaient le plus souvent de véritables problèmes qu'ils n'avaient en général pas vus auparavant. La Mairie a donc mis au point une nouvelle méthode à partir de 2004 : elle diffuse désormais le diagnostic puis les hypothèses aux conseils de quartiers concernés, ajoutant un nouveau lieu dans le processus de concertation. Les conseils de quartier travaillent sur les documents puis une seconde réunion est organisée, au cours de laquelle l'équipe Mobilien écoute, en présence des élus, ce que le public a à dire. Le projet définitif est donc l'émanation de la CEMD *et* des conseils de quartier dont il prend en compte les remarques. Il est enfin présenté en réunion publique. Certes, les délais ont été considérablement allongés, mais la Mairie obtient par là même une plus grande adhésion sur le projet ; il y a également moins de problèmes ensuite, de manifestations, de contentieux.

Outre les aménagement de voirie, d'autres types de projets sont également mis en concertation dans les conseils de quartier : c'est de plus en plus le cas des projets urbanistiques, tels que les ZAC ou plus particulièrement le réaménagement des Halles, qui ont une forte composante « espaces publics », question sur laquelle les conseils de quartier sont amenés à s'exprimer. Ainsi les conseils de quartier du centre de Paris ont-ils été très

---

<sup>69</sup> Par le biais d'un vœu du Conseil de Paris passé par le Maire d'arrondissement, lui-même relayant les conseils de quartier.

<sup>70</sup> Avec notamment une manifestation organisée par des riverains, suite à un accident mortel.

<sup>71</sup> Entretien du 29/08/2005.

<sup>72</sup> Une situation de blocage plus ou moins entretenue quand le maire est de droite.

impliqués, aux côtés des associations locales, dans la concertation sur la réhabilitation du jardin des Halles (Kaldi, 2007).

### 2.3.4 Planifier avec les habitants et les associations de quartier : la concertation sur le PLU et le PDP

Pour élaborer le Plan Local d'Urbanisme (PLU) puis le Plan des Déplacements de Paris (PDP), la Mairie de Paris n'a pas seulement organisé une vaste concertation avec les acteurs associatifs et économiques à l'échelle de Paris, informé et consulté l'opinion publique ; elle a également inscrit cette concertation à l'échelle locale, en organisant des réunions publiques en mairie mais aussi et surtout en sollicitant les conseils de quartier.

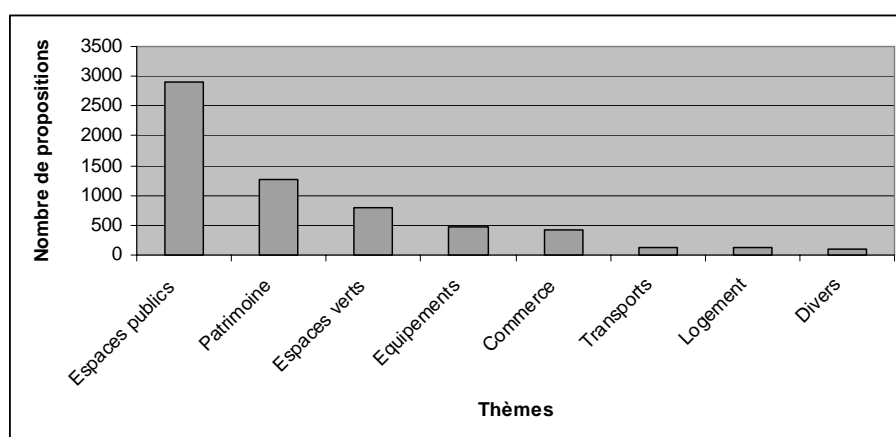


Figure n°91. Les propositions de l'ensemble des conseils de quartier selon leur thème lors de la concertation sur le PLU (source : base PLU)

Thèmes	Proportion par thème (en %)
Commerce	6,8
Equipements	7,5
Espaces publics	46,9
Espaces verts <sup>73</sup>	12,7
Logement	2,1
Patrimoine	20,3
Transports	2,2
Divers	1,5
<i>Total</i>	<i>100</i>

Tableau n°7. La part des propositions de l'ensemble des conseils de quartier selon leur thème lors de la concertation sur le PLU (source : base PLU)

Au cours de la concertation qui a eu lieu pour le PLU en 2003, les conseils de quartier étaient appelés à faire des propositions très concrètes sur leur environnement. Dans la plupart des quartiers<sup>74</sup>, les habitants ont largement répondu à cet appel puisqu'ils étaient nombreux lors des réunions consacrées au PLU, ce qui s'explique autant par un intérêt évident pour leur environnement que par le caractère récent des conseils de quartiers. Les associations de

<sup>73</sup> Dont « végétalisation » des espaces publics.

<sup>74</sup> Les 5<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements n'ont pas transmis de propositions à la Mairie centrale. Pour les autres arrondissements, plus de 6000 propositions l'ont été.

quartier ont également pour la plupart participé à cette concertation. Il est intéressant de noter que les espaces publics ont été érigés comme un sujet majeur de préoccupation, alors qu'ils ne constituent qu'une composante du PLU parmi d'autres – une composante somme toute assez nouvelle d'ailleurs – à côté des questions liées aux équipements, aux logements et aux activités (figure n°91 et tableau n°7). Ainsi, pour l'ensemble des conseils de quartier qui se sont exprimés, 47% des propositions ont concerné les rues et les places ; on constate même que dans onze arrondissements<sup>75</sup>, entre 50 et 60% des propositions étaient liées aux espaces publics. Habitants et associations locales ont principalement fait part des préoccupations suivantes : problèmes de continuité des cheminements piétons, étroitesse des trottoirs, obstacles infranchissables pour les personnes à mobilité réduite, traversées dangereuses, circulation des vélos compliquée par les sens uniques, sécurité devant les écoles ou encore manque de stationnement pour les deux-roues. Les conseils de quartier se sont également exprimés, même si c'est en moindre mesure, sur les espaces verts : 13% des propositions ont ainsi concerné les parcs et jardins – essentiellement des demandes de réhabilitation ou de création – mais aussi la « végétalisation » des rues et des places (environ la moitié des propositions sur les espaces verts). En tout, près de 60% des propositions ont donc concerné les espaces verts – rues et jardins confondus –, ce pourcentage dépassant 50% dans dix-sept arrondissements et même 75% dans les arrondissements centraux. L'expression forte de cette préoccupation en faveur des espaces publics est venue *a posteriori* légitimer les mesures déjà prises par la Mairie, justifiant même à ces yeux un renforcement des dispositifs dans ce domaine. Ainsi les propositions recueillies dans le cadre de la concertation sur le PLU ont-elles nourri par la suite les travaux pour l'élaboration du PDP ; elles ont également poussé la Mairie à développer les mesures concernant les espaces publics dans le nouveau PLU, que ce soit en termes d'aménagement (requalification, « végétalisation », etc.) ou en termes de protection du commerce de proximité.

Entre octobre et décembre 2005, les enjeux du PDP et la démarche de concertation proposée dans le prolongement de la concertation du PLU ont été présentés lors d'une réunion publique dans chaque arrondissement de Paris. A chaque fois, un dossier de diagnostic concernant les déplacements à l'échelle de l'arrondissement a été remis aux conseils de quartiers, afin de nourrir leur contribution. Les commissions chargées de la voirie et des déplacements ont alors formalisé les propositions au cours de réunions de travail. A la lecture des propositions faites par les conseils de quartier<sup>76</sup>, on a pu constater que la plupart d'entre elles avaient un caractère global et portaient en grande partie sur la question des déplacements, conformément au cadre préétabli par la Mairie. Un certain nombre concernait cependant les espaces publics : par des « demandes particulières », les conseils de quartier ont globalement réaffirmé et précisé certaines des propositions faites précédemment pour leur quartier, lors de la concertation sur le PLU ; ils ont également exprimé des propositions d'ordre général sur la politique à mener à Paris dans ce domaine. Sur ce dernier point, on peut dire que les conseils de quartier sont allés globalement dans le sens de la politique municipale, demandant souvent l'extension des programmes déjà mis en place (« quartiers verts »,

---

<sup>75</sup> La majorité des arrondissements centraux (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements, le 5<sup>ème</sup> n'ayant pas transmis de propositions), le 10<sup>ème</sup> et un certain nombre d'arrondissements périphériques (12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissements).

<sup>76</sup> Nous n'avons pas pu mettre au point une base de données comme pour les propositions émises par les conseils de quartier dans le cadre du PLU. Les propositions ont donc été analysées de manière qualitative.

« espaces civilisés », etc.), mais qu'ils ont aussi pointé des incohérences et des insuffisances au niveau local. En définitive, les propositions issues des conseils de quartiers ont été présentées en réunion publique entre mars et mai 2006, en présence des élus qui ont également répondu aux questions posées par les habitants présents.

### 2.3.5 De nouvelles méthodes de travail au sein de l'administration parisienne

La concertation implique d'importants changements dans les méthodes de travail des services de la Ville. Elle constitue en premier lieu une charge de travail et un enjeu de coordination supplémentaire ; elle a en second lieu conduit les services à développer les moyens humains et techniques dans ce domaine.

La concertation constitue une composante essentielle de la démarche de projet décrite partiellement dans le chapitre 9, *rendant nécessaire un effort supplémentaire de coordination*. En même temps qu'ils construisent le plan-programme, puis font les études d'avant-projet, sommaires et ensuite détaillées, pour finir avec les études de projet, les services de la Ville doivent suivre ce qui ressort de la concertation, celle-ci étant organisée par les élus. Leurs agents sont amenés à participer à de nombreuses réunions publiques, venant en renfort des élus pour faire état du diagnostic puis expliquer les mesures envisagées ; dans l'élaboration des projets, ils doivent également prendre en compte les exigences des habitants, qu'elles soient relayées par les élus ou exprimées directement au cours des réunions. Pour autant, les fonctionnaires n'entretiennent que rarement de relations directes avec les habitants et les acteurs locaux : ce sont les élus qui demeurent l'interlocuteur principal de ces derniers et qui assurent donc un rôle d'intermédiaire. Les fonctionnaires de la Ville « s'appuient largement sur eux » pour appréhender les exigences des habitants ; ils les « aident à peser le pour ou le contre » et « à prendre leur décision »<sup>77</sup>. Pour les espaces publics d'échelle parisienne et les grands projets de la mandature, ce sont les services centraux qui sont directement impliqués. Pour les espaces publics de proximité, ce sont les services déconcentrés qui sont les plus sollicités, les services centraux n'intervenant que ponctuellement. La première conséquence – et non des moindres – est un allongement considérable de la durée des projets : comme le rappelle M. Miller, « cela fait beaucoup d'études en plus, beaucoup de temps passé, d'où un impact notable sur les délais d'études ». La deuxième conséquence est un renforcement de l'impératif de coordination<sup>78</sup> : la concertation ajoute des acteurs supplémentaires aux nombreux acteurs institutionnels qui entrent déjà en jeu dans le processus. Depuis 2001, les services n'ont d'ailleurs cessé de chercher une méthode qui leur permette de travailler sans perdre trop de temps.

La concertation repose en grande partie sur *une information adéquate au public* (habitants et acteurs locaux) : panneaux, brochures, lettres d'information. Pour que la concertation se déroule au mieux, les textes doivent être accessibles à tous – sans excès de termes technique – ; plans et images doivent aussi permettre au plus grand nombre de visualiser les projets. La concertation passe donc avant tout par la communication. Comme le rappelle J.-M. Claude<sup>79</sup>, « la communication, c'est plus que dire ce dont on a envie : il s'agit

---

<sup>77</sup> Entretien avec L. Dechandon (20/12/2005).

<sup>78</sup> Un impératif qui est au cœur des réflexions des services, comme en témoigne le séminaire de réflexion qui s'est tenu le 12 mars 2004 à la Direction de la voirie et des déplacements.

<sup>79</sup> J.-M. Claude est chargé de concertation et de communication à la DVD. Entretien du 29/08/2005.



en fait d'amener les gens à travailler sur un sujet avec un minimum d'éléments ». Cette nécessité a poussé les services à développer leurs moyens humains et techniques en termes de concertation et de communication, ce qui est relativement nouveau : pour la voirie, des fonctionnaires sont directement en charge de cette mission, que ce soit au sein de la Mission communication, information, relations extérieures et prospective ou de l'Agence de la mobilité. Ces services travaillent très étroitement avec la Direction Générale de l'Information et de la Communication (DGIC)<sup>80</sup>.

Au sein de la DVD, plusieurs « chargés de concertation et de communication » existent désormais. Le premier poste a été créé en 2002 ; deux autres postes ont ensuite été créés entre 2002 et 2005. Les chargés de concertation et de communication sont un intermédiaire devenu incontournable entre le chef de projet, les élus et les citoyens. Ils travaillent essentiellement sur la conception et le contenu des documents – avant de les faire valider par les élus et les techniciens – mais s'occupent également des rapports avec les élus et assistent à la plupart des réunions de concertation avec les habitants ; ils travaillent chacun en tandem avec un « chargé de production » qui s'occupe plutôt de la logistique et plus généralement de la partie aval du travail. Pour tous les projets d'« espace civilisé », de « Mobilien » ou de piste cyclable, un chargé de concertation intervient au cours du projet. En partant du planning des projets, il doit anticiper et préparer les différentes étapes de la concertation, ce à quoi les techniciens qui travaillent sur les projets ne pensent pas forcément. C'est à lui de préparer et de transmettre l'information : 4 pages, plans et images. Il assiste aussi à la plupart des réunions publiques, à toutes les étapes du projet : il participe notamment au recueil de la parole des habitants ; s'il laisse le soin de l'analyse à d'autres services – notamment à l'Agence de la mobilité – il se tient informé des exigences des habitants et des acteurs locaux puisque c'est lui qui doit ensuite communiquer sur les résultats. Comme le fait remarquer J.-M. Claude, il y a donc un « aller retour constant entre le contenu et les moyens de communication ». Outre les projets à proprement parler, c'est aussi à l'un de ces chargés de concertation que l'on doit l'organisation de la concertation sur le PDP – aussi bien avec les partenaires (institutionnels, associations) qu'avec les Parisiens (usagers et résidents) : il a conçu, selon ses propres termes<sup>81</sup>, « un système de concertation et de communication » adapté aux enjeux, travaillé aux méthodes adéquates pour que ce système fonctionne et permette de mener à bien la concertation pour 2006. Pour cela, il a étroitement collaboré avec la DGIC (notamment sur les questionnaires et les articles) mais aussi avec le maître d'œuvre pour le contenu des documents, ainsi qu'avec l'agence de la mobilité où des ingénieurs travaillent également sur la concertation.

#### **2.4 Production des espaces publics et consultation-concertation : entre impératif législatif et volontarisme politique**

La démarche mise en oeuvre par la Mairie de Paris s'inscrit dans un cadre législatif sur lequel il est nécessaire de revenir pour mieux mettre en perspective les pages qui précèdent.

---

<sup>80</sup> La DGIC remplit trois missions principales : « d'une part, une mission de communication et d'information auprès du grand public, essentiellement parisien, sur l'activité et l'organisation municipales. D'autre part, une mission de lien entre les élus, les décideurs municipaux et la presse écrite ou audiovisuelle. Enfin, une mission de communication interne à destination du personnel municipal » (source : [www.paris.fr](http://www.paris.fr), dernière consultation en août 2007)

<sup>81</sup> Entretien avec J.-M. Claude (29/08/2005).

Le législateur a en effet imposé l'information du public et la prise en compte de son avis comme l'un des principes de l'aménagement. Quelle est donc la part de choix politique dans la démarche de concertation mise en œuvre à Paris ? En quoi apparaît-elle comme originale ?

#### 2.4.1 La part du contexte législatif

Le contexte législatif actuel a été en grande partie construit au cours des années 1980, après les luttes urbaines et le revirement des pouvoirs publics de la décennie précédente, dans le sillage des lois de décentralisation. Il prévoit une concertation-consultation des citoyens en amont des projets, pour la définition des orientations, et juste avant sa mise en œuvre, avec l'enquête publique.

Le principe de la « concertation préalable » a été posé par la loi du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre des principes d'aménagement. Selon l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, la responsabilité de la concertation est confiée à la commune qui doit consulter les habitants et les associations locales au lancement et durant toute la durée d'élaboration d'un projet concernant une politique de l'habitat, d'aménagement de zone d'activité économique, de mise en valeur du patrimoine bâti ou encore de développement social des quartiers<sup>82</sup>. Les espaces publics sont donc pleinement concernés par cette loi. Ainsi les ZAC comprennent-elles le plus souvent de nouveaux espaces publics, qui sont donc discutés dans un cadre global ; pour les autres types de projets, la loi prévoit en outre la concertation quand il y a modification de l'assiette de la voie et que les dépenses dépassent 1,9 millions d'euros : de nombreux aménagements menés à Paris depuis 2001 sont donc concernés. En 2000, la loi sur l'Air a également rendu obligatoire les PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants ; or les PDU sont soumis à une procédure consultative avant d'être adoptés définitivement. Enfin, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) de 2000 généralise la consultation en matière d'urbanisme : la consultation s'impose désormais dans tous les cas d'élaboration et de révision du PLU.

Conçue en 1910 pour garantir la protection du droit de propriété, l'enquête publique est une procédure ancienne du Code de l'urbanisme. Mais depuis les années 1980, elle est devenue un outil d'information et d'expression des citoyens. La loi Bouchardeau du 12 juillet 1983 portant sur la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement élargit en effet son champ d'application au-delà des mesures d'expropriation : les documents d'urbanisme ainsi que les interventions susceptibles d'affecter l'environnement doivent désormais donner lieu à enquête publique. Aujourd'hui, toute opération d'aménagement urbain est concernée par la procédure. De plus, la loi redéfinit l'objectif de l'enquête : elle a pour but « d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise ». L'enquête publique est conduite par un commissaire-enquêteur qui veille à ce que

---

<sup>82</sup> Il est notamment prévu que la commune délibère sur les objectifs suivis et sur les modalités d'une concertation pour : « a) Toute modification ou révision du POS qui ouvre à l'urbanisation toute ou partie d'une zone d'urbanisation future ; b) toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concertée ; c) toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte, lorsque, par son importance ou par sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune et qu'elle n'est pas située dans un secteur qui a déjà fait l'objet de cette délibération au titre du a) ou du b) ci-dessus ».

soit constitué, après publicité de l'avis d'enquête<sup>83</sup>, un dossier complet accompagné d'un cahier d'enregistrement des avis de la population. Il peut également organiser une réunion publique où le maître d'ouvrage apporte les informations nécessaires. Au terme de la consultation, il rédige un rapport final qui est rendu public.

#### 2.4.2 La part du choix politique

On ne saurait expliquer l'ampleur de la concertation menée à Paris autour de la question des espaces publics seulement par le cadre législatif. Celui-ci laisse en effet la commune responsable d'organiser la concertation et toutes les villes n'ont pas adopté une démarche susceptible de donner autant d'ampleur à la concertation que Paris.

Le dispositif de concertation prévu par les lois de 1985 et 2000 pour la définition des orientations apparaît à première vue relativement favorable au développement de la démocratie locale. Pour autant, le législateur laisse le soin aux autorités locales de déterminer les modalités d'organisation de la concertation. Or, le plus souvent, la concertation prend *de fait* la forme d'une exposition ou d'une réunion publique ; la concertation se limite alors à la phase de l'information (Raséra, 2002). En ce qui concerne l'enquête publique, la consultation des citoyens dépend en grande partie de la volonté et de la qualité d'écoute du commissaire-enquêteur. De plus, comme le rappelle J. Caillosse (2000), si le droit de l'enquête publique apparaît particulièrement favorable à la démocratie locale, la lourdeur des procédures ne facilite pas nécessairement la participation des citoyens. Les enquêtes publiques sont de plus en plus nombreuses et « les études montrent que peu de citoyens participent à la consultation » (Raséra, 2002, p. 132). Les élus perçoivent en outre souvent avec réserve cette procédure qui peut contrarier ou altérer leurs projets. Ainsi donc, si l'enquête publique organise un espace de délibération collective de décision, c'est plutôt dans l'ordre du droit que dans la réalité (Caillosse, 2000).

La Mairie de Paris a appliqué les procédures prévues par le législateur dans le cadre de ses mesures concernant les espaces publics. La concertation a été appliquée pour tous les aménagements ; le PLU et le PDP ainsi que les ZAC ont donné lieu aussi bien à concertation qu'à enquête publique. Mais l'originalité de la démarche adoptée par la Mairie de Paris tient d'abord aux *modalités d'organisation* de cette concertation. La Mairie a choisi de mener la concertation sur les projets concernant les espaces publics dans le cadre non seulement des organes consultatifs – comme la CEMD – mais surtout des conseils de quartier, ce que la loi n'impose pas<sup>84</sup>. L'aménagement des espaces publics est ainsi devenu l'une des principales questions soumises aux conseils de quartier que ce soit directement, avec la discussion d'un projet d'aménagement, ou indirectement, au sein de la concertation sur le PLU ou le PDP. La Mairie a également fait le choix, en plus de la concertation, d'informer et de consulter l'opinion publique au-delà de ces organes institutionnalisés, notamment par le biais de sites Internet ou d'enquêtes menées par des instituts de sondage. L'originalité de la démarche adoptée tient également au *moment* de la concertation : hormis peut-être les projets

---

<sup>83</sup> Au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant un mois. Elle consiste à insérer une annonce à deux reprises dans deux journaux, ainsi qu'en un affichage en mairie et sur le lieu du projet.

<sup>84</sup> Aux termes de l'article L.2143-1 nouveau du CGCT, les conseils de quartier « *peuvent* être consultés par le maire et lui faire des propositions sur toutes questions concernant le quartier ou la ville » ; en aucun cas cette démarche n'est donc obligatoire.

d'aménagement menés au début de la mandature, la concertation a été développée largement en amont des projets, ce que prévoient certes les lois de 1985 et 2000 mais que l'enquête publique ne permet pas.

C'est donc un choix politique qui explique l'ampleur de la concertation sur les espaces publics à Paris. Il est vrai que, dès son arrivée au pouvoir, la municipalité actuelle avait décidé de « prendre le risque de la démocratie » : dans son ouvrage programmatique intitulé *Pour l'honneur de Paris* (1999), B. Delanoë appelait ainsi « à décongestionner la pratique du pouvoir, favoriser la circulation d'un flux pluraliste, apte à irriguer une société parisienne mieux investie dans l'écriture d'un avenir commun »<sup>85</sup>. Il n'est pas surprenant que cette démarche ait été adoptée aux espaces publics, espaces fréquentés et utilisés par tous, vecteurs de représentations et d'identifications, sur lequel presque tout un chacun à son mot à dire et un avis à donner. Certes ce choix n'individualise pas Paris : d'autres villes – Lyon (Azéma, 2001), Nantes ou Saint-Etienne pour ne citer qu'elles – ou communautés d'agglomération – Plaine Commune par exemple – ont également fait ce choix. Mais il prend un sens tout particulier à Paris au regard de la rupture qu'il constitue dans l'histoire de la ville – la concertation n'ayant été que faiblement mise en œuvre par les deux maires précédents, malgré la tentative d'ouverture du dernier vers les associations – et de la taille de la ville qui complexifie considérablement les enjeux d'aménagement et les jeux d'acteurs.

### **3. L'association du public à la production des espaces publics : de Berlin à Paris**

Comme nous avons pu le voir précédemment, les aménagements d'espaces publics n'ont pas pris la même ampleur à Paris et à Berlin. Dans la capitale allemande, ils restent relativement peu nombreux. Même si le phénomène est en conséquence moins visible à Berlin, cela ne signifie pas pour autant que la production des espaces publics ne soit pas menée en association avec les habitants, dans la tradition berlinoise des années 1980. Les mécanismes de concertation et de participation ont d'ailleurs même été approfondis ces dernières années (Rytlewski, 1999).

#### **3.1 Berlin : la permanence d'un modèle ancien de participation aux projets d'aménagement**

Le modèle expérimenté dans les années 80 à Berlin-Ouest se modifie au début des années 1990, afin de s'adapter au contexte économique moins favorable ; il est établi en priorité dans les quartiers vétustes de l'ancien Berlin-Est<sup>86</sup>. Depuis, la rénovation des quartiers a bien avancé dans les deux moitiés de la ville, si bien que les instruments de la participation des habitants, étroitement liés à la rénovation, jouent un moindre rôle à l'échelon du *Land*. Ce principe demeure cependant fondamental, comme le rappelle la constitution de Berlin dans son article 66 : « dans l'esprit démocratique et social de la constitution et des lois, l'administration doit être menée dans la proximité avec les citoyens »<sup>87</sup>. C'est peut-être à un

---

<sup>85</sup> Cité par Rullier, 2004, p. 19.

<sup>86</sup> Il concerne 22 zones de rénovation urbaine (*Sanierungsgebiete*) évoquées dans le chapitre 7.

<sup>87</sup> « *Die Verwaltung ist bürgernah im demokratischen und sozialen Geist nach der Verfassung und den Gesetzen zu führen* ».

autre échelon que la participation se joue désormais : les *Bezirke* se sont affirmés depuis les années 1990, devenant – bien avant ceux de Paris – les principaux interlocuteurs des habitants. La participation constitue désormais une pratique courante au sein de l'administration locale, dans l'ensemble des *Bezirke* (Rytlewski, 1999). Elle s'appuie sur des identités locales très fortes à l'échelon des *Kiez*<sup>88</sup>, sur le dynamisme et la diversité des acteurs locaux qui demeurent d'actualité. Concrètement, pour la plupart des projets d'aménagement d'espace public – que ce soient des rues, des places ou des jardins –, les *Bezirke* impliquent les acteurs locaux en amont du projet puis pendant sa conception, comme nous l'ont confirmé la plupart des acteurs interrogés : des réunions publiques sont organisées avec les habitants et les acteurs locaux que sont les directeurs d'école, les représentants des Eglises et les associations – associations de locataires ou représentants locaux d'associations écologistes<sup>89</sup> – au cours desquels sont exprimées des exigences et sont ensuite discutés les projets. Cette pratique de l'administration locale est désormais passée dans les mœurs. Considérée par les élus et les fonctionnaires comme faisant partie intégrante des projets, elle a même été officialisée dans certains arrondissements comme à Schöneberg depuis 1998<sup>90</sup>. Cependant, il faut noter que, même si la participation citoyenne est devenue une pratique commune au sein des *Bezirke*, y compris ceux de la partie orientale, la constitution de 1990 n'a, dans un premier temps, mis en place aucune instance locale comparable aux conseils de quartier parisiens (Kuhlman, 2005). La concertation se fait donc au gré de réunions et d'ateliers *ad hoc*.

### **3.2 Discuter de la planification des espaces publics à l'échelle de la ville : le *Stadtforum***

Si la participation fait clairement partie des méthodes de travail de l'administration locale, il faut également noter qu'un organe de débat a été mis en place à l'échelle de l'agglomération : le *Stadtforum*. Par sa fonction et par sa composition, celui-ci ressemble beaucoup aux commissions extra-municipales parisiennes. Créé après la réunification de la ville, le *Stadtforum* est conçu comme un espace public de discussion où doivent être débattues les questions majeures autour du développement urbain de Berlin : une large gamme de sujets y ont été traités au cours des années 1990 (Fiedler, Kleger & Kuhle, 1996). Il rassemble d'une part des fonctionnaires et des élus de Berlin comme des *Bezirke*, d'autre part des professionnels de la ville, des militants associatifs ainsi que des intellectuels et des universitaires berlinois. Un conseil constitué par des experts anime le *Stadtforum* en présentant des contributions, en donnant des points de vue, en invitant des spécialistes. Lors d'une ou plusieurs journées d'études, certains d'entre eux présentent des contributions qui permettent d'engager les discussions avec l'ensemble des participants. Les actes sont ensuite publiés et diffusés auprès d'un public plus large (format papier et plus récemment téléchargeables sur Internet). Dans ce cadre ont ainsi été discutées les grandes orientations de la planification et de la reconstruction de Berlin dans les années d'euphorie qui ont suivi la réunification. Le principe de la « reconstruction critique » y a été débattu et finalement

---

<sup>88</sup> *Kiez* est l'une des traductions du terme de quartier, renvoyant plutôt au quartier vécu par les habitants.

<sup>89</sup> Parmi les nombreuses associations, par bien des points comparables aux associations thématiques parisiennes, on peut citer *Autofrei Wohnen* (vivre sans voiture) ou *Fuss e.V.* (pour la défense des piétons) sur lesquelles nous ne reviendrons pas en détail mais dont on peut consulter les sites Internet (voir liste des sites Internet en fin de la thèse). Ces associations sont également associées à un échelon plus global par le Sénat comme en témoigne le programme de sécurisation des cheminements piétons.

<sup>90</sup> Entretien avec Dr. Ziemer, 20/04/2005.

accepté par d'éminents représentants de la société civile (Bihler, 2004). Deux sessions ont notamment été consacrées aux espaces publics : « Typologie des espaces publics »<sup>91</sup> (18 février 1994) et « Planification urbaine pour l'espace public »<sup>92</sup> (13-14 octobre 1995). Les débats ont été utilisés par l'administration pour compléter l'élaboration du schéma directeur des espaces publics, le *Stadtentwicklungsplan öffentlichen Raum*, ainsi qu'un *Plätzeprogramm* dans la seconde moitié des années 1990 (Jirku, 2001). Il faut noter enfin que le *Stadtforum* a été relancé dans les années 2000 sous le nom de *Stadtforum Berlin 2020*. Les stratégies et les grandes orientations politiques dans des domaines aussi divers que le logement, les déplacements, l'environnement, le futur des centres et des quartiers y sont aujourd'hui encore discutées. Encore une fois les espaces publics ont été mis à l'ordre du jour, notamment en 2005 : « *Belebt, beklebt, benutzt. Der öffentliche Raum* » (9 décembre 2005). Les acteurs participant au *Stadtforum* mettent alors l'accent sur les dimensions sociales de l'espace public, alors que ses dimensions architecturales et urbanistiques avaient été au centre des préoccupations dans la décennie précédente.

### **3.3 Le Quartiersmanagement et la fabrique de nouveaux espaces publics avec la participation des habitants**

Si Paris et Berlin se rejoignent aujourd'hui sur une production concertée des espaces publics avec les habitants, les projets sont rares à Berlin et ce qui ressort, c'est essentiellement l'action menée dans les quartiers défavorisés. C'est finalement là que se concentrent la plupart des projets menés aujourd'hui dans le domaine des espaces publics. Dans le cadre du programme « Ville Sociale » et du *Quartiersmanagement*, qui s'appliquent depuis la fin des années 1990 aux contextes les plus défavorisés de la capitale allemande, Berlin a approfondi des dispositifs – dont certains sont éprouvés depuis longtemps – d'association du public à la production des espaces publics.

#### **3.3.1 Le Quartiersmanagement : expérimenter de nouvelles formes de participation dans les contextes défavorisés**

La démocratie locale est un sujet important de débat dans la capitale allemande dans les années 1990. Dans un contexte de crise financière, aggravé par une contraction globale de l'activité de l'administration publique à la suite de la fusion des deux systèmes administratifs, un « nouveau modèle de management public » (*Neues Steuerungsmodell*)<sup>93</sup> a été mis en place en 1994, dont découlent en grande partie les trois réformes successives de l'administration des *Bezirke* entre 1994 et 1999. Cette version allemande du *New Public Management* anglo-saxon se caractérise par la volonté de « coupler la modernisation de l'action publique et l'*empowerment* en faisant de la participation citoyenne l'un des vecteurs de la réforme administrative » (Röcke, 2003, p. 2). Berlin s'inscrit ainsi dans un mouvement général en partie impulsé par le *Bund* et qui touche l'ensemble des *Länder* allemands (Wollmann, 2002).

---

<sup>91</sup> *Typologie der öffentlichen Räume.*

<sup>92</sup> *Stadtentwicklungsplanung für den öffentlichen Raum.*

<sup>93</sup> Comme le rappelle A. Röcke (2003, p. 2), « il s'agit d'un programme largement inspiré par la théorie du « *New Public Management* » qui a trouvé un écho croissant en Allemagne à partir des années 1990 et qui s'est répandu rapidement. Cependant, l'introduction de ces théories en Allemagne n'a pas signifié le triomphe des perspectives néolibérales. Il s'agit plutôt d'une version originale de modernisation de l'action publique ».

L'application du programme « Ville sociale » (*Soziale Stadt*) de l'Etat fédéral et de l'ensemble des *Länder* (1998) – un programme là encore très influencé par les débats sur le New Public Management – et du point fort de ce programme, à savoir le *Quartiersmanagement*, renforce la participation citoyenne à Berlin. Les dix-sept quartiers délimités en 1999 s'inscrivent pour la plupart dans des contextes sociaux très défavorisés<sup>94</sup>.

L'objectif est de stabiliser la structure sociale, remédier à l'anonymat, reconstruire du contrôle social et créer les bases d'un engagement des habitants intéressés. Les individus doivent se trouver concernés par les questions liées à leur environnement, la situation des espaces publics comme la cohabitation dans le quartier et par là-même être rendus aptes à organiser eux-mêmes la communauté<sup>95</sup>.

Pour cela, on y expérimente donc différentes formes de participation, entre la tradition des initiatives citoyennes à Berlin (dont émanent les principaux porteurs du projet) et de nouvelles méthodes importées de l'étranger : des forums ou réunions de quartiers ; des cellules de planification (*Plannungszellen*)<sup>96</sup> définissant les priorités de développement du quartier ; des méthodes anglo-saxonnes de planification urbaine participative, notamment le *planning for real* (aménagement d'un espace vert au moyen d'une maquette réalisée par les habitants) ; des fonds d'action (*Aktionsfonds*) d'un montant de 15.000 euros par an et par quartier, première mesure qui dépasse le cadre consultatif. La grande innovation du *Quartiersmanagement* réside dans la création des jurys citoyens, mis en place en 2001 (Köhl & Sintomer, 2003 ; Röcke & Sintomer, 2005). Comprenant en général entre quinze et trente membres, chaque jury est composé pour moitié de représentants des acteurs locaux (parents d'élèves, associations diverses, commerçants, etc.) et pour moitié d'habitants tirés au sort ; il peut attribuer à sa guise une somme d'un demi-million d'euros pour soutenir un projet dans le quartier, celui-ci pouvant être déposé par de simples citoyens ou par des associations<sup>97</sup>.

### 3.3.2 Les habitants et leurs espaces publics dans le *Quartiersmanagement*

L'esprit du *Quartiersmanagement* et plus généralement du programme « Ville sociale » est d'intervenir sur un plan social et économique plus qu'urbanistique. Pourtant, les habitants et les acteurs locaux ont mis cette question au cœur de l'action menée dans leurs quartiers. Dès les premières réunions destinées à établir un diagnostic des problèmes, les espaces publics sont apparus comme l'une des principales préoccupations. Nous avons pu le vérifier dans tous les quartiers où ont été interrogés des acteurs, au-delà des différences de

---

<sup>94</sup> Le *Quartiersmanagement* concerne des quartiers au profil proche de ceux où ont été mis en place les *Sanierungsgebiete*. Pour la description de ces contextes, voir chapitre 7. Pour la localisation exacte des sites, voir annexe n°II-7.

<sup>95</sup> Source : [www.quartiersmanagement-berlin.de](http://www.quartiersmanagement-berlin.de) (dernière consultation : août 2007).

<sup>96</sup> Innovation allemande des années 1970 : voir Diemel, 1997.

<sup>97</sup> Même si les séances, qui se déroulent entre deux fois par mois et une fois tous les deux mois, ne sont pas publiques, la qualité délibérative y est considérable et les citoyens impliqués participent de manière réelle au processus de décision, à la différence des conseils de quartier qui demeurent essentiellement consultatifs malgré quelques avancées vers la participation. Pour autant, contrairement aux conseils de quartier, les jurys citoyens n'ont pas été systématisés à l'ensemble de l'espace berlinois : ils continuent de se limiter aux seuls secteurs délimités dans le cadre du programme « Ville sociale ». Ainsi donc, les espaces publics mis en débat sont ceux qui s'inscrivent dans ces seuls secteurs.

contextes locaux<sup>98</sup>. Une responsable du *Quartiersmanagement* Helmholtz Platz<sup>99</sup> explique que les trois jours de discussions avaient eu lieu lors de la mise en place de ce dernier ; les habitants étaient invités à réfléchir à l'avenir de leur quartier<sup>100</sup> et plusieurs groupes de travail se sont formés selon les intérêts et les préoccupations de chacun. Or, l'un d'entre eux concernait déjà les espaces publics. Dans ce quartier comme dans les autres, les problèmes suivants ont été identifiés : insécurité liée à la circulation automobile dans certaines rues, trottoirs insuffisamment larges et mal entretenus, manque d'aires de jeux pour les enfants (*Spielplätze*) voire d'espaces verts, problèmes de propreté et de vandalisme. Ponctuellement, la question des friches urbaines et de leur devenir a également été posée. Enfin, des conflits existaient localement entre les habitants et certains usagers de l'espace public indésirables : marginaux, alcooliques ou drogués.

Les premières années du *Quartiersmanagement* ont donc été consacrées à la mise en place de projets d'aménagement<sup>101</sup>. Elles ont abouti à la refonte totale de certaines places, à la création d'aires de jeux et de jardins, etc. Pour mettre en place ces projets qui découlaient directement de la demande des habitants et des associations, *ceux-ci ont été étroitement associés*. Prenons l'exemple de la Helmholtzplatz dans le quartier du même nom<sup>102</sup>. La réhabilitation de la place était largement demandée par les habitants, entre autres parce que celle-ci était en partie appropriée par des groupes de marginaux et que cela créait des conflits de voisinage. Il s'agissait de créer « une place pour tous » selon le mot d'ordre du *Quartiersmanagement*, c'est-à-dire une place où puissent s'inscrire différentes pratiques et différents usagers : un jardin pour les enfants et leurs parents, un espace pour les jeunes, une place centrale pour les rassemblements et pour les marginaux. Les différents acteurs, des habitants aux marginaux en passant par les écoliers, ont été associés pour réfléchir au devenir de la place, le *Quartiersmanagement* essayant de créer des liens entre eux pour dépasser les problèmes. Un cabinet d'architectes a ainsi travaillé avec les acteurs locaux dans leur ensemble : réunions, questionnaires distribués dans la rue, ateliers. Le projet de réhabilitation a ainsi permis de prendre en compte les préoccupations de chacun et selon H. Hiller, sa forme actuelle est « le miroir de leurs préoccupations ».

Dans le *Quartiersmanagement* Schöneberg Norden<sup>103</sup>, la première mesure demandée par les habitants a été de transformer un parking en jardin. De nombreuses réunions ont eu lieu rassemblant les habitants (notamment les femmes du quartier et les adolescents) et les aménageurs. Il en est ressorti un nouveau parc, le Pallaspark, équipé d'une aire de jeux pour les enfants et devant lequel a été aménagée une place (*Vorplatz*) permettant notamment l'installation de bancs et d'une terrasse de café. De nombreux autres places et espaces verts ont été aménagés ou réhabilités, selon la même démarche : Winterfeldtplatz, Dennewitzplatz.

---

<sup>98</sup> *Quartiersmanagements* de Schöneberg-Norden (Schöneberg-Tempelhof), Pankstrasse (Mitte), Helmholtzplatz (Pankow-Prenzlauer Berg) et Kottbusstertor (Kreuzberg-Friedrichshain).

<sup>99</sup> Entretien avec H. Hiller, QM Helmholtzplatz, 25/04/2005.

<sup>100</sup> Jusqu'à cent personnes ont participé chaque jour aux discussions qui s'articulaient aux questions suivantes : comment améliorer le quartier ? de quoi a besoin le quartier ? comment mettre en œuvre des projets ?

<sup>101</sup> Voir DIFU (2002), *Die Soziale Stadt, eine erste Bilanz des Bund-Länder-Programms* « Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt », Berlin, DIFU, 321 p.

<sup>102</sup> Entretien avec H. Hiller, *Quartiersmanagement* Helmholtzplatz, 25/04/2005. Voir également Schulz zur Wiesch, 2001 et Vittu, 2005. L'aménagement de la Marienplatz, de plus petite taille, a également été mené selon la même démarche (entretien avec H. Robert, 02/06/2005).

<sup>103</sup> Entretien avec M. Poweleit et Mme Lippert, 04/05/2005.



Pour les projets de voirie, des « marches de quartier » (*Kiezspazierungen*) ont été organisées en plus des réunions. Selon les projets, certains acteurs locaux sont plus ou moins impliqués : ainsi des ateliers ont-ils été mis en place avec les enfants pour repenser certaines rues ou certains jardins. On pourrait multiplier les exemples. En fait, quasiment chaque quartier a son ou ses projet(s)-phare(s)<sup>104</sup>, mis en place par le *Quartiersmanagement* en association avec le *Bezirk* qui fait souvent les études et finance une partie des travaux. Mais il ne faut pas oublier les projets moins visibles, auto-financés le plus souvent. Ainsi, dans le quartier d'Helmholtzplatz, de nombreuses friches ont également été transformées en jardin, sur la demande des habitants, associant les propriétaires – ces terrains sont souvent des terrains privés – et les habitants. Des projets de plus petite taille encore ont aussi été mis en oeuvre : financés par l'*Aktionsfonds* ils concernent également, pour certains, les espaces publics. Il s'agit principalement d'améliorations très locales et ponctuelles : jeux pour enfants, décoration, plantations, nouveau mobilier urbain, etc.

Les espaces publics ne sont pas concernés qu'au regard des projets d'aménagement. L'amélioration de leur gestion entre également de plus en plus dans les tâches du *Quartiersmanagement*. Nous avons vu précédemment que la question de la propreté et de l'entretien des espaces publics revenait souvent dans les préoccupations des habitants. Certains *Quartiersmanagements* ont ainsi mis en place un dispositif destiné à préserver la propreté et à éviter le vandalisme. Ainsi, à Pankstraße a-t-on créé des *Kiezläufer* qui sont chargés de relever les lieux où se posent de tels problèmes<sup>105</sup>. Les postes sont occupés par des habitants, plus particulièrement par des chômeurs ou des RMIste du quartier et financés par le *Bezirk*. Pour les rues et les places, on fait ensuite appel aux services de nettoyage. En ce qui concerne les espaces verts de proximité, des chômeurs sont également payés pour assurer l'entretien (ABM Projekt). Mais la propreté et le vandalisme ne sont pas les seuls problèmes que posent les espaces publics de ces quartiers : les conflits d'usages n'y sont pas rares. Pour les dépasser, le *Quartiersmanagement* organise des rencontres et réunions pour que les gens apprennent à se connaître, qui ne débouchent pas toujours sur un nouvel aménagement. C'est le cas sur la Kottbusserplatz, dans le *Quartiersmanagement* Kottbussertor où se réunissent de nombreux drogués : un projet associant des chômeurs du quartier (*Idefix Projekt*) vise notamment à prendre des contacts avec eux, à permettre la communication entre eux et les habitants pour que les gens se sentent mieux sur cette place. Le fait d'associer des habitants en difficulté à la gestion des espaces publics et à la résolution de conflits d'usages s'inscrit dans le caractère global du *Quartiersmanagement*, chacun étant fondé sur une « méthode intégrée » (*integrierte Handlungskonzept*) visant un objectif social.

---

<sup>104</sup> Voir aussi par exemple le projet d'aménagement des berges de la Panke développé par *Quartiersmanagement* Pankstrasse (entretien avec V. Gottmann, 31/05/2005)

<sup>105</sup> Entretien avec V. Gottmann, 31/05/2005.

<sup>111</sup> Entretien avec Mme Kahle (27/04/2005).

Figure n°92. Aire de jeux aménagée dans le cadre du Quartiersmanagement Schöneberger Norden (avril 2005)



Figure n°93. La Helmholtz Platz réaménagée dans le cadre du Quartiersmanagement du même nom (mars 2005)

Une part importante de l'action du *Quartiersmanagement* consiste enfin à organiser des animations dans l'espace public. Il peut s'agir de manifestations très simples : par exemple, dans le quartier de Schöneberg Norden ont été organisés des repas de quartier, un carnaval pour les enfants, une bourses aux livres ou encore une tombola, sachant que les repas de quartier constituent l'animation la plus répandue d'un quartier à l'autre. Des manifestations à vocation plus culturelle ont également pu être organisées, ou même des manifestations politiques : ainsi le *Quartiersmanagement* Kottbusser Tor a-t-il aidé un groupe d'habitants à coordonner les préparatifs de la traditionnelle fête du 1<sup>er</sup> Mai à Kreuzberg (musiciens, stands, etc.)<sup>111</sup>. Certains *Quartiersmanagements* ont enfin contribué, avec les habitants, à installer des décorations et des arbres de Noël, ou à créer des festivités originales, comme la « fête de l'ours » suscitée par le *Quartiersmanagement* Schöneberg Norden et soutenue par les

commerçants de la Postdamer Straße<sup>112</sup>. Ce type d'action s'inscrit directement dans l'un des objectifs du programme « ville sociale » qui est de (re)créer du lien social au sein de quartiers touchés notamment par une forte mobilité résidentielle et de nombreux problèmes sociaux qui tendent à déstructurer le tissu social. Il s'agit d'impliquer les habitants dans la vie du quartier en les faisant directement participer aux projets, de la même manière que pour les aménagements. Il n'existe d'ailleurs pas de réelle distinction entre ces deux types de projets d'action quotidienne des *Quartiersmanagements*.

### **3.4 Retour à Paris : une concertation renforcée dans le cadre de la politique de la ville**

Comme à Berlin, des méthodes particulières de concertation des associations locales et des habitants ont été mises en place dans le cadre de la « politique de la ville » à Paris, même si elles passent plus inaperçues, étant donné le grand nombre de projets et la politique ambitieuse menée à Paris dans le domaine des espaces publics. La concertation est en partie organisée par des acteurs spécialisés – la DPVI et ses chefs de projet – qui mènent à bien les actions dans les secteurs concernés par la politique de la ville. Menée au moyen d'outils très divers, elle apparaît encore plus nettement ouverte que pour les autres projets. Ce dispositif ne se substitue évidemment ni aux instances de la démocratie locale – les conseils de quartier demeurent régulièrement associés, ils sont conviés aux réunions publiques – ni aux mairies d'arrondissement qui sont chargées de la concertation. C'est dans ce cadre relativement complexe que sont élaborés de nombreux projets relatifs à l'espace public que nous n'avons pour la plupart pas évoqués jusque là parce qu'ils s'inscrivent dans le cadre d'une politique plus axée sur les questions sociales et économiques – ils ont donc un caractère très ponctuel – et qu'ils sont plus encore que tous les autres projets le fruit d'une demande locale et d'une concertation très poussée.

#### **3.4.1 Aménager les espaces publics avec les habitants et les acteurs locaux : les quartiers politique de la ville**

Le Contrat de ville de Paris s'inscrit dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région. Signé par la Ville de Paris, la Région et la Préfecture de Région, il définit un certain nombre de périmètres situés dans des contextes défavorisés. Les quartiers « politique de la ville » sont en effet majoritairement composés d'IRIS appartenant aux pôles de la précarité métropolitaine, aux espaces les plus défavorisés et vieillissants ainsi qu'aux anciens bastions populaires<sup>113</sup>. L'objectif de cette politique est de favoriser l'accès et le retour à l'emploi, le développement économique, d'améliorer le cadre de vie et l'habitat, de développer la culture et de renforcer le lien social. La Ville de Paris, qui bénéficie dans ce cadre du soutien de la Région et de l'Etat, définit les grandes orientations avec ses partenaires<sup>114</sup>. Dans chaque quartier existe une commission locale de concertation qui fait le point chaque année des

---

<sup>112</sup> Entretien avec M. Poweleit et Mme Lippert (04/05/2005).

<sup>113</sup> Ces trois profils correspondent aux types socio-démographiques 5, 6 et 7 caractérisés par l'analyse menée dans le cadre du contrat Ville de Paris/ UMR Géographie-cités. Pour visualiser précisément les contextes socio-démographiques et les périmètres, voir respectivement annexe n°II-7.

<sup>114</sup> « Au niveau parisien, un comité de pilotage (signataires du contrat de ville, maires d'arrondissements, associations supports des équipes de développement locales) se réunira annuellement pour définir les grandes orientations et réaliser le bilan de l'année écoulée. La direction de projet arrête le calendrier des commissions locales de concertation et des comités techniques de recevabilité » (source : [www.paris.pref.gouv.fr/actionsEtat/politiqueVille](http://www.paris.pref.gouv.fr/actionsEtat/politiqueVille), dernière consultation en août 2007).

actions réalisées et précisent les orientations arrêtées au niveau parisien. Un groupe de pilotage restreint, autour du chef de projet et de l'équipe de développement local, est quant à lui chargé de suivre les actions menées sur le secteur, de les évaluer et de les réorienter. Enfin, un groupe de pilotage restreint, autour du chef de projet et de l'équipe de développement local (EDL), travaille quotidiennement sur le terrain : il suit les actions menées dans le secteur, il est également chargé de les évaluer et de les réorienter<sup>115</sup>. On le voit, le dispositif est tout à fait comparable au programme « Ville sociale » et au *Quartiersmanagement*.

Dans ce cadre, les espaces publics ne constituent qu'un domaine d'action parmi d'autres. Ils n'en ont pas moins pris une place importante, comme dans les *Quartiersmanagements*, au croisement des objectifs de participation et d'amélioration du cadre de vie. Ainsi, dans le cadre du quartier Orillon<sup>116</sup>, un nouveau jardin et un « quartier vert » ont été aménagés. Ces deux projets ont été considérés comme des opportunités pour développer la participation. L'enjeu était « d'accompagner ces projets pour qu'ils correspondent le mieux possible à la demande des habitants » et que les nouveaux aménagements « perdurent »<sup>117</sup>. Des « marches exploratoires »<sup>118</sup> ont été organisées pour constater les dysfonctionnements et faire émerger des propositions. Les projets ont ensuite été présentés aux habitants qui étaient amenés à réagir. Le jardin ne faisait pas l'unanimité à cause des nuisances probables qu'il susciterait pour les habitants. De longues discussions ont donc eu lieu. Au final, le jardin – baptisé square Jules Verne – a été inauguré en 2005 : la superficie a été augmentée – on est passé de 750 à 2300 m<sup>2</sup> – et la forme du jardin a été pensée pour éviter au maximum les nuisances pour les habitants tout en offrant des équipements adaptés à leur demande, notamment une aire de jeu pour les enfants et une aire de repos pour les adultes. En ce qui concerne le « quartier Vert Orillon », les plans ont été faits par la Direction de la voirie et des déplacements, puis le projet a été mis en concertation, sous la responsabilité du chef de projet politique de la ville (CCPV) et de la Mairie du 11<sup>ème</sup> arrondissement. Les habitants ont fait évoluer le projet : panneaux, ralentisseurs, emplacements livraison ont été ajoutés, avant sa réalisation en 2002.

De nombreux projets d'espaces publics ont été réalisés au sein des quartiers politique de la ville, avec une forte implication des habitants et acteurs locaux par les chefs de projets. On peut citer<sup>119</sup> entre autres le réaménagement du carrefour Poulet/Dejean et du square Léon dans le quartier de la Goutte d'Or, la transformation de la contre-allée de la rue de Crimée en trottoir planté dans le quartier Curial, l'aménagement du jardin des noisetiers dans le quartier de Belleville, la réfection des accès à la dalle des Olympiades dans le quartier du même nom ou encore la résidentialisation de la Cité Michelet<sup>120</sup>. Il faut cependant noter que certains

---

<sup>115</sup> Tout ou partie de certains de ces quartiers politique de la ville sont aussi intégrés dans le dispositif des GPRU, mis en place unilatéralement par la Mairie de Paris ; dans ce cas, ils ont donc aussi un chef de projet urbain dépendant de la DU (cf. chapitre 7).

<sup>116</sup> Le quartier Orillon fait partie des quartiers prioritaires de la politique de la ville depuis les années 1990. Il faisait déjà partie des sites retenus au titre de la politique de la ville pour 1994-1999 (zone urbaine sensible) ; il a ensuite été maintenu dans le dispositif, et même étendu, dans le contrat de ville 2000-2006.

<sup>117</sup> Entretien avec M.-L. Montrozier qui a travaillé sur ces projets entre 1998-2002 avant de devenir chargée de mission à la DGPI (01/12/2005).

<sup>118</sup> C'est l'appellation donnée par la Mairie de Paris aux visites sur le terrain organisées par les acteurs publics avec les habitants et les acteurs locaux.

<sup>119</sup> Voir [www.paris.fr/portail/solidarités](http://www.paris.fr/portail/solidarités).

<sup>120</sup> A noter au passage que les habitants de la Cité Michelet ont été consultés par referendum en juin 2003 : 517 habitants de la Cité Michelet se sont prononcés pour conserver les voies piétonnes à l'intérieur de la résidence.

aménagements d'espaces publics ont été réalisés dans les périmètres de la politique de la ville sans associer aucunement les structures de la politique de la ville : c'est notamment le cas du « quartier vert Faubourg Saint-Denis » dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement. Le projet a certes été élaboré en concertation avec les habitants et les acteurs locaux, mais piloté par la Mairie d'arrondissement sans que le chef de projet n'intervienne<sup>121</sup>. Cela montre bien que le dispositif ne se substitue pas aux autres modes d'action et qu'il n'intervient que quand nécessité s'en fait sentir.

#### 3.4.2 Aménager, gérer et animer les espaces publics dans le cadre des Grands projets de renouvellement urbain (GPRU)

Le dispositif des GPRU a déjà été en partie décrit dans les chapitres qui précèdent (chapitres 7 et 9). Il convient cependant d'y revenir sous l'angle de la concertation avec les habitants et les acteurs locaux.

Comme pour les « quartiers politique de la ville », on retrouve un chef de projet politique de la ville (CCPV) pour chaque Grand projet de renouvellement urbain (GPRU). Celui-ci intervient dans le domaine social, le développement économique, l'éducation ou encore l'emploi, à côté d'un chef de projet qui lui est plutôt chargé des questions d'urbanisme et d'aménagement. C'est donc plutôt à lui que revient la tâche de *penser les projets d'aménagement d'espaces publics à long terme, et plus tard leur mise en œuvre*. Pour autant, le chef de projet politique de la ville et l'équipe de développement local (EDL), qui assurent une mission de proximité et de dialogue avec les habitants et les associations, se sont largement impliqués dans ces projets : au contact du terrain, ils sont plus à même de recueillir les exigences des habitants et des acteurs locaux, en discutant avec eux ou en menant des enquêtes par questionnaires ; ils ont également un rôle important dans la mise en œuvre de la concertation pendant l'élaboration des projets. Le plus souvent, ce sont le CCPV et l'EDL qui ont donc organisé les ateliers ou les rencontres informelles avec les habitants et les acteurs locaux – plus ponctuellement avec les conseils de quartier –, les expositions et les réunions publiques<sup>122</sup>, ou plus rarement des enquêtes par référendum local (en association avec les mairies) ou par questionnaire. Les chefs de projet urbains (CPU) participent évidemment aux réunions la plupart du temps. Il s'agit par là non seulement de construire les projets d'aménagement pour le long terme mais aussi de les « adapter aux besoins du quartier » et de les « accompagner »<sup>123</sup>, leur mise en œuvre étant souvent perçue comme très longue par les habitants. Ainsi la concertation a-t-elle lieu d'abord pour la définition du projet global (ou projet de territoire) et ensuite, au fur et à mesure du déroulement du projet, sur des points particuliers correspondant notamment aux projets d'espaces publics<sup>124</sup>.

---

Ce référendum organisé par le maire du 19<sup>ème</sup> a permis à des habitants d'origines étrangères de pouvoir voter (source : [www.paris.fr/portail/solidarités](http://www.paris.fr/portail/solidarités), dernière consultation en août 2007).

<sup>121</sup> Il s'agit du quartier politique de la ville Portes St Denis/St Martin, qui couvre toute la partie méridionale du 10<sup>ème</sup> arrondissement. L'Adjointe au maire chargée de la voirie, C. Nenner, affirme ne pas avoir travaillé avec le chef de projet (entretien du 09/02/2006).

<sup>122</sup> Si le nombre de participants à ces réunions publiques est variable, certaines ont rencontré un grand succès, comme dans le GPRU Porte Pouchet où 300 personnes ont assisté à la réunion de présentation du projet d'ensemble (entretien avec V. Grimonpont, 08/09/2005).

<sup>123</sup> Entretien avec M.-L. Montrozier (01/12/2005).

<sup>124</sup> C'est notamment de cette manière que s'est déroulée la concertation dans le GPRU Porte Pouchet (entretien avec V. Grimonpont, 08/09/2005), mais on retrouve un processus similaire dans les autres GPRU.

La GUP, déjà évoquée dans le chapitre 9, ne peut en fait se réduire à une meilleure coordination, à l'échelon local, des acteurs publics. Elle consiste en fait surtout à associer les habitants et les acteurs du quartier à la gestion locale, et en particulier à celle des espaces publics, *aboutissant en quelque sorte à une co-gestion de ces derniers*. Ce type de démarche a d'abord été mis en place dans le quartier Fontaine au Roi (11<sup>ème</sup> arrondissement) entre 1998 et 2002. Le quartier était peu valorisé : il y avait notamment des problèmes de propreté. L'idée était aussi d'accompagner l'ouverture du jardin et de communiquer sur les projets, tout en permettant « l'appropriation de l'espace par le quartier et ses habitants », en organisant notamment des animations pour les enfants. Une cellule de veille a été mise en place, destinée à comptabiliser les dysfonctionnements – comme des problèmes de propreté, un déficit d'éclairage, des trottoirs endommagés ou encore des potelets abîmés – et à permettre une réponse rapide de la part des services. Elle devait réunir les îlotiers, les services déconcentrés de la ville (DEVE, DVD), les bailleurs ou encore les associations de locataires.

Le dispositif ayant fait ses preuves dans le 11<sup>ème</sup> arrondissement, le Secrétariat général s'est pleinement investi dans ce domaine et en a fait une priorité à partir de 2003 : la démarche a donc été généralisée dans tous les Grands projets de renouvellement urbain (GPRU)<sup>125</sup>. Dans des périmètres où des retards importants avaient été pris sur certains projets d'aménagement, comme la Cité Michelet et le quartier Bédier, la propreté apparaissait comme un problème qui préoccupait les habitants et auquel les services pouvaient remédier plus facilement. La GUP est menée sur le terrain par le chef de projet politique de la ville. En 2003 ont été établis les diagnostics, mis en place de tableaux de bord ainsi qu'un suivi. Les premières actions ont été menées au cours de l'année 2004. Aujourd'hui on retrouve un dispositif similaire à celui du quartier Orillon : la cellule de veille se réunit tous les mois, elle est animée par l'EDL<sup>126</sup>. Elle réunit les acteurs suivants : services déconcentrés de la Ville, bailleurs, un habitant ou un représentant d'habitant ainsi que la police. Les problèmes sont balayés dans leur ensemble puis les actions nécessaires sont engagées. Il y a également un point annuel entre ces mêmes acteurs. La GUP fonctionne relativement bien, quasiment dans tous les GPRU, et elle est progressivement étendue aux quartiers de la politique de la ville évoqués ci-dessus.

La GUP prend d'abord en compte les problèmes de gestion, principalement les questions liées à la propreté et à l'entretien des espaces publics. A ce titre, elle travaille d'ailleurs de plus en plus avec les régies de quartier<sup>127</sup>, c'est-à-dire en associant directement des habitants (chômeurs, RMistes) à la gestion des espaces publics. Cette démarche permet non seulement plus de réactivité mais doit aussi favoriser le respect des espaces communs ou publics étant donné qu'ils sont entretenus par les habitants eux-mêmes et non plus par des services ou entreprises extérieurs au quartier. Mais elle inclut également un certain nombre de projets. Comme le fait remarquer H. Driancourt pour son GPRU, « [dans] le contexte

---

<sup>125</sup> Même si la démarche doit être, à terme, étendue à tout l'espace parisien, il s'agissait dans un premier temps de la mettre en œuvre dans les quartiers définis comme prioritaires.

<sup>126</sup> Seul le 18<sup>ème</sup> arrondissement apparaît comme un cas particulier : la Mairie avait mis en place une veille avant l'instauration de la GUP, qui fait remonter les informations. Seuls les problèmes de gestion sont traités.

<sup>127</sup> Les régies de quartier ont un statut d'association. Subventionnées par la Mairie, elles recrutent des habitants pour embellir et animer le quartier. Pour cela, elles passent en général des marchés avec les bailleurs ou les services de la Ville (notamment la DPJEV) pour s'occuper de l'entretien des parties communes de certains immeubles ou encore de certains espaces verts.

déqualifié de la Porte Pouchet, la GUP ne peut se limiter au nettoyage et à la réparation de l'existant, elle doit intégrer des actions de requalification »<sup>128</sup>. Ainsi la différence entre gestion et projets tend-elle à s'estomper : de nombreux projets sont en effet mis en place pour ne durer que dans le court voire dans le moyen terme. Ils sont dans tous les cas toujours pensés pour et en association avec les habitants et les acteurs locaux.

Prenons l'exemple du GPRU Porte Pouchet, où la démarche a été mise en œuvre de manière exemplaire pour deux projets : la réhabilitation du square Emile Borel et le réaménagement du mail Bréchet. Au début des années 2000, le square était très dégradé, peu fréquenté par les habitants. Il était aussi devenu une zone de non-droit, fréquentée par les dealers et lieu de nombreuses agressions selon les rapports de police. En 2003, le chef de projet et l'EDL ont convaincu les pouvoirs publics – notamment la DPJEV et les élus, initialement réticents – de lancer des études pour un projet de réhabilitation du square. Ils ont constitué un groupe de travail avec une vingtaine d'habitants. Des visites sur place et des pots ont été organisés, occasion de discuter des modalités du projet : la discussion s'est rapidement engagée avec les mères de famille et même avec les jeunes du quartier, initialement réticents. Malgré la faiblesse des moyens, l'EDL a construit des affiches présentant les possibilités d'aménagement et constituant un support pour les discussions. Dans une deuxième phase a été organisée la concertation à proprement parler : les habitants ont demandé l'amélioration des plantations, la suppression des structures métalliques et l'installation de jeux pour les enfants. De nouveaux panneaux ont alors été construits par l'EDL et des permanences ont été tenues sur place. Une démarche similaire a été mise en œuvre pour le second projet : la réhabilitation du mail Bréchet<sup>129</sup>. Une exposition présentant les deux options d'aménagement (avec des images et des maquettes), des réunions publiques, une « concertation au pied d'immeuble » – des panneaux installés dans le hall des immeubles ont permis de recueillir l'opinion des habitants sur le projet – en complément des réunions publiques ainsi que des ateliers participatifs – notamment avec les enfants des écoles – ont été organisés, permettant d'ouvrir la concertation à un large public. Deux propositions très différentes ont été soumises aux habitants (un vrai jardin ou la requalification avec une baisse de l'emprise de la chaussée et une augmentation de la surface de trottoirs) : les quelque cent habitants présents en réunion publique se sont prononcés pour la première solution<sup>130</sup>. Le nouvel aménagement a cependant bénéficié d'un investissement plus important de la part de la Ville : contrairement au square Emile Borel – qui est voué à disparaître à moyen terme avec le réaménagement de toute la zone – le mail sera en effet conservé.

En tout cas, ces deux projets donnent toute sa chair à la GUP. Il s'agit en premier lieu d'améliorer la qualité des espaces publics au quotidien, y compris ceux qui sont voués à disparaître, pour rendre le projet concret le plus tôt possible du point de vue des habitants. Il s'agit en second lieu de « renforcer la présence humaine dans le secteur » : « compte tenu du sentiment d'abandon qui a longtemps marqué la Porte Pouchet, le développement des relations avec les habitants est un objectif à part entière de la GUP » rappelle H.

---

<sup>128</sup> Source : Driancourt H. (2004), « Redonner confiance tant aux professionnels qu'aux habitants » in Mairie de Paris, La gestion urbaine de proximité, comptes rendus de la journée d'étude du 4 novembre 2004, Mairie de Paris/DPVI/Pôle ressources de la Politique de la ville et de l'intégration à Paris, p. 18.

<sup>129</sup> Voir chapitre 7 pour plus de détails sur le projet.

<sup>130</sup> Entretien avec V. Grimonpont, 05/09/2005.

Dirancourt<sup>131</sup>. Dans le cadre de la GUP, les projets apparaissent donc comme un support pour développer des relations directes avec les habitants. Pour cela, toutes les méthodes de concertation sont bonnes, y compris les plus expérimentales. Au-delà de la concertation, c'est le développement de l'animation dans les espaces publics qui enfin est visé. L'EDL y joue un rôle important, que ce soit directement, par l'organisation de pots notamment, ou indirectement, en soutenant les associations de quartier, ce qui constitue l'une de ses priorités sur le plan social. Ainsi la politique de la ville a-t-elle suscité la création d'un collectif d'animation ; elle encourage également les habitants à créer ou à reprendre des associations. Toutes les actions convergent donc vers des espaces publics plus attractifs et plus animés, au moyen d'une association étroite des habitants et des acteurs locaux dans les modes de production.

#### **4. Une publicisation de la production des espaces publics ?**

Quel que soit le degré d'implication des habitants et des associations (consultation, participation ou concertation), les nouveaux modes de production des espaces publics tels que nous avons pu les décrire ci-dessus reposent bien, pour la plupart, sur la discussion publique entre des citoyens, les experts et des élus : ceux-ci peuvent avoir des positions antagonistes, concurrentes ou complémentaires mais ils échangent désormais régulièrement leurs points de vue. Finalement, la production des espaces publics passe donc aujourd'hui par l'espace public tel que le définit la philosophie politique, ce « lieu où les problèmes sont signalés et signifiés, [ce terrain] où s'expriment les tensions, où le conflit devient débat, où la problématisation de la vie sociale est mise en scène » (Berdoulay *et alii*, 2004, p. 12). La transformation des espaces publics est aujourd'hui débattue publiquement, ce qui constitue un changement de taille dans l'histoire de leurs modes de production. Bien plus, en ce qui concerne l'aménagement et la gestion de la ville, les espaces publics semblent être devenus l'un des principaux sujets débattus dans la sphère publique. C'est ce qui nous amène à parler d'une « publicisation » de leur production. Cette évolution correspond certes en partie à une instrumentalisation des espaces publics par les pouvoirs publics – ils sont entre autres devenus un outil pour mettre en débat la gestion et l'aménagement de la ville au sens large – mais elle s'explique évidemment aussi par leur nature même d'espaces pratiqués par tous.

##### **4.1 La mise en débat des espaces publics et de leur production**

La référence au débat est désormais omniprésente dans les discours des pouvoirs publics sur la production des espaces publics. Cet élément fait aujourd'hui presque autant partie de la définition des espaces publics que les concepts décrits dans la deuxième partie (cadre de vie, déplacements, etc.). D'une logique strictement technique et administrative, leur production tend à intégrer de plus en plus une logique démocratique. Si cette évolution concerne l'aménagement et la gestion de la ville dans son ensemble, et même au-delà le fonctionnement des démocraties occidentales, elle prend un sens particulier pour les espaces publics.

---

<sup>131</sup> Source : Dirancourt H. (2004), *op. cit.*, p. 19.



#### 4.1.1 La production des espaces publics : de la logique administrative et technique à la logique politique et démocratique

La science politique, dans le prolongement de la distinction habermassienne entre rationalité instrumentale et rationalité communicationnelle (Habermas, 1973), distingue clairement la logique administrative et technique d'une part, la logique politique et démocratique d'autre part. Cette lecture permet de mieux comprendre l'évolution du mode de production des espaces publics, autrefois dominée par la rationalité instrumentale mais qui tend à se tenir de plus en plus dans la sphère publique du débat, intégrant par là-même l'opinion publique et la volonté politique.

Jusque dans les années 1980 à Berlin et 1990 à Paris, la production des espaces publics n'a impliqué que deux types d'acteurs : les élus et les experts. Nous ne reviendrons ici sur les jeux d'acteurs déjà analysés dans le chapitre 9 que sous l'angle du débat public. A l'époque, les débats n'étaient certes pas inexistantes mais se tenaient essentiellement dans le cadre des « arènes formelles de décision » (François & Neveu, 1999) qui « se ferment sur le cercle des décideurs soudés par une procédure institutionnelle et des territoires de compétence, mais aussi sur des formes de reconnaissance réciproque » (Berdoulay *et alii*, 2004, p. 15). C'est dans ce cadre que se prenaient les décisions de planification et d'aménagement des espaces publics. A Paris par exemple, toutes ces décisions étaient certes validées par le Conseil de Paris, mais les débats ne concernaient alors que les élus, ils demeuraient souvent « feutrés et opaques » (Rullier, 2004, p. 20), en particulier pendant la période de forte homogénéité politique ; de plus, ils étaient très influencés par les experts, que ce soit dans le domaine de la sécurité (Préfecture de Police) ou dans le domaine technique (DVD, DPJEV, etc.) : les délibérations ne faisaient alors bien souvent que valider les options définies au préalable par ces experts et s'inscrivaient donc dans une logique largement technique et administrative. Ainsi G. Chardon rappelle-t-elle qu'à cette époque, pour les jardins, « le maire d'arrondissement demandait un projet qui était réalisé par la DPJEV ; il avait confiance envers les professionnels et acceptait le plus souvent : le projet se concrétisait alors rapidement, sans concertation ». Il faut cependant reconnaître que la sphère publique n'était pas en reste : à Paris notamment, par le biais de la question de la circulation, l'aménagement des espaces publics a été l'objet de vifs débats tout au long du XX<sup>e</sup> siècle (Flonneau, 2001). Mais ces débats avaient bien souvent lieu *a posteriori* ; quant ils avaient lieu en amont ou pendant la mise en œuvre des aménagements, ils se limitaient à une confrontation entre la société civile et les pouvoirs publics qui pouvait certes aboutir à un abandon des projets d'aménagement, mais où les opinions exprimées ne rentraient que très peu en ligne de compte dans les choix d'aménagement. La nouveauté réside donc dans l'instauration de débats largement *en amont* des choix de planification et d'aménagement et dans leur prise en compte par l'élu, aux dépens d'une logique strictement technique et administrative.

Avant d'en venir à la mise en débat des espaces publics, il convient de revenir à ce changement majeur qu'est *la revalorisation de la part du politique dans l'aménagement et la gestion des espaces publics*<sup>132</sup>. Nous avons vu en effet que les élus, en particulier les élus locaux, jouent désormais un rôle incontournable dans la production des espaces publics. C'est notamment le cas à Paris. D'une part, les Adjoints au Maire définissent désormais la politique

---

<sup>132</sup> Cf. chapitre 9.

mise en œuvre par leurs services : les aménagements décrits précédemment découlent donc d'une vision, d'un projet politique pour la ville. D'autre part, les Maires d'arrondissements ont gagné de nouvelles compétences, en particulier celle d'organiser la concertation. Ces élus ne cessent dans leur ensemble de réaffirmer le rôle de la décision politique<sup>133</sup>, ce qui vaut autant pour la définition d'un projet global pour la ville que pour chacun des projets d'aménagement : comme les élus le rappellent souvent, la décision entre les différentes options d'aménagement leur revient elle aussi, en dernier ressort. C'est en réaffirmant leur capacité à faire des choix que les élus rendent possible l'organisation des débats, puisqu'ils montrent par là même que les choix ne sont pas prédéfinis. Les projets d'aménagement s'inscrivent dans un projet politique d'ensemble. Or, celui-ci a été initialement présenté dans un programme – un « contrat de mandature » – soumis aux électeurs qui l'ont en l'occurrence approuvé par leur vote ; il est de surcroît également le fruit de nombreux débats avec les acteurs associatifs notamment, dont les positions ont largement été reprises, comme nous l'avons vu précédemment.

Les élus créent certes les conditions du débat en réaffirmant le rôle du choix politique, mais ce choix n'était pas suffisant. C'est *le choix de la concertation qui est véritablement venu conforter cette évolution*. Les élus portent alors explicitement l'aménagement des espaces publics dans la sphère du débat public. Dans les années 1980, la participation constitue déjà l'un des principes fondateurs des Expositions Internationales d'Architecture de Berlin (Schlusche, 1997), un principe parallèlement repris et intégré dans les pratiques de l'administration. Le choix d'une exposition renvoie par nature à la volonté de déplacer la question de l'aménagement dans la sphère publique. Tous les documents diffusés à l'époque placent en outre le débat avec les citoyens au premier rang de leurs préoccupations<sup>134</sup>. Aujourd'hui, la plupart des discours tenus par les pouvoirs publics font précisément référence au débat, au dialogue ou encore à la discussion. C'est d'abord le cas des discours relatifs aux aménagements. Ainsi peut-on lire, à propos des aménagements liés au « Mobilien » :

En plus des CEMD, les conseils de quartier offrent l'opportunité à la Mairie de Paris d'expliquer aux riverains le projet mobilien, de rester à leur écoute et d'établir un *dialogue constructif* sur les différentes options d'aménagements envisagées<sup>135</sup>.

C'est sans surprise également le cas en ce qui concerne la planification, désormais soumise à concertation. Dans un numéro du bulletin municipal<sup>136</sup>, on peut ainsi dire : « Chaque avis compte. Participez *aux débats* et aux réflexions menés sur le Plan de Déplacement de Paris. Les déplacements citadins sont l'affaire de tous ». Les espaces publics étant concernés au premier chef : le PDP propose ainsi de « bâtir un nouveau guide de l'espace public parisien et de favoriser les approches pluridisciplinaires au sein des services et [notamment] dans les relations avec (...) les habitants » (p. 150), les élus jouant le « rôle essentiel d'animation du *débat public* » sur cette question. A Berlin le nom même du *Stadtforum* – dans le cadre duquel a notamment été discuté plusieurs fois l'avenir des espaces publics berlinois – renvoie à la

---

<sup>133</sup> Comme nous avons pu le voir au cours des différents entretiens à l'échelon central avec les conseillers des Adjoints, à l'échelon local avec certains Adjoints eux-mêmes.

<sup>134</sup> Voir notamment Internationale Bauausstellung 1987 (1991), *Projektübersicht* (édition actualisée et augmentée), Berlin, 408 p.

<sup>135</sup> Source: [www.mobilien.paris.fr](http://www.mobilien.paris.fr).

<sup>136</sup> *A Paris*, n°16, octobre-novembre 2005, p. 20.

notion de débat ; telle est d'ailleurs la définition que lui donne le Sénat : « Le "*Stadtforum Berlin 2020*" est un lieu de consensus et de controverses, à la fois une fabrique à idées et un outil de conseil pour la politique d'aménagement urbain »<sup>137</sup>. Mais la référence au débat est plus encore présente dans les discours concernant les dispositifs mis en place au sein des contextes défavorisés, et en particulier la production des espaces publics dans ces quartiers définis comme prioritaires. L'association des habitants et des acteurs locaux est en effet, comme nous l'avons vu précédemment, un objectif politique explicite voire fondateur de ces dispositifs, que ce soit la politique de la ville en France ou le programme « ville sociale » en Allemagne.

Au-delà des discours, le choix de la concertation – qui découle de la réaffirmation du politique – crée incontestablement *les conditions d'un débat public sur les espaces publics*. Elle suit en effet peu ou prou les trois principes définis par les théoriciens de la démocratie délibérative que sont Habermas et Rawls (Blondiaux & Sintomer, 2002). La concertation crée en premier lieu les conditions de possibilité du *principe de publicité ou de transparence*. Les lieux et les moments de la concertation sont en effet annoncés par courrier, par voie d'affichage, par la presse ou par le biais de sites Internet, que ce soit directement par les instances de la démocratie locale elles-mêmes (elles ont un budget de fonctionnement pour cela) ou par les services municipaux spécialisés. La concertation crée en second lieu les conditions de possibilité du *principe d'inclusion*. Les lieux de la concertation sont en effet ouverts au plus grand nombre : à l'échelon local, aux acteurs associatifs, habitants et acteurs économiques locaux ; à l'échelon de la ville, aux acteurs associatifs – représentants les usagers et/ ou les habitants – et économiques. Le choix de la concertation s'accompagne enfin d'un développement accru des modalités d'information et de communication sur la question, créant les conditions de possibilité du *principe d'argumentation*. Pour qu'un véritable débat public ait lieu, il faut en effet que non seulement les objectifs politiques soient clairement et publiquement définis, mais aussi que les contraintes de tous ordres soient connues du public : contraintes techniques, contraintes esthétiques ou encore contraintes économiques pour ne citer que celles-là. Sans les nombreux documents diffusés, que ce soit sous forme de lettres aux habitants et aux usagers ou de sites Internet, ou encore sans l'exposé liminaire des élus lors d'une réunion publique, la concertation n'aurait pas de sens, et le débat ne pourrait avoir lieu. Or, les pouvoirs publics se sont, comme nous l'avons vu précédemment, beaucoup investi dans ce domaine, créant incontestablement les conditions d'un véritable échange d'arguments. Il faut d'ailleurs noter à ce sujet la rédaction d'un *Guide du conseiller de quartier* à Paris, plus détaillé que les documents diffusés au grand public : on y trouve de nombreuses pages consacrées aux espaces publics, qui visent à *former* les conseillers de quartier afin de leur permettre, en retour, de former les participants aux réunions.

Au regard des comptes rendus de réunion et de nos propres observations dans quelques conseils de quartier<sup>138</sup>, *le débat public apparaît comme une réalité* : les participants commentent et critiquent les projets, mais bien plus, apportent des idées et échangent avec les élus et les experts présents qui doivent alors répondre aux questions ou prendre position. Pour autant, cette affirmation doit être tout de suite nuancée : si le débat est bel et bien une réalité

---

<sup>137</sup> Source : [www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtforum](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtforum) (dernière consultation en octobre 2007).

<sup>138</sup> Observation participante dans le conseil de quartier Pernety (14<sup>ème</sup> arrondissement) et dans les conseils de quartier du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

au sein de la Commission Extra-municipale des déplacements (CEMD) ou au sein de certains conseils de quartier – c’est notamment le cas dans les 10<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> ou 20<sup>ème</sup> arrondissements –, il peut être moins riche voire inexistant dans d’autres conseils de quartier. Il dépend en effet de la volonté et/ou de la capacité des élus locaux d’une part, des membres du conseil de quartier d’autre part, à créer les conditions du débat. Mais là n’est pas notre propos, et nous n’avons pas mené suffisamment d’investigations dans ce domaine qui est d’ailleurs bien plus l’apanage des sciences politiques que de la géographie ; de nombreuses études permettent d’ailleurs de se faire une idée plus précise de la qualité des débats dans les instances de la démocratie locale (voir notamment Blondiaux & Lévêque, 1999). L’essentiel pour nous est de relever l’émergence, même si ce n’est pas le cas partout, d’un véritable débat public sur les espaces publics. Débat public qui, quand il existe, est pris en compte par les élus : même si concertation ne signifie pas toujours participation et que la décision demeure, en dernière instance, le fait de l’élu – que rien n’oblige à tenir compte de ces débats – il n’en reste pas moins que les règles du jeu politique, et le principe électif, le conduisent à tenir compte de ces débats. Dans le cas contraire, l’élu s’expose en effet à une controverse ou à des mouvements d’opposition, voire à un échec aux élections.

Il faut noter enfin que le débat sur les espaces publics tend à devenir quasi permanent, notamment à Paris. Car non seulement il peut avoir lieu à différents moments d’un même projet, mais par le jeu des différents projets d’aménagement, la question des espaces publics peut désormais être débattue très régulièrement au sein des instances de la démocratie locale. Il y a également ce moment fort du débat que peut constituer la concertation sur la planification : même si ce type de concertation n’a pas vocation à se prolonger indéfiniment, elle donne lieu à des débats souvent très riches, comme en témoignent les comptes rendus des différentes réunions qui ont préparé l’élaboration du PLU et du PDP à Paris, dans les arrondissements ou à l’échelon central.

#### 4.1.2 Une évolution liée à des tendances générales

La transformation des modes de production de l’espace public s’inscrit en fait dans un basculement qui concerne *la production de la ville dans son ensemble* et qui s’est opéré entre les années 1970 et 1980 (Oblet, 2005). Pendant les Trente Glorieuses, les politiques publiques s’inscrivaient dans le cadre d’une planification urbaine peu soucieuse de la société civile et de la dimension locale, mise en œuvre par des techniciens. Comme le résume O. Soubeyran (2004, p. 32), « la planification classique, que l’on pourrait résumer par l’idée d’aménagement frontal, dans l’étendue (comme les villes nouvelles ou les stations touristiques) ou en réseau (autoroutes, TGV, etc.), se situait dans une logique hétéronome (concevoir, servir, de, par, pour l’extérieur) ». Dans les années 1980 et 1990, l’heure n’est plus à la planification mais à l’action collective et à la formalisation de projets. Les élus locaux reprennent alors la main sur la production de la ville, de même que la société civile et les habitants qui sont les acteurs de ces projets. Les techniciens doivent désormais travailler sous l’autorité des élus locaux, dans le souci des contextes et des acteurs locaux. Les projets concernent tous les domaines : de l’aménagement urbain à la réhabilitation des logements en passant par la construction des infrastructures de transport et l’aménagement des espaces publics ; ils se déclinent sur différents territoires, de la rue et du quartier à l’échelle métropolitaine. Au sein du projet, la dimension technique ne constitue plus aujourd’hui qu’une contrainte parmi d’autres

(économiques, politiques, sociales ou encore culturelles), celle-ci pouvant varier considérablement d'un projet à un autre (Berdoulay *et alii*, 2004).

Mais l'évolution des modes de production de l'espace public est également inséparable du *contexte des démocraties occidentales*. On assiste en effet depuis les années 1970 à l'émergence d'une « démocratie du public » (Manin, 1995) : « Moins portée par les organisations partisans et syndicales, la démocratie et la culture politique qui la sous-tend appartiennent de plus en plus au monde du « direct » (les sondages d'opinion, les médias audio-visuels, la transformation des fonctions délibérantes) » (Rousselier, 1998, p. 907). Au côté de ces nouveaux acteurs et modes d'expression, on observe également une recrudescence des regroupements volontaires qui prennent des formes diverses (associations, initiatives citoyennes, coordination de lutte, mouvements d'opposition à un projet, etc.). Les politiques publiques dans leur ensemble ont donc été de plus en plus débattues, au sein de « forums de débat et de controverse » (François & Neveu, 1999) qui s'ouvrent largement sur les citoyens, les leaders d'opinion et les médias. C'est dans ce cadre que s'est développée la critique de la logique technique et administrative ; que de nouvelles questions ont pu émerger, concernant notamment l'environnement et le cadre de vie. Or cette évolution est intervenue dans un contexte de crise de la représentation, avec un développement massif de l'abstention depuis les années 1970.

En quête d'une nouvelle légitimité, les gouvernants, se sont donc dans un premier temps engagés sur la voie de la décentralisation<sup>139</sup>. Dans un second temps, ils ont développé les dispositifs de démocratie participative, toujours dans le but de renouer un lien considéré comme distendu avec les citoyens. En France, les années 1990 a ainsi vu surgir une série de textes emblématiques<sup>140</sup> qui ont posé sur le plan formel le principe de la consultation, de l'information et de la concertation avec les habitants (Rui, 2004 ; Valmont, 2001), en même temps qu'ils approfondissaient la décentralisation. Depuis la fin des années 1990, des mesures plus contraignantes ont été prises dans ce domaine avec notamment la loi SRU de décembre 2000 et la loi Démocratie et Proximité du 27 février 2002 que nous avons déjà évoquées. L'ensemble de cette législation va dans le sens d'un renouvellement des formes de la démocratie, qu'illustre également la multiplication des dispositifs de concertation qui se mettent en place aujourd'hui dans les collectivités locales ou tendent à accompagner de plus en plus systématiquement les grands projets d'aménagement. La démocratie participative s'est ainsi érigée en « nouveau paradigme de l'action publique » (Bacqué, Rey & Sintomer, 2004)<sup>141</sup>. Il s'agit finalement de reconnaître et d'institutionnaliser les « forums de débat et de controverse », le débat public s'articulant donc désormais sur les interactions entre ces forums

---

<sup>139</sup> Un processus qui s'est étalé sur plusieurs décennies et qui se poursuit aujourd'hui : en France avec les lois successives relatives à la décentralisation (1982, 1991, 2004) ; en Allemagne, bien que l'organisation fédérale rende la question moins aiguë, ces principes ont également été affirmés dans les années 1990 et 2000, comme nous l'avons vu dans le cas de Berlin précédemment.

<sup>140</sup> Cf. la Loi d'orientation sur la ville en 1991 qui a posé le principe de la nécessité d'une concertation préalable pour toute opération de politique de la ville modifiant substantiellement les conditions de vie des habitants ; la Loi sur l'administration territoriale de février 1992 qui reconnaît le droit des habitants à être informés et consultés ; et enfin la loi Barnier du 2 février 1995 qui invente le « débat public » à la française, en obligeant à la concertation pour tous les grands projets ayant des incidences sur l'environnement. La caractéristique de ces trois lois est de se situer presque exclusivement au niveau des principes.

<sup>141</sup> Au-delà du contexte législatif, la « rhétorique de la participation » est devenue aussi forte que celle de la proximité dans le milieu politique, et « nombreux sont les acteurs à communiquer au long de colloques, de séminaires et de discours autour de ce mot fétiche qu'est la participation » (Blondiaux, 2004, p. 10).

et les « arènes formelles de décision » (François & Neveu, 1999) qui évidemment se maintiennent. Il faut en outre noter que cette tendance dépasse largement le cas français puisqu'on la retrouve également en Allemagne et qu'elle s'inscrit aussi dans le modèle que constitue la « gouvernance », défendu par l'Union Européenne comme par les organismes internationaux : coordination des acteurs et participation des citoyens sont considérées dans ce cadre comme des « bonnes pratiques » à suivre, notamment dans la gestion urbaine.

En définitive, cette évolution s'inscrit dans ce que L. Blondiaux et Y. Sintomer (2002) appellent la montée de « l'impératif délibératif » qui amorce « un changement substantiel dans la conception de la légitimité qui prévaut dans nos sociétés » (Blondiaux, 2004, p. 8) :

[la] légitimité d'une mesure ne dépendrait plus seulement de la nature de l'autorité qui la prend mais de la manière dont elle est prise, de la procédure dans laquelle elle s'inscrit. Toute décision semble devoir aujourd'hui avoir fait l'objet d'une concertation préalable, d'une délibération incluant l'ensemble des acteurs concernés par la décision. (Blondiaux, 2004, p. 8)

L'aménagement et la gestion de la ville n'échappent donc pas à cette règle, y compris la production des espaces publics.

#### 4.1.3 Les espaces publics : un objet privilégié de débats ?

Certes les nouveaux modes de production de l'espace public s'inscrivent au croisement de tendances générales. Mais nous considérons que les espaces publics sont un objet privilégié de débats dont les acteurs se saisissent tout particulièrement. Par exemple, les débats semblent l'emporter sur les autres questions dans les instances de la démocratie locale, où la voirie et le cadre de vie occupent une place considérable. Ainsi donc, les espaces publics semblent plus débattus que les questions de logement, de patrimoine ou encore d'action sociale. Cela s'explique par la nature même des espaces publics qui est à la fois un « bien commun » et un espace de la quotidienneté dans la ville, amenant d'autant plus les citoyens à prendre part au débat.

Ce succès du débat sur les espaces publics s'explique par le fait que *les espaces publics constituent aujourd'hui un « bien commun » pour tous les citoyens* (Metzger, 2004). Les espaces publics qui nous concernent continuent en premier lieu à appartenir au domaine public ; ils constituent la partie *commune* du sol urbain. Ainsi, non seulement ils dépendent directement et exclusivement de la puissance publique, qui décide donc seule de leur mode de production, mais ils appartiennent de fait à la collectivité, en d'autres termes à tout le monde ; à ce titre, contrairement à d'autres domaines de l'action publique, chaque citoyen a donc *en théorie* le droit de s'exprimer, droit dont chacun est pleinement conscient ; or, la concertation concrétise bel et bien ce droit. L'importance des débats sur les espaces publics trouve en second lieu son origine dans le fait que les espaces publics existent seulement dans la mesure où ils sont pratiqués : plus que tout autre domaine de l'action publique, ils se construisent donc par les usages que les citoyens en font. Susciter le débat sur les espaces publics consiste donc à donner la parole aux usagers, pour qu'ils formulent les problèmes concrets qu'ils rencontrent dans leur pratique de l'espace. Or, encore une fois, chaque citoyen est usager de l'espace public, et chaque citoyen a donc la *compétence* d'émettre un avis, une critique en s'appuyant sur son expérience concrète de l'espace, ce qui n'est pas le cas dans d'autres domaines où des connaissances savantes sont nécessaires : comme le rappelle I. Joseph (1998,

p. 31), « l'espace public est en effet un espace de compétences, c'est-à-dire de savoirs pratiques détenus non seulement par des opérationnels et des concepteurs, mais aussi par des usagers ordinaires ». Le troisième facteur explicatif réside dans l'une des fonctions principales de l'espace public – en tout cas des rues et des places<sup>142</sup> – qui est de permettre les déplacements : or, la mobilité est un droit fondamental de tout un chacun, droit qui n'a jamais eu autant d'actualité que dans le contexte actuel de mobilité généralisée. Par ce biais, une bonne partie des activités dépend largement de la forme et des fonctions attribuées à l'espace public, amenant chaque citoyen à prendre part à ce débat.

L'autre dimension de l'espace public qui explique l'ampleur des débats sur cette question réside dans le fait que celui-ci soit également *un espace de la quotidienneté*, ce qui découle en grande partie de la définition de l'espace public par les pratiques. Ainsi les questions débattues portent-elles essentiellement d'une part sur la pratique des espaces publics au quotidien : manque d'espaces verts, sécurité des piétons (et notamment des enfants aux sorties d'écoles), commerce de proximité et animation du quartier, ou encore stationnement ; d'autre part sur la qualité du cadre de vie : « végétalisation » des rues, nuisances liées à la circulation. Autant de préoccupations qui, si elles ne résument pas les préoccupations des citoyens au quotidien, sont tout de même centrales dans la vie de chacun et que la concertation permet d'amener dans la sphère publique. Enfin, quotidienneté signifie aussi très souvent attachement : la dimension identitaire des espaces publics, en grande partie liée à une pratique quotidienne de l'espace, explique aussi que chacun ait à cœur de donner son avis et de débattre de la transformation des espaces publics, en l'occurrence principalement des espaces publics pratiqués au quotidien, au sein du quartier.

## **4.2 Le débat sur les espaces publics et ses objectifs**

Les espaces publics ne sont pas seulement un objet privilégié de débat du point de vue des habitants. Ils le sont aussi du point de vue des pouvoirs publics : ceux-ci semblent même multiplier les concertations dans ce domaine plus que dans d'autres. Comment l'expliquer ? M.-H. Bacqué et Y. Sintomer (2004) rappellent que les intentions affichées par les élus qui encouragent les expériences de démocratie participative oscillent notamment entre deux types d'arguments : les objectifs managériaux d'une part, les objectifs sociaux et politiques d'autre part. Nous verrons que le fait de mettre en débat les espaces publics repose bel et bien aussi sur ces deux types d'intentions.

### 4.2.1 Un objectif managérial

Produire les espaces publics dans la concertation et le débat avec les habitants et les acteurs locaux est souvent perçu par les élus comme l'un des moyens de faire évoluer les services techniques dans leurs pratiques d'aménagement et dans leur représentation. Cela vaut pour l'ensemble de l'administration : comme le rappelle B. Rullier (2004, p.30), « les conseils [de quartier] sont des outils de gestion et de modernisation des politiques et des services municipaux » ; il en va de même avec le programme « ville sociale » en Allemagne, inspiré comme on l'a vu des théories du « *new management* ». Mais cela vaut en particulier pour les services chargés de l'espace public. Avec la réaffirmation du politique, la mise en débat des

---

<sup>142</sup> On comprend d'ailleurs à ce titre que ce soit les aménagements de rue et de place qui suscitent le plus de débats aujourd'hui, avant les espaces verts.

espaces publics a finalement largement contribué au fait que la voirie, qui était pensée et gérée comme un ensemble de réseaux techniques par des ingénieurs, et dépendait d'une administration au fonctionnement relativement opaque, soit désormais perçue et produite différemment : les usages ont notamment été remis au centre de l'action publique. Les services techniques sont non seulement appelés à intégrer cette dimension à leur action par les élus, mais ils ont désormais « l'obligation de se justifier, d'argumenter à nouveaux frais, de se confronter et d'intégrer dans leurs choix des craintes jugées autrefois comme irrationnelles » (Blondiaux, 2004, p. 8). Ils ne doivent plus considérer leur savoir-faire technique comme allant de soi, mais sans cesse l'éprouver au contact des problèmes d'usage rencontrés par les citoyens ou des exigences de ces derniers, que ce soit en termes de qualité ou de sécurité. Or, malgré leurs réticences, ils ne peuvent contester la concertation sur le principe. Ils sont donc doublement contraints de faire évoluer leurs pratiques et leurs représentations, sous l'injonction à la fois des élus et des citoyens.

#### 4.2.2 Un objectif social et politique

Si l'objectif managérial est important, la volonté des élus d'agir sur la société est peut-être encore plus forte : en mettant en débat les espaces publics, les élus tentent non seulement de construire des espaces publics durables, mais aussi et surtout de renforcer le lien social et l'engagement politique des citoyens dans la gestion de leur ville.

Mettre en débat la production des espaces publics, c'est avant tout chercher à *rendre les aménagements durables et légitimes*. En d'autres termes, il s'agit en premier lieu de favoriser l'appropriation des lieux nouvellement aménagés qui, comme on l'a vu, ne va pas de soi : les élus considèrent le plus souvent que si le public est lui-même impliqué dans le projet, il est donc d'autant plus susceptible de se l'approprier et surtout, de ne pas le dégrader. C'est donc un moyen pour les pouvoirs publics de garantir à long terme leurs investissements, comme nous avons pu le constater à maintes reprises dans le cadre des GPRU – c'est l'un des principaux objectifs de la GUP – ou du *Quartiersmanagement*. La concertation doit donc permettre de faire des espaces publics durables. En second lieu, le choix de mettre les espaces publics en débat permet en outre de mieux faire accepter les nouveaux aménagements et d'éviter la contestation qui pouvait facilement éclore *a posteriori* quand les aménagements n'étaient pas concertés : les habitants et les élus locaux doivent considérer que le nouvel aménagement est en partie le fruit de leurs discussions et que le choix de l'élu n'est donc pas contestable. En tout cas, l'élu rappellera aux éventuels contestataires que les choix ont été actés par les instances de concertation. Par là-même, l'aménagement gagne cette fois-ci en légitimité.

En mettant les espaces publics en débat, les pouvoirs publics ont également la volonté de « forger un projet social à partir d'un projet spatial » (Toussaint & Zimmermann, 2001, p. 88). On retrouve ici l'idée développée dans le chapitre 7 : il s'agit de faire du lien avec les lieux, de *faire quartier par les espaces publics*, une idée qui est d'ailleurs fondatrice de la catégorie même d'espace public<sup>143</sup>. Mais elle intervient ici à un autre niveau, celui du mode de production. Or, alors que les effets de l'aménagement sont plus qu'incertains, et que la capacité des lieux à faire lien est plus qu'hypothétique, le débat semble avoir la vertu de créer

---

<sup>143</sup> Voir chapitre 1.



du lien. Certes tout objet peut contribuer à créer ce lien. Mais c'est en particulier le cas pour les espaces publics qui – en tant que « bien commun » et objets de la quotidienneté – jouent un rôle d'autant plus important sur ce plan. Nous considérons que si les espaces publics jouent aujourd'hui un rôle dans la fabrique du lien social au niveau local, c'est avant tout parce qu'ils sont l'objet de débats – souvent riches et intenses – au sein des instances de la démocratie locale. Autour des projets d'aménagement proposés par les élus, les habitants et les acteurs locaux sont en effet amenés à se rencontrer, à discuter entre eux et à échanger des points de vue, bref à mieux se connaître et se reconnaître, avec leurs différences et leurs divergences. C'est le *Quartiersmanagement* qui illustre peut-être le mieux cette situation : les projets – d'aménagement comme d'animation – développés dans ce cadre visent autant à transformer l'espace, son image et ses pratiques, qu'à créer des liens (*vernetzen*) entre les différents acteurs, ce que rappellent sans cesse les personnes interrogées et les documents officiels.

Dans les débats sur les espaces publics, les prises de position tournent essentiellement autour de problèmes rencontrés au quotidien par les riverains – habitants et commerçants – à l'échelle du quartier. C'est d'ailleurs l'un des objectifs de la démocratie locale que de permettre à ce type de préoccupations d'émerger dans la sphère publique. Pour autant, par l'intermédiaire de questions très locales, les différents acteurs sont amenés à *prendre position sur de véritables questions de société*, à débattre de sujets proprement politiques. Les discussions sur la forme de l'espace public, et la tournure même que prennent les discussions entre acteurs dans le cadre de la concertation, sous-tendent différentes manières de concevoir les déplacements – entre le quartier et la ville, voire entre Paris et sa banlieue – ainsi que les relations sociales et la façon dont peuvent vivre ensemble des individus, au-delà de leurs différences (lieu de résidence, âge ou appartenance culturelle). C'est finalement dans cette confrontation des approches que se construit la ville, et au-delà, la société démocratique dans laquelle elle s'inscrit. Enfin, il n'est pas rare que les acteurs du débat en viennent eux-mêmes à évoquer des questions de société. Ainsi, lors d'une « marche exploratoire » pour le réaménagement de la rue Raymond-Losserand (14<sup>ème</sup> arrondissement)<sup>144</sup>, nous avons pu entendre des discussions au sujet de thèmes aussi divers que la définition théorique de l'espace public, les questions environnementales, l'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération et même les lacunes de la politique du logement. Il en va de même lors des réunions des conseils de quartier, plus encore lorsqu'il s'est agi de débattre du PLU et du PDP, ce qui est logique.

Bien plus, les projets d'aménagement d'espaces publics contribuent à favoriser l'engagement des citoyens dans les affaires de la cité. Cela vaut certes pour toutes les questions débattues au sein des instances de la démocratie locale, comme le rappelle B. Rullier (2004, p. 30) pour Paris : « les conseils de quartier sont des instruments de politique publique et de politisation » ; autrement dit, « il s'agit de développer l'intérêt des Parisiens pour la gestion de leur ville ». Le souci de développer l'engagement citoyen (*Bürgerengagement*) est aussi important à Berlin, que ce soit dans le cadre du *Quartiersmanagement* ou non. Mais la question des espaces publics est, plus que toutes les autres peut-être, capable de mobiliser les citoyens dans la mesure où tous sont concernés, de

---

<sup>144</sup> Marche exploratoire organisée le 19 janvier 2005 avec l'Adjointe au Maire du 14<sup>ème</sup> chargée de la voirie et des déplacements, les membres de la commission voirie du conseil de quartier et un certain nombre d'habitants et de militants associatifs.

près ou de loin. En définitive, mettre en débat les espaces publics constitue une manière de *repolitiser* ces derniers, qui par nature s'y prêtent. Ils redeviennent un enjeu politique, et plus seulement un enjeu de gestion technique et administrative. Cette *repolitisation* s'entend dans un sens différent de celui prôné par les théories anglo-saxonnes (Low & Smith, 2006 ; Mitchell, 1995), qui sont plutôt sensibles à l'action politique ; mais elle est peut-être moins utopique et semble finalement s'avérer plus efficace.

### **4.3 Débats et controverses sur les espaces publics dans la sphère publique**

Impulsant le débat sur les espaces publics au sein des instances de la démocratie locale, les pouvoirs publics ont finalement permis le renforcement des débats au-delà même des instances de la démocratie locale.

#### **4.3.1 Des instances de la démocratie locale à la sphère publique**

Le débat sur les espaces publics se prolonge notamment dans la sphère médiatique : presse, télévision et radio, aboutissant à un « dialogue entre espace public et espace médiatique » (Brosseau & Gilbert, 2004) qui joue un rôle considérable dans la production des espaces publics. On y retrouve en premier la communication orchestrée par les élus lors des grands moments de la concertation ou à l'occasion de la mise en place de projets de grande ampleur ou de grandes manifestations dans l'espace public. On y trouve également des prises de position des associations thématiques ou des acteurs économiques, voire de certaines associations d'habitants. Si les médias locaux sont les plus susceptibles de relayer le débat sur les espaces publics, les médias nationaux jouent également un grand rôle : les problématiques locales prennent vite une ampleur nationale quand il s'agit de la capitale. Evidemment, les espaces publics ne constituent pas un objet de débat permanent, même si cette question est assez régulièrement évoquée. Ce peut être directement, à l'occasion de grands moments : ainsi à Paris, le PLU<sup>145</sup> et le PDP – ainsi que la concertation à laquelle ils ont donné lieu – ont été amplement traités ; des événements comme *Paris Plage* ou la *Nuit Blanche* ont également été largement relayés et même bien souvent analysés ; si tous les projets d'aménagement ne sont évidemment pas évoqués, certains d'entre eux ont donné lieu à de nombreux reportages ou articles : il s'agit des projets de grande ampleur – au premier rang desquels on retrouve le projet de réaménagement des Halles et les GPRU – mais plus rarement de projets d'aménagement locaux. Pour autant, il faut noter que les espaces publics sont le plus souvent abordés indirectement, par le biais des déplacements et de la circulation. A Berlin, il semble – même si nos investigations ont été moins poussées qu'à Paris – que les espaces publics sont beaucoup moins omniprésents, ce qui s'explique sans aucun doute par le faible nombre de projets et le caractère aigu des problèmes sociaux et économiques que rencontre la capitale allemande, ceux-ci étant donc plus au centre des préoccupations.

Dans l'espace public numérique que constitue Internet, il est aussi question des espaces publics. Là encore, les sites institutionnels jouent un grand rôle. Ils sont devenus une source d'information incontournable pour le public, créant par là-même les conditions du débat. Le site de la Mairie de Paris donne ainsi de nombreux éléments sur le PDP et le PLU, sur les

---

<sup>145</sup> Voir notamment *Le Monde*, 22/09/2004, « les Parisiens rêvent d'une ville plus verte et préservée » et *ParisObs. Le magazine de l'Île-de-France*, n°2081 du 23 au 29 septembre 2004 : « Circulation, espaces verts, urbanisme. Ce que veulent les Parisiens », pp. 8-10.

« grands projets », même si le site de la ville-Etat de Berlin contient beaucoup plus d'informations encore, et notamment de nombreuses cartes. On retrouve également les sites des principales associations thématiques ; ceux-ci jouent le même rôle d'information, même si la quantité d'informations y est moindre et qu'ils sont assez inégalement fournis, les associations étant souvent limitées dans leurs moyens financiers et techniques. Si les questions de déplacements et d'environnement l'emportent à Paris, de nombreux sites militants berlinois abordent la question des espaces publics, mais plutôt sous l'angle de l'exclusion ou de la privatisation. Néanmoins, ces deux types de sites ne permettent pas l'interactivité qui se développe sur les sites des associations locales, sur les blogs<sup>146</sup> de quartier tenus par des habitants et de plus en plus, sur les sites des instances de la démocratie locale comme les conseils de quartier. Nombre d'entre ces sites ont leur forum de discussion, ou permettent en tout cas une certaine interactivité en permettant aux visiteurs de réagir aux articles : ils sont devenus des lieux de débat à part entière. Ils prolongent voire tendent à remplacer le débat public local. Pour autant, celui-ci n'a pas disparu : c'est tout l'intérêt de la démocratie locale qui réintroduit du débat au sein du quartier, celui-ci pouvant aussi se prolonger dans les espaces publics traditionnels comme la rue ou le café, sous forme de conversations informelles, autour d'une affiche ou d'une pétition, notamment au moment d'un aménagement.

#### 4.3.2 Les controverses autour des espaces publics

Il faut noter cependant que la question des espaces publics n'arrive pas par hasard dans la sphère médiatique. Le débat peut sortir des instances de la démocratie locale pour atteindre la sphère médiatique à l'occasion de « controverses micro-locales » (Sénécal, 2002 et 2004), liées en grande partie à une concertation menée de manière problématique et parfois à une instrumentalisation politique des débats.

*Prenons l'exemple du 14<sup>ème</sup> arrondissement.* C'est dans ce dernier qu'a été mis en place le premier « quartier vert » de Paris : Alésia Tombe-Issoire. Ce produit de la nouvelle politique municipale, confronté aux réalités locales, a suscité une véritable controverse, largement relayée par la presse. Un premier plan de circulation a été élaboré en tenant compte des propositions des associations, puis présenté aux habitants en réunion publique, en septembre 2001. L'un de ses principaux objectifs était de supprimer la circulation de transit qui empruntait la rue de la Tombe-Issoire (entre le centre de Paris et l'autoroute A6). Le projet était soutenu par des associations déjà bien établies, comme l'AUT-IDF ou MDB, ainsi que l'ARCATIS (Association des Riverains Corentin Alésia Tombe Issoire Sarrette) qui avait milité auparavant pour le réaménagement du carrefour Alésia/ Tombe-Issoire, considéré comme dangereux. Pourtant, l'annonce du projet a soulevé une vague de protestations et le développement de plusieurs associations contestant les choix opérés<sup>147</sup>. Le mécontentement s'est exprimé aussi bien dans la rue (affiches, tracts, pétitions, manifestations) que dans la

---

<sup>146</sup> Un « blog » est un site web interactif, facile à administrer. Il est organisé sous la forme d'un journal le plus souvent enrichi de liens externes. A mi-chemin entre le site statique traditionnel et le forum de discussion, les visiteurs peuvent y intervenir en commentant les articles déjà en ligne.

<sup>147</sup> Il s'agit notamment de l'ADEC, Association des commerçants de la rue de la Tombe-Issoire et du « Comité de quartier 14 ».

presse<sup>148</sup> et sur Internet<sup>149</sup>. Pour répondre à la contestation, la Mairie a créé en 2002 un comité de suivi intégrant ces associations ; la Section territoriale de voirie (STV) a été amenée à s'investir massivement auprès des élus pour informer et consulter les associations, au-delà de ses compétences normales. De cette période de concertation est ressorti, en 2003, un plan de circulation remanié maintenant le choix de détourner la circulation de la rue de la Tombe-Issoire, mais modifiant sensiblement les itinéraires dans les petites rues.

Bien que certaines associations aient maintenu leurs critiques, comme en témoigne une lettre commune envoyée au Maire d'Arrondissement en septembre 2003, la contestation a plus ou moins disparu en 2004, signe qu'un équilibre avait d'une certaine manière été trouvé. Elle a cependant rebondi en 2004, au moment de la mise en œuvre du programme « Mobilien » : celui-ci prévoyait en effet l'aménagement d'un site propre axial sur le boulevard du Montparnasse pour accueillir la ligne 91. A côté des associations de quartier est apparu un acteur qui s'est rendu incontournable : la CPAV (Coordination Parisienne des Associations pour la Voirie). Son fondateur<sup>150</sup>, après avoir combattu la création d'un couloir de bus dans la contre-allée de l'avenue Denfert-Rochereau (ligne « Mobilien » n°38) et soutenu la contestation dans le « quartier vert », s'est fortement impliqué dans cette controverse : « sous prétexte de lutte contre l'automobile, de nouveaux quartiers vont être défigurés, de nouveaux commerces vont être asphyxiés »<sup>151</sup>. Il faut noter aussi l'intervention de personnalités publiques résidant dans le quartier, qui ont largement contribué à donner de l'ampleur à la contestation<sup>152</sup>. Comme pour le « quartier vert Alésia Tombe-Issoire », les prises de position des opposants au projet ont été largement relayées par la presse. Pour autant, les aménagements ont été mis en œuvre, après avoir intégré quelques modifications, et la contestation a progressivement disparu.

Ces deux exemples témoignent d'un autre type de relation entre les pouvoirs publics et la société civile. En effet, il ne s'agit plus d'une prise de parole *suscitée* par les pouvoirs publics – comme pour la concertation dans le cadre des instances de la démocratie locale – mais d'une mobilisation ou d'une initiative qui émane *directement* de la société civile. Ce type d'initiative s'apparente aux actions menées dans les années 1970, même si c'est de manière beaucoup moins radicale et conflictuelle. Pour autant, ces initiatives sont, d'une certaine manière, *sur-médiatisées*, et il faut aussi les relativiser. Ainsi, dans les deux exemples analysés ci-dessus, les opposants ne sont en fait pas si nombreux – il s'agit de quelques associations d'habitants ou même d'individus créant leur propre association – mais ils maîtrisent particulièrement bien l'outil médiatique. De plus, force est de constater que les controverses, loin de se multiplier depuis 2004, se sont faites beaucoup plus rares. Seuls l'aménagement du Tramway des Maréchaux et les effets négatifs des travaux sur l'activité des

---

<sup>148</sup> Par exemple : « Dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, un quartier pas si « tranquille », *Le Monde*, 16 Juillet 2002 ; « Le quartier vert voit rouge », *Le Parisien* 22/11/02 ; « Alésia Tombe-Issoire, sept erreurs et sept solutions », *Parisobs* n°136, semaine du 11/09/2003 au 18/09/2003.

<sup>149</sup> Création de sites comme <http://comitequartier14.free.fr>, débats organisés par des associations comme « Monts14 », une association traditionnellement tournée vers le Patrimoine, forums de discussion divers.

<sup>150</sup> Claude Birenbaum, entretien du 14/09/04. M. Birenbaum réside et travaille avenue Denfert-Rochereau.

<sup>151</sup> Extrait du site Internet de la CPAV [<http://cpav.org>].

<sup>152</sup> Philippe Sollers lui-même, résidant rue d'Assas à deux pas du boulevard, s'est érigé contre l'aménagement du couloir de bus...

<sup>154</sup> Voir par exemple *Le Monde* du 21/11/2003 : « Controverse autour de la « piétonnisation » du quartier juif de Paris », p. 12.

commerçants et des chauffeurs de taxi ou encore l'aménagement de la rue des Rosiers – un espace sensible s'il en est, au cœur de Paris et du quartier juif – ont suscité de telles controverses, elles aussi nourries par des associations locales et relayées par les médias<sup>154</sup>.

Les principales controverses locales sont en fait liées à *des lacunes dans la mise en œuvre de la concertation*. On les retrouve d'ailleurs surtout au début de la mise en œuvre de la politique de la Mairie de Paris : la concertation, c'est avant tout une méthode, une manière de mettre en œuvre les projets, et il a fallu du temps aux élus et aux services de la Ville pour construire cette méthode, avec des expérimentations, des tâtonnements. L'exemple de la concertation sur le programme « Mobilien », évoqué précédemment, en témoigne : les conseils de quartier n'ont été impliqués que dans un second temps. Ce tâtonnement explique en grande partie les controverses qui ont émergé au moment des premiers aménagements, comme dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement. Aujourd'hui, il y a une véritable réflexion des élus et des services sur la méthode à suivre. Ainsi, un groupe de réflexion s'est constitué en 2005 au sein de la DDATC, en association avec des représentants des autres directions (DVD, DPE, DEVE), son objectif étant d'adapter la concertation en fonction du projet et du contexte<sup>155</sup>. L'enjeu est énorme : la concertation se doit en effet d'être exemplaire, et au moindre faux pas, les pouvoirs publics continuent à s'exposer à la controverse locale, ce d'autant plus que la société civile s'est réappropriée la question et que les médias amplifient le plus souvent les oppositions aux projets.

Un certain nombre de difficultés demeurent, qui peuvent à tout moment faire basculer la concertation vers la controverse locale. Les élus ne se donnent pas toujours les moyens de la concertation, moyens humains comme moyens financiers, et celle-ci repose encore souvent sur l'engagement personnel d'un élu, d'un fonctionnaire. Nous avons pu le constater dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement où la concertation est tenue à bout de bras par l'Adjointe au Maire, avec peu de moyens humains, financiers et techniques<sup>156</sup> ; elle est en outre relayée par les services techniques et les conseils de quartier très impliqués, ce qui n'est pas le cas dans tous les arrondissements. Si la différence gauche/droite joue un rôle important, elle n'explique pas tout, comme en témoigne le 17<sup>ème</sup> arrondissement où le Maire – F. de Panafieu (UMP) – s'est beaucoup investie dans ce domaine. Du côté des services de la Ville de Paris, la concertation est encore perçue comme une contrainte supplémentaire dans l'élaboration des projets : même si le principe est admis dans le discours, la pratique ne suit pas toujours<sup>157</sup>. Lors d'un séminaire interne de la DVD en 2004, on relevait ainsi « une communication souvent insuffisante et trop tardive », des outils trop « techno » et des « contacts de terrain insuffisants ». Même si ces problèmes ont en partie été surmontés depuis, grâce notamment à la multiplication des chargés de communication et de concertation, ils continuent malgré tout à se poser régulièrement, la formation des agents étant limitée dans ce domaine. Il est vrai que le poids des contraintes techniques (respect de la norme pompier, présence de réseaux souterrains, code de la route, etc.) joue sur ce point un rôle important : la concertation ne peut bien souvent modifier les projets qu'à la marge<sup>158</sup> et ne porter que sur des détails<sup>159</sup> comme

---

<sup>155</sup> Entretien avec L. Dechandon, 20/12/2005.

<sup>156</sup> Entretien avec C. Nenner, 09/02/2006.

<sup>157</sup> Ce sont les services centraux qui apparaissent comme les plus réticents par rapport à ce nouveau mode de production des espaces publics, les services déconcentrés semblant pour leur part avoir largement assimilé ces nouvelles méthodes de travail.

<sup>158</sup> Entretien avec O. Nicoulaud, 13/01/2005.

l'emplacement des aires de stationnement, des passages piétons ou des bancs, la plantation d'un arbre, etc.

Dans le cadre des instances de concertation comme dans l'ensemble de la sphère publique, *les débats sont souvent instrumentalisés par des opposants politiques*. C'est le jeu classique de la démocratie. Certaines des controverses ci-dessus ont ainsi été suscitées par des opposants politiques au pouvoir en place ou encouragés par eux, que ce soit des élus – comme c'est le cas dans certains arrondissements de droite – des associations locales – la CPAV est par exemple souvent accusée de partialité, de même que d'autres associations contestant les aménagements de voirie – ou des particuliers. C'est principalement autour de la limitation de la circulation automobile que se cristallise cette instrumentalisation : la politique menée par la Mairie de Paris remet en effet en cause certaines habitudes, elle expose aussi certaines activités à des difficultés réelles (commerce, taxis, etc.) ; les travaux créent en outre de nombreux embouteillages qui sont mal vécus aussi bien par les automobilistes que par les acteurs socio-économiques. L'opposition au Maire de Paris a donc trouvé là un sujet qui lui permet de critiquer sans trop de difficultés la majorité en place, d'autant plus que la réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances diverses – présentée comme l'un des objectifs de la politique des déplacements – n'est pas vraiment au rendez-vous, notamment à cause des embouteillages<sup>160</sup>. Les nombreuses prises de parole de l'opposition dans les médias à ce sujet en témoignent. C'est donc en quelque sorte une faille qu'il est relativement facile d'exploiter politiquement. De plus, les médias – devenus un acteur incontournable de la production des espaces publics – relaient volontiers ces critiques, comme en témoigne par exemple les nombreux articles à charge du *Parisien* ou du *Point*<sup>161</sup>. Cette instrumentalisation est souvent dénoncée par les élus en place, notamment D. Baupin : ainsi celui-ci a-t-il publié à plusieurs reprises des communiqués de presse ou répondu à des interviews où il dénonce l'attitude de certains maires de droite face à la concertation, notamment ceux du 6<sup>ème</sup> arrondissement (à propos de l'aménagement de la rue de Rennes en « espace civilisé ») ou du 15<sup>ème</sup> arrondissement (à propos du « quartier vert Commerce »). Quant aux articles de presse, ils sont souvent accusés de partialité par les élus, mais cette fois-ci plutôt en *off*.

Pour autant, les débats sont aussi très souvent instrumentalisés par les élus de la majorité eux-mêmes, et il faut aussi se garder d'une vision trop idyllique de la concertation. La concertation autour des projets d'aménagement constitue en fait une vitrine de l'action publique, un outil de communication pour le pouvoir en place. Pour la Mairie de Paris, il s'agit notamment de montrer que les méthodes utilisées tranchent avec celles qui avaient été mises en œuvre par l'ancienne majorité aujourd'hui dans l'opposition. Au niveau local, les élus ont compris les bénéfices qu'ils pouvaient tirer, en termes d'image et de communication, de l'usage de la concertation sur certains projets de « quartiers verts ». C'est notamment le cas

---

<sup>159</sup> Entretien avec B. Leguay (14/09/2005). Le chef de la STV2 explique qu'« aménager un espace public, c'est avant tout gérer de nombreuses contraintes », et que « les marges de manœuvre sont finalement très réduites ». Son travail consiste donc à « exposer les contraintes ». Si des demandes complémentaires s'expriment, il peut chercher à les concilier avec ces contraintes, mais cela « reste de l'ordre du détail ». Les remarques de B. Pérennes, chef de la STV1 vont dans le même sens (entretien du 26/07/2005).

<sup>160</sup> On peut noter récemment l'article que F. de Panafieu, candidate officielle de l'UMP à la Mairie de Paris pour les élections de 2008, consacre à cette question sur son blog : « Notre combat contre la pollution » (18/01/2007, [www.panafieu2008.fr](http://www.panafieu2008.fr), dernière consultation en août 2007).

<sup>161</sup> *Le Point* est un hebdomadaire national proche de la droite ; *Le Parisien*, est le principal quotidien régional.

dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement avec le « quartier vert » Cavallotti. Selon l'Adjoint chargé de la voirie<sup>162</sup>, la Mairie d'arrondissement a fait de ce premier « quartier vert » une « vitrine en termes de concertation ». Il a permis d'appuyer massivement le développement de la démocratie locale dans l'arrondissement. Les débats eux-mêmes sont aussi très souvent instrumentalisés par les élus au pouvoir dans le but de faire accepter leur politique par des habitants et des acteurs locaux parfois réticents. La dénonciation d'une instrumentalisation par les élus d'opposition peut aussi cacher des lenteurs dues aux services ou des contradictions internes à la majorité ; elle vise bien souvent à décrédibiliser un mouvement d'opposition à un projet qui n'est pas toujours le fait des élus de l'opposition. Enfin, il faut noter que les associations sont bien souvent très proches du pouvoir en place, comme nous avons pu le voir précédemment, ce qui réduit considérablement la portée du débat : la plupart d'entre elles ne critiquent pas les projets d'aménagement sur le fond, elles ne font bien souvent que demander des mesures plus radicales encore. C'est ce qui explique d'ailleurs l'émergence d'associations locales voire de coordinations susceptibles de défendre un point de vue alternatif pouvant satisfaire les habitants qui ne se retrouvent pas dans les autres associations, ainsi que certaines controverses, quand le débat est trop biaisé.

### **Conclusion partielle**

Si elle dépend toujours largement des pouvoirs publics, la production des espaces publics est désormais très ouverte. Non seulement elle prend en compte les exigences de la société civile et des habitants, mais elle les associe désormais étroitement, en amont de la décision. En cela, les espaces publics n'échappent pas à une tendance générale qui touche la production de la ville dans son ensemble, et plus généralement les démocraties occidentales : la production des espaces publics s'inscrit dans les structures de démocratie locale qui se sont généralisées ces dernières années. Pour autant, cette situation dépend aussi largement d'une volonté politique exprimée localement, que l'on retrouve aussi bien à Berlin et à Paris. En définitive, si certains espaces publics en bénéficient plus particulièrement – c'est notamment le cas dans les contextes défavorisés où des dispositifs spécifiques ont été mis en place –, ce mode de production s'est généralisé à l'ensemble des espaces publics. Cette évolution *ne dessine donc pas une géographie différenciée* au sein des espaces centraux des métropoles européennes, même si l'on ne peut pas nier cependant que les débats ne soient pas aussi riches dans tous les quartiers – une dimension qui gagnerait d'ailleurs à être étudiée plus en profondeur – pour différentes raisons liées au mode d'organisation choisi par les pouvoirs locaux ou au profil socio-démographique des habitants.

Le mode d'association choisi par les pouvoirs publics relève le plus souvent de la consultation ou de la concertation, mais il tend aussi vers la co-décision, avec la mise en place croissante de budgets participatifs qui servent à financer les animations et les petits aménagements. Pour autant, dans tous les cas, c'est la *mise en débat* des espaces publics qui doit attirer l'attention. La production des espaces publics tend aujourd'hui à s'affranchir des logiques technique et administrative qui ne constituent plus qu'une contrainte parmi d'autres au sein d'un projet. Elle est amplement débattue, en amont des décisions, par l'ensemble des

---

<sup>162</sup> Entretien avec Stéphane Poli, Adjoint au maire du 18<sup>ème</sup> arrondissement chargé des Espaces verts et des « Quartiers verts » (13/02/2006).

acteurs, à l'échelon local surtout mais aussi à l'échelon de la ville, dans les instances de la démocratie locale mais aussi dans l'ensemble de la sphère publique. Certes le débat n'est pas aussi riche d'une ville à l'autre : il est ainsi plus fourni à Paris, où se multiplient les aménagements, qu'à Berlin, où ceux-ci se font plus rares. Mais il n'en demeure pas moins que les espaces publics sont devenus un objet privilégié de débats dans la sphère publique, ce qui s'explique par leur nature même – ils constituent un bien commun et un espace du quotidien qui implique tous les citoyens et les acteurs de la ville, ce qui les distingue des autres domaines de l'action publique, comme le logement par exemple – et par le fait qu'ils sont considérés par les pouvoirs publics comme les plus à même de servir un double objectif : managérial ainsi que social et politique. Cette évolution a permis de limiter les confrontations entre les pouvoirs publics et la société civile, même si elle ne les a pas fait disparaître : les controverses rejaillissent dès que la concertation n'est pas satisfaisante ou quand elle est instrumentalisée politiquement. C'est la conséquence même d'une « publicisation » qui renforce finalement les possibilités de contestation, notamment dans la sphère médiatique.

Ce nouveau mode de production, plus concerté, plus délibératif et en quelque sorte « publicisé », rejoint sans surprise, en premier lieu, les mouvements de déconcentration des services techniques et de décentralisation du pouvoir que l'on a pu mettre en évidence dans le chapitre 9. Ce mouvement a en effet valorisé les acteurs de terrain que sont les services et les élus locaux : les pouvoirs publics se veulent plus proches des citoyens et de leurs préoccupations, ils cherchent à les intégrer dans le processus de production de la ville. La transformation des modes de production de l'espace public colle en second lieu au contenu même de l'action publique, au sein de laquelle les espaces publics de proximité ont acquis une place centrale (chapitre 7). La *proximité* en termes d'action publique d'une part, la *participation* d'autre part, sont en fait les deux faces d'un même phénomène qui se renforce ; ce sont ces deux principes qui définissent aujourd'hui le plus clairement l'action publique sur les espaces publics... et la catégorie même d'espace public.





# CHAPITRE 11

## Acteurs privés et résidants dans la production des espaces publics : vers une privatisation ?

---

*La constitution et la sédimentation de l'espace public relève d'un grand nombre d'interventions privées qui contribuent au façonnage, aux usages et à l'évolution de cet espace : constructeurs et propriétaires privés, commerces, grandes surfaces commerciales, services publics et privés, sous-traitants et concessionnaires (...). L'existence de ces multiples intervenants donne lieu à de nombreuses actions concertées et à la production de formules contractuelles qui connaissent actuellement un essor considérable.*

*Plan Urbain, Espaces publics*

*Space, and public space in particular, is a powerful weapon in hegemonic struggles. The ability to define and control public space is fundamentally political in orientation; it is an integral component of social control in most societies.*

*K. Mitchell, The Culture of Urban Space*

Depuis une ou deux décennies, de nombreuses études ont été menées sur les espaces publics qui ont mis en évidence l'intervention croissante du secteur privé – sous-entendu des acteurs économiques – dans la production des espaces publics, notamment en Amérique du Nord. Ce processus a été critiqué comme une « privatisation » des espaces publics : ces acteurs économiques poursuivent en effet des intérêts privés qui sont considérés comme en contradiction avec la nature des espaces publics, définis dans l'idéal comme produits et gérés par la puissance publique, pour le bien de tous ; on sait également tous les effets que peut avoir l'intervention accrue du secteur privé dans la production des espaces publics (Dessouroux, 2003 ; Berding *et alii*, 2002), que ce soit en termes de restrictions des droits d'usage ou d'accessibilité. Qu'en est-il aujourd'hui dans les parties centrales des métropoles européennes pour les espaces publics du domaine public tels que les rues, les places ou encore les jardins ? Nous avons vu précédemment que les pouvoirs publics conservent un rôle moteur dans le changement qui affecte ces derniers. Ils n'en travaillent pas moins avec les acteurs économiques : non seulement ils consultent aussi régulièrement que les autres acteurs les acteurs économiques que sont les commerçants, les chauffeurs de taxi et leurs représentants, mais ils les associent aussi à la production de certains espaces publics, le privé pouvant notamment financer tout ou partie d'un aménagement, ou même le prendre en charge. Il convient donc d'évaluer la place que les pouvoirs publics accordent à ces acteurs dans le processus de production des espaces publics, ainsi que les conséquences que cette intervention peut engendrer sur les paysages et sur les usages. Nous verrons qu'une relativisation du

processus de privatisation s'impose, au regard des différents contextes et de son inscription dans la ville.

S'il est important de s'intéresser à l'intervention des acteurs économiques, nous considérons cependant que ce prisme de lecture a jusque-là largement contribué à passer sous silence l'intervention croissante d'autres catégories d'acteurs qui n'appartiennent pas au secteur public, une intervention dont il convient aussi d'évaluer les enjeux et les effets. Il s'agit en premier lieu des *prestataires de services* que sont les cabinets d'études privés spécialisés dans le domaine de l'urbanisme, de l'architecture ou de l'aménagement, ou les acteurs semi-publics que sont par exemple les sociétés d'économie mixte en France, entreprises dont les collectivités locales sont actionnaires majoritaires mais qui relèvent du droit privé. Autant d'acteurs dont le rôle est le plus souvent passé sous silence par les chercheurs, sauf peut-être ceux qui s'intéressent plus particulièrement à l'aménagement et à l'urbanisme. Nous verrons comment la prise en compte de ces acteurs amène à relativiser une nouvelle fois le processus de privatisation et à mettre en évidence son inévitable complexité : en effet, même s'ils poursuivent dans une certaine mesure des intérêts privés, ces acteurs agissent dans une optique d'intérêt général, contribuant à renouveler la conception des espaces publics. Il s'agit en second lieu des *habitants et des acteurs locaux* eux-mêmes : si leur association à la production des espaces publics en a permis la « publicisation », grâce notamment à l'émergence d'un véritable débat public local, cette association demeure ambivalente dans la mesure où elle permet à ces acteurs d'exprimer des intérêts locaux voire particuliers. Si les politologues et les sociologues ont depuis longtemps étudié ces ambiguïtés de la démocratie locale<sup>1</sup>, peu de géographes prennent aujourd'hui en compte cette dimension dans le champ des études sur l'espace public urbain. Or, elle est à nos yeux fondamentale. Elle rejoint les nombreuses critiques émises aujourd'hui sur la gestion locale de la ville, sur le primat de la proximité et de la participation dans l'action publique (Le Bart & Lefebvre, 2005 ; Bourdin *et alii*, 2005 ; Sénécal, 2005). Ainsi donc, il nous semble important de déplacer le regard du chercheur et de relire avec ce prisme l'évolution des modes de production décrits dans le chapitre 10 : il s'agira dans un premier temps de définir les intérêts qui s'expriment à l'échelon local et de se demander dans quelle mesure ils pèsent sur les choix politiques ; dans un second temps on mesurera les effets à long terme de cette évolution sur le sens, le paysage et les usages de l'espace public aujourd'hui.

## **1. Le secteur privé et la production des espaces publics : une intervention à relativiser**

Par secteur privé, on entend usuellement l'ensemble des acteurs économiques que sont la grande distribution, l'hôtellerie ou encore les promoteurs immobiliers. C'est à leur intervention dans le processus de production des espaces publics que nous allons nous intéresser ici. *A priori*, les espaces publics sont tous susceptibles de susciter l'intérêt du secteur privé dans la mesure où ils constituent une *ressource* non négligeable pour un certain nombre de ces acteurs : un espace public animé amène d'autant plus de clients potentiels aux commerçants ; un espace public de qualité contribue à forger une image attractive pour un

---

<sup>1</sup> Voir notamment Blondiaux, 2004 pour une synthèse des questionnements qui traversent ces travaux.

lieu, un quartier ou une ville qui bénéficie inévitablement aux investisseurs. Les pouvoirs publics sont tout à fait conscients de cet état de fait qu'ils prennent largement en compte aujourd'hui<sup>2</sup>. Mais si la privatisation touche toutes les sphères de la société et de l'économie (Sabatier, 2006), la production des espaces publics que sont les rues et les places reste relativement épargnée par ce processus. Certes les pouvoirs publics travaillent avec le secteur privé.

Mais à Paris, à Berlin et, en moindre mesure, à Istanbul, les pouvoirs publics demeurent globalement maîtres de cette production ; bien plus, ils sont, comme nous l'avons démontré précédemment, le principal moteur des transformations qui affectent les espaces publics. Il convient donc plutôt ici de mettre en évidence les niveaux et les moments auxquels le secteur privé intervient – aménagement ? gestion et entretien ? animation ? – et sous quelle forme. Nous verrons d'une part que le secteur privé n'est associé ni au même niveau, ni de la même manière d'une ville à l'autre ; d'autre part que tous les espaces publics ne sont également concernés par cette intervention du privé au sein des espaces centraux : si intervention du privé il y a, celle-ci revêt un caractère éminemment sélectif, et se concentre majoritairement dans certains secteurs très centraux de chacune des trois villes

### **1.1 La production privée des espaces publics : un phénomène rare**

Les rues, les places et les jardins appartiennent dans leur grande majorité à la puissance publique, à Paris et à Berlin, mais aussi à Istanbul, qui a depuis longtemps adopté les principes progressivement construits en Europe occidentale. La production privée des espaces publics ne va donc pas de soi, et nous verrons qu'elle demeure somme toute assez limitée, mais si elle tend à se développer dans la métropole turque.

#### **1.1.1 Paris et Berlin : un processus limité à quelques espaces publics de nouveaux quartiers**

Dans ces deux villes européennes, bien que les espaces centraux soient très valorisés – surtout à Paris, en moindre mesure à Berlin – et qu'ils attirent en conséquence de nombreux investisseurs, les espaces publics centraux sont très rarement produits par le secteur privé. A Paris, il apparaît même hors de propos de laisser au privé l'initiative et la responsabilité de produire un espace public, en dehors des centres commerciaux. C'est aussi le cas à Berlin, bien que l'intervention du secteur privé n'y soit pas aussi taboue qu'à Paris<sup>3</sup> : comme le rappelle M. Bunge, les espaces publics sont le « dernier domaine démocratique important dans la ville, et il ne faut pas le laisser partir dans les mains des investisseurs »<sup>4</sup> ;. Certes, certains espaces publics sont produits par le privé, mais ce processus se limite à quelques

---

<sup>2</sup> A Berlin, le *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen* en fait état dans sa préface et les fonctionnaires de la *SenStadt* l'ont régulièrement évoqué au cours de nos entretiens (voir notamment les entretiens avec M. Bunge du 21/04/2005 et avec Mme Schramm du 21/04/2005).

<sup>3</sup> Les pouvoirs publics berlinois font preuve d'un certain pragmatisme dans ce domaine. Ils ont même délibérément choisi de recourir au privé, sous l'impulsion notamment de la CDU au pouvoir à Berlin pendant les années 1990. Comme le rappelle un fonctionnaire de la *SenStadt*, le dernier sénateur était ouvert aux investisseurs (*Investorfreundlich*) et plus généralement au secteur privé ; pendant les années 1990, le Sénat est entré selon lui de plain-pied dans l'ère de la « dérégulation », appliquant donc une politique néo-libérale dans la production de la ville. Pour autant, on ne peut ignorer que la coalition de gauche actuellement au pouvoir n'a pas vraiment remis en cause ce choix : on retrouve à Berlin – et plus généralement en Allemagne – une attitude beaucoup plus pragmatique qu'en France vis-à-vis du secteur privé.

<sup>4</sup> Entretien du 21/04/2005. Selon lui, il demeure une différence fondamentale entre les espaces publics que sont les rues et les places d'une part, les centres commerciaux d'autre part.

projets d'aménagement urbain où la production de la ville est confiée au privée : il s'agit alors de permettre un retour sur investissement aux investisseurs. De nombreuses études – dont nous avons fait état dans le chapitre 2 – ont été menées à ce sujet, c'est pourquoi nous ne ferons ici que rappeler les principaux lieux concernés, les acteurs impliqués et les effets produits sur les usages de l'espace public.

*A Berlin*, la reconstruction de *Mitte* s'est articulée sur un ensemble de projets distincts, dont certains sont toujours en cours aujourd'hui. Les pouvoirs publics sont certes très impliqués : non seulement les projets s'inscrivent dans le cadre du *Flächennutzungsplan* (FNP) de 1994 et du *Planwerk Innenstadt* de 1999 – qui définit notamment la répartition au sol entre espaces publics et espaces privés – mais la division « Construction et Projets » (*Städtebau und Projekte*) de la *SenStadt* intervient également tout au long du déroulement des projets. Pour autant, ce sont les investisseurs privés qui se chargent de la production du bâti, à l'intérieur des parcelles privées : logements, bureaux, commerces, etc.. Cela leur donne un pouvoir important dans la production de ces nouveaux morceaux de ville (Häußermann, 2000), ce qui a été maintes fois critiqué par les observateurs et les chercheurs (voir par exemple Lenhart, 1996 ; Hain, 2000 ; Wolf, 2000). Or, la plupart de ces projets comprennent l'aménagement ou le réaménagement d'espaces publics : rues, places ou parcs. Ces derniers conservent dans leur grande majorité un statut public et sont aménagés directement par les pouvoirs publics, comme nous l'avons vu dans le chapitre 5 : les autres divisions de la *SenStadt* (voirie et espaces verts) prennent alors le relais de la division « Construction et projets » pour aménager un nouveau parc, une nouvelle place, etc. Dans certains de ces projets, il y a bien dans une certaine mesure privatisation du domaine public, mais c'est avant tout dans l'optique d'une redistribution entre espaces publics et espaces privés, pour refermer certains espaces hérités de l'urbanisme d'après-guerre, avec comme horizon la reconstitution de la ville dans ses formes héritées, selon la méthode de la « reconstruction critique ». Il ne s'agit donc pas de laisser le soin au secteur privé de produire ces espaces publics. Le processus s'apparente plutôt à la « résidentialisation » telle qu'elle a été menée dans les grands ensembles de banlieue, en France comme en Allemagne. A l'inverse, de nombreux espaces publics correspondent à une reconquête de parcelles privées, naguère fermées au public, comme des emprises ferroviaires par exemple : le Mauerpark ou le Mendelssohn-Bartholdy Park par exemple. En revanche, certains promoteurs immobiliers ont pu créer sur leurs parcelles de nouveaux espaces publics : ceux-ci sont de statut privé même s'ils sont ouverts au public. C'est notamment le cas dans le quartier de la Potsdamer Platz. La construction du quartier a été confiée au secteur privé, en l'occurrence à deux grands groupes industriels, Daimler-Chrysler (par le biais de sa filiale Debis) et Sony. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 5, ce vaste complexe de bureaux, de logements et de commerces s'articule d'un côté autour d'une galerie commerçante, *Arkaden*, et de l'autre côté sur une place bordée de cinémas, de cafés et de restaurants (*Sony Center*), deux espaces privés par leur statut et par la symbolique qu'ils incarnent (Roost, 1999) mais ouverts au public. Aux abords de ces complexes, une partie des espaces publics de voirie sont également situés sur des parcelles privées (Glasze, 2001). Ainsi donc, le secteur privé a directement produit des espaces publics, s'inscrivant clairement dans le processus de privatisation tel qu'il a été défini dans les sciences sociales au cours des quinze dernières années (voir chapitre 2). Pour autant, même si leur centralité est importante, ces espaces publics ne constituent finalement qu'une infime portion des espaces publics berlinois.

*A Paris*, les projets d'aménagement des années 1980 et 1990 comprennent également l'aménagement de nouveaux espaces publics. Comme à Berlin, ces espaces publics sont en majorité de statut public, de ce fait directement produits par les pouvoirs publics, en l'occurrence la Direction de la Voirie et la Direction des espaces verts et de l'environnement de la Ville de Paris : il s'agit d'espaces verts – comme les parcs de la Villette, André Citroën ou de Bercy – ou de rues et de passages. Dans tous les cas, il s'agit d'ailleurs de reconquérir des terrains jusque-là fermés au public et réservés à d'autres activités (industrie, transports, etc.) et donc de créer des espaces publics sur des terrains privés ou publics mais fermés au public. Le secteur privé s'est en fait principalement chargé de produire les logements, les bureaux ou les commerces. Seuls quelques rares espaces publics ont été produits par le privé : c'est notamment le cas de Bercy Village (figure n°8), dans la ZAC de Bercy (12<sup>ème</sup> arrondissement). Ce complexe commercial et ludique est tout à fait comparable au quartier de la Potsdamer Platz. Il a été conçu et réalisé par le groupe ALTAREA<sup>5</sup> qui en est à la fois le propriétaire et le gestionnaire. Or il s'articule sur des espaces publics de statut privé : la cour Saint-Emilion et les passages adjacents, qui constituent en fait un centre commercial à ciel ouvert. S'ils constituent une centralité importante, ces espaces publics sont peu étendus au regard de l'ensemble des espaces parisiens. Dans les années 2000, de nouveaux projets d'aménagement urbain ont été développés par la nouvelle municipalité. Même si le secteur privé y construit logements, bureaux et commerces, les nouveaux quartiers ne semblent cependant pas comprendre d'espaces publics de ce type : la quasi-totalité des nouveaux espaces publics sont en fait des espaces publics de statut public, que ce soit des parcs et des jardins, des rues et des passages. On retrouve des commerces, mais le plus souvent dans une configuration classique, le long des nouvelles rues.

*Les effets d'une production privée des espaces publics sur les usages* de ces derniers sont considérables, puisque la gestion et le contrôle de ces espaces reviennent au propriétaire des lieux : ainsi, le *Sony Center* possède son propre règlement intérieur, les usages étant contrôlés à la fois par un dispositif de vidéo-surveillance et par des vigiles (Glasze, 2001) ; il en va de même pour *Bercy Village*. Ces espaces publics sont voués à la consommation, et le public doit être avant tout un public de consommateurs : les autres usages sont en général proscrits, au minimum sur le plan symbolique. Ainsi, la consommation d'alcool et de drogue, la vente de journaux pour sans-abri ou encore les attroupements de jeunes y sont rarement tolérés, de même que les interventions à caractère politique. Bien plus les catégories d'usagers qui n'ont pas les moyens de consommer sont finalement exclus : soit indirectement, par le choix des services et des commerces qui y sont installés, soit directement, par le biais du mobilier urbain ou de la configuration des lieux – peu propices à l'installation de sans-logis ou de jeunes – ou d'une intervention des vigiles. Devant le niveau de centralité de ces espaces publics et leur intense fréquentation, il est légitime que les études se soient multipliées à ce sujet. Mais peut-on considérer que tous les espaces publics soient à l'avenir produits de cette manière ? La production privée de l'espace public s'inscrit ici dans un plus vaste processus de

---

<sup>5</sup> Selon le site Internet de l'entreprise ([www.altarea.com](http://www.altarea.com)), le groupe ALTAREA a été fondé en 1994. C'est à la fois une foncière dédiée à l'investissement dans les centres commerciaux – la totalité de ses actifs patrimoniaux sont des centres commerciaux ou des galeries marchandes situés principalement en centre-ville – et un opérateur industriel global du marché de l'immobilier : il « conçoit, réalise, commercialise et gère des ensembles immobiliers complexes à dominante commerce faisant appel à toutes les compétences du groupe, qui a également une activité significative dans la promotion de logements ».

reconstruction de la ville où les pouvoirs publics sont très impliqués et qui donne aussi toute leur place à de nouveaux espaces publics directement produits par ces derniers ; cette production privée se limite en fait à des secteurs très spécifiques, et l'on ne saurait s'arrêter à des cas particuliers que sont la Potsdamer Platz ou Bercy Village.

### 1.1.2 Istanbul en contre-point ?

Si le processus est très limité à Paris et à Berlin, il arrive très souvent à Istanbul que les acteurs privés aménagent eux-mêmes tout ou partie de l'espace public, avec l'assentiment plus ou moins explicite des autorités. Dans un pays où les gouvernements successifs depuis les années 1980 ont délibérément fait le choix de mettre en œuvre des politiques néolibérales<sup>6</sup>, le secteur privé apparaît comme l'un des principaux acteurs de la production de la ville<sup>7</sup> et Istanbul, dont l'espace urbain « s'est mué en gigantesque "Profitopolis" [et] vit le règne quasi-exclusif du secteur spéculatif, privé » (Pérouse, 1998c, p. 6). Au faible contrôle de la production de la ville par les pouvoirs publics correspond une inefficacité et une incohérence des politiques d'aménagement urbain. Entre 1980 et 1995, Istanbul a vécu sous le régime des « plans d'amélioration » (*Islah planı*), souples et complaisants. Même si un plan d'aménagement intitulé « Préparons Istanbul au vingt-et-unième siècle », est mis en place en 1995, il n'est pas vraiment respecté, des entorses à ses prescriptions étant régulièrement commises. Dans ces conditions, comme le rappelle J.-F. Pérouse, « à l'aménagement urbain (prospectif, concerté, dans un esprit d'intérêt public) est préféré ce que les Stambouliotes sans illusion dénomment le « maquillage », cache-misère qui consiste à corriger, *a posteriori*, au coup par coup et en surface, les aberrations les plus criantes » (1998c, p. 6). Comme nous allons le voir, les espaces publics sont évidemment concernés. Même si le processus de privatisation se retrouve majoritairement en périphérie<sup>8</sup>, il tend aussi à se généraliser dans le centre d'Istanbul, avec des conséquences non négligeables sur les usages de l'espace public<sup>9</sup>.

Il arrive que des acteurs privés soient les principaux acteurs de l'aménagement d'une rue ou d'un ensemble de rues. Ainsi, à Osmanbey, l'un des quartiers les plus dynamiques de l'arrondissement de Şişli du point de vue du commerce de gros, les commerçants se sont regroupés pour susciter et financer une partie du réaménagement des rues, afin de mettre en valeur leurs devantures. Mais l'opération d'aménagement de la « Rue française » (figure n°94) apparaît comme l'exemple le plus emblématique. Nous nous arrêterons donc sur ce cas de production privée de l'espace public. Pour autant, il faut noter que les opérations de ce type

---

<sup>6</sup> Le tournant date de 1983, sous l'impulsion du gouvernement de Turgüt Özal, fondateur du Parti de la Mère Patrie (ANAP). Pendant près d'une décennie, il a libéralisé l'économie du pays, en rupture avec les mesures protectionnistes des décennies précédentes, caractérisées notamment par l'existence du modèle de substitution aux importations. Les années 1980 correspondent donc pour la Turquie à une ouverture de l'économie au marché mondial, qui s'accompagne d'un discrédit du secteur public au profit du secteur privé. Depuis lors, les gouvernements qui se sont succédés – et en particulier l'AKP, parti islamiste modéré au pouvoir depuis 2001 – n'ont pas remis en cause cette évolution, bien au contraire.

<sup>7</sup> Entretien avec S. Turgut, urbaniste, le 14/07/2004.

<sup>8</sup> La place prépondérante du secteur privé est surtout lisible dans les périphéries : elle s'est en effet traduite d'une part, par le développement de cités privées réservées aux catégories les plus aisées, avec des espaces publics en conséquence privatisés (Pérouse, 2003) ; d'autre part, par la construction de centres commerciaux sur le modèle des *malls* nord-américains qui constituent les véritables espaces publics de ces banlieues qu'elles polarisent.

<sup>9</sup> Pour Istanbul, nous nous appuyons sur les résultats de nos observations sur le terrain, complétés par quelques entretiens (cf. corpus en fin de thèse), mais en comparaison avec les études que nous avons menées à Paris et à Berlin, ces résultats doivent plutôt être considérés comme des pistes qu'il conviendrait incontestablement de développer dans des recherches à venir.

ne sont pas si nombreuses, le centre d'Istanbul étant beaucoup moins valorisé que ceux de Paris ou même de Berlin. On peut néanmoins penser qu'elles sont amenées à se développer dans la mesure où, précisément, ce centre commence à être progressivement revalorisé – à la fois sous l'impulsion notamment des pouvoirs publics et des opérations de prestige dont ils sont à l'origine (voir chapitre 5) – et à attirer les investisseurs de manière croissante.

La « Rue Française », ce sont en fait deux ruelles situées dans l'arrondissement de Beyoğlu, au cœur de l'ancien quartier de Péra<sup>10</sup>, et à 500 mètres d'*Istiklal Caddesi*. Le quartier était dans un état de dégradation avancé lorsque le projet a été lancé en 2002. Les îlots ont été restaurés, les bâtiments et trottoirs ont été complètement refaits, et une vingtaine de restaurants et de cafés, des commerces alimentaires de luxe et plusieurs galeries d'art s'y sont installés. L'inauguration a eu lieu le 1<sup>er</sup> juillet 2004 et dans l'été qui a suivi, la « Rue Française » a subi une affluence considérable, largement relatée par la presse. C'est une société privée dirigée par un producteur de films qui est à l'origine du projet<sup>11</sup>. Elle a rassemblé les différents entrepreneurs installés dans la rue, s'est assurée du soutien des collectivités locales – la Mairie métropolitaine et le Mairie de Beyoğlu – et a fixé le cahier des charges. Elle demeure propriétaire du concept et gère le site. Pour cela, elle prélève une partie des bénéfices effectués par les différents entrepreneurs présents. L'opération s'affiche comme une opération à caractère culturel. Elle s'appuie en effet sur un concept : le mobilier urbain, les enseignes, la décoration des façades, la musique diffusée, les produits vendus visent à construire une ambiance qui rappelle la France. On y trouve donc entre autres : des noms français, des candélabres parisiens, des affiches de Toulouse-Lautrec, un « marché Français ». Comme le dit M. Taşdiken, l'inspirateur du concept, c'est « un projet culturel » qui vise à « redonner vie aux valeurs historiques et culturelles d'Istanbul »<sup>12</sup>. Il est vrai que l'histoire du quartier est marquée par le cosmopolitisme et l'influence européenne – il possède encore de nombreux bâtiments d'architecture grecque, italienne ou française – et qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, le français était la langue véhiculaire des différentes minorités. Pour autant, ce nouvel espace public est en fait un espace à vocation commerciale, une sorte d'« enclave ludique » (Gravari-Barbas, 2001) qui vise essentiellement une clientèle aisée : la « Rue Française » est en effet fréquentée par une population bourgeoise extérieure au quartier et même au centre d'Istanbul, venue des beaux quartiers ou des périphéries résidentielles. L'opération d'aménagement correspond donc à une double privatisation. Non seulement le principal acteur appartient au secteur privé, mais les usages de la rue s'en trouvent considérablement réduits : les principaux usagers sont désormais les clients des commerces, les anciens usagers se trouvant de fait exclus<sup>13</sup>, et les entrées sont de surcroît marquées par des portiques de sécurité et surveillées par des vigiles.

---

<sup>10</sup> Le quartier des ambassades depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, et aussi la vitrine européenne de l'Empire Ottoman au début du XIX<sup>e</sup> siècle. *Istiklal Caddesi* (l'avenue de l'Indépendance), ancienne rue de Péra, est l'artère principale de ce quartier.

<sup>11</sup> Il s'agit de la société *Afitas Turistik Isletmeler Yonetim Egitim ve Kultur Hizmetleri A.S.*

<sup>12</sup> Citations extraites du site Internet de « La Rue Française » : [www.fransizsokagi.com](http://www.fransizsokagi.com) (dernière consultation en janvier 2005).

<sup>13</sup> C'est d'autant plus vrai que les anciens habitants du quartier ont été en grande partie déplacés. Quant aux habitants des quartiers environnants, appartenant à des catégories assez défavorisées, ils n'ont d'ailleurs pas accès à la rue où les prix sont élevés.





*Figure n°94. la « Rue Française » à Istanbul dans l'arrondissement de Beyoğlu (juillet 2004)*



*Figure n°95. Trottoirs aménagés et végétalisés par le secteur privé devant un immeuble de bureaux de Beyoğlu (septembre 2006)*

Plus courant que la production privée d'une rue ou d'un ensemble de rues, celle des trottoirs tend à se généraliser dans le centre d'Istanbul. Devant les immeubles de bureaux, les hôtels de luxe ou les centres commerciaux, les trottoirs sont la plupart du temps aménagés par le promoteur ou le propriétaire, avec un pavage spécifique et des plantations dont il assure ensuite l'entretien. Les rues de Beyoğlu et de Şişli donnent à voir de nombreux exemples (figures n°94 et 95). Cette intervention du secteur privé dans la *production* des espaces publics conduit non seulement à une très forte hétérogénéité de l'espace public dans sa forme, mais surtout à une privatisation de fait de l'espace public dans ses *usages*. Quand le commerçant a participé à l'aménagement ou l'a lui-même réalisé, il s'en trouve d'autant plus légitimé pour se l'approprier à des fins commerciales, sans forcément en avoir l'autorisation,

pour installer un étalage ou une terrasse. Il est également très courant que les riverains – commerçants, vigiles des immeubles de bureaux, etc. – gèrent eux-mêmes les usages de cette portion d'espace, comme par exemple le stationnement, voire qu'ils en ferment l'accès pour des raisons de sécurité. Et le piéton de devoir contourner cette portion d'espace privatisée. Si les pouvoirs publics réagissent parfois, la police intervenant pour que l'espace public soit rendu aux usagers, le caractère ponctuel de ces interventions ne remet finalement pas en cause les empiètements ; l'incurie des pouvoirs publics ou de leurs représentants peut d'ailleurs là encore se manifester, conduisant, en échanges de services ou d'argent, à une tolérance de fait.

## **1.2 Produire et gérer les espaces publics avec le concours du secteur privé : des situations contrastées**

Ce mode de production et de gestion des espaces publics, en partenariat avec le secteur privé, n'est pas aussi développé dans toutes les métropoles : relativement répandu à Istanbul, il tend à se développer à Berlin mais de manière très encadrée ; en revanche, il est presque absent à Paris où à l'inverse la Ville se réorganise pour assurer ses missions le plus possible en régie.

### **1.2.1 Istanbul et le brouillage des intérêts public et privés**

Les pouvoirs publics aménagent souvent les espaces publics pour soutenir l'investissement privé, voire pour valoriser davantage le quartier et favoriser l'arrivée de nouveaux investisseurs : les intérêts privés dictent alors les choix de localisation de l'aménagement. C'est le cas dans les quartiers d'affaires : autour de Taksim et à Şişli, les espaces publics sont ainsi particulièrement soignés, comme en témoignent les aménagements récents de la *Cumhuriyet Caddesi* (avenue de la République, à proximité de grands hôtels comme l'Hôtel Hilton) ou du quartier de *Talimhane* près de Taksim. C'est aussi le cas dans les quartiers touristiques ou de loisirs : le réaménagement des espaces publics – sous forme de secteurs piétonniers notamment – vise explicitement à maintenir une bonne image de ces quartiers. Tel est le cas à Sultanahmet mais aussi à Beyoğlu, où les secteurs piétonniers s'étendent, avec récemment l'aménagement de la place qui jouxte la Tour de Galata. Le réaménagement des rues de Tepebaşı, à proximité d'Istiklal Caddesi, en témoigne également : ce ne sont pas des rues piétonnes qui ont été créées, mais les trottoirs ont été élargis et les revêtements choisis sont de grande qualité. Or c'est précisément dans ce quartier que se localisent les hôtels Mercure et Péra Palace, c'est aussi là qu'a ouvert récemment le Musée (privé) de Péra (figure n°96). Pour mener à bien ces aménagements, il n'est pas rare que les autorités fassent appel à des subventions de la part des entreprises ou des commerçants riverains ; ceux-ci peuvent également y faire de la publicité, en utilisant le mobilier urbain : à Istanbul, outre les modes de communication traditionnels, sous formes d'enseignes, d'affiches et de panneaux, les bancs portent ainsi très souvent un logo ou une marque qui se substitue alors au logo de la Mairie. Enfin, on ne peut ignorer que, contrairement à de nombreux espaces publics, l'entretien et le nettoyage des trottoirs et des plantations sont régulièrement assurés dans ces quartiers (en régie ou en sous-traitance à des sociétés privées), contrairement à la majorité des quartiers du centre.

S'il peut apparaître comme un trait de privatisation des espaces publics, le choix de favoriser le secteur privé n'en demeure pas moins un choix politique, d'ailleurs mis en œuvre

également en Europe occidentale : les espaces publics des quartiers d'affaires et des quartiers touristiques sont toujours très soignés. Ce type d'intervention peut même être considéré comme relevant de l'intérêt général puisqu'il valorise l'image de la ville et vise à y développer les investissements. Mais ce choix se double à Istanbul d'un brouillage entre intérêts publics et intérêts privés, qui distingue largement la ville des métropoles européennes : en effet, il n'est pas rare que des aménagements ponctuels soient décidés par les autorités non pas dans l'intérêt général, mais à des fins privées, pour rendre service à une entreprise, à un commerçant, à des habitants. Au clientélisme politique, qui explique bien souvent ces choix, peut d'ailleurs s'ajouter la corruption qui demeure très courante, malgré l'adoption de lois et de réglementations sur le modèle européen. Dans ce cas, la localisation n'importe plus vraiment. Comme le dit l'un des acteurs interrogés, on fait alors des travaux uniquement « pour dépenser de l'argent ». Ce mode de production conduit évidemment à un manque de cohérence des aménagements, parfois même à un manque de qualité certain : défectueux, les matériaux devront en effet être remplacés à plus ou moins court terme, au profit de l'entreprise de travaux publics.

### 1.2.2 Berlin : l'intervention croissante mais encadrée du secteur privé dans l'aménagement des espaces publics

Même si l'action publique demeure forte à Berlin, la référence au partenariat public/privé est courante dans le discours des pouvoirs publics, notamment au Sénat, chez les hauts responsables comme parmi les agents. Travailler avec le secteur privé pour chercher de nouveaux financements n'y est pas considéré comme tabou, bien au contraire. Les pouvoirs publics ont en fait clairement intégré les principes de la « nouvelle gouvernance » qui, outre la coordination des acteurs et la participation, incluent également le principe du partenariat public-privé. Plus qu'il ne se retirent, les pouvoirs publics « s'arrangent »<sup>14</sup> plutôt avec les investisseurs pour obtenir des financements supplémentaires, tout en tentant de conserver l'essentiel, à savoir le caractère public de ces espaces. Des acteurs privés de plusieurs ordres interviennent donc dans l'aménagement des espaces publics<sup>15</sup>. Il peut s'agir d'entreprises ou de fondations : tout dépend de la localisation et de la forme – rue ou espace vert – de ces espaces publics. Mais nous verrons que, dans tous les cas, l'intervention du privé demeure très encadrée, bien plus encore que la production des logements et des bureaux.

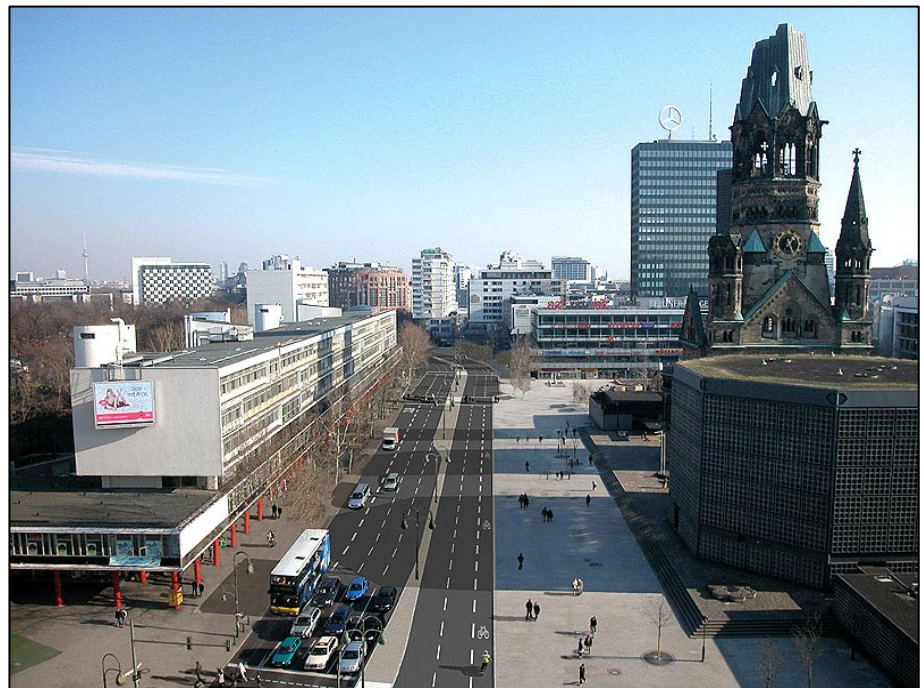
---

<sup>14</sup> Entretien avec M. Bunge, 21/04/2005.

<sup>15</sup> Nous ne traiterons pas ici de l'entretien des espaces publics, mais ce domaine est aussi concerné. Certes la régie demeure une règle générale. Les services techniques de *Bezirke* sont compétents dans ce domaine, pour l'ensemble des espaces publics berlinois. Pour autant, la crise financière conduit progressivement les *Bezirke* à réorganiser leurs services pour limiter les coûts. Pour cela, les méthodes du management privé sont clairement appliquées. On observe également réduction des effectifs relativement drastique, qui conduit à une externalisation croissante de l'entretien des espaces publics, en particulier des espaces verts (entretien avec J. Götte, 23/03/2006). Dans le domaine de l'entretien des espaces publics, le recours au privé tend donc également à s'étendre, au grand dam d'ailleurs des fonctionnaires des services techniques, comme nous avons pu le constater dans les différents entretiens menés.



*Figure n°96.  
Espaces publics réaménagés (trottoirs élargis, mobilier de défense, revêtement de qualité) à Tepebaşı. A gauche, le Musée de Péra, au fond à droite, l'hôtel Mercure (août 2006)*



*Figure n°97.  
Photomontage de la Breitscheidplatz réaménagée (source : SenStadt, 2005)  
A droite l'église commémorative ; au fond à droite l'Europa Center et son esplanade*

Le secteur privé intervient peu dans la production des espaces publics de voirie, principalement financés sur des budgets publics<sup>16</sup>. Mais cela vaut surtout pour les espaces publics ordinaires. Pour les espaces publics plus spécifiques, le recours au secteur privé tend en revanche à se développer pour financer en partie les aménagements, les projets continuant à être pilotés par les services compétents. Il s'agit le plus souvent d'interventions ponctuelles, dans la continuité des parcelles appartenant de parcelles privées où ces acteurs ont investi. On

<sup>16</sup> En particulier dans les arrondissements de Pankow et Friedrichshain-Kreuzberg (entretiens avec MM. Lexen, le 28/04/2006, et Schulz-Herrmann, le 08/05/2006).

trouve plusieurs cas de ce genre aux abords de centres commerciaux : les propriétaires du *Ring Center*, un centre commercial récemment ouvert à Kreuzberg-Friedrichshain, ont ainsi contribué à la rénovation des espaces publics qui l'entourent<sup>17</sup>. Les espaces publics environnant les grands hôtels sont également concernés. Nous avons pu relever plusieurs cas dans l'arrondissement de Mitte, observations confirmées par les acteurs publics<sup>18</sup> : les trottoirs sont aménagés dans la continuité des bâtiments, se distinguant du reste de la voirie. Mais ce sont les espaces publics bordant les grandes opérations immobilières qui présentent les cas les plus flagrants : outre la Potsdamer Platz, on peut notamment citer l'exemple d'*Oberbaum City*, sur les berges de la Spree à Friedrichshain<sup>19</sup>. En effet, même si le pilotage du projet et les travaux de voirie ont été assurés par le *Bezirk*, c'est la *Deutsche Bank* qui a financé la mise en place de l'éclairage ; des subventions privées ont également permis de mener à bien les travaux de voirie. Dans tous les cas, l'intérêt des entreprises qui ont contribué au financement des aménagements passait par la requalification de la place ou de la rue dont leur activité, leur image et plus généralement la valorisation foncière et immobilière de leurs biens dépendait. Ils soutiennent ainsi les *Bezirke* qui ont insuffisamment de moyens et pour qui ces aménagements ne sont pas une priorité, ces derniers concentrant leur action, comme nous l'avons montré dans le chapitre 7, sur les quartiers les plus défavorisés.

Le réaménagement de la *Budapesterstrasse* et de la *Breitscheidplatz* – deux espaces publics situés au cœur de la *City West*, ancien centre de Berlin-Ouest – mérite quant à lui que l'on s'y attarde. Le projet est en effet considéré comme le premier exemple de *Public-Private Partnership* à Berlin<sup>20</sup>. Au passage, on remarquera que si les pouvoirs publics mettent en avant la nouveauté du dispositif, c'est sans nul doute parce qu'il demeure assez peu répandu dans la capitale allemande, au-delà des discours favorables que l'on peut entendre de-ci de-là parmi les acteurs publics. Cet espace public s'inscrit au cœur d'une centralité commerciale majeure, bordé par l'*Europa Center* – l'un des tout premiers centres commerciaux de la ville, ouvert dans les années 1960 – et toute une série de grandes enseignes. Le projet était d'une part de supprimer la trémie qui entaillait la *Budapesterstrasse* pour aménager un espace plus favorable aux piétons et plus accueillant, une opération très coûteuse ; d'autre part de réaménager la *Breitscheidplatz* en lien avec le nouvel espace, selon des formes plus contemporaines. Demandé depuis plusieurs années par les entreprises riveraines, dans un contexte de déclin relatif de la *City West* –, ce projet avait été inscrit dans le *Planwerk Innenstadt* dès 1999. Pour mener à bien cet aménagement, le *Land* de Berlin et le secteur privé se sont mis d'accord pour faire financer sur fonds privés la transformation de la *Budapester Strasse*, comprenant la suppression du tunnel et de la trémie. Le *Land* de Berlin n'est impliqué dans cette transformation que par le biais d'une subvention<sup>21</sup>. Pour ce qui concerne la place elle-même, c'est le *Land* qui pilote le réaménagement – plus précisément la division « Construction et projets » de la *SenStadt* – en collaboration avec le *Bezirk* de Charlottenburg-Wilmersdorf. L'ensemble a été inauguré en 2006. Il faut noter que le degré d'implication du secteur privé a été plus important qu'ailleurs. En effet, comme l'indique le

---

<sup>17</sup> Entretien avec M. Schulz-Herrmann, le 08/05/2006.

<sup>18</sup> Entretien avec M. Dittrich, 04/05/2006.

<sup>19</sup> Entretien avec M. Schulz-Herrmann, le 08/05/2006.

<sup>20</sup> Entretien avec Mme Schramm (21/04/2005) et M. von Lojewski (02/06/2005).

<sup>21</sup> Source : SenStadt/Abteilung II « Städtebau und Projekte » (2005), *Informationen zum Umbau des Breitscheidplatzes und zu Schliessung des Tunnels Budapester Strasse*, p. 1.

Sénat, il s'agit d'« un nouveau type de partenariat public-privé » puisque l'aménagement de la place a été « financé et réalisé en commun par des entreprises privées » ; les pouvoirs publics se considèrent d'ailleurs comme de simples « partenaires des entreprises privées »<sup>22</sup>. Il est vrai que les espaces publics n'étaient pas vraiment dégradés et qu'il s'agissait plutôt d'améliorer au maximum leur qualité, voire de réaliser un espace public de prestige, pour revaloriser le quartier et attirer un nombre plus important de clients potentiels. Cela explique d'ailleurs sans doute les délais de réalisation d'un projet que le *Land* ne considérait pas comme prioritaire, et qu'il n'a finalement réalisé qu'avec le concours massif du secteur privé. Les effets sont évidents pour l'espace public qui est ici aménagé prioritairement pour le secteur privé, ce dernier ayant largement eu son mot à dire sur les choix d'aménagement, cherchant à ce que ceux-ci favorisent au maximum ses activités. Le secteur privé attend bel et bien ici un retour sur investissement. Pour autant, les usages ne s'en trouvent pas directement affectés, et l'on ne peut parler en aucun cas de privatisation des usages.

Le recours au privé est un peu plus courant pour les espaces verts que pour la voirie, même si l'on ne peut pas encore dire qu'il se généralise. Sans surprise, des entreprises privées, propriétaires de terrains aménagés en espaces verts, ont été fortement impliquées dans certains aménagements : c'est surtout le cas de la Deutsche Bahn, la société allemande des chemins de fer, pour le Mauerpark ou le futur parc de Gleisdreieck. Mais au sein des *Bezirke*, des entreprises sont de plus en plus régulièrement amenées à sponsoriser l'aménagement ou la rénovation d'un jardin. Si le secteur privé contribue financièrement à l'aménagement, c'est moins dans ce cas pour valoriser un bien que pour mettre en avant une image : la subvention est donnée le plus souvent en échange d'une animation ou d'un affichage publicitaire. Ainsi, dans le cadre d'une initiative dénommée « Notre espace pour jouer » (*Unser Platz zum Spielen*), l'entreprise agro-alimentaire Campina GmbH<sup>23</sup> a subventionné l'aménagement ou la rénovation d'aires de jeux pour les enfants à Pankow<sup>24</sup> et à Schöneberg : en 2004, elle a notamment financé dix projets à hauteur de 50000 euros<sup>25</sup>. Des fêtes ont été organisées dans ces espaces publics avec de la publicité ainsi qu'une distribution de sacs avec le logo de l'entreprise et de produits comme *Landliebe*<sup>26</sup>. Sans ces fonds privés – qui se sont parfois ajoutés aux fonds publics accordés par le *Land* dans le cadre du *Quartiersmanagement* –, les *Bezirke* n'auraient pas pu réaliser un aménagement demandé de longue date par les habitants du quartier. Dans l'arrondissement de Mitte, d'autres entreprises privées ont également subventionné l'aménagement ou la réhabilitation d'espaces publics<sup>27</sup>. Dans tous les cas, les entreprises privées y trouvent un intérêt en terme d'image.

Outre les entreprises privées, il faut également noter le rôle des fondations privées. Plus répandues en Allemagne qu'en France, ces fondations poursuivent certes des objectifs d'intérêt général, mais sont le plus souvent adossées à de grandes entreprises. C'est

---

<sup>22</sup> SenStadt/Abteilung II « Städtebau und Projekte » (2005), *op. cit.*

<sup>23</sup> Campina est l'une des cinq plus grandes entreprises spécialisées dans les produits laitiers en Allemagne. Voir son site Internet : [www.campina.de](http://www.campina.de).

<sup>24</sup> Il s'agit de la *Humannplatz* à Prenzlauer Berg. Entretien avec S. Koß, juin 2005.

<sup>25</sup> « Spielplätze verwahrlosen – jetzt packen Bürger an Milchlieferant startet Projekt zur Sanierung », *Tagesspiegel*, 15/05/2004.

<sup>26</sup> Entretien avec S. Koß, 31/05/2005.. Voir également « Berliner helfen kompakt », *Berliner Morgenpost*, 15/05/2004.

<sup>27</sup> Entretien avec J. Götte, 23/03/2006.

notamment le cas de la fondation Allianz<sup>28</sup>, qui est devenue au fil des années un acteur important dans le domaine de la protection de la nature et du développement durable. A Berlin, la fondation est devenue un acteur incontournable de la restauration des jardins historiques qu'elle subventionne largement. Elle s'est notamment impliquée dans la restauration du Lustgarten, face à la cathédrale, qu'elle a co-financée avec le Land<sup>29</sup>. Elle a également contribué au financement de l'aménagement de parcs symboliques comme le Mauerpark dont elle a financé la réalisation à hauteur de 2,3 millions d'euros<sup>30</sup>. Par là-même, elle œuvre certes pour l'intérêt général en revalorisant le patrimoine naturel de la capitale allemande. Mais ce type d'action dans la ville n'est pas anodin : si certains acteurs publics estiment que « ce n'est pas seulement pour l'argent »<sup>31</sup> que la fondation intervient, elle y trouve bel et bien son intérêt dans cette activité de mécénat : non seulement le nom de l'entreprise apparaît régulièrement dans l'espace public – sur les plaquettes, sur les sites Internet publics ou dans les jardins eux-mêmes – mais elle peut ensuite largement communiquer sur cette activité et ainsi améliorer son image.

### 1.2.3 La rareté du recours au privé à Paris

Si le recours au privé tend à se développer considérablement à Berlin, tel n'est pas le cas à Paris. Depuis 2001, elle a surtout développé les investissements publics : selon le Maire de Paris, les investissements ont doublé au cours du mandat, les dépenses de solidarité, le logement social, les travaux de voirie (hors fonctionnement) étant les postes les plus concernés<sup>32</sup>. Paris semble clairement s'individualiser par rapport aux deux autres villes et plus généralement par rapport à l'attitude dominante aujourd'hui dans le monde vis-à-vis du secteur. Le discours tenu par les élus de la majorité municipale s'oppose globalement à une intervention accrue des acteurs privés, que ce soit explicitement ou plus souvent implicitement, en affirmant haut et fort le rôle de l'action publique. Les Verts et le PCF sont ceux qui défendent le plus ce principe : pour eux, c'est un positionnement local par rapport au phénomène global de privatisation qu'ils condamnent. C'est donc clairement un choix politique, qui distingue Paris de Berlin et Istanbul qui ont plutôt choisi, comme de nombreuses métropoles mondiales, de recourir plus largement au privé, même si c'est selon des modalités différentes. Pour autant, au-delà des discours, la Mairie de Paris ne s'est pas interdite de faire appel au privé. Parce qu'elle est malgré tout limitée dans ses recettes et pour faire face aux nouvelles dépenses, elle a ainsi trouvé de nouvelles recettes en profitant du renouvellement de certaines concessions<sup>33</sup> ou en faisant pression sur les prestataires de service

---

<sup>28</sup> Allianz est l'une des plus grandes entreprises européennes dans le domaine de l'assurance et des activités bancaires.

<sup>29</sup> Les travaux ont commencé en 1997 et se sont achevés en 1999. Voir [www.gruen-berlin.de](http://www.gruen-berlin.de).

<sup>30</sup> Source : [www.gruen-berlin.de](http://www.gruen-berlin.de).

<sup>31</sup> Entretien avec A. Grönewald, 22/03/2006.

<sup>32</sup> Voir « La Ville de Paris se lance dans un plan drastique de réduction des dépenses », *Le Monde*, 14/10/2006.

<sup>33</sup> Voir notamment la concession de la société France Galop pour l'exploitation des hippodromes d'Auteuil et de Longchamp : la redevance sera multipliée par huit (7,5 millions d'euros), selon le Maire, ou d'autres renégociations comme pour la Croix Catelan, confiée au groupe Lagardère. En 2006, la Ville de Paris espérait que les recettes totales des concessions passeraient de 60 millions en 2005 à 90 en 2008 (source : *Le Monde*, 14/10/2006).

pour qu'ils revoient leurs facturations à la baisse<sup>34</sup>. Qu'en est-il dans le domaine de la production des espaces publics ?

### *Pour aménager et gérer les espaces publics*

Pour l'aménagement des rues et des places, la maîtrise d'œuvre des travaux est en général assurée par la Direction de la voirie et des déplacements (DVD), en l'occurrence par les Sections territoriales de voirie (STV) ; il y a certes des marchés passés auprès du secteur privé pour des interventions spécifiques, mais il n'y a pas particulièrement d'accroissement de ce type de marchés aujourd'hui. Il en va de même pour les parcs et jardins : la plupart sont aménagés directement par les services de la Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE), et notamment par ses services déconcentrés. Cette question de l'intervention du secteur privé est d'ailleurs rarement évoquée par les acteurs publics interrogés : si l'on excepte la conception – à la quelle nous reviendrons plus loin –, la plupart ne citent même jamais d'acteurs privés quand on leur demande de faire la liste des acteurs impliqués dans la production des espaces publics.

En ce qui concerne la gestion et l'entretien des espaces publics, la Mairie a également le plus souvent recours à la régie. Pourtant, le recours au privé avait eu tendance à se développer dans les années 1980 et 1990, notamment pour la propreté : certains arrondissements avaient conservé la régie, mais d'autres avaient sous-traité ce service au privé. Aujourd'hui, la Mairie revient largement sur cette évolution, avec pour objectif de renforcer la régie. On nous a confirmé au sein du cabinet de l'adjoint au Maire chargé de l'environnement et des espaces verts<sup>35</sup>, que ce dernier tenait à ce que le travail soit fait en régie, pour la propreté et l'entretien des jardins. Récemment, certains arrondissements ont ainsi « remunicipalisé » les services de nettoyage : il s'agit des 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements. L'entretien des jardins et des arbres reste quant à lui majoritairement assuré en régie<sup>36</sup>, par les services de la DEVE. Les seules exceptions concernent des espaces spécifiques : il s'agit des espaces verts qui longent le boulevard périphérique, que l'on ne peut d'ailleurs pas vraiment considérer comme des jardins, ou des jardins des crèches et des écoles ; ainsi que des travaux spécifiques, comme la taille des arbres en plateau. Les marchés passés avec des entreprises privées existent donc bien, mais uniquement quand l'entretien des arbres et des espaces verts nécessitent des compétences spécifiques que l'on ne retrouve pas au sein des services de la DEVE.

Pour autant, ce développement de la régie passe par une réorganisation des services et des méthodes de travail, visant à une efficacité renforcée et à une meilleure gestion. Nous l'avons vu précédemment pour la DEVE qui a été réorganisée en 2006. Pour faire face à une augmentation des surfaces de jardin à entretenir, mais sans augmentation de personnels, les agents ont été redéployés dans les arrondissements ; les circonscriptions et ateliers de jardinage ont ainsi été complètement refondus pour renforcer leur efficacité. Cette démarche s'appuie également, comme à Berlin, sur des méthodes qui s'apparentent au management privé. Dans le contexte actuel, pour maintenir une action forte voire l'accentuer, sans recourir

---

<sup>34</sup> Un nouveau marché a été ainsi passé avec France Telecom. La mairie a fait de même avec la Poste pour l'affranchissement de son courrier.

<sup>35</sup> Entretien avec S. Laurent-Bégin, 29/03/2006.

<sup>36</sup> A l'exception de quelques rares concessions, comme la gestion du site de la Croix Catelan, dans le Bois de Boulogne, confiée au groupe Lagardère.



au secteur privé, la condition *sine qua non* pour la Ville est d'être plus efficace et de maîtriser ses dépenses de fonctionnement<sup>37</sup>. Et cela passe par l'adoption de méthodes importées du secteur privé, ce qui relativise – sans bien sûr le remettre en cause – le développement de la régie. Cette tendance ne se limite évidemment pas aux services de la Ville chargés des espaces publics, mais à l'ensemble de l'administration, parisienne comme française. Première démarche, en ce qui concerne la propreté des rues : la mise en place de contrats, avec des objectifs et une évaluation de l'action des services. Un partenariat renforcé a été instauré avec les mairies d'arrondissement, les élus locaux étant considérés comme les mieux à même de définir des objectifs de propreté pour leur arrondissement. Ces objectifs sont désormais consignés dans des « contrats de service » qui s'imposent aux services déconcentrés. Comme l'indique la Mairie de Paris, « ils s'appliqueront dans l'espace (pour tel ou tel quartier), dans le temps (pour un site donné dans des créneaux horaires spécifiés), ou à l'égard de telle ou telle nuisance (la malpropreté canine par exemple) »<sup>38</sup>. Le bon respect de ces objectifs sera mesurable, au travers de contrôles réguliers associant le service et les représentants des mairies d'arrondissement. En 2007, dix contrats de ce type sont d'ores et déjà effectifs, une dizaine d'autres devraient l'être prochainement. Deuxième démarche : la mise en place de chartes, avec là encore des engagements et des méthodes d'évaluation. Les « chartes d'accueil »<sup>39</sup> ont d'abord été mises en place en 2005 pour les équipements publics (piscines, bibliothèques, mairies) et pour les espaces d'information (le 3975 et [www.paris.fr](http://www.paris.fr)), avant d'être étendus progressivement aux espaces verts. Il s'agit de s'engager vis-à-vis du public cette fois-ci, par rapport à une certaine qualité de prestations : qualité d'accueil et qualité de l'entretien, dans le respect de l'environnement (en baissant notamment l'utilisation des produits phytosanitaires). Tout en cherchant à responsabiliser les usagers, cette démarche permet à la Ville de mieux « manager » ses services et de faire évoluer leurs méthodes de travail, en faisant prendre conscience aux agents qu'ils sont responsables à la fois de la gestion (propreté, sécurité, entretien) et de l'accueil : c'est donc une « démarche à double détente » selon H. Judéaux<sup>40</sup>. En mettant au point un standard de qualité, il s'agissait également de lutter contre les disparités de gestion entre les différents jardins.

#### *Pour animer les espaces publics*

Si *Paris Plage* et la *Nuit Blanche* sont devenues les fêtes emblématiques de la Mairie de Paris, c'est avant tout parce que cette dernière y a investi des budgets importants. La Mairie a cependant aussi fait appel à des partenaires privés à partir de 2003, un parrainage rendu possible – pour ces deux événements plus que pour les autres – grâce à leur forte visibilité et à leur renommée internationale. Une véritable politique de sponsoring des grands événements a été mise en place, qui a permis à la fois de diminuer le coût de ces manifestations et

---

<sup>37</sup> En 2001, Bertrand Delanoë s'était engagé à ne pas augmenter les impôts pendant toute la mandature. Cela s'est traduit par le gel d'un tiers de ses recettes. Parallèlement, les dotations de l'Etat – un quart du budget – n'ont pas suivi l'augmentation des dépenses sociales qui ont crû de 70% en cinq ans. Ainsi, en avril 2006, une lettre de « cadrage serré » signée du Maire a fixé pour objectif 25 millions d'économies sur les dépenses de fonctionnement des services de la ville (« La Ville de Paris se lance dans un plan drastique de réduction des dépenses », *Le Monde*, 14/10/2006).

<sup>38</sup> Source : [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

<sup>39</sup> Préparées par les élus – la Médiatrice de la Ville et l'Adjoint chargé des personnels – en concertation avec les services et le Secrétariat Général de la Ville, dans le cadre d'un comité de suivi.

<sup>40</sup> Entretien du 13/04/2006.

d'améliorer l'offre. En ce qui concerne *Paris Plage*, le coût pour la Ville est estimé à 1,6 millions d'euros pour l'édition de 2004 (1,5 millions pour les précédentes éditions), l'apport des partenaires s'élevant à 1,4 millions d'euros. En ce qui concerne la *Nuit Blanche*, le montant total du budget 1 500 000 euros en comptant le budget de sécurité, l'assurance et les frais de voirie. Les partenariats financiers de la *Nuit Blanche* ont commencé la même année que pour *Paris Plage*. L'apport en partenariat est variable selon les années ; en 2004, il s'est élevé à 400 000 euros. La moitié a été versée directement aux caisses de la Ville de Paris, diminuant ainsi le coût global de la manifestation, et l'autre moitié a consisté en une participation matérielle aux différents projets.

A *Paris Plage* et à la *Nuit Blanche*, la dimension non-marchande prônée par les pouvoirs publics est donc (paradoxalement) en partie permise par la participation d'entreprises privées. Cette démarche a été vivement critiquée par l'opposition et par certains membres de la majorité. On craignait notamment que *Paris Plage* ne se transforme en « foire » et que ces animations deviennent des animations à but lucratif. C'est pourquoi le recours au privé a été nettement encadré. Pour *Paris Plage*, les sponsors peuvent seulement communiquer sur ce parrainage : les panneaux publicitaires sont interdits sur les berges de la Seine. « Il était hors de question que d'immenses banderoles soient déployées, avec l'inscription : ce sable vous est offert par... », rappelle I. Cohen<sup>41</sup>. Les entreprises partenaires ont été choisies sur un critère précis : il fallait que leur métier renvoie explicitement à l'aménagement éphémère des berges. Ainsi, le groupe Lafarge est-il associé parce qu'il transporte par voie fluviale les tonnes de sable nécessaires pour l'aménagement des plages ; EDF et Philips participent à la mise en lumière des berges ; la chaîne de magasins Monoprix aménage de nouvelles aires de pique-nique ; le groupe agro-alimentaire Danone s'associe à l'animation de l'espace réservé aux enfants et distribue des goûters ; le magasin *Au Vieux Campeur* spécialisé dans les articles de sports et de loisirs encadre le mur d'escalade ; Le livre de Poche ouvre une bibliothèque de prêts temporaires ; et enfin, la FNAC organise des concerts les vendredi et samedis soir, ainsi que lors des soirées s'ouverture et de clôture, dans le cadre d'un festival dénommé *FnacIndéTendances*. Vu le succès de l'opération, ces différentes entreprises ont bénéficié d'un retour sur investissement évident : une publicité efficace vu l'intensité et la diversité de la fréquentation du site et surtout une retombée positive en termes d'image, l'opération étant jugée très positivement par la population. En définitive, tout en limitant et en encadrant strictement l'intervention du secteur privé, la Mairie de Paris y a tout de même largement eu recours, ce qui se traduit malgré tout par un marquage de l'espace par le secteur privé et par une influence certaine sur l'image de *Paris Plage*. Pour autant, on ne peut pas parler de privatisation des usages, l'opération demeurant pilotée par la Mairie de Paris : la dimension publique de l'opération n'est donc pas remise en cause, elle est juste exploitée par le secteur privé pour ses propres intérêts.

### **1.3 Pouvoirs publics et appropriations privées de l'espace public**

Le fait que les espaces publics constituent une ressource évidente pour le secteur privé ne se traduit pas seulement par une intervention dans leur production voire dans leur gestion, mais également par une appropriation, permanente ou éphémère et plus ou moins encadrée.

---

<sup>41</sup> Entretien du 22/02/2005.

Ce phénomène constitue le mode de privatisation de l'espace le plus ancien et le plus courant ; on peut d'ailleurs sans problème affirmer qu'il fait partie de l'identité même des espaces publics, qui par leur nature oscillent constamment entre libre circulation et appropriations privées (voir chapitre 3). Les étalages et les marchés, les terrasses de café ainsi que la publicité sont depuis longtemps<sup>42</sup> une composante essentielle des espaces publics ; ils permettent aux commerçants à la fois d'être au plus près du chaland et de contourner le manque de place parfois aigu dans le centre dense des vieilles métropoles. Quelle est l'attitude des pouvoirs publics face à cette appropriation privée de l'espace public ? Peut-on parler d'une extension de ce mode de privatisation de l'espace public, cautionnée par les pouvoirs publics ?

### 1.3.1 Istanbul : des appropriations privées largement tolérées

A Istanbul, à une action publique forte pour ce qui est de l'aménagement – même si c'est avec des financements en partie privés – correspond un faible contrôle a posteriori des usages de la rue. Si certains espaces de prestige sont strictement contrôlés, comme c'est le cas pour Istiklal Caddesi ou Cumhuriyet Caddesi, pour des raisons liées à l'image de la ville ou à des questions de sécurité, les espaces publics réaménagés sont souvent complètement appropriés par les commerçants. C'est notamment le cas quand les rues sont étroites et qu'elles sont réservées aux piétons, comme à Sultanahmet et dans les rues environnant Istiklal Caddesi : les terrasses et les étalages ont ainsi tendance à envahir tout l'espace, à compliquer considérablement le cheminement des piétons qui sont de plus sans cesse sollicités par les commerçants (ce qui est encore plus le cas pour les touristes). Les interventions de la police sont aussi rares que brutales, puisqu'elles peuvent ponctuellement mettre fin à ces empiètements. Ce type de contrôle de l'espace public s'explique aussi bien par un manque de moyens pour faire respecter les réglementations que par une attitude favorable au secteur privé. Il est aussi sans doute lié à des pratiques fort anciennes et à des rapports entre le pouvoir et les citoyens qui sont quelque peu différents de ceux que l'on retrouve en Europe occidentale. Ainsi, ce type d'appropriation, peu encadré, rappelle inévitablement les rues intérieures du Grand Bazar. Mais il y a une différence de taille : les rues appartiennent au domaine public – défini selon des principes occidentaux adoptés en Turquie depuis le XIX<sup>e</sup> siècle et surtout au XX<sup>e</sup> siècle – contrairement à celles du Grand Bazar. Pour autant, on retrouve constamment des arrangements entre les représentants des pouvoirs publics et le secteur privé, des négociations qui conduisent à relativiser des réglementations rarement appliquées strictement, ce que l'on retrouve bien souvent dans les métropoles dites orientales (David, 2002). Les élites stamboutiotes, particulièrement attachées à ces principes, n'ont d'ailleurs cessé de dénoncer ces empiètements, comme nous avons pu le voir au cours de nos entretiens<sup>43</sup> ; mais ils sont finalement peu écoutés par les pouvoirs publics qui privilégient largement les intérêts privés dans ce domaine et laissent faire. Seuls les marchands ambulants

---

<sup>42</sup> Les étalages et la publicité par le biais des enseignes au moins depuis le Moyen-Age, les terrasses (en particulier à Paris) et la publicité dans sa version moderne (panneaux, affiches) au moins depuis le XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>43</sup> Entretiens avec Tülay Konur et Mine Sirmen, association pour l'embellissement de Cihangir (22/07/2004) ainsi qu'avec Güzin Kaya (02/07/2004).

font aujourd'hui l'objet de contrôles croissants, sur la demande d'ailleurs, bien souvent, des commerçants établis<sup>44</sup>.

Il faut également remarquer que, depuis quelques années, les pouvoirs publics ont conclu des contrats avec de grandes firmes multinationales comme JC Decaux ou Wall pour le mobilier urbain : les colonnes et les panneaux publicitaires se multiplient dans le centre de la ville. En cela, les pouvoirs publics privatisent certes une partie de l'espace public, mais s'inscrivent dans une tendance générale que l'on retrouve dans toutes les métropoles mondiales, y compris Paris et Berlin, comme nous allons le voir maintenant.

### 1.3.2 L'attitude ambivalente des pouvoirs publics parisiens et berlinois

A Paris et Berlin, les appropriations de l'espace public existent mais sont largement encadrées, étroitement contrôlées par l'administration. Pour autant, on retrouve dans ce domaine une attitude des pouvoirs publics face au secteur privé plus ambivalente qu'il n'y paraît *a priori*.

#### La publicité, source de revenus pour le public comme pour le privé

La publicité constitue l'un des types d'appropriation privée de l'espace public. A Paris comme à Berlin, la publicité est omniprésente. Depuis les années 1990, elle s'est tout particulièrement diffusée à Berlin-Est d'où elle était auparavant absente. C'est une appropriation qui ne touche pas les usages, mais qui est plutôt d'ordre symbolique : l'affichage de marques dans l'espace public rend nettement visible le secteur privé et peut laisser croire à un retrait du secteur public ; elle contribue à diffuser auprès des citoyens des images et des messages non sollicités qui peuvent contribuer à transformer l'espace public en « junk space » (Racine, 2004). C'est d'autant plus le cas dans le contexte de Berlin-Est, où la publicité participe en quelque sorte de la reconquête de l'espace par le modèle capitaliste et par le secteur privé. Depuis les années 1970, le développement de la publicité s'est largement appuyé sur l'essor d'entreprises privées spécialisées dans ce domaine, auxquelles les pouvoirs publics ont sous-traité l'installation du mobilier urbain dans toute sa diversité : panneaux et colonnes publicitaires, toilettes publiques, kiosques à journaux, arrêts d'autobus. Le processus peut donc sans conteste être assimilé à une appropriation partielle des espaces publics : l'espace public est devenu la ressource principale de revenu pour des entreprises telles que JC Decaux ou Wall. En même temps, force est de constater que les pouvoirs publics ont largement tiré profit eux-aussi de la publicité, source non négligeable de revenus.

Cependant, le processus a été dans un premier temps peu maîtrisé. Les contrats passés entre la Mairie de Paris et JC Decaux dans les années 1980 étaient ainsi très favorables à l'entreprise sur le plan financier et lui laissaient quasiment carte blanche dans le choix du mobilier, contribuant par là-même à une dégradation esthétique des espaces publics, comme nous l'avons vu dans le chapitre 7. Mais dans un second temps, en l'occurrence dans les années 2000, l'accroissement de la concurrence entre ces entreprises et la volonté politique des élus ont conduit à un encadrement plus strict. Le mobilier urbain a été amélioré sur le plan esthétique, avec le concours d'architectes et de paysagistes, à Paris comme à Berlin. Des services gratuits sont également apparus, notamment à Paris : toilettes publiques depuis

---

<sup>44</sup> La question des marchands ambulants revient de manière récurrente dans la presse stambouliote depuis quelques années comme en témoigne la revue de presse de l'Observatoire Urbain d'Istanbul.

2005<sup>45</sup>, *Velib'* depuis juillet 2007, ce qui relativise le processus de privatisation auquel conduit la sous-traitance d'une partie du mobilier urbain, mais sans l'effacer : ainsi *Velib'* n'en demeure pas moins un service confié au privé, qui le rentabilise grâce à la publicité. A Paris, l'encadrement de la publicité s'est clairement accentué : la Direction de l'urbanisme est chargée de contrôler l'affichage publicitaire, pour lequel elle délivre les autorisations ; dans ce cadre, elle veille de plus en plus à ce que soient préservés le patrimoine et le cadre de vie, en tentant d'éviter l'excès de publicité ou certaines formes de publicité jugées inadaptées, comme les grands panneaux. Des cahiers des charges sont également mis en place pour certains axes, intégrant les enseignes. Cette démarche, mise en œuvre des les années 1980 – notamment pour l'avenue des Champs Elysées au moment de sa requalification – a tendance à se développer, que ce soit dans le cadre des « espaces civilisés » ou de projets de moindre ampleur. Le processus apparaît moins accentué à Berlin, le *Land* et les *Bezirke* étant à la recherche de recettes supplémentaires. Les services y sont aussi moins sensibles au caractère inesthétique de la publicité qui peut ainsi recouvrir des façades entières ou des palissades de chantier, y compris dans les lieux les plus symboliques, sans que personne ne s'en offusque.

*Figure n°98. L'Europe à Berlin : publicité pour Easyjet sur les palissades du chantier du métro, avenue Unter den Linden (mars 2005)*



### *Terrasses, étalages et animations : les occupations privées de l'espace public*

Les pouvoirs publics<sup>46</sup> peuvent accorder des autorisations d'occupation de l'espace public qui revêtent un caractère permanent (les terrasses et étalages, dans la journée) ou peuvent être limitées dans le temps : ce dernier type d'autorisation peut aboutir à une occupation régulière (les marchés, plusieurs fois par semaine) ou éphémère (animations ou manifestations, une ou plusieurs fois par an mais pouvant durer plusieurs jours voire plusieurs semaines). Certaines de ces occupations sont anciennes et tendent à se développer : c'est le

<sup>45</sup> Entretien avec E. Lemerrier, 07/04/2006.

<sup>46</sup> Nous l'avons vu pour Paris dans le chapitre 9 : la délivrance de ces autorisations, naguère assurée par la Préfecture de Police, est désormais sous la compétence de la Mairie de Paris et de la Délégation à l'événementiel et au protocole (DGEP).

cas des terrasses de cafés, qui sont de plus en plus nombreuses et étendues grâce à l'élargissement des trottoirs mais aussi parce qu'elles répondent à une demande toujours plus importante de la part du public ; c'est aussi le cas des étalages et des marchés : si les étalages ne semblent pas aujourd'hui particulièrement se développer – on est d'ailleurs plutôt dans une tendance au reflux depuis plusieurs décennies, comme en témoigne la disparition des contre-étalages<sup>47</sup> –, tel n'est pas le cas des marchés, puisque de nouveaux ont été créés et leur durée est progressivement étendue dans l'après-midi voire en soirée ; remarquons au passage qu'à Paris ces marchés sont gérés par des entreprises privées, dans le cadre d'une délégation de service public. A côté de ces occupations anciennes s'ajoutent des occupations éphémères d'un nouveau type : les fêtes, festivals et manifestations culturelles (concerts, expositions) ou sportives (marathons et semi-marathons, courses cyclistes, etc.). Souvent portées par les pouvoirs publics – c'est particulièrement le cas à Paris (voir chapitre 8) – ces animations sont aussi de plus en plus le fait du secteur privé, à Paris comme à Berlin, même si c'est souvent avec le soutien des pouvoirs publics, sous formes de subventions ou de publicité (Mairie de Paris, Land et *Bezirke* ou *Partner für Berlin*, société privée où le Land détient une participation et qui est chargée de promouvoir l'image de Berlin). Il faut également noter qu'un autre type d'occupations privées de l'espace public se développe, pour les tournages de films qui sont de plus en plus nombreux dans les deux capitales<sup>48</sup>.

Dans tous les cas, ce sont donc les pouvoirs publics qui donnent l'autorisation au secteur privé d'occuper l'espace. Or toutes ces animations contribuent à une privatisation des usages de l'espace public. Si on a plutôt affaire à des changements d'usages éphémères, des changements réels doivent cependant être relevés : des rues et des places sont certes fermées à la circulation automobile, contribuant à une réappropriation de la part des piétons et favorisant par là-même la dimension publique de l'espace (cf. chapitre 8). Ils peuvent aussi être entièrement fermés pendant des périodes plus ou moins longues à certains usages, et parfois même empêcher la libre circulation des piétons. L'organisation d'un concert conduit ainsi souvent à la fermeture de l'espace public, pour permettre l'installation d'une scène et de sièges, l'accès étant alors interdit au public, hormis celui qui vient assister au concert et paie son billet d'entrée. Dans la majorité des cas, dès que l'animation suppose l'installation d'objets dans l'espace public, voire de terrasses de café et de restaurants, l'accès est limité à la journée : le soir, la place ou la rue est ainsi fermée au public, surveillée par des vigiles. On retrouve notamment ce cas place Saint-Sulpice à Paris, où sont organisées de multiples manifestations culturelles chaque année, ou encore dans les lieux qui accueillent régulièrement des brocantes ou ventes d'antiquités<sup>49</sup>. Outre ces restrictions en termes d'usages, certaines de ces appropriations, toutes provisoires soient-elles, posent des problèmes évidents de dégradation de la qualité des espaces publics, tout particulièrement quand ce sont des espaces verts qui sont concernés : c'est le cas dans les lieux les plus intensément utilisés – le Tiergarten à Berlin ou le Champ de Mars à Paris. Ainsi ces appropriations éphémères

---

<sup>47</sup> Les contre-étalages sont des étalages installés entre la chaussée et le trottoir ; on peut encore en voir dans certaines rues-marchés (rue Daguerre, rue d'Aligre, etc.). Leur disparition progressive s'explique à la fois par le développement de la circulation et la pression du stationnement après la guerre, ainsi que par l'affaiblissement du petit commerce.

<sup>48</sup> Comme le font remarquer G. Chardon (08/07/2005) pour Paris et J. Götte (23/03/2006) pour Berlin.

<sup>49</sup> Par exemple : place de la Bastille entre les 4<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> arrondissements, place G. Perroy à proximité de la mairie du 14<sup>ème</sup> arrondissement, etc.

peuvent-elle entraîner une dégradation durable de l'espace public, les intérêts privés des organisateurs allant par là-même à l'encontre de l'intérêt collectif. C'est d'autant plus le cas que fêtes et manifestations se concentrent le plus souvent de manière privilégiée dans certains espaces publics, pour des raisons de configuration des lieux – avec un large espace ouvert – mais aussi pour leur charge symbolique (voir chapitre 8). L'appropriation privée de l'espace public tend à devenir de plus en plus récurrente sur le Champ de Mars à Paris, où sont organisés de nombreux concerts<sup>50</sup>, et dans le *Tiergarten*<sup>51</sup> à Berlin, par lequel défilent la grande majorité des cortèges festifs<sup>52</sup>, sportifs ou politiques. Un petit nombre de places historiques sont également concernées : à Paris, la place Saint-Sulpice – où se succèdent de multiples festivals et marchés spécialisés tout au long de l'année – et la place de l'Hôtel de Ville ; à Berlin<sup>53</sup>, la Gendarmenmarkt – lieu favori des organisateurs de concerts dans la capitale allemande et où a lieu chaque année l'*Oktoberfest* –, la Pariser Platz devant la Porte de Brandebourg – où a même déjà été installé un studio de télévision en plein air – et la *Schloß Platz* face au *Lustgarten* et à la cathédrale – où se tiennent de nombreuses fêtes foraines, des opérations de promotion commerciale et des animations sportives, comme les *Street-Ball-Events*<sup>54</sup> –.

Malgré tout, les pouvoirs publics font preuve d'une certaine bienveillance vis-à-vis de ces occupations privées de l'espace public, que ce soit les terrasses de cafés, les marchés ou les animations éphémères. Les tendances à la privatisation des usages induites par certaines de ces appropriations ne suscitent que peu de critiques publiques, bien au contraire. Elles sont la plupart du temps autorisées, et même encouragées : les nouveaux aménagements en témoignent qui visent notamment à donner plus de place aux commerçants pour installer leurs terrasses. Il est vrai que les pouvoirs publics trouvent ici une source supplémentaire de revenus puisqu'ils lèvent des droits d'occupation. Des fêtes et festivals, ils tirent également un intérêt évident du point de vue de l'image de leur ville. Enfin, toutes privées soient ces appropriations, elles n'entrent pas moins parfaitement dans le cadre des objectifs poursuivis par les pouvoirs publics en termes d'espaces publics (voir chapitres 1 et 8) : les fêtes et manifestations, tout comme les terrasses de cafés, contribuent en effet largement à développer la convivialité des centres-villes.

---

<sup>50</sup> Même si, devant le désarroi des jardiniers, la Mairie tend désormais à limiter cet usage. Entretien avec G. Chardon, 08/07/2005.

<sup>51</sup> Entretien avec J. Götte, 23/03/2006.

<sup>52</sup> Comme la *Love Parade* jusqu'en 2004, voir encadré n°15, chapitre 8.

<sup>53</sup> Voir carte n°8, chapitre 5 pour la localisation de ces places.

<sup>54</sup> Voir Zohlen G. (1999), « Schiffer-Blinzeln und Beachball », *Foyer*, n°2, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, pp. 27-28.



*Figure n°99. Printemps de la poésie sur la Place Saint-Sulpice : des stands très fréquentés mais une fermeture de la place (juin 2006)*

*Figure n°100. Trottoir envahi par une terrasse de café, à Berlin-Prenzlauer Berg (mars 2006)*



D'un autre côté, et c'est pour cette raison que l'on peut parler d'attitude ambivalente, on a une tendance à l'accroissement de la réglementation, ou du moins au contrôle du respect des réglementations existantes : par exemple à Paris, la règle des trois tiers. Cette évolution est en tout cas exigée par certaines associations thématiques, par les riverains ou par les associations de quartier. Ainsi, les plaintes des riverains sont de plus en plus nombreuses contre ces appropriations privées de l'espace public, en particulier du fait des nuisances qu'elles induisent pour les riverains, à Paris comme à Berlin (en particulier à Prenzlauer Berg et à Mitte). Quant aux associations thématiques, elles ne cessent d'insister sur la nécessité de préserver les cheminements piétonniers : pour certaines de ces associations, il serait en effet néfaste et contradictoire, après avoir tout fait pour favoriser le piétons par des aménagements



adaptés, de placer de nouveaux obstacles à ce dernier sur les trottoirs, en autorisant à l'excès le développement des étalages et des terrasses<sup>55</sup>. Cette évolution est également encouragée par certains services techniques qui, sans surprise, voient d'un mauvais œil les dégradations de l'espace public induites par la multiplication des fêtes et animations<sup>56</sup>. En définitive, tout en encourageant d'une certaine manière les appropriations privées de l'espace public, les pouvoirs publics cherchent donc de manière concomitante à mieux définir le partage de l'espace dans ce domaine. Le Plan des déplacements de Paris (p. 159) reprend d'ailleurs cette exigence, lui donnant par là-même une certaine solennité : il affirme la nécessité de dépasser les conflits, d'organiser les espaces publics au mieux et de concilier les intérêts. Outre le contrôle du respect de la réglementation, la multiplication des chartes d'usages va dans le même sens : plus souples que la réglementation et surtout toujours localisées, ces chartes sont considérées comme mieux adaptées au contexte micro-local d'une rue ou d'une place. Les premières ont été adoptées pour la rue des Rosiers ou le passage du Trésor, situées dans l'hypercentre de Paris et soumises notamment à de fortes pressions de la part des commerçants qui les bordent.

### **Conclusion : espaces publics et secteur privé dans leurs contextes**

Dans les trois métropoles, l'intervention du secteur privé dans la production des espaces publics que sont les rues, places et jardins, est éminemment variable : le degré d'intervention du privé dépend en fait fondamentalement d'une attitude face au privé qui varie considérablement d'un contexte à un autre.

*A Istanbul*, nous avons vu que le recours privé était très développé. S'il est le résultat d'un choix politique, il faut cependant replacer ce choix dans un contexte de faibles marges de manœuvre financières des pouvoirs publics, au sein d'une économie émergente soumise à plusieurs crises successives dans les années 1990. Il faut aussi souligner le rôle des organismes internationaux comme la Banque mondiale : les principes qui gouvernent l'action publique aujourd'hui en Turquie, s'ils ont été appropriés par les élites turques, ont été initialement dictés par des organismes internationaux<sup>57</sup>. Le rôle accordé à la Municipalité du Grand Istanbul, créée en 1984, en témoigne : suivant les principes de la Banque Mondiale, l'action publique doit en effet se limiter à des mesures destinées à accroître l'attractivité de la ville – infrastructures de transport et aménagements de prestige –, laissant le champ libre au privé dans les autres domaines de la production de la ville.

*A Berlin*, le choix de travailler avec le secteur privé prend un sens tout particulier. Premier élément de contexte à prendre en compte, la crise financière justifie pour les pouvoirs publics un retrait relatif de leur action. Même quand les acteurs publics n'y adhèrent pas complètement, comme c'est le cas dans les *Bezirke*, les restrictions budgétaires imposées par le Sénat ont entraîné une baisse des dépenses et de nombreuses suppressions de postes, ainsi que la demande de subventions tous azimuts, notamment auprès du secteur privé. La seconde

---

<sup>55</sup> Entretien avec P. Holot pour « Paris cité humaine : les droits du piéton », le 14/12/2004.

<sup>56</sup> Entretien avec G. Chardon (08/07/2005) et J. Götte, 23/03/2006.

<sup>57</sup> Ainsi, dès 1972, alors même que les élites kémalistes au pouvoir sont plus favorables à l'interventionnisme de l'Etat, le bureau d'urbanisme de la municipalité d'Istanbul (créé dans les années 1960), entièrement réformé, est passé entre les mains de spécialistes de la Banque Mondiale, ceux-ci poussant déjà à la construction d'infrastructures, comme le premier pont sur le Bosphore.

caractéristique du contexte berlinois, c'est qu'il est marqué depuis les années 1990 par une ampleur considérable des aménagements, décidés après la réunification : comme nous l'avons vu dans le chapitre 7, il s'agissait de reconstruire le centre et de réhabiliter les quartiers très dégradés de la partie orientale. Les pouvoirs publics ne pouvaient pas se substituer au secteur privé pour produire la ville. Ils n'auraient d'ailleurs pas pu assumer seuls des aménagements nécessitant des investissements considérables. Le recours au secteur privé s'imposait donc pour mener à bien ces nombreux aménagements<sup>58</sup>.

A Paris, le choix de ne recourir que très rarement au privé constitue certes un choix politique mais il faut aussi reconnaître que le contexte national est plus favorable qu'ailleurs au discours contre la privatisation, dans un pays qui reste attaché à l'intervention publique. Cette position s'explique aussi par le fait que la municipalité soit ancrée à gauche et par l'obligation impérieuse de marquer sa différence par rapport aux anciennes mandatures, les deux maires précédents ayant souvent fait appel au privé, en externalisant certains services (propreté, mobilier urbain). Nous serions également tenté de penser que cette attitude vis-à-vis du privé constitue une manière supplémentaire, pour des pouvoirs locaux si sensibles à cette question, de se démarquer à la fois de certaines métropoles européennes et de certaines communes de banlieue, où se développent les « nouveaux » espaces publics construits et régis par le privé. Tout se passe finalement comme si à Paris, on se devait de pérenniser un haut niveau d'investissement public, dans la continuité d'une longue histoire. Ce positionnement n'est cependant rendu possible que par l'importance des moyens humains et financiers de la Ville de Paris. Il est vrai que malgré une certaine stagnation de son économie due à la concurrence des pôles de banlieue, Paris *intra-muros* demeure l'une des plus riches villes du monde. La Ville a donc tous les moyens pour maintenir un haut niveau d'intervention publique.

Pour autant, dans tous les cas, cette intervention se fait *de manière extrêmement concentrée dans l'espace urbain*, ne concernant finalement que quelques espaces publics particuliers, ceux où, finalement, le secteur privé a vraiment intérêt à investir et où il est assuré d'un retour sur investissement en termes d'image, de valorisation de son bien ou de son activité. Ainsi, dans la capitale française, le secteur privé n'est acteur de l'espace public qu'au niveau des centralités métropolitaines ou d'agglomération voire au niveau des centralités commerciales d'arrondissement, mais très peu au-delà. On retrouve le même schéma centre-périphérie de l'investissement privé dans les espaces publics à Berlin, même si la polycentralité le complique quelque peu : on retrouve ce premier cas de partenariat public-privé qu'est le réaménagement de la Breitscheidplatz et de la Budapest Strasse dans la *City West*, qui continue à attirer de nombreux investissements malgré un déclin relatif ; mais l'intervention du privé se concentre tout particulièrement dans l'arrondissement de Mitte et sur les berges de la Spree à l'Est – en même temps d'ailleurs que les investissements publics. Au-delà de ces secteurs les plus centraux, on retrouve dans les deux villes un maillage des espaces centraux par le commerce et la publicité, avec en conséquences des appropriations ponctuelles, même si c'est de manière moins accentuée à Berlin, du fait des moindres densités

---

<sup>58</sup> Une évolution qui ne va cependant pas sans critiques au sein de la société civile, comme en témoigne par exemple l'action de « Innen ! Stadt ! Aktion ! », un collectif d'artistes, d'étudiants et de militants politiques, ou les articles consacrés à cette question dans la revue citoyenne *Scheinschlag* (voir notamment « Die Straße gehört allen », *Scheinschlag*, n°5, 1999).

résidentielles ou commerciales. Seul Berlin recourt ponctuellement au privé pour l'aménagement de certains parcs, au sein des espaces résidentiels.

Les centralités parisiennes, et en moindre mesure les centralités berlinoises, dans un contexte de crise économique, sont particulièrement attractives. Il n'en va exactement de même à Istanbul, où le secteur privé se porte plus massivement vers les périphéries de la métropole (Pérouse, 1998c). La revalorisation des espaces centraux est certes en marche, notamment grâce à l'action des pouvoirs publics depuis les années 1980, mais l'intérêt du secteur privé y est moindre. C'est entre autres pour cette raison que l'on retrouve de manière encore plus accentuée la concentration décrite pour Paris et Berlin. L'investissement privé délaisse une bonne partie des quartiers ou du moins les laisse se dégrader en prévision d'une valorisation future, et se concentre dans des secteurs très restreints. Comme le rappelle J.-F. Pérouse, l'hypercentre a été en partie affecté par un processus de « *cytisation (...)*, peu à peu exclusivement converti à certaines activités commerciales ou de bureaux » (1998c, p. 3). Ce processus a principalement touché les quartiers situés au nord de Beyoğlu – sur un axe Taksim-Levent – et le long du Bosphore, notamment à Beyoğlu et à Beşiktaş. Les quartiers historiques ont quant à eux été progressivement voués au *tourisme* : le secteur privé y a développé l'hôtellerie et les commerces spécialisés (souvenirs, antiquité et tapis, vêtements). C'est dans ces quelques quartiers que l'on trouve la plus forte implication des acteurs privés dans la production des espaces publics.

Il est intéressant de noter enfin que ces grandes centralités, qui concentrent une grande partie de l'intervention privée dans le domaine des espaces publics, sont aussi celles qui concentrent une partie non négligeable des investissements publics (voir chapitre 5). Acteurs publics et acteurs privés se rejoignent donc dans ces hauts lieux de la centralité où ils travaillent ensemble pour finalement renforcer l'attractivité des espaces centraux et plus globalement des métropoles, dans un contexte de concurrence accrue.

## **2. Les prestataires extérieurs à l'administration et la conception des espaces publics : une intervention croissante à Paris et à Berlin**

Les services techniques ont bien souvent les métiers et compétences nécessaires à la conception, à la mise en œuvre et à l'évaluation des aménagements d'espaces publics. Pourtant, dans le domaine de l'aménagement, les élus font de plus en plus appel au secteur privé, à Paris comme à Berlin<sup>59</sup> : il s'agit par là-même de dépasser les limites de l'administration, telles qu'elles sont perçues par les élus (voir chapitre 9). Qui analyse aujourd'hui les modes de production de l'espace public ne saurait négliger cette catégorie d'acteurs que sont les architectes, urbanistes, paysagistes ou aménageurs appartenant à des cabinets d'études privés ou à des organismes semi-publics, d'autant plus que cette

---

<sup>59</sup> Cette tendance se retrouve également à Istanbul. Ainsi les espaces publics du quartier d'Ortaköy ont-ils été repensés par un architecte privé, M. Isözen, qui a été mandaté par la Mairie d'arrondissement (entretien du 12/07/2004). Pour plusieurs raisons, nous ne traiterons cependant ici que des cas de Paris et de Berlin. Premièrement, pour la plupart des espaces publics réaménagés, les pouvoirs publics ne semblent pas avoir fait appel à des prestataires privés pour la conception. Deuxièmement, il faut noter que, dans ce domaine comme dans d'autres, il existe souvent une confusion des intérêts privés et publics que l'on ne retrouve pas à Paris et à Berlin.

intervention relativise encore une fois largement le processus de privatisation. Pour autant, nous verrons que l'intervention des prestataires privés se limite à certains types d'espaces publics, tout comme celle des acteurs économiques : elle se concentre dans certains quartiers : centralités majeures, espaces publics définis comme emblématiques par le pouvoir, périmètres d'aménagement urbain ou de la politique de la ville.

## **2.1 Les prestataires extérieurs et la conception des espaces publics emblématiques**

Comme nous l'avons vu dans le chapitre 9, la Mairie de Paris est maître d'ouvrage des projets d'aménagement d'espaces publics. La délégation de maîtrise d'ouvrage est très rare<sup>60</sup>. Pour autant, si, pour la plupart des projets, les services de la Ville assurent également la maîtrise d'œuvre, les espaces publics emblématiques sont de plus en plus conçus – et parfois même réalisés – par des prestataires extérieurs. Ces derniers, qui peuvent être des cabinets privés ou des acteurs semi-publics, travaillent sous contrat avec les pouvoirs publics. Si la majorité des espaces publics demeure encore conçue en interne, cette pratique se développe, en particulier pour les espaces publics les plus emblématiques.

### 2.1.1 A Paris : le recours à la maîtrise d'œuvre externe...

Comme le rappelle B. Gouyette, avant 2001, les aménagements étaient dans leur grande majorité conçus par les services, et peu de prestataires extérieurs étaient appelés à intervenir. Ce n'était pas un refus idéologique, mais la mise en place de ce type de démarche prend du temps : il faut en effet passer des marchés, ce qui rallonge considérablement la durée des projets, vu la complexité des procédures. Malgré ces difficultés, la nouvelle municipalité élue en 2001 a considérablement développé le recours aux concepteurs extérieurs. Cette démarche est clairement revendiquée par les élus, que ce soit au sein du cabinet du Maire<sup>61</sup> ou de celui de l'Adjoint au Maire chargé de la voirie<sup>62</sup>. Les prestataires extérieurs, privés la plupart du temps, sont chargés des études pour la conception du projet. Deux types d'intervention sont rendus possibles par le cadre législatif (encadré n°19) : la maîtrise d'œuvre externe et l'assistance à maîtrise d'ouvrage. S'il a été utilisé ponctuellement, ce second type d'intervention demeure assez rare<sup>63</sup>. En revanche, le premier a tendance à se généraliser pour les grands projets d'aménagement d'espaces publics. Pour autant, les services techniques gardent une place prépondérante : le programme est défini en concertation avec les services techniques de la Ville qui demeurent en outre la plupart du temps chargés de la réalisation du projet, en l'occurrence de la maîtrise d'œuvre travaux.

La volonté politique n'est cependant pas le seul facteur à l'origine de cette évolution. L'implication des mairies d'arrondissement d'une part, des habitants et des associations de quartier d'autre part, conduit également au renforcement des prestataires extérieurs dans le processus de production des espaces publics. En effet, les acteurs locaux font de plus en plus directement appel à des prestataires extérieurs, les réflexions de ces derniers, menées en commun avec les acteurs locaux, étant ensuite présentées à la Mairie, à l'appui d'une demande d'aménagement. C'est ainsi qu'est parti le projet de réaménagement de la place

---

<sup>60</sup> Entretien avec M. Miller, 19/08/2005.

<sup>61</sup> Entretien avec D. Alba, 27/10/2004.

<sup>62</sup> Entretien avec S. Gibier, 13/09/2004.

<sup>63</sup> Entretien avec M. Miller, 19/08/2005.

Tennis dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement<sup>64</sup> : les riverains ont apporté des projets qui ont été étudiés par la Direction de la voirie et des déplacements ; si celle-ci a rappelé qu'il fallait d'abord faire un diagnostic, elle a tout de même en partie repris les demandes des habitants. Le même démarche a été adoptée par certains habitants pour la place Souham dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement<sup>65</sup>. Pour autant, le phénomène demeure relativement rare et ce n'est ni à cette échelle, ni de cette manière qu'interviennent le plus couramment les prestataires extérieurs.

Le développement de la maîtrise d'œuvre externe, qui est d'ailleurs aussi de plus en plus souvent pratiqué par les collectivités locales en France<sup>66</sup>, rejoint la multiplication récente des bureaux d'études spécialisés dans ce domaine<sup>67</sup>. On trouve parmi eux des agences qui sont arrivées aux espaces publics par le projet urbain. Ces bureaux d'études ont largement développé leurs compétences dans le domaine des espaces publics, ceux-ci constituant aujourd'hui la composante essentielle de tout projet d'aménagement de plus grande envergure. L'agence SEURA de D. Mangin en témoigne : la place des espaces publics est en général centrale dans les projets urbains conçus par SEURA, conformément aux positions de cet architecte reconnu ; mais l'agence travaille aussi de plus en plus directement sur la conception d'espaces publics qui constitue aujourd'hui l'un de ces domaines de compétence. D'autres bureaux d'études sont arrivés aux espaces publics après avoir développé leur savoir-faire dans le domaine de la gestion des transports. C'est le cas de l'agence AREP, filiale du groupe SNCF Participation<sup>68</sup>. Le domaine des transports intègre en effet aujourd'hui une pensée sur les espaces publics, soit pour améliorer l'intermodalité, soit dans le cadre d'aménagements tels que le tramway, qui passent en général par la requalification des espaces publics et par une redistribution globale de l'espace entre les différents modes de transport. Certaines agences en sont également arrivées à travailler sur les espaces publics alors qu'elles étaient plutôt spécialisées dans le domaine végétal : c'est une conséquence de l'exigence des élus et des habitants en termes de cadre de vie, qui accorde aux végétaux un rôle incontournable dans l'aménagement de tous les espaces publics, y compris les rues et les places. C'est le cas de l'agence Laverne, qui travaille principalement dans le domaine des espaces verts, mais qui a élargi son champ d'action aux autres espaces publics, en particulier ceux qui ont une forte composante végétale<sup>69</sup>. Enfin, un certain nombre d'agences plutôt spécialisées dans les études techniques ont développé leurs compétences pour intervenir dans toute la chaîne de l'aménagement des espaces publics, y compris la conception, comme en témoigne l'exemple d'OGI (Omnium Général d'Ingénierie) : société anonyme indépendante, OGI est à l'origine un bureau d'études techniques spécialisé dans les travaux d'aménagement d'espaces publics ; mais l'entreprise participe aujourd'hui à « des opérations d'études et de travaux d'aménagement dans le cadre de projets importants et complexes » et ses équipes

---

<sup>64</sup> Entretien avec O. Royer et P. Herviou, 12/05/2005.

<sup>65</sup> Voir le récit de cet projet dans Marie de Paris (2007), *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* et notamment le dernier ([www.paris.fr](http://www.paris.fr), dernière consultation en août 2007).

<sup>66</sup> Le recours aux prestataires privés s'est généralisé dans toutes les villes, à partir de l'exemple lyonnais notamment (Tomas, 2001), contribuant au développement de ces cabinets privés qui travaillent en grande partie avec les collectivités locales.

<sup>67</sup> Voir annexes n°II-13 et II-15.

<sup>68</sup> SNCF Participations est la holding généraliste et financière du Groupe SNCF, « chargée d'accompagner le développement industriel, économique et financier d'une trentaines de groupes d'entreprises, qu'elle contrôle ou qu'elle soutient par sa présence dans le capital » (source : [www.arep.fr](http://www.arep.fr)).

<sup>69</sup> Entretien avec B. de Tintiniac, agence Laverne, 10/01/2006.

« sont en mesure d'assurer la totalité des prestations couvrant la vie d'un projet, depuis les études de définition et de faisabilité jusqu'aux opérations de maîtrise d'œuvre complète »<sup>70</sup>.

### **Encadré n°19. Les deux modalités d'intervention des prestataires extérieurs à l'administration en France**

#### La maîtrise d'œuvre externe

Pour un projet d'aménagement d'espace public, le maître d'ouvrage public peut certes confier la maîtrise d'œuvre à ses propres services. Mais il peut également passer un contrat avec un prestataire privé. C'est la loi MOP du 12 juillet 1985 et son décret d'application du 29 novembre 1993 qui définissent les éléments de mission qu'un maître d'ouvrage public peut confier à un maître d'œuvre privé. A la différence des obligations concernant le domaine du « bâtiment », la loi n'instaure pas de mission obligatoire complète (« mission de base ») dans le domaine des « infrastructures », auquel sont rattachés les espaces publics. La mission de maîtrise d'œuvre peut donc être en théorie scindée en plusieurs missions, réparties entre plusieurs maîtres d'œuvre regroupés sur un contrat unique ou bénéficiant chacun d'un contrat séparé. C'est ce qui se fait le plus souvent dans la pratique : ainsi voit-on, dans un premier temps, confier à un maître d'œuvre le rôle de « concepteur général » des phases « amont » des études, ou même un simple « habilleur de projet » sur une esquisse déjà bâtie, puis, dans un deuxième temps, redonner à une autre maîtrise d'œuvre le soin de mener à bien la phase de réalisation du projet, sans que le concepteur initial n'ait la possibilité de contrôler le suivi, ni le respect de l'idée directrice de base. Toutefois l'esprit du texte est de garantir une certaine continuité et cohérence dans l'enchaînement des missions.

#### L'assistance à maîtrise d'ouvrage

Il s'agit de renforcer les structures de maîtrise d'ouvrage publique (élus et services, conducteur d'opération, autres acteurs institutionnels), en particulier pour l'élaboration des phases préalables à l'opération et à la préparation des commandes aux prestataires des phases ultérieures. Les missions (correspondant aux différentes phases d'un projet) les plus couramment mises en place sont les suivantes :

-Phase préalable : recueil des données existantes intéressant le projet envisagé et son site (documents, état des lieux) ; éventuellement préconisations, coordination et suivi des études complémentaires nécessaires au diagnostic ; établissement du pré-programme ; animation de la concertation

-Programme : participation à l'établissement du cahier des charges de consultation de la MO puis assistance à la procédure de choix de cette MO ; établissement du programme de l'opération ; animation de la concertation

-Etudes d'avant-projet et projet : établissement du programme définitif résultant des études d'avant-projet de la maîtrise d'œuvre et des observations réunies au cours des consultations administratives : éventuellement aide à la préparation des études d'impact, dossiers d'enquête publique, etc. ; animation de la concertation

-Réalisation des travaux : assistance pour le suivi de l'adéquation objectifs/ choix techniques contenus dans les marchés de travaux

-Réception et mise en service : assistance à la mise en service. Préconisation de mesures complémentaires ou à ajuster (signalétique, mobilier urbain, gestion des services, etc.)

-Assistance à l'appropriation, observation : évaluation de l'impact de l'opération réalisée et observation des nouvelles pratiques induites ; conséquences à tirer pour la stratégie d'aménagement des espaces publics à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité, et/ou pour la définition des actions d'aménagement à venir

*Source : Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP) (2001), Les espaces publics urbains. Recommandations pour une démarche de projet, Paris, MIQP, 176 p. [www.archi.fr/MIQCP]*

<sup>70</sup> Source : [www.ogi2.fr](http://www.ogi2.fr)

### 2.1.2 ... pour les espaces publics emblématiques

L'appel à des prestataires extérieurs à l'administration ne se généralise pas pour autant à tous les espaces publics : seuls les espaces publics prestigieux ou les aménagements voulus comme emblématiques de la politique municipale sont concernés, que ce soit des boulevards, des places ou des espaces verts. Il faut également reconnaître que l'actuelle municipalité s'appuie aussi dans ce domaine sur des expériences menées dans les années 1980 et 1990.

#### *La requalification de la voirie*

Dès les années 1980 et 1990, la Mairie de Paris a certes créé l'Agence des grandes opérations (AGO), au sein de la Direction de la voirie, pour mener à bien la requalification des grands axes de la capitale, mais elle a aussi fait appel à des maîtres d'oeuvre extérieurs à l'administration pour concevoir les projets. Ceux-ci s'appuyaient en général sur une étude de l'APUR définissant les grandes orientations ; une consultation était ensuite organisée auprès de cabinets privés d'architectes, de paysagistes et d'urbanistes ; ces prestataires extérieurs travaillaient le plus souvent avec les architectes de l'AGO pour concevoir les nouveaux espaces publics, associant également la Direction de l'Aménagement urbain qui de son côté veillait à la dimension paysagère et patrimoniale, de façade à façade. Les Champs-Élysées<sup>71</sup>, les avenues de Flandre et d'Italie, ou encore la rue Montorgueil (voir chapitre 5) ont ainsi été requalifiées à partir des propositions d'architectes privés, choisis au terme de concours ou de consultations. Parmi ces architectes, on relève déjà l'implication d'architectes et de paysagistes – comme M. Corajoud<sup>72</sup> pour l'avenue d'Italie – qui demeurent aujourd'hui des acteurs incontournables à Paris. Cette expérience a été poursuivie et approfondie depuis 2001 par la nouvelle municipalité pour ses « grands projets » ainsi que pour d'autres considérés comme emblématiques, comme nous allons le voir ci-dessous. Dans tous les cas sont intervenus, le plus souvent au moment de la conception, un certain nombre de cabinets d'architectes ou de paysagistes spécialisés dans ce domaine. Les concours sont devenus plus rares ; après un appel d'offre restreint portant sur la conception, les services techniques réunissent un comité technique (références, note technique sur le montant des honoraires) qui donne un avis et classe les différents prestataires ; puis la commission d'appel d'offre, en général présidée par un élu, statue sur la base de l'avis de cette commission technique. Une fois choisi, le prestataire extérieur travaille sous la houlette de la DVD qui demeure maître d'ouvrage, assurant la conduite du projet, et en général également la maîtrise d'oeuvre travaux, même si, pour certains projets, appel a été fait à une maîtrise d'oeuvre externe pour la réalisation des travaux.

Chacun des projets d'« espaces civilisés » a été conçu par des prestataires privés, même si c'est en étroite collaboration avec le Service d'aménagement et des grands projets (SAGP). Il s'agit de l'agence AREP pour le boulevard Jean-Jaurès, de l'agence Laverne associée à OGI (Omnium General d'Ingénierie) pour les boulevards de Clichy, Rochechouart et Magenta, des cabinets OTHUI et Trait vert pour le boulevard Barbès. Dans tous les cas, le SAGP a assuré la

---

<sup>71</sup> La mission Champs Élysées évoquée dans le chapitre 5 a organisé une consultation auprès de cinq équipes d'architectes et de paysagistes (A. Chemetov ; B. Huet ; A. Marguerit ; A. Schuch associé à Ch. Lukasiewicz et S. Botello ; V. Wormser). C'est la proposition de B. Huet qui a été retenue. Rappelons en outre qu'une ligne de mobilier urbain a été spécialement conçue par J.-M. Wilmotte pour l'avenue.

<sup>72</sup> Voir annexe n°II-15.

conduite des opérations. Il faut noter cependant que le cas de Magenta est particulier puisque OGI a également été chargé de la maîtrise d'œuvre travaux : l'entreprise a donc à la fois participé aux études et à la réalisation du projet. Ces prestataires extérieurs ont conçu des projets qui ont largement renouvelé les espaces publics parisiens (voir chapitre 6), en intégrant à la fois les exigences de la Mairie en termes de « circulations douces » et de « végétalisation », les exigences des ABF en termes de protection et de mise en valeur du patrimoine, mais aussi les demandes des habitants et des acteurs locaux puisqu'ils ont largement pris part au processus de concertation. Ils ont parfois été amenés à « faire plus que leur mission »<sup>73</sup>, comme en témoignent les cas des deux premiers « espaces civilisés » (Clichy-Rochechouart et Magenta) ; l'agence Laverne a non seulement su imposer ses vues aux services techniques en convainquant les élus, mais elle a aussi bien souvent joué un rôle de d'interface entre les acteurs institutionnels – notamment entre la DVD et les ABF – et d'intermédiaire avec les habitants et les acteurs locaux, en participant activement à la concertation. D'un projet à l'autre, l'agence s'est d'ailleurs vu confier une mission de plus en plus large, participant aux projets très en amont<sup>74</sup> : après le boulevard Magenta, ces paysagistes ont ainsi entièrement conçu le parvis de la Gare du Nord, parvenant à imposer un plateau piétonnier à la fois aux services techniques et aux Architectes des bâtiments de France jusque-là réticents à ce genre d'aménagements.

Dans le cadre de l'aménagement de la ligne de tramway T3, les boulevards des Maréchaux ont été requalifiés entre les 15<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements (voir chapitre 6). Il s'agissait de concevoir et de réaliser un aménagement de prestige, afin de remettre en valeur les quartiers de la couronne parisienne. La maîtrise d'ouvrage a en réalité été une co-maîtrise : la RATP et la Ville de Paris ont été les deux maîtres d'ouvrage. Si la Ville de Paris a piloté l'opération et suivi le projet<sup>75</sup>, la maîtrise d'œuvre a en revanche été confiée à un ensemble d'organismes, appelé « groupement maîtrise » (Delaleau, 2003). Pour cela, la Ville de Paris a réalisé un appel d'offres et constitué le Groupement d'aménagement urbain du tramway des Maréchaux Sud (Gautrams). Ce groupement était composé du bureau d'études Beture infrastructure, le mandataire, de l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach, du paysagiste Michel Desvigne, des sociétés Segic et VRD pour les réseaux, de la société Scemaly comme pôle synthèse ainsi que de la société Scetautoroute pour les ouvrages d'art. Enfin, comme nous l'avons vu précédemment, le mobilier urbain des quais (kiosques, assises, barrière, etc.) a été conçu par J.-M. Wilmotte et A. de Bussière, dans la tradition des « grandes opérations », le premier ayant déjà, rappelons-le, conçu le mobilier urbain des Champs-Élysées dans les années 1990.

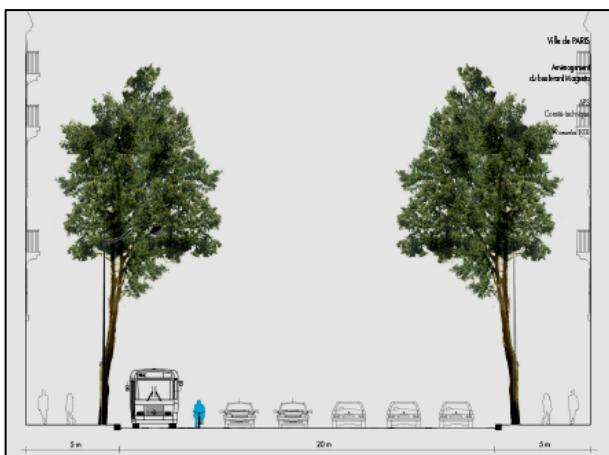
---

<sup>73</sup> Entretien avec B. de Tintiniac, 10/01/2006.

<sup>74</sup> Voir annexe n°II-14 pour un récit plus détaillé du rôle de l'agence Laverne dans les différents aménagements.

<sup>75</sup> Ces deux niveaux sont : la section technique du tramway, qui dépend de la DVD et travaille strictement sur la voirie ; la mission tramway, rattachée au Secrétariat Général de la Ville de Paris et se concentre sur tout le reste du projet (les espaces verts, l'urbanisme...), constituée d'une toute petite équipe de 3 à 5 personnes. Ces deux niveaux ont largement travaillé ensemble.





*Figures n°101 A, B et C. Le nouveau boulevard Magenta tel qu'il a été imaginé par l'agence Laverne : un retour à la forme haussmannienne*

*En haut à gauche (A) : le boulevard avant aménagement tel qu'il a été reconfiguré dans les années 1960*

*En haut à droite et ci-contre (B et C) : le boulevard réaménagé, avec sa deuxième plantation d'arbres et son éclairage de style*

*Sources (A et B) : Agence Laverne*

Plus localement, d'autres projets ont été mis en place par la Mairie de Paris et les mairies d'arrondissement, associant étroitement des prestataires extérieurs. On peut citer deux exemples : le Marais et la place Léon Blum, avec des modalités d'association différentes. En 2001, le Maire du 4<sup>ème</sup> arrondissement, avec l'appui de l'Adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme, a demandé au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) – un acteurs extérieur mais public<sup>76</sup> – de repenser l'aménagement des rues du Marais. De toutes les orientations qui figurent dans ce document, il a été décidé de privilégier, dans un premier temps, la rue du Trésor et la rue des Rosiers (cf. chapitre 7). Dans les deux cas, les projets ont

<sup>76</sup> Le CSTB est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé en 1947 et placé sous la tutelle du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Son département Economie et Sciences Humaines développe des actions de recherche appliquée, des études, du conseil et de la formation dans le domaine de l'économie et de la sociologie. Il mène notamment des études pour le compte de la puissance publique dans le domaine de l'habitat et de la ville, pour les aider « à mieux comprendre les tensions sociales » et à développer « [des] modes d'intervention et [des] solutions adaptées » (source : [www.cstb.fr](http://www.cstb.fr), dernière consultation en septembre 2007).

été définis aussi bien à partir de la concertation menée par la Mairie d'arrondissement qu'à partir de l'étude du CSTB. Pour la rue des Rosiers, le CSTB a même directement participé aux réunions publiques ; c'est lui qui a élaboré le projet de réaménagement, en collaboration avec les services de la Ville concernés. En ce qui concerne la place Léon Blum, « une démarche un peu particulière » a été adoptée<sup>77</sup>. Le réaménagement de la place était demandé de longue date par la Mairie du 11<sup>ème</sup> arrondissement, pour améliorer et sécuriser le cheminement des piétons et des cyclistes, mais se heurtait à des réticences des ABF soucieux de préserver la perspective haussmannienne du boulevard Voltaire. La Mairie avait donc besoin d'une caution extérieure, une sorte de « porte-voix » capable de défendre un projet ambitieux. Tout en conservant la maîtrise d'œuvre (études et travaux), la Mairie a donc désigné un assistant à maîtrise d'ouvrage (encadré n°19) pour la phase programme, ce qui est relativement rare à Paris, puisque c'est la première fois qu'était expérimentée cette méthode. En tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, l'agence d'architecture Althabegoïty, associée à des agences de paysagistes et à un bureau d'études (pour la circulation), a établi un diagnostic en collaboration avec la Direction de la voirie et des déplacements (DVD) et proposé plusieurs « esquisses programmes »<sup>78</sup>. Après avoir mené une concertation avec les habitants et les acteurs locaux, la Mairie d'arrondissement a alors fait son choix parmi les trois options, la DVD se chargeant d'établir les plans en détail dans le sens défini par l'assistant à maîtrise d'ouvrage. La place a donc été réaménagée en cercle, avec un élargissement des trottoirs et la création de jardins devant la mairie, un rond-point central pour organiser la circulation. Tout en améliorant les déplacements, le nouvel aménagement inauguré en 2007 préserve la perspective haussmannienne voire renforce le caractère patrimonial de la place : il a donc reçu sans problème l'aval des ABF. Et encore une fois, les prestataires extérieurs ont joué un rôle décisif dans la relation avec les ABF, évitant un enlisement du projet.

### La création d'espaces verts

Sous la responsabilité du service Aménagement de la DPJEV (rebaptisée DEVE), maître d'ouvrage pour l'aménagement des parcs et jardins, de nombreux parcs sont aujourd'hui conçus par des paysagistes et des architectes extérieurs aux services<sup>79</sup>. Cette démarche a été expérimentée avec un relatif succès dans les années 1980 et 1990, à la fois pour les grands parcs et pour les promenades (voir chapitre 5). Dans la majorité des cas, les projets se sont appuyés sur une étude préalable de l'APUR puis sur des consultations ou des concours auxquels ont participé des architectes et des paysagistes de renom. Les parcs de Bercy et André Citroën ont ainsi été conçus par des cabinets privés, avant d'être réalisés par les services de la Ville. Pour le boulevard Richard-Lenoir, une consultation a été organisée en 1991, qui s'appuyait sur la réflexion préalable de l'APUR<sup>80</sup> ; parmi les quatre propositions<sup>81</sup>,

---

<sup>77</sup> Entretien avec P. Germain, 01/10/2004.

<sup>78</sup> Six scénarios ont été imaginés, dont seulement trois ont été mis en discussion. Option n°1 : aménagement de la place en cercle, avec rond-point central ; option n°2 : aménagement de la place en rectangle, avec terre-plein central ; option n°3 : aménagement de la place avec square central (source : Mairie du 11<sup>ème</sup> arrondissement). La troisième option a été immédiatement écartée par les ABF.

<sup>79</sup> Il faut noter que l'appel à des prestataires extérieurs ne se limite pas aux jardins : la conception des « murs végétalisés » emblématiques a également été confiée à des acteurs privés, paysagistes et artistes. C'est le cas pour les « murs végétalisés » situés rue du Faubourg Poissonnière et rue Henri Noguerre, ou encore dans le quartier des Enfants rouges et dans le Marais. A l'inverse, les aménagements plus simples sont réalisés en interne, par le service aménagement de la DEVE.

<sup>80</sup> Voir Blancot, C. (1993), *op. cit.*

prises en place conjointement par un architecte et un paysagiste, c'est celle de D. Mangin et J. Osty qui a été retenue.

Cette démarche demeure aujourd'hui d'actualité, notamment pour les parcs voulus par la Mairie de Paris comme emblématiques, même si ceux-ci sont finalement peu nombreux du fait du manque de place. Si des concours sont organisés pour de plus petits squares, comme par exemple les squares de la Moskowa et de Flandre-Tanger<sup>82</sup>, ou encore les squares de l'Ave Maria et Léon Frapier<sup>83</sup>, la plupart demeurent conçus en interne. Tel n'est pas le cas des grands parcs. Prenons l'exemple du jardin d'Eole, aménagé dans l'ancienne Cour du Maroc, qui appartenait au domaine ferroviaire et s'étendait le long du faisceau principal, aux abords de l'emprise ferroviaire de la gare de l'Est<sup>84</sup>. Le parc a ouvert au public en 2007. L'objectif du programme était de créer un parc paysager de 42 500 m<sup>2</sup> avec terrains de sports, aires de jeux, fontaines, jardin associatif. Pour la Mairie, le parc devait non seulement contribuer à pallier le manque d'espaces verts dans un quartier dégradé, mais aussi, à l'échelle de la ville, « compléter le dispositif des grands parcs parisiens, tout en servant d'appui au renouveau des espaces publics de ce secteur du 19<sup>ème</sup> arrondissement »<sup>85</sup>. Après une concertation avec les associations de riverains qui s'est tenue en 2002, un concours international a été organisé. Au terme de ce concours, la conception du parc a été confiée en 2003 à une équipe dirigée par le paysagiste Michel Corajoud. Ce dernier a été désigné comme paysagiste mandataire, mais il a travaillé avec des spécialistes<sup>86</sup> intervenant pour des composantes plus spécifiques de l'aménagement – éclairage, dimensions technique et artistique – ou pour une meilleure prise en compte des usages (études sociologiques).

Le projet, adapté au site et au contexte urbain, offre une conception linéaire ample, facile à lire visuellement et à s'approprier concrètement. Il favorise un projet de vie très largement axé sur une partition locale. Le parti d'aménagement vise à souligner nettement le lieu et à le magnifier, en s'inscrivant dans son histoire. Le terrain est d'une forme très allongée : 460 m de long par 90 m en moyenne de large. L'organisation des différents lieux et ouvrages s'inscrit donc dans un système de longues bandes successives, de strates en accord avec le site d'origine (M. Corajoud)<sup>87</sup>

Il faut cependant noter que seule la conception du projet a été confiée à un maître d'œuvre privé puisque la réalisation des travaux a été assurée par la Ville de Paris (DEVE), configuration la plus courante.

---

<sup>81</sup> Voir les résultats de la consultation présentés dans Blancot, 1993, pp. 65-79.

<sup>82</sup> Entretien avec S. Laurent-Bégin, 29/03/2006.

<sup>83</sup> Pour ces deux derniers jardins, la maîtrise d'œuvre a été confiée respectivement au paysagiste D. Besson-Girard et au cabinet HYL (associé au bureau d'étude technique ESE). Source : Mairie de Paris ([www.paris.fr](http://www.paris.fr)).

<sup>84</sup> Le terrain était disponible depuis 1992, année de cessation d'activités de la gare de marchandises en 1992, le terrain qui, entre-temps, a été utilisé pour le chantier du RER E, est disponible.

<sup>85</sup> Source : Lapierre (2005), *op. cit.*, p. 115)

<sup>86</sup> Claire Corajoud, paysagiste/ ADR Architectes/ AEP Normand, BET/ ECERP, BET structure/ Isaac Joseph et Stéphane Tonnelat, sociologues/ Georges Descombes, architecte/ Les Éclairagistes Associés, Laurent Fachard/ J. M. Llorca, fontainier/ Gabriel Chauvel, paysagiste/ Carmen Perrin, artiste pour le mur claustra/ Yann Renaud, sociologue/ JFL Concept, bureau d'étude arrosage/ Tech Ingénierie, bureau d'étude architecture.

<sup>87</sup> Source : M. Corajoud (2004), *Le Parc paysager de la Cour du Maroc*, dossier de présentation.

### 2.1.3 Les prestataires extérieurs aussi présents à Berlin

Malgré un contexte de crise financière, on retrouve des pratiques similaires à Berlin. Là encore, cette intervention se fait selon une importante concentration géographique, puisque il est principalement fait appel à des prestataires extérieurs pour les espaces publics les plus emblématiques. Nous ne reviendrons pas ici sur la multiplicité des projets d'aménagement mis en oeuvre dans la nouvelle capitale allemande à des fins de représentation dans les années 1990 et 2000, ni sur les réhabilitations tout aussi nombreuses d'espaces publics historiques – rues, places et jardins – menés au cours de ces deux décennies. Il faut juste rappeler que, dans la majorité des cas, les projets ont été conçus par des architectes et des paysagistes de renommée nationale et internationale, choisis après des concours internationaux organisés par le *Land* de Berlin. La conception des espaces publics du quartier gouvernemental, le *Spreebogen*, a ainsi été assurée par les architectes privés : Schultes et Frank ont pensé les espaces publics qui entourent la Chancellerie et le Parlement, autour de leur concept de *Band des Bundes* ; les paysagistes Schwarz et Kiefer ont quant à eux imaginé les deux places qui font la transition avec le complexe immobilier et commercial de la nouvelle *Hauptbahnhof* (gare principale). La création ou le réaménagement des parcs éminemment symboliques que sont le Mauerpark et l'Invalidenpark a également été confiée à deux paysagistes de renommée internationale : G. Lange pour le premier, largement reconnu pour ses compétences en Allemagne, et le paysagiste parisien Ch. Girot pour le second. Quant à l'avenue Unter den Linden et au *Forum Fridericianum*, ils ont été repensés par l'architecte J. P. Kleihues, choisi au terme d'un concours lancé en 1998. Certains de ces architectes ont d'ailleurs eu une grande influence dans la réhabilitation de l'ensemble des espaces publics de Mitte, la plupart ayant soutenu voire contribué à la fabrication et à l'application du concept de « reconstruction critique » (Bihler, 2004).

Un autre prestataire extérieur s'est également rendu incontournable à Berlin pour l'aménagement et la gestion des espaces verts : Grün Berlin Park und Garten GmbH. Comparable aux Sociétés d'économie mixtes françaises, c'est une entreprise de droit privé mais appartenant au Sénat à hauteur de 100%, avec un conseil de surveillance présidé par le *Senatsbaudirektor* en personne. Grün Berlin Park und Garten GmbH est une structure de petite taille, plus flexible qu'une administration, ce qui lui permet sans doute d'être plus efficace et aussi plus innovante. De plus, il faut noter qu'elle ne dépend pas de la *SenStadt* mais de la *Senatsverwaltung für Finanzen* (administration du Sénat pour les finances) : elle entretient donc des relations de type administration/prestataire de services avec la *SenStadt*. Spécialisée dans le domaine de l'aménagement et de la gestion des parcs, l'entreprise a une longue expérience dans ce domaine puisqu'elle est issue de la fusion, en 1996, de deux structures créées dans les années 1980 : *Britzer Garten* (autrefois BUGA [*Bundesgartenschau*] 1985) et le parc de loisirs de Marzahn avec ses « jardins du monde » (autrefois *Berliner Gartenschau* 1987), nées des *Gartenschau* (expositions de jardins) qui avaient lieu tous les quatre ans à Berlin-Ouest et de leur équivalent à Berlin-Est. Il s'agissait, au moment de la réunification, de rendre plus efficace l'action des anciennes entités en partageant leurs expériences, pour répondre à un nouveau défi : concevoir des parcs qui soient à la hauteur de l'image d'une capitale, autour de concepts forts. Elles devaient suppléer le

*Land* dont les compétences techniques dans ce domaine étaient considérées comme insuffisantes, et éviter de laisser le champ libre au secteur privé<sup>88</sup>.

Depuis les années 1990, l'entreprise publique développe d'importants projets pour le *Land* de Berlin<sup>89</sup>. En général, cette société travaille seulement avec le Sénat qui la charge de concevoir et de réaliser certains espaces publics qui ont une « signification particulière » (*besondere Bedeutung*) du point de vue de leur fonction de loisirs, de l'histoire et du patrimoine, ou de l'image de la ville<sup>90</sup>. L'entreprise a ainsi été très impliquée dans la restauration des jardins historiques (Lustgarten, Monbijou Park) et dans l'aménagement d'espaces symboliques, que ce soit des parcs (Mauer Park à Prenzlauer Berg, Invaliden Park à Mitte, près du *Spreebogen*) ou des places (Bebelplatz). Elle a également été chargée de concevoir et de réaliser des aménagements de qualité pour certaines places, comme la Leipziger Platz, dans le but explicite d'améliorer la « fonction de capitale de Berlin » et de contribuer au « développement de son rôle de métropole tertiaire »<sup>91</sup>. Dans tous les cas, Grün Berlin Park und Garten GmbH est présentes à tous les moments du projet. Le contrat signé avec le *Land* fixe les grandes orientations à partir desquelles l'entreprise organise le concours d'architectes et/ou de paysagistes. Une fois le choix fait par le *Land* parmi les différentes propositions, elle travaille ensuite avec l'architecte ou le paysagiste choisi pour mettre en place avant-projet et projet ; elle peut aussi rechercher des financements pour compléter les investissements publics, comme en témoigne son travail en commun avec la fondation *Allianz* dans le cadre de certains projets. Elle assure le pilotage du projet, se chargeant notamment de passer les marchés nécessaires : on ne retrouve pas ce schéma à Paris, où un prestataire extérieur assure le pilotage des projets, ou alors uniquement dans le cadre des grands projets d'aménagement urbain – pilotés par des sociétés d'économie mixte – dont nous analyserons le dispositif plus loin. Tout au long du processus, elle organise aussi la concertation (*Bürgerbeteiligung*) : diffusion de l'information puis ateliers, réunions et *online dialogue* permettent d'associer le public à la production de l'espace public. Là encore, Berlin se différencie de Paris dans la mesure où la concertation est toujours assurée par les mairies d'arrondissements, même si, comme nous l'avons vu, les prestataires extérieurs s'impliquent de plus en plus dans le processus de concertation.

En définitive, si le recours aux prestataires extérieurs est courant pour les espaces publics emblématiques, les *Bezirke* font peu appel à des architectes ou paysagistes privés pour les espaces publics plus ordinaires. Pour autant, contrairement à Paris, ils ont souvent recours à des *Verkehrsplaner* (*Planungsbüro*) pour leurs compétences dans le domaine de la circulation mais aussi de la qualité de l'espace. On a déjà évoqué le manque de moyens des services locaux dans ce domaine : c'est ce qui explique la nécessité de ce recours, même si les

---

<sup>88</sup> Entretien avec A. Grönewald, 22/03/2006.

<sup>89</sup> Parallèlement, Grün Berlin Park und Garten GmbH est également chargée de l'entretien de certains jardins et des monuments commémoratifs – il s'agit des *Sowjetischen Ehrenmäler* de Treptow et du Tiergarten – se substituant ainsi aux services techniques des *Bezirke* théoriquement compétents dans ce domaine. Cela s'explique par le caractère patrimonial et éminemment symbolique de ces lieux. Par ailleurs, l'entreprise publique assure plus globalement à la fois l'entretien, la gestion et l'animation de certains parcs dont elle fait payer l'entrée. Mais ces parcs ne sont pas situés dans l'*Innstadt* : ce sont les parcs de loisirs de Britz et de Marzahn. On ne retrouve pas ce modèle dans le centre de Berlin.

<sup>90</sup> Entretien avec A. Grönewald, 22/03/2006.

<sup>91</sup> Source : [www.gruen-berlin.de](http://www.gruen-berlin.de) (dernière consultation : septembre 2007).

services du Sénat peuvent également soutenir l'action des *Bezirke* dans ce domaine<sup>92</sup>. En ce qui concerne les parcs, on retrouve ponctuellement, comme à Paris, un recours aux paysagistes privés, comme en témoigne le cas de Pankow-Prenzlauer Berg<sup>93</sup>. Même si Grün Berlin Park und Garten GmbH travaille principalement avec le Sénat, il faut noter aussi que les *Bezirke* peuvent ponctuellement lui confier certaines tâches. Ces derniers n'ont pas toujours bien considéré l'arrivée de ce nouvel acteur dans le champ de l'aménagement des espaces publics, mais ils ont progressivement accepté sa présence et travaillent de plus en plus avec l'entreprise publique. A. Grönewald<sup>94</sup> confirme qu'ils ont travaillé en commun sur certains projets, ce qui s'explique par le fait que les arrondissements demeurent la plupart du temps propriétaires des terrains, même si c'est toujours plus ou moins en association avec le *Land*. Dans ces cas précis, l'entreprise publique semble jouer un rôle de coordination non-négligeable entre deux échelons qui entretiennent parfois, comme nous l'avons vu précédemment (chapitre 9), des relations conflictuelles à ce sujet.

## **2.2 L'évaluation externe des politiques publiques : le cas parisien**

Les prestataires n'interviennent pas que pour renouveler la conception des espaces publics dans le cadre de projets particuliers. Ils interviennent aussi de plus en plus pour évaluer les projets et améliorer la politique menée dans ce domaine par les pouvoirs publics. Le cas parisien constitue sans nul doute le meilleur exemple de cette nouvelle fonction attribuée aux prestataires extérieurs : la quantité des aménagements programmés explique en grande partie le fait que cette évolution ne se retrouve pas vraiment à Berlin. A Paris, dans sa démarche d'évaluation des projets, le Secrétariat Général a ainsi fait appel à deux personnalités : J.-P. Charbonneau et M. Corajoud, qui ont non seulement une longue expérience dans le domaine des espaces publics, mais ont également chacun développé une *méthode* qui leur est propre<sup>95</sup>. Ils ont joué un rôle de conseil pour évaluer les aménagements réalisés et réfléchir à la forme des futurs projets.

### **2.2.1 Méthode d'évaluation des aménagements menés depuis 2001**

En 2004, la Ville de Paris s'est engagée dans une démarche d'évaluation des aménagements menés depuis 2001, sous l'impulsion du Secrétariat Général. Un groupe de travail a été constitué associant les différentes directions concernées – services centraux et services déconcentrés – ainsi que l'APUR. J.-P. Charbonneau a été sollicité pour apporter « son aide et sa vision aux services dans la phase d'analyse et de synthèse des aménagements » et faire partie de ce groupe de travail, le pilotage de ce dernier devant être assuré par la Direction de l'urbanisme (Sous-Direction des Etudes et des Règlements d'urbanisme, Bureau des études urbaines et de l'espace public)<sup>96</sup>. Sa mission était de mener à bien une étude dont les objectifs étaient de

mieux connaître et valoriser les aménagements réalisés (...), ainsi que les méthodes d'aménagement au sein de la Ville ; examiner l'adéquation des programmes initiaux au fonctionnement et aux usages des lieux réaménagés ; tirer

<sup>92</sup> Entretien avec M. Lexen, 28/04/2006.

<sup>93</sup> Entretien avec S. Koß (31/05/2005) et M. Lexen (28/04/2006).

<sup>94</sup> Entretien avec A. Grönewald, 22/03/2006.

<sup>95</sup> Voir annexe n°II-15.

<sup>96</sup> Entretien avec O. Royer et P. Herviou, 12/05/2005.

des enseignements de ces réalisations et y apporter les correctifs si nécessaires pour les opérations futures ; permettre, à l'issue de cette étude, d'identifier de nouveaux espaces d'intervention ; enrichir la doctrine de la Ville sur les questions d'espace public dans la perspective des nouveaux projets à développer, amender les documents génériques comme le Guide de l'Espace public et fournir des recommandations aux différents intervenants de la Ville sur l'espace public<sup>97</sup>.

Première étape de cette étude, un inventaire exhaustif des opérations réalisées entre 2001 et 2004 a été effectué, au sein duquel ont été sélectionnés une cinquantaine de sites. L'étude s'est très vite orientée vers l'élaboration de fiches d'analyse<sup>98</sup> pour chacun de ces sites. Il s'est donc agi dans un premier temps de recueillir un certain nombre d'informations (périmètre du projet, contexte urbain, origine de l'opération, objectifs et description du projet) auprès des maîtres d'ouvrage, des directions gestionnaires mais aussi par le biais de visites sur le terrain, dont certaines ont été organisées avec J.-P. Charbonneau « afin d'appréhender certains de ces espaces sous un regard extérieur »<sup>99</sup>. Le groupe de travail s'est ensuite réuni en séance plénière à plusieurs reprises : à partir des données recueillies, les participants ont alors d'abord discuté de chacun des sites et des premiers éléments d'analyse ; puis « un avis a été sollicité sur une proposition de rédaction de la partie analyse et synthèse de chacune des fiches afin d'aboutir à un accord de la part de l'ensemble des membres du groupe de travail sur le bilan de l'étude ». Il en est ressorti, en octobre 2005, un rapport intitulé *Recensement et analyse des aménagements d'espace public réalisés entre 2001 et 2004* et publié en 2005.

Si cette démarche avait déjà été expérimentée dans les années 1990 – avec, déjà, l'intervention d'acteurs extérieurs à l'administration<sup>100</sup> – et qu'elle émane en partie des services eux-mêmes, collaborant les uns avec les autres, on y retrouve – même si c'est implicitement – la « méthode Charbonneau ». Celle-ci prévoit en effet en premier lieu un travail en commun entre les acteurs, avec l'aide et le conseil d'un consultant. J.-P. Charbonneau résume ainsi son rôle : « jouer avec les acteurs », « être à l'écoute et faire parler les gens »<sup>101</sup>. Une méthode de travail qu'il a largement contribué à diffuser au sein de la Ville de Paris au moment de l'élaboration de cette étude, avec le soutien du Secrétariat Général qui agit dans le même sens (voir chapitre 9). Le rapport rappelle en outre, dans ses conclusions, « le besoin de définir les objectifs de façon claire » : « de façon globale, aucun aménagement ne peut se faire sans l'économie d'un programme définissant les objectifs, d'un projet et d'un arbitrage clair sur une hiérarchie des enjeux » (p. 34), ainsi que la nécessité de « proposer une nouvelle démarche de projet » (p. 34), ce que J.-P. Charbonneau place au cœur de sa méthode (Charbonneau, 2000) : « une approche globale et non fragmentaire » doit être mise en œuvre « dans l'élaboration et la réalisation des projets » (p. 34). En second lieu, à la lecture du rapport, si l'on retrouve les préoccupations des différentes directions de la Ville que nous avons analysées dans le chapitre 9 (unité paysagère pour la Direction de l'urbanisme, adaptation des aménagements aux impératifs d'entretien et de gestion pour la Direction des espaces verts et la Direction de l'environnement et de la propreté), l'attention de J.-P.

---

<sup>97</sup> Source : Mairie de Paris (2005), *Recensement et analyse des aménagements d'espace public réalisés entre 2001 et 2004*, p. 3.

<sup>98</sup> Contenu : vue des sites avant et après aménagement, données objectives, plan de principe des aménagements, analyse et synthèse.

<sup>99</sup> Source : Mairie de Paris (2005), *op. cit.*, p. 5. Les citations suivantes proviennent du même rapport.

<sup>100</sup> Voir Malverti (1994), *op. cit.* et Loridan (1994), *op. cit.*

<sup>101</sup> Entretien avec J.-P. Charbonneau, 04/11/2004.

Charbonneau pour la *qualité esthétique* des espaces ressort aussi très clairement, qui peut apparaître en décalage avec les doctrines des services : le rapport critique ainsi l'« approche trop fonctionnelle et pas assez qualitative (...) justifiée par la préoccupation de mettre aux nouvelles “normes” l'espace public de voirie dans les plus courts délais possibles » (p. 21) ; il en va de même pour la *qualité d'usage* : « des réflexions complémentaires devraient être (...) menées pour renforcer la sécurité des traversées piétonnes » (p. 24) ; « plutôt que de vouloir canaliser systématiquement les usages et de trop policer l'espace urbain, ne vaut-il pas mieux privilégier dans certains cas une mixité générant plus de convivialité ? » (p. 25) ; ou encore : « les aménagements simples, de qualité et ouverts sont de nature à faciliter la diversité des usages » (p. 27). L'intervention de l'urbaniste converge ainsi avec les préoccupations qui se développent en ce sens parmi les élus et leurs conseillers<sup>102</sup> ainsi qu'au Secrétariat Général<sup>103</sup>.

En définitive, cette étude a sans doute permis de faire évoluer les services sur un certain nombre de points : elle a surtout constitué une étape supplémentaire dans la voie de la coordination. Elle a aussi contribué à faire évoluer la politique des espaces publics, constituant un jalon pour l'élaboration du Plan des déplacements de Paris. Finalement, on retrouve aujourd'hui des éléments de la « méthode Charbonneau » dans le discours des acteurs publics, sans que ceux-ci n'y fassent directement référence : les services se sont donc largement appropriés la démarche et les conceptions de l'urbaniste, même s'il est vrai que chacun des services conservent des pratiques et une « doctrine » qui n'ont qu'en partie évolué.

### 2.2.1 Evaluation du programme « Mobilien »

Au début de la réalisation du programme « Mobilien » – sur la ligne 38 – le Secrétariat Général a rapidement constaté que les projets étaient menés selon une approche de la voirie encore très circulatoire, où la qualité des espaces publics avait tendance à passer au second plan. Il y avait également de multiples acteurs difficiles à coordonner, et de nombreuses difficultés se posaient, notamment par rapport à la Préfecture de Police, aux ABF et aux riverains, rendant nécessaire une amélioration de la conduite des projets. Pour tenter de résoudre ces différents problèmes, le Secrétariat Général a donc proposé de faire intervenir un architecte extérieur, M. Corajoud. En aucun cas le Secrétariat général ne pensait évidemment régler tous les problèmes : M. Corajoud était plutôt considéré comme « un aiguillon »<sup>104</sup>, un moyen pour faire évoluer les méthodes de travail et les points de vue de chacun. Il pouvait pour cela s'appuyer à la fois sur une vision plus globale de la ville – avec une expérience à Lyon ou en Seine-Saint-Denis – et une approche plus sensible du terrain – la DVD travaillant quant à elle plutôt sur plans –. Les deux parties envisageaient que soit signé un contrat sur la durée, pour une mission d'« assistance à maîtrise d'ouvrage »<sup>105</sup>.

La procédure visant à lui confier une mission a été lancée en octobre 2004<sup>106</sup>. C'est une mission d'architecte-conseil qui prend la forme de demi-journées de participation à des visites sur le terrain ; M. Corajoud est ensuite chargé de faire un diagnostic et des propositions. Pour

---

<sup>102</sup> Voir notamment l'entretien avec D. Alba, ancienne conseillère du Maire, 27/10/2004.

<sup>103</sup> Voir le rôle de B. Gouyette, initialement chargé de mission pour la qualité des espaces publics (cf. chapitre 9).

<sup>104</sup> Entretien avec B. Gouyette, 08/10/2004.

<sup>105</sup> Une méthode déjà expérimentée au sein des DDE qui travaillent avec des paysagistes-conseils.

<sup>106</sup> Entretien avec B. Gouyette, 10/06/2005. Pour des raisons administratives, cette mission n'a cependant commencé que début février 2005.



cela, il travaille essentiellement avec la DVD, mais également avec la DU, l'APUR et la RATP. Plusieurs déplacements sur le terrain ont eu lieu, avec des membres des différents services techniques ainsi que des représentants de la RATP : boulevard du Montparnasse, abords de la gare du Nord, avenue Jean-Jaurès. Pour éviter que chacun ne campe sur sa position sans se confronter suffisamment au projet d'ensemble, il s'agissait d'une part de faire se rencontrer les différents acteurs, d'autre part de les confronter au terrain. L'objectif étant de faire évoluer les méthodes de travail et les points de vue de chacun. Après cette série de déplacements, un premier rapport a été remis à l'Adjoint au Maire de Paris chargé de la voirie en mai 2005. Ce rapport avait été précédé de réunions préparatoires avec la DVD, les cabinets du Maire et de l'Adjoint au Maire.

Si le premier diagnostic de M. Corajoud contenait un certain nombre de critiques par rapport aux aménagements réalisés, le paysagiste a surtout tenté de *penser* les choix qui avaient été faits jusque-là : ceux-ci ont été résumés par la notion d'« ajustage ». M. Corajoud a en effet établi que les projets, s'ils s'inscrivaient dans un programme clairement défini, tenaient toujours compte des contraintes du site ainsi que des demandes du terrain, très localement. D'où des aménagements très variés au sein d'un même projet, comme en témoigne l'aménagement de la ligne 91 et ses variations importantes entre la gare Montparnasse et la gare d'Austerlitz<sup>107</sup>. M. Corajoud a donc proposé d'ériger l'ajustage comme principe directeur, pour tenir compte à la fois des principes forts du programme Mobilien et des contextes locaux.

Le paysagiste a également fait des propositions concrètes, travaillant non seulement sur les éléments constitutifs de la ligne, mais aussi sur les éléments qui viennent s'y brancher. On peut résumer ces propositions en deux grandes idées<sup>108</sup>. La première série de propositions concerne les stations et les lignes elles-mêmes. M. Corajoud n'a pas proposé de créer de nouveaux éléments structurants, mais de s'appuyer sur les éléments de mobilier urbain existants pour inscrire dans le paysage – de manière durable ou éphémère – le passage d'une ligne « Mobilien » : kakémonos<sup>109</sup> ou panneaux en forme de ticket de métro sur les poteaux, petites bandes sur les feux, indications de couleur sur les potelets, etc. Cette proposition répond à l'exigence de visibilité qui s'inscrit dans le programme Mobilien mais jusque là uniquement du ressort de la RATP<sup>110</sup>. La seconde série de propositions concerne les piétons et les riverains. On avait en effet jusque là plutôt travaillé sur les couloirs de bus en eux-mêmes que cette question. Or de nombreux problèmes avaient été mis en exergue lors de la concertation. M. Corajoud ne propose pas de reprendre les principes d'aménagement, mais d'avoir une attention toute particulière pour les traversées piétonnes et les trottoirs. Il a ainsi proposé l'élargissement des passages piétons et leur marquage par des matériaux spécifiques ;

---

<sup>107</sup> Selon les tronçons, le site propre d'une largeur d'environ 7 mètres est aménagé au milieu (boulevard du Montparnasse) ou bien sur le côté de la chaussée (boulevards de Port Royal – avec une incursion dans la contre-allée devant l'hôpital Cochin – et Saint-Marcel).

<sup>108</sup> Entretien avec B. Gouyette, 10/06/2005.

<sup>109</sup> Littéralement « chose pendue » (*kake* signifiant *pendu* et *mono* signifiant *chose* en japonais).

<sup>110</sup> En général, pour des raisons liées aux compétences respectives des différents acteurs, la Mairie s'occupe des aménagements, la RATP des signes. La RATP avait pensé développer une nouvelle signalétique mais ça ne s'est pas fait à cause d'un différend avec le STIF et la Région en 1999-2000. C'est pourquoi la Mairie a pris en charge le dossier.

la réorganisation des stations en relation avec les autres moyens de transport, pour favoriser l'intermodalité.

Toutes ces propositions, si elles ne vont pas à l'encontre des méthodes classiques, recèlent un certain nombre d'éléments que les services n'ont encore jamais expérimentés parce qu'ils ne font pas partie de la boîte à outils traditionnellement en usage à Paris. C'est donc un enrichissement certain pour les services de la voirie. Il faut noter en outre que certaines critiques ou propositions rejoignent en partie celles qui avaient déjà été formulées jusqu'à présent par certains services qui étaient alors peu écoutés : ainsi la DU avait-elle déjà critiqué fortement le manque d'homogénéité et de lisibilité des projets, considérant qu'il s'agissait plus d'une suite d'aménagements que d'un aménagement en réseau<sup>111</sup>. En cela, l'intervention d'un acteur extérieur permet de dépasser certains conflits internes et de démontrer l'objectivité de certains arguments.

### **2.3 Les espaces publics dans les grands projets d'aménagement urbain**

Les grands projets d'aménagement urbain concernent des territoires à part dans l'espace parisien où il s'agit de *construire* ou de *reconstruire* la ville. Ces projets comprennent le plus souvent des aménagements d'espaces publics, c'est pourquoi nous nous devons de les traiter ici. Mais ils comprennent surtout la production de logements, de bureaux, d'équipements, etc. De tels enjeux nécessitent des compétences particulières, et surtout une approche globale à l'échelle d'un territoire, ce qui explique la mise en place de dispositifs particuliers. Si la Direction de l'urbanisme (Sous-Direction de l'aménagement) est impliquée dans ces projets d'aménagement, assurant souvent la maîtrise d'ouvrage, elle n'en fait pas moins appel à des acteurs extérieurs – urbanistes et/ou aménageurs<sup>112</sup> – pour réaliser des études ou mener à bien les opérations d'aménagement. Comme le rappelle C. Barbé<sup>113</sup>, « près de 90 architectes-urbanistes, 25 paysagistes et environ 150 prestataires (bureaux d'études, sociologues, programmistes, etc.) ont contribué à l'élaboration des projets urbains » entre 2001 et 2005. Nous n'explicitons pas ici dans le détail les dispositifs très complexes dans lesquels leur intervention s'inscrit : en nous appuyant sur quelques exemples, nous nous limiterons en fait à la présentation des acteurs ne relevant pas de l'administration qui jouent un rôle dans la production des espaces publics. Nous verrons ainsi que les Sociétés d'économie mixte et les aménageurs jouent ici un rôle important, sachant qu'à chaque fois de nombreux architectes et paysagistes privés interviennent également au moment de la conception des espaces publics.

#### **2.3.1 Les sociétés d'économie mixte (SEM) : expérience et innovation dans l'aménagement des ZAC et de leurs espaces publics**

Il s'agit en tout premier lieu des Sociétés d'économie mixte (SEM). Les SEM sont des sociétés anonymes – et donc des entreprises – dont la Ville de Paris est le principal actionnaire. Par convention ou par contrat, celle-ci peut leur confier une mission

---

<sup>111</sup> Entretien avec O. Royer et P. Herviou, 12/05/2005.

<sup>112</sup> Rappelons que l'urbaniste assure une mission de conception et de suivi de la réalisation pour les opérations d'aménagement à l'échelle d'un territoire (quartier, ville, agglomération). L'aménageur est un maître ouvrage, public ou privé, qui a en charge la recherche, l'étude, l'acquisition, la viabilisation et la vente de terrains urbanisables (terrains équipés et constructibles) pour l'habitat, la vie sociale ou économique.

<sup>113</sup> Source : Barbé C. (2005), « Aménager Paris : la conduite des projets » in Lapière E. (dir.), *Aménager Paris*, Paris, Mairie de Paris, p. 16.

d'aménagement, de construction, de réalisation de travaux, d'études ou de prestations de services. Elles assurent donc à la fois des missions d'urbaniste et d'aménageur, comme en témoigne la diversité de métiers qui les composent (urbanistes, architectes, ingénieurs ou encore paysagistes). Dans le cadre des missions qu'elles mènent pour la compte de la Ville de Paris, les SEM sont non seulement prestataires de services mais aussi donneurs d'ordre : elles peuvent commander, par le biais d'un contrat, une prestation à une autre personne quelle qu'elle soit. Ainsi peuvent-elles organiser des concours d'architectes, engager des marchés de définition ou de maîtrise d'œuvre.

### **Encadré n°20. Qu'est-ce qu'une société d'économie mixte (SEM) ?**

En France, une société d'économie mixte est une société anonyme dont le capital est majoritairement (entre 51 et 85%) détenu par des collectivités locales telles que la commune, le département, la région ou l'État, directement ou par l'intermédiaire d'établissements publics, et pour partie par des partenaires économiques et financiers privés. La collectivité dispose d'au moins un représentant et de la moitié des voix au conseil d'administration. Le recours à la SEM garantit à la collectivité publique actionnaire et co-contractante la prise en compte effective de l'intérêt général dans les objectifs de l'entreprise et la souplesse de la société de droit privé.

Le statut des SEM est inscrit dans le code général des collectivités territoriales à partir de l'article L1521-1 et dans le code du commerce pour les dispositions relatives aux sociétés anonymes. Il dérive principalement de la loi du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte, de la loi du 2 janvier 2002 qui modernise le SEM

locales et de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales qui les soumet aux règles du droit privé.

Une SEM peut assurer l'aménagement, la construction ou l'exploitation de services publics à caractère industriel ou commercial ou de toute autre activité d'intérêt général. Elle ne peut pas fausser le jeu normal de la concurrence. Alors que le nouveau code des marchés publics avait dans un premier temps exclu de son champ d'application les contrats de mandat, par lesquels une collectivité publique confie à une SEM l'exécution d'une mission de service public, le Conseil d'État a réintégré en 2003 ces contrats dans le champ de la concurrence (décision du Conseil d'État du 5 mars 2003, Union nationale des services publics industriels et commerciaux et autres).

Source : [www.fedsem.fr](http://www.fedsem.fr) (site de la fédération des SEM)

Les SEM parisiennes ont pour la plupart été créées dans les années 1980, à une époque où se sont multipliées les opérations d'aménagement<sup>114</sup> ; elles sont alors relativement nombreuses. Dans ce cadre ont été expérimentées de nouvelles formes d'espaces publics, que ce soit des parcs, des rues ou des places : tout un savoir-faire s'est alors développé, comme en témoignent les parcs A. Citroën, de Bercy ou de Reuilly, la promenade plantée, les places Chalon et de Catalogne ou encore les allées Vivaldi, autant d'espaces publics qui ont considérablement marqué l'histoire des espaces publics parisiens<sup>115</sup>. Ces espaces publics ont en général été conçus par des architectes de renom, choisis après des concours organisés par les SEM. Celles-ci ont donc largement contribué à renouveler la conception des espaces

<sup>114</sup> En septembre 1980, le Maire annonçait au Conseil de Paris la révision ou l'engagement sur une surface globale de 190 ha de 18 opérations d'aménagement telles que Champperret, Amandiers, Citroën, Les Halles et Saint-Blaise, impulsant la renouveau de la politique de rénovation urbaine. Le Plan-programme de l'Est, présenté au Conseil de Paris en novembre 1983, prévoyait quant à lui l'aménagement de nouveaux quartiers, le réaménagement d'espaces publics et la construction de logements en vue de réduire le déséquilibre entre les quartiers Est et Ouest de la capitale.

<sup>115</sup> Voir chapitre 5.

publics par les choix qu'elles ont opéré pour la maîtrise d'œuvre : les architectes ont amené une nouvelle vision de l'espace public, que les services de la Ville n'avaient pas à l'époque, mais qu'ils ont progressivement intégré par la suite. Certains espaces publics de ZAC ont parfois même servi de modèles pour la réalisation d'autres espaces publics parisiens. Nombre d'acteurs – au sein des services techniques et de l'APUR – avec lesquels nous nous sommes reconnaités considèrent aujourd'hui que les ZAC et, avec elles, les SEM, ont joué un rôle certain dans l'évolution des conceptions de l'espace public à Paris.

Dans les années 1990, la crise économique entraîne la fin des grandes opérations d'aménagement ; celles qui se poursuivent vont désormais s'étaler sur de nombreuses années, jusqu'à aujourd'hui, comme la ZAC Paris Rive Gauche. Depuis 2001, la Mairie a cependant lancé un programme d'aménagement relativement ambitieux<sup>116</sup>, plus tourné que par le passé vers les territoires de la couronne parisienne. Les SEM ont progressivement été rassemblées et fusionnées en un plus petit nombre de structures que l'on veut plus spécialisées : dans le domaine de l'aménagement, on trouve la SEMEA15, la SEMAEST, la SEMAVIP et la SEM Paris Centre (qui a fusionné en 2007 avec la SEMEA 15 pour donner naissance à la SEMPARISEINE). Malgré les mesures législatives qui ouvrent plus amplement à la concurrence les contrats et les conventions d'aménagement, celles-ci continuent à se voir confier un certain nombre de missions (encadré n°20). Comme dans les années 1980, chacun des projets s'articule sur un ensemble d'espaces publics, que ce soit un parc, une place ou des rues. Mais dans ce domaine, les SEM ont fait évoluer leurs savoir-faire : les maîtres-mots de la Mairie que sont l'environnement et la participation sont aussi devenus les leurs. Dans le cadre de son activité d'aménageur, la SEMAVIP s'engage par exemple à étudier, pour chaque opération, « les moyens pour atteindre les objectifs suivants »<sup>117</sup> :

- Participer à la lutte contre le bruit,
- Participer à la lutte contre la pollution atmosphérique et favoriser les circulations douces, favoriser la place du végétal (qualité paysagère et biodiversité), (...)
- Faciliter l'entretien et la maintenance ultérieure des espaces publics et privés dans les meilleures conditions environnementales, (...)
- Favoriser la participation et l'information des riverains et des publics concernés.

La « végétalisation », la prise en compte des circulations douces et la concertation<sup>118</sup> sont donc aussi devenus les maîtres-mots des SEM en ce qui concerne les espaces publics. Pour cela, elles peuvent travailler avec la Ville, dont les services demeurent parfois maîtres d'œuvre des aménagements d'espaces publics (les jardins pour la DEVE, les rues pour la DVD) ; mais elles peuvent aussi prendre directement en charge certaines missions<sup>119</sup>, dans le cadre d'un contrat, et ensuite éventuellement faire appel à des maîtres d'œuvre privés ; dans ce cas, elles coordonnent la réalisation d'ensemble. Comme dans les années 1980, les SEM organisent donc des concours ou, de plus en plus, des marchés de définition, qui peuvent porter directement sur la conception d'un espace public – c'est le cas pour les plus grands, notamment pour les parcs – ou indirectement, les espaces publics faisant alors partie d'un

---

<sup>116</sup> Parmi les 940 ha concernés, plus de 634 ha relèvent de projets urbains lancés en 2001. Source : Barbé (2005), *op. cit.*, p. 15.

<sup>117</sup> Extrait du site Internet [www.semavip.fr](http://www.semavip.fr) (dernière consultation en août 2007).

<sup>118</sup> Il faut noter que, en tant qu'aménageur, les SEM sont entre autres chargées de la concertation, y compris pour les composantes du projet liées aux espaces publics

<sup>119</sup> Entretien avec M. Miller, 19/08/2005.

projet d'ensemble : rues, squares, placettes, etc. sont alors conçus en même temps que les bâtiments et équipements qu'ils desservent.

Les ZAC sont nombreuses et font l'objet d'une abondante communication de la part de la Ville et des SEM. L'objectif n'est pas ici de viser à l'exhaustivité, c'est pourquoi nous n'évoquerons que quelques exemples significatifs. La ZAC Clichy-Batignolles, dont le parc de 10 ha constitue l'« élément fédérateur »<sup>120</sup>, ou la ZAC de la Gare de Rungis, qui comprend un espace vert de 2000 m<sup>2</sup> (avec jardin partagé et terrain de jeux sportifs pour les jeunes), rappellent les ZAC de Bercy et André Citroën par le rôle structurant qui y est accordé aux parcs. Pour la première, c'est la SEMAVIP qui a été désignée comme mandataire pour les études et l'aménagement (convention publique d'aménagement). Elle a organisé des marchés de définition, au terme desquels l'architecte-urbaniste F. Grether et la paysagiste F. Osty, ont été choisis pour constituer l'équipe mandataire chargée de concevoir le projet urbain dans son ensemble<sup>121</sup>. Cette équipe travaille en association avec trois autres équipes conduites par les architectes mandataires B. Fortier, C. de Portzamparc et P. Gangnet. Pour la seconde, la SEMAPA a signé une convention publique d'aménagement avec la Ville de Paris. Une première équipe d'architectes et de paysagistes<sup>122</sup> a conçu le parti pris d'aménagement qui a abouti à la création de la ZAC. Sur cette base, l'équipe de l'architecte B. Fortier a ensuite été retenue au terme d'une procédure d'appel d'offre en décembre 2004, pour préciser le projet. Le troisième exemple que nous voudrions évoquer ici, la ZAC Paris Rive Gauche, est intéressant dans la mesure où il comprend une plus grande diversité d'espaces publics. La SEMAPA, qui a été mandatée par la Ville pour son aménagement, a organisé différents concours d'architecture pour les projets urbains successifs. Chacun des architectes lauréats a été chargé non seulement de concevoir le bâti (logements, bureaux, équipements publics) mais aussi les nouveaux espaces publics qui les desservent. Les exemples de Masséna-Nord et Masséna-Sud évoqués dans le chapitre 5 en témoignent : la SEMAPA a choisi à chaque fois des architectes mandataires qui ont été capables de relever les défis d'aménagement posés par le site, notamment en termes d'espaces publics, en renouvelant les approches. Ils se sont pour cela en général appuyés sur des équipes multidisciplinaires comprenant également des paysagistes. Nous avons notamment vu dans le chapitre 5 le rôle des architectes C. de Portzamparc – qui a ici expérimenté pour la première fois à une si grande échelle le principe de l'îlot urbain ouvert – et B. Fortier – qui a totalement repensé la rue du Chevaleret – dans l'innovation que représente cette ZAC en termes d'espaces publics. En définitive, ces trois exemples montrent combien les SEM, avec les architectes et paysagistes qu'elles mandatent, demeurent aujourd'hui porteuses d'innovation dans le domaine des espaces publics.

Ces trois exemples correspondent à des secteurs de construction de la ville. Il faut savoir que les SEM interviennent également pour rénover des quartiers issus de l'urbanisme des années 1960 et 1990. Elles se sont ainsi vu confier des missions dans le cadre de certains GPRU. Or, on a vu toute l'importance du travail sur les espaces publics dans ces différents projets (chapitre 7). Dans le cadre du GPRU Porte de Vincennes, la SEMAEST pilote et coordonne les études de concertation préalables à la définition du futur projet. Quant à la

---

<sup>120</sup> Source : Lapiere (2005), *op. cit.*, p. 103.

<sup>121</sup> Source : Lapiere (2005), *op. cit.*, p. 102.

<sup>122</sup> P. Riboulet, architectes ; atelier Choiseul, architectes ; Arpentière, paysagiste.

SEMAPA, elle a été désignée en 2005 par la Ville de Paris pour le réaménagement du quartier Bédier-Porte d'Ivry.

### 2.3.2 Le recours à une SEM et à des cabinets d'études privés pour répondre à des enjeux spécifiques : les Halles

Le projet de rénovation des Halles est intéressant à évoquer dans la mesure où les espaces publics y tiennent un rôle de premier plan et qu'il implique non seulement une SEM – la SEM Paris centre – mais également un architecte privé auprès duquel la Mairie de Paris a passé plusieurs contrats (assistance à maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre).

Dès 2001, la RATP estimait que la rénovation des Halles devait être mise au œuvre au plus vite. La nécessité de remettre la gare de RER aux normes de sécurité conduit alors la Mairie de Paris à réaliser un audit sur l'ensemble des dysfonctionnements du Forum et du quartier. Celui-ci met en exergue les problèmes d'infiltration d'eau dans le Forum et des problèmes de sécurité dans le jardin Lalanne (jardin d'enfant intégré au jardin des Halles). En 2002, la Mairie de Paris confie alors à *la SEM Paris Centre* un mandat d'études préalables : il s'agit de pallier à ces dysfonctionnements et de réfléchir à de possibles aménagements, sans pour autant mettre la rénovation globale du quartier à l'ordre du jour, encore moins parmi ses priorités. Mais la SEM Paris Centre – considérant le caractère hautement symbolique du lieu et les répercussions importantes d'éventuels changements dans un quartier encore marqué par le traumatisme qu'avait représenté la destruction des Halles de Baltard dans les années 1970 – a décidé de replacer les améliorations techniques et les restaurations d'ouvrages dans une perspective plus globale et ambitieuse (Kaldi, 2007). Il s'agissait notamment de repenser complètement les espaces publics intérieurs et extérieurs, y compris le jardin des Halles et les rues adjacentes. Dépassant les attentes de la Mairie, la SEM a donc organisé une consultation d'urbanisme sous la forme de quatre marchés de définition simultanés, allant jusqu'à solliciter elle-même le concours de grandes équipes d'architectes (SEURA [D. Mangin], AJN [J. Nouvel], OMA [R. Koolhaas] et MVRDV [W. Maas]). Une fois que le concours international avait été lancé et que ces grandes équipes avaient répondu présent, il était impossible de faire marche arrière pour la Mairie de Paris. Celle-ci a donc du poursuivre le chantier qui avait été lancé par la SEM. Suite à cet épisode, la Mairie de Paris a décidé de fusionner la SEM Paris Centre avec la SEMEA 15 : une première délibération concernant cette fusion a été soumise au Conseil de Paris en juillet 2006. Elle a surtout repris en main le processus, par l'intermédiaire de sa Direction de l'urbanisme, comme nous allons le voir ci-dessous. En tout état de cause, on voit bien ici tout le rôle que peut jouer une SEM, parfois indépendamment de la Mairie, bien que celle-ci en soit le principal actionnaire (Kaldi, 2007).

En 2004, la Commission d'appel d'offres de la Ville de Paris désigne D. Mangin comme *lauréat de la consultation*. Par ce choix, « la Ville de Paris a retenu une stratégie d'intervention visant à remédier aux dysfonctionnements du site tout en préservant les fonctions urbaines centrales qui s'y exercent »<sup>123</sup>. Elle définit ainsi le contenu général du projet :

---

<sup>123</sup> Source : Direction de l'urbanisme, sous-direction de l'aménagement (2006), *Annexe n°1 au projet de délibération DU 2006-03, Marché d'assistance à la direction du projet pour la rénovation du quartier des Halles à Paris, 1<sup>er</sup> arrondissement, Marché de prestations intellectuelles d'Assistance à Maîtrise d'ouvrage,*

Le projet qui sera mis en œuvre vise à améliorer le fonctionnement du quartier aux différentes échelles de son insertion métropolitaine. A ce titre, il devra présenter un impact positif sur le cadre de vie de tous les usagers du complexe des Halles : riverains, usagers des équipements publics de proximité, clients du centre commercial et voyageurs du pôle de transport (p. 3).

Pour réaliser cet objectif, la Mairie préconise notamment, à la suite de D. Mangin, la recomposition des espaces publics du quartier des Halles, que ce soit le plateau piétonnier, dont il est prévu de repenser ses relations avec le Forum des Halles, ou le jardin, qu'il est prévu de rénover pour l'ouvrir plus largement. Comme le rappelle J.-M. Fritz, « le projet des Halles est avant tout un projet d'espace public »<sup>124</sup>. Pour la Mairie, il faut « reconstituer les continuités urbaines et réinsérer le site dans l'enchaînement des espaces publics majeurs de Paris »<sup>125</sup>. Pour cela, il s'agit plus précisément de

[r]établir les continuités sur le site et avec les grands espaces publics du centre de Paris, [de] relier la surface et le sous-sol et exprimer par une émergence le monde souterrain et sa grande gare, première porte d'entrée dans Paris, [d']intervenir aux différentes échelles du site<sup>126</sup>.

C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que les propositions des autres architectes, plus sensibles à la dimension métropolitaine et favorables à des aménagements de prestige, n'ont pas été retenus (Kaldi, 2007).

La complexité technique et fonctionnelle du site des Halles se traduit notamment par une imbrication des propriétés foncières et des unités d'exploitation. Elle entraîne, pour le projet, la coexistence de maîtrises d'ouvrage relevant de statuts différents. Pour autant, c'est la Mairie de Paris, principal propriétaire foncier du complexe et possédant les principales prérogatives dans le domaine de l'aménagement urbain, qui assure la coordination générale du projet. Autrement dit, elle assume la direction du projet. Un comité de pilotage associant les élus concernés, le Secrétariat Général et les Directions de la Ville ainsi que différents partenaires publics (Région, STIF, RATP) et privés (la Société Civile du Forum des Halles, titulaire des baux à construction et exploitante du centre commercial) assure quant à lui le pilotage stratégique de l'opération. Mais vu la complexité du projet d'ensemble, *un certain nombre de sous-projets ont été identifiés*, « chacun d'eux [étant] susceptible d'interagir avec les autres mais obéissant à des rythmes d'étude et d'exécution différents, relevant de maîtrises d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage différentes » (DU, 2006, p. 4). Parmi ces sous-projets, deux concernent les espaces publics. Il s'agit d'une part de la restructuration des espaces publics de voirie de surface : l'objectif est d'améliorer la qualité et la continuité des espaces publics en donnant la priorité aux circulations douces. Il s'agit d'autre part de la rénovation du jardin des Halles : l'objectif est d'améliorer la qualité paysagère, la continuité, la lisibilité et l'ouverture

---

*Cahier des clauses administratives et techniques particulières*, p. 3. L'ensemble des citations de cette page proviennent de ce document.

<sup>124</sup> J.-M. Fritz qui fait partie de l'agence SEURA. Citation tirée de Kaldi, 2007, p. 72.

<sup>125</sup> Source : Direction de l'urbanisme/Sous-direction de l'aménagement (2006), *Annexe n°1 au projet de délibération DU 2006-03, Marché d'assistance à la direction du projet pour la rénovation du quartier des Halles à Paris, 1er arrondissement, Marché de prestations intellectuelles d'Assistance à Maîtrise d'ouvrage, Cahier des clauses administratives et techniques particulières*, p. 4.

<sup>126</sup> Source : Mairie de Paris (2007), *Le jardin des Halles : objectifs et évolution du projet*, pp. 5-6.

du nouveau jardin à tous<sup>127</sup>. Ce sont respectivement la Direction de la voirie et la Direction des espaces verts qui sont le maître d'ouvrage. Mais pour approfondir les options proposées à l'occasion de la dernière phase des marchés de définition et engager la mise en œuvre de ces sous-projets, l'équipe SEURA – lauréate du marché de définition, qui avait justement contribué à formaliser les objectifs d'aménagement – a été chargée par la Ville d'un ensemble de missions d'études<sup>128</sup> : elle a ainsi obtenu le marché de maîtrise d'œuvre pour la conception et la réalisation du jardin comme pour la restructuration des espaces publics de voirie.

Enfin, la complexité du projet d'ensemble – avec notamment la coexistence de différentes maîtrises d'ouvrage et de plusieurs sous-projets – a poussé la Mairie à faire une nouvelle fois appel à un prestataire extérieur : en 2006, elle a ainsi souhaité s'adjoindre les services d'un assistant à direction de projet, en passant un marché de prestations intellectuelles d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Si elles concernent qu'indirectement les aménagements d'espaces publics, cette mission – confiée à un prestataire extérieur – porte notamment sur la coordination des sous-projets (dont ceux qui portent sur les espaces publics avec les autres sous-projets) et notamment « la planification, le suivi des calendriers de réalisation (études et travaux), la définition et le suivi des objectifs de développement durable (...) »<sup>129</sup> et sur la conduite de la concertation qui concerne, là encore, les espaces publics.

Le jardin constitue l'élément-clé du projet d'ensemble tel qu'il a été conçu par SEURA. Il n'est donc pas étonnant que *la maîtrise d'œuvre ait été confiée à cette équipe*. Les architectes sont partis d'une critique de la forme actuelle du jardin, considérée comme inadaptées aux grands enjeux du site :

Le jardin actuel, avec son morcellement, ses cloisonnements, ses recoins et ses espaces inaccessibles ou à accès contrôlé est un lieu qui ne facilite pas l'échange, la rencontre et l'utilisation par le plus grand nombre. Par contre, il facilite l'appropriation exclusive de certains espaces par des petits groupes, en interdisant l'usage général.

Ils ont donc considéré comme nécessaire le réaménagement du jardin, proposant les principes suivants, en cohérence avec les objectifs du projet d'ensemble :

pour le jardin qui n'est ni un square monofonctionnel, ni un grand parc, il s'agit de réaliser un espace très végétal, avec son ambiance propre, accessible à tous, appréhendable dans sa grande dimension mais recelant des situations variées, accueillant différents usages pour différents publics à différents horaires dans des espaces partageables<sup>130</sup>.

En juin 2006, SEURA présente son projet pour la rénovation du jardin des Halles. À la surprise générale, le projet redessine complètement le jardin des Halles. Pour ses concepteurs, les principales caractéristiques ont été conservées (ouverture maximale, capacité d'accueil importante) mais il a fallu redéfinir l'espace et réorienter les pratiques du jardin sur des espaces plus appropriés. Il a été décidé, par exemple, que les flux ne passeraient plus en marge du jardin mais au milieu (rôle rempli par la grande artère centrale). De la même

---

<sup>127</sup> Les travaux d'aménagement du jardin et de restructuration des espaces publics de voirie doivent commencer au plus tôt en 2008.

<sup>128</sup> Marchés subséquents.

<sup>129</sup> Source : Direction de l'urbanisme (2006), *op. cit.*, p. 8.

<sup>130</sup> Source : Mairie de Paris (2007), *op. cit.*, pp. 5-6.



manière, les aires de jeux pour les enfants ont été conservées mais, au lieu d'en avoir une principale, comme c'est le cas aujourd'hui avec le jardin Lalanne, il a été choisi de les démultiplier et de les disperser dans différents endroits du jardin. Pour autant, malgré le soutien de la Mairie de Paris qui considérait que le projet proposé correspondait bien aux orientations du projet d'ensemble, ce projet de réaménagement du jardin a été fortement critiqué par les acteurs locaux et notamment par les associations de quartier, qui ont demandé la révision de l'ensemble du projet<sup>131</sup>. SEURA a donc dû écouter ces derniers et prendre en compte leurs avis, prenant largement part à la concertation, en association avec la Mairie de Paris. Un nouveau projet tenant compte des remarques formulées par les associations et le conseil de quartier a donc été élaboré en 2007<sup>132</sup>. On le voit, les prestataires extérieurs à l'administration prennent aujourd'hui toute leur part au processus de concertation, la Mairie tendant même à s'effacer devant le maître d'œuvre privé.

### 2.3.3 Urbanistes et aménageurs privés : innover dans la (re)construction des espaces publics

Outre les SEM et les architectes privés interviennent également, de plus en plus, des *aménageurs* privés. Ils peuvent être directement mandatés par la Direction de l'urbanisme ; ils peuvent aussi être mandatés par les SEM auxquelles la Ville a confié la mission de conduire les études en son nom, comme l'avons vu ci-dessus. Pour les petits quartiers ou les quartiers déjà fortement constitués, la procédure choisie a été celle de l'appel public de candidatures sur références ou lettres de motivation pour sélectionner le maître d'œuvre du projet urbain et futur architecte coordinateur<sup>133</sup>. Ce n'est cependant pas sur ces petits territoires que l'on retrouve les projets d'espaces publics les plus importants : tel est plutôt le cas sur les plus grands territoires. Dans ce cas ont été systématiquement organisés des marchés de définition simultanés<sup>134</sup>, suivant l'exemple de plusieurs villes françaises<sup>135</sup>. Cette démarche s'articule en deux temps : une phase ouverte, pendant laquelle sont développées et échangées de multiples idées, puis une phase fermée, qui pendant laquelle sont élaborées parallèlement trois ou quatre propositions très différentes. La Mairie fait ensuite son choix parmi ces propositions, confiant la maîtrise d'œuvre à l'aménageur ainsi sélectionné. Celui-ci est donc non seulement amené à

---

<sup>131</sup> Information obtenue lors de l'entretien avec G. Pourbaix, vice-président de l'association Accomplir (Kaldi, 2007, p. 80). Cette association « a pour objet d'améliorer la qualité de vie des habitants du centre de Paris (1<sup>er</sup> arrondissement et ses environs) à la fois par l'action citoyenne et par le développement de la convivialité ; elle participe à la vie de quartier à travers la réalisation de projets concrets, et prend part aux diverses formes de concertation avec les élus, les acteurs et les décisionnaires concernés, pour faire valoir les points de vue des habitants » (extrait du site de l'association : [www.accomplir.asso.fr](http://www.accomplir.asso.fr), dernière consultation en septembre 2007). Ses critiques ont porté principalement sur la disparition du jardin Lalanne et de la place René Cassin, la construction d'un local technique dans le jardin, l'installation de terrasses de café sur les marges du jardin.

<sup>132</sup> Le détail des modifications est consultable dans le document de la SEURA : *Les Halles, les évolutions du jardin*, paru en mai 2007. A ce jour, le projet est cependant encore critiqué par les acteurs locaux.

<sup>133</sup> Source Barbé (2005), « Aménager Paris : la conduite des projets » in LAPIERRE E. (dir.), *Aménager Paris*, Paris, Mairie de Paris, pp. 15-17.

<sup>134</sup> Utilisée depuis de nombreuses années dans l'industrie, la méthode des « marchés de définition simultanés » est de plus en plus sollicitée dans le domaine des projets urbains comme alternative à la procédure habituelle des concours. Elle s'inscrit dans le cadre des marchés de définition, régis par l'article 73 du Code des marchés publics : la collectivité a recours à ce type de marché lorsqu'elle a identifié un besoin à satisfaire qui nécessite la passation d'un contrat, mais qu'elle n'a pas la capacité d'en déterminer la nature et l'étendue avec précision. Plusieurs marchés de définition peuvent être passés en vue d'une mise en compétition pour retenir au final l'auteur qui devra assurer l'exécution des prestations ; pour autant, ce n'est pas une procédure en soi : il n'existe aucun encadrement juridique en droit européen.

<sup>135</sup> Source : Barbé (2005), *op. cit.*

concevoir les espaces publics au sein du projet d'ensemble, mais il est aussi souvent chargé de mener à bien son aménagement.

Prenons l'exemple du GPRU Porte Pouchet<sup>136</sup>. Avant de présenter le déroulement du projet, il faut noter que le diagnostic a été en partie établi par des prestataires extérieurs à l'administration : une première enquête a ainsi été commandée par la Ville au CSTB<sup>137</sup> ; l'OPAC a quant à lui mené une enquête plus exhaustive sur la perception du quartier : il s'agissait de relever les dysfonctionnements, le vécu et la perception des habitants, venant compléter les études de l'APUR. En ce qui concerne le projet à proprement parler, des marchés de définition simultanés ont été passés. Lors de la phase ouverte, trois équipes ont travaillé, avec un même cahier des charges et sous forme d'ateliers thématiques (circulation/stationnement, logement, activités, services), pendant un mois et demi. Ces équipes étaient composées de professionnels, de bureaux d'études techniques (urbanistes, paysagistes). Elles ont alors amplement collaboré avec les directions concernées de la Ville de Paris. Les objectifs ont été définis à partir de ce premier travail : ce sont les orientations d'aménagement qui ont ensuite été validées politiquement. Lors de la phase fermée, trois projets distincts ont été conçus, durant deux mois. Trois propositions très différentes, aussi bien en termes de logements qu'en termes d'espaces publics, qui ont ensuite été présentés en février 2004. C'est la proposition de l'équipe CO-BE, un cabinet privé spécialisé dans l'architecture et le paysage, qui a été retenue par le comité de pilotage, légèrement amendé. CO-BE a ensuite mis en place un cahier des charges général, puis dans le détail, des cahiers des charges par lot<sup>138</sup>. Le projet conçu par cette équipe s'articule notamment sur deux nouveaux espaces publics : la rue P. Rébère et une place sous le boulevard périphérique, déjà évoqués dans le chapitre 7. Pour la rue P. Rébère, la démolition de plusieurs immeubles des années 1970 doit permettre un élargissement et une valorisation de l'espace public, bordé par des immeubles de plus petite taille. La place doit quant à elle se substituer à des emprises appartenant à des services techniques (voirie, pompiers, etc.). Autant de nouveaux espaces publics pour la conception desquels les services de la Ville n'avaient pas les compétences requises : il s'agissait ici de produire de nouvelles formes, dans un contexte où le champ des possibles était important. Pour la réalisation de ce projet, d'autres aménageurs ont ensuite pris le relais de CO-BE, en suivant les cahiers des charges que l'équipe avait définis. Dans les deux cas, cette démarche a permis de véritablement innover dans la fabrique de l'espace public.

#### **2.4 La politique de la ville à Berlin : le rôle central des prestataires extérieurs dans la conduite des projets**

Comme nous l'avons vu précédemment, le *Land* de Berlin a défini, dans le cadre du programme « Ville sociale », un certain nombre de quartiers avec un besoin particulier de développement. Pour chacun d'eux, il a mis en place une *structure de pilotage et de coordination* qui est communément appelée le *Quartiersmanagement*. Cette structure est toujours issue d'un partenariat public-privé entre le *Land* et le *Bezirk* d'une part, et un bureau

---

<sup>136</sup> Les informations suivantes ont été recueillies auprès de V. Grimonpont, chargé de projet urbain (entretien du 08/09/2005).

<sup>137</sup> Enquête menée auprès de 50 habitants dans trois bâtiments du périmètre.

<sup>138</sup> Marché subséquent (sans mise en concurrence) confié à la même équipe, après le marché de définition.

d'étude d'autre part. Ce dernier est chargé par contrat d'assurer l'élaboration, la mise en œuvre et la remise à jour du plan d'action intégré ; il est aussi chargé d'organiser la participation et plus généralement l'implication des habitants. Il a pour obligation d'assurer une présence permanente au sein du quartier : chacun tient donc un bureau sur le terrain (*Vor-Ort-Büro*), facilement accessible à tout un chacun, avec ou sans rendez-vous. Ce choix s'explique par la volonté des pouvoirs publics d'être au plus près du terrain. Les partenaires sont en effet spécialisés dans le domaine de la politique de la ville : ce sont soit des entreprises privées, soit des fondations ou des associations. Le meilleur exemple, c'est sans doute l'entreprise STERN (*STERN Gesellschaft der behutsamer Stadterneuerung mbH*) qui a été chargée de piloter deux *Quartiersmanagements* à Prenzlauer Berg (*Helmholtzplatz* et *Falkplatz*). Cette entreprise en issue des Expositions Internationales d'Architecture des années 1980 ; elle a été partie prenante dans la politique de « rénovation urbaine tranquille », notamment à Kreuzberg. Elle a donc une longue expérience dans ce domaine, avec une méthode qui lui est propre et qui intègre explicitement la participation<sup>139</sup>. Le *Quartiersmanagement* Kottbusser Tor a quant à lui été confié à la fondation SPI (*Stiftung SPI, Geschäftsbereich Stadtentwicklung*), depuis longtemps impliquée non seulement dans l'action sociale mais aussi dans la vie du quartier<sup>140</sup>. Ce sont ces acteurs privés ou associatifs qui ont donc mener à bien les projets de réhabilitation des espaces publics dans ces quartiers prioritaires, en travaillant à la fois avec les *Bezirke* – qui financent en partie les aménagements et sont le plus souvent chargés de leur réalisation –, le *Land* – qui accorde ses subventions aux projets d'aménagement – mais aussi et surtout la population locale avec laquelle ils entretiennent des relations permanentes. Le dispositif a suscité des tensions les *Bezirke* : ceux-ci ont en effet des budgets limités et dépendent ici des subventions gérées par le *Quartiersmanagement* ; ce dernier peut également pousser – avec l'assentiment des habitants – les *Bezirke* à réaliser des aménagements qu'ils n'avaient pas prévu ; mais les relations se sont progressivement améliorées et sont aujourd'hui globalement positives. Des acteurs privés ou associatifs supervisent donc désormais les projets d'espaces publics et ont leur mot à dire sur le choix des architectes ou paysagistes quand ceux-ci interviennent<sup>141</sup> ; ils jouent plus globalement un rôle de coordination entre les différents acteurs à l'échelon local, y compris les différents échelons institutionnels publics, dans la production des espaces publics. Ce dispositif aboutit en quelque sorte à un brouillage des limites traditionnelles entre acteurs publics et acteurs privés, dans le but d'agir rapidement et efficacement dans des espaces touchés par des problèmes aigus.

Il faut remarquer, en définitive, que la Mairie de Paris n'a pas fait ce choix pour les quartiers de la politique de la ville : les équipes de développement local (EDL), qui sont comparables aux structures de pilotage et de coordination confiées au privé ou au secteur associatif à Berlin, sont composées de chargés de mission ou de fonctionnaires de la Ville qui dépendent de la Délégation à la politique de la ville et à l'intégration (DPVI). Si leurs objectifs et leurs missions sont les mêmes, ils demeurent donc dans le secteur public, même si les chargés de mission sont souvent des professionnels ayant fait leurs armes dans des structures privées ou semi-publiques. En revanche, à Paris comme à Berlin, les pouvoirs

---

<sup>139</sup> Voir annexe n°II-16.

<sup>140</sup> Voir annexe n°II-16.

<sup>141</sup> Entretien S. Koß, 31/05/2005.

publics confient souvent les projets d'aménagement ou de renouvellement urbain à des aménageurs qui n'appartiennent pas à l'administration : c'est en effet le cas à Berlin, comme à Paris, dans les *Sanierungsgebiete* ; ainsi STERN prend-elle aussi en charge ce type de mission, comme à Prenzlauer Berg dans les années 1990<sup>142</sup>.

### **Conclusion : les prestataires extérieurs et le bien public**

Au terme de cette sous-partie, on peut affirmer que les espaces publics ne se réinventent pas seulement aujourd'hui dans la concertation avec les habitants et les acteurs locaux, mais aussi largement dans la collaboration entre pouvoirs publics et prestataires extérieurs. Selon nous, il est impossible de réduire cette tendance à une « privatisation », dans la mesure où les prestataires extérieurs contribuent bel et bien aussi, dans ce domaine, à la fabrique du bien public.

#### *Des signes de privatisation ?*

Pour plusieurs raisons, le recours à des prestataires extérieurs pour la conception voire pour le pilotage des projets d'aménagement peut être critiqué à l'aune de la privatisation. Il peut en premier lieu être interprété comme un retrait du secteur public, l'un des traits de la privatisation : Berlin en témoigne, où les pouvoirs publics doivent de plus en plus faire appel au privé pour ces tâches parce que, dans un contexte de crise budgétaire, ils ont eu tendance à réduire leurs moyens techniques et humains. Plus généralement, le refus de confier ces tâches aux services techniques peut aussi être interprété comme une disqualification de leurs compétences. En effet, il se trouve que les services techniques ont souvent les moyens et les savoir-faire pour mener à bien des missions confiées au privé. Par leur connaissance du terrain, ils sont même souvent plus compétents que le secteur privé. Ce sont en tout cas les arguments soutenus par un certain nombre de fonctionnaires, notamment à Paris. Et cet argument semble parfois se vérifier, comme en témoignent les deux exemples suivants. Pour l'aménagement du boulevard Magenta en « espace civilisé », les services techniques ont ainsi combattu l'introduction d'une nouvelle plantation d'alignement, considérant que les conditions n'étaient pas réunies pour un bon développement des arbres ; ils ont aussi critiqué un aménagement considéré comme « étriqué », qui conduirait inévitablement à de nombreux conflits d'usages (figure n°101). Bref, le projet qui a été choisi par les élus, avec le soutien d'un acteur extérieur n'ayant pas la même expérience du contexte parisien, ne reconnaissait pas leurs compétences et poserait de ce fait un certain nombre de problèmes. Or, nous avons vu précédemment que ces problèmes étaient devenus réalité (voir chapitre 6), même si les services ont sans doute quelque peu noirci le tableau. Le deuxième exemple couramment cité par les fonctionnaires, nous renvoie dans le Marais : les aménagements proposés par le CSTB étaient, là encore, considérés comme inadaptés au contexte local et « ne fonctionnant pas ». Les propositions ont dû être retravaillées par les services et par l'APUR, notamment en ce qui concerne la rue des Rosiers. Encore une fois, on a dit que les acteurs extérieurs ont à cette occasion « découvert les contraintes de Paris » que les services connaissaient mieux, faisant perdre beaucoup de temps lors de la mise en œuvre des projets.

---

<sup>142</sup> Entre 1993 et 1995, il s'agit des *Sanierungsgebiete* Helmholtzplatz, Kollwitzplatz, Teutoburger Platz Winsstraße, et Bötzwstraße.

En second lieu, le recours au privé peut être critiqué dans la mesure où il inscrit clairement l'aménagement des espaces publics dans une démarche de marketing urbain. Le recours à des architectes ou à des paysagistes de renommée internationale, en particulier pour les espaces publics emblématiques, relève bel et bien de cette démarche. Il s'agit pour les élus de mettre en place des opérations de prestige qui valorisent sa politique aux yeux des citoyens comme des autres métropoles. Comme pour les bâtiments, des espaces publics conçus par des grands noms – par rapport auxquels les services techniques ne peuvent pas rivaliser – sont un outil au service de la promotion de la ville et de son attractivité. L'intervention de cabinets privés s'apparente ainsi à une « festivalisation du développement urbain » (*Festivalisierung der Stadtpolitik*) telle que l'ont mise en évidence H. Häußermann et W. Siebel (1993), largement critiquée dans le contexte berlinois des années 1990. Cette évolution pose non seulement le problème d'une banalisation accrue des espaces publics – puisque ce sont les mêmes acteurs qui sont appelés à intervenir d'une ville à l'autre – et donc d'une atteinte à l'identité paysagère et morphologique de la ville, mais elle a aussi des conséquences par rapport aux usages, comme nous l'avons vu dans le chapitre 5 : les espaces publics ainsi produits pour la représentation peuvent être en contradiction totale avec les besoins des usagers, manquant même souvent de qualité d'usage au profit de la seule qualité esthétique ; ils sont de surcroît souvent plus appropriés par les touristes que par les habitants. Le recours au privé peut ainsi conduire non seulement à une banalisation des espaces publics dans leur forme, mais aussi et surtout à une sorte de privatisation symbolique des espaces publics.

#### Un renouvellement des modes de production

Pour autant, le recours au privé apparaît bien plus comme un outil pour faire évoluer la forme des espaces publics conformément à un projet politique : la prise en compte de l'environnement par la promotion des circulations douces ou l'amélioration du cadre de vie passent en effet par un renouvellement des conceptions de l'espace public. Or, les services ne peuvent ou ne veulent pas toujours porter ce renouvellement. On rejoint les remarques faites dans le chapitre 9 à propos des contraintes techniques et administratives, de l'inertie des services se considérant bien souvent comme des garants de l'intérêt général : à la recherche de renouvellement, les élus modifient non seulement les méthodes de travail en interne, en promouvant la coordination, mais ils font aussi appel pour cela à des prestataires extérieurs. De même que la démocratie locale (chapitre 10), le recours au privé apparaît alors comme un outil managérial dont l'un des objectifs est de faire évoluer les services dans leurs conceptions de l'espace public. Ainsi, pour les élus parisiens, les acteurs extérieurs apparaissent aujourd'hui comme un moyen pour innover : comme le rappelle D. Alba, « on a introduit des acteurs extérieurs » parce que c'était « la seule façon d'innover dans la conception des espaces publics »<sup>143</sup>. S. Gibier, conseillère de l'Adjoint chargé de la voirie, va dans le même sens : elle souligne la faible « capacité d'imagination » des services ancrés pendant des années dans un même modèle ainsi que l'importance de « l'ouverture à d'autres acteurs pour la maîtrise d'œuvre ». Et citant l'exemple de la place Léon Blum : « les services n'auraient pas proposé de rupture dans l'alignement du boulevard Voltaire », même si la rupture n'est pas visuelle mais physique<sup>144</sup>. Le même discours est tenu à Berlin, notamment pour les espaces

---

<sup>143</sup> Entretien du 27/10/2004.

<sup>144</sup> Entretien du 13/09/2004.

verts, ce qui a conduit le Sénat à développer l'entreprise publique qu'est Grün Berlin Park und Garten GmbH.

### Un remède à l'insuffisante innovation des services

Les services techniques possèdent d'incontestables compétences. Mais ils s'appuient sur un héritage et *reproduisent* des savoir-faire éprouvés par le temps. S'ils ont su s'adapter au fil des années<sup>145</sup>, ils éprouvent malgré tout d'importantes difficultés à faire évoluer ces savoir-faire ; c'est d'autant plus le cas que les enjeux actuels en termes d'environnement rendent nécessaire une remise en cause des anciens modèles, avec notamment un nouveau partage de la voirie ou un nouveau statut pour le végétal. Forts de leur héritage, ils demeurent aussi peu enclins à intégrer d'autres expériences, soit par manque de temps – la mise en œuvre des projets en demande beaucoup –, soit par manque d'intérêt – rares sont les agents interrogés qui s'intéressent de près à ce qui se fait ailleurs –, soit par excès de confiance envers les savoir-faire accumulés localement. Ainsi, dans la capitale française, rares sont les fonctionnaires interrogés à pouvoir citer des expériences menées dans d'autres villes– en dehors des modèles barcelonais et lyonnais – et encore plus rares sont ceux qui font état d'échanges ou de relations, même ponctuelles, avec des services ou des professionnels d'autres villes françaises et étrangères<sup>146</sup>. Le statut des fonctionnaires de la Ville de Paris ne fait qu'accentuer ce phénomène : alors que dans la Fonction Publique Territoriale, on peut être recruté à différents moments de sa carrière, en passant un concours, Paris a développé des concours spécifiques et recrute ses fonctionnaires très tôt, ces derniers faisant le plus souvent toute leur carrière dans les services de la Ville (Spitz, 2004). Et B. Gouyette de rappeler : « les architectes-fonctionnaires ne connaissent que les espaces publics parisiens alors qu'il y a beaucoup d'exemples intéressants ailleurs »<sup>147</sup>. L'organisation des corps de la Ville de Paris ne permet pas de diversifier les parcours et les compétences des fonctionnaires. Le recrutement de chargés de mission a certes pu être considéré comme une manière de diversifier les compétences et les expériences au sein des services. Il s'agit de recruter pour un temps déterminé des personnes ayant notamment fait leurs armes dans d'autres collectivités locales, voire dans le privé ou dans le semi-public (sociétés d'économie mixte ou établissements publics de villes nouvelles)<sup>148</sup>. Mais s'il tend à se développer – ces chargés de mission faisant d'une certaine manière évoluer les conceptions au sein de l'administration –, le recours à ce type de contrat demeure limité<sup>149</sup>.

### Les avantages d'un statut et d'un point de vue différents

Par rapport aux services techniques, les professionnels appartenant à des bureaux d'études privés sont plus libres vis-à-vis des élus. Comme le rappelle D. Alba, « l'architecte, l'ingénieur qui conçoit les espaces publics est un fonctionnaire. Il n'a pas toujours le pouvoir de dire non aux élus. Il y a donc une dissymétrie ». L'intérêt du recours aux prestataires extérieurs réside en partie dans ce statut différent, dans cette absence de relation hiérarchique

---

<sup>145</sup> Voir annexes n°II-8.

<sup>146</sup> Même si c'est plus le cas dans le domaine de la voirie que dans celui des espaces verts.

<sup>147</sup> Entretien avec B. Gouyette, 08/10/2004.

<sup>148</sup> Nous avons d'ailleurs pu le constater lors de nos entretiens, un certain nombre des personnes interrogées ayant ce statut. Voir la liste des entretiens.

<sup>149</sup> Entretien avec B. Gouyette, 08/10/2004.

entre le concepteur et le maître d'ouvrage qui existe par nature entre l'élus et les services. Mais il réside surtout dans la liberté de ces acteurs vis-à-vis des conceptions de l'espace public : ils ne sont pas liés à une tradition, à des savoir-faire hérités. Ils peuvent donc apporter un point de vue différent de la tradition locale. Bien plus, ils ont la plupart du temps développé leur expérience dans d'autres villes et souvent même dans plusieurs villes : leur travail est donc riche de multiples expériences, dans plusieurs villes de leur pays voire pour certains dans plusieurs pays. Ils sont plus prompts à construire un projet sans *a priori*, sans réduire les possibles. C'est surtout le cas des architectes de renommée internationale qui sont amenés à travailler dans de nombreuses villes dans lesquelles ils se sont frottés à divers contextes urbains mais aussi à diverses approches et à divers modes d'organisation. C'est aussi le cas des urbanistes, dont beaucoup ont travaillé non seulement dans d'autres villes mais aussi en banlieue, par exemple dans les villes nouvelles en France ou dans les grands ensembles, développant des expériences diversifiées. Le parcours de J.-P. Charbonneau illustre bien cet état de fait, l'urbaniste ayant travaillé à la fois dans les centres-villes et dans les banlieues, en Europe et en Amérique du Sud ; mais la plupart des urbanistes que nous avons interrogés au sein des services où ils sont chargés de mission témoignent d'un parcours diversifié. C'est enfin aussi le cas des paysagistes, comme par exemple l'Agence Laverne qui a travaillé dans de nombreuses villes françaises ; cette profession – sous représentée dans les services techniques – n'est pas de surcroît enfermée dans une catégorie d'espace public : parcs, rues ou places, les paysagistes développent aujourd'hui leurs compétences dans différents projets, dépassant par nature les clivages hérités de l'approche gestionnaire des services techniques. Tous ces acteurs sont parfois critiques vis-à-vis des services techniques<sup>150</sup>, critiques d'autant plus fortes que ces professionnels rencontrent bien souvent d'énormes difficultés à travailler avec des services dont l'organisation est complexe, et dont ils ne connaissent pas toujours très bien la culture. Ils sont aussi la plupart du temps conscients du rôle qui leur est dévolu par les élus : innover quand les services n'en sont pas capables.

En définitive, si l'on admet que les transformations de l'espace public sont aujourd'hui nécessaires pour améliorer la vie des citoyens, l'action des bureaux d'études privés peut bel et bien être considérée comme *servant l'intérêt général* : celui-ci n'est pas toujours du côté où on l'attend, en l'occurrence du côté de l'administration. Ce qui bien sûr ne la discrédite pas, à charge pour elle d'intégrer l'apport de ces acteurs et d'évoluer précisément dans le sens de l'intérêt général. On peut d'ailleurs penser que le processus est en marche : ainsi P. Germain juge-t-il que le « travail [est] globalement positif entre les services techniques et les agences privées », ce que d'autres acteurs nous ont également confirmé.

Outre les professionnels de la ville appartenant à des bureaux d'études privés, nous avons vu également qu'intervenaient de nombreux acteurs semi-publics – c'est le cas des

---

<sup>150</sup> Prenons l'exemple de Th. Laverne (entretien du 10/01/2006). Autant il considère positivement la politique municipale – il faut selon lui « faire évoluer les mentalités » et les « espaces civilisés y participent », c'est pourquoi il est « content d'être associé à cela » – mais il est très critique par rapport aux services. Les services, dit-il, « considèrent qu'ils sont plus légitimes que les élus, ce qui pose problème » : aujourd'hui « il s'agit de renouveler la ville avec des services qui n'ont aucune intention que ça change ». Il fustige également les « doctrines », chaque service ayant la sienne et renâclant à la faire évoluer. Certes les services ont des responsabilités en tant que gestionnaires, mais aménager un espace public, c'est avant tout « une question de conception, de composition » : il s'agit de « composer un espace avec une certaine harmonie » en tenant compte à la fois du paysage et des usages, ce que ne permettent pas ces doctrines distinctes.

SEM à Paris, de Grün Berlin Park und Garten GmbH – qui, s'ils n'apportent pas, comme les professionnels privés, une multitude d'expériences dans d'autres contextes, sont souvent porteurs d'innovation du fait de leur relative autonomie. Distinctes des services avec lesquelles elles travaillent sans en dépendre, ayant avec eux des services de type prestataire/client, elles ne sont pas liées par les doctrines de ces derniers. Leurs structures, plus petites et plus souples, évoluent plus vite que les services et sont d'autant plus susceptibles d'intégrer de l'innovation dans leurs démarches. Ne relevant pas du droit public mais du droit privé, elles permettent en outre par nature de nombreuses expérimentations que les services ne peuvent pas mener à bien : citons l'exemple de la SEMAEST (chapitre 7) par rapport au commerce de proximité. Ces acteurs n'ont donc pas manqué d'innover, entre autres dans le domaine des espaces publics, en termes de conception – intégrant les nouveaux enjeux environnementaux tout en préservant le patrimoine quand c'est nécessaire – comme en termes de participation des habitants. Si leurs relations avec les élus et les services sont inévitablement teintées d'oppositions voire de tensions et de rapports de force, ces acteurs semi-publics travaillent bel et bien pour le compte des élus, et la plupart du temps dans un souci d'intérêt général comme leurs statuts les invitent.

### **3. La pression des résidants et des associations de quartier : une « privatisation » des espaces publics ?**

La privatisation en tant qu'intervention accrue du secteur privé ne peut donc qu'être relativisée dans le contexte de la ville européenne. Si ce processus est une réalité, il nous semble que c'est principalement à un autre niveau qu'il se joue : les nouveaux mode de production associant les habitants et les acteurs locaux, permettent certes d'instaurer un véritable débat sur les espaces publics, mais s'arrêter à cette dimension serait une erreur, parce qu'ils permettent en même temps l'affirmation d'intérêt locaux voire particuliers<sup>151</sup>. Dans les contextes où la démocratie locale est devenue un principe de gouvernement – en l'occurrence à Paris et à Berlin –, intérêts locaux et intérêts particuliers tendent aujourd'hui à peser très fortement sur l'action publique. Cela pose les questions majeures à la fois de la définition du bien public et du public<sup>152</sup> que l'on associe pour produire un espace public théoriquement dans le bien de tous, ce qui nous amène à relire avec un autre regard les résultats du chapitre 10, en relativisant la portée du débat public instauré au niveau local. Le choix d'un mode de production ne pourrait-il pas remettre en cause l'idée d'un espace public

---

<sup>151</sup> Nous ne traiterons pas ici du poids des associations thématiques qui jouent un véritable rôle de lobby aujourd'hui. Certes elles défendent le plus souvent un intérêt collectif – notamment dans le domaine des transports et de l'environnement – mais certaines sont plus fortes que d'autres : les associations de cyclistes ont notamment une aura particulièrement importante à Paris, faisant parfois passer les intérêts des autres usagers au second plan (comme ceux des piétons, dont les associations de défense sont moins audibles). Cela pose question par rapport au bien commun : le vélo n'est pas le mode de transport le plus adapté pour certains usagers (personnes âgées, enfants, etc.). De plus, on peut légitimement soulever la question de la représentativité de ces associations sur le plan des catégories sociales qui y militent comme sur le plan de l'âge de ces personnes. Il n'est pas en effet donné à tout le monde d'avoir le temps pour mener à bien une activité de militant : cadres, professions libérales, fonctionnaires et retraités semblent y être considérablement surreprésentés, comme nous avons pu le voir au cours des différents entretiens (voir corpus en fin de thèse).

<sup>152</sup> Pour les questions liées à la définition du public, voir notamment Cefai & Pasquier, 2003.



pour tous ? Le phénomène est d'autant plus important à relever qu'il concerne finalement quasiment l'ensemble des espaces publics, contrairement à l'intervention du secteur privé.

### **3.1 Intérêts locaux et particuliers versus intérêt général ? Le cas parisien**

La production des espaces publics passe aujourd'hui par des instances participatives « qui assignent le plus souvent les habitants à l'échelle du quartier et cantonnent la discussion à l'environnement immédiat » (Blondiaux, 2004, p. 17). Même si les montées en généralité ne sont pas absentes, « la concertation oriente [donc avant tout] les débats vers les usages de proximité », et ce quel que soit l'échelon concerné, des aménagements de quartier aux aménagements d'échelle urbaine. Ainsi permet-elle aux intérêts locaux voire particuliers de s'exprimer. S'il est légitime que ces intérêts, longtemps méprisés, soient pris en compte (Sénécal, 2002), une telle évolution des modes de production pose un certain nombre de questions.

#### **3.1.1 A l'échelon local : pressions et contradictions de l'intérêt collectif et des intérêts particuliers**

A l'échelon local, il faut distinguer un intérêt collectif, exprimé par une majorité des habitants participant à la concertation, et des intérêts particuliers qui interfèrent et se contredisent mais qui tous pèsent fortement aujourd'hui sur les choix opérés en termes d'aménagement.

Dans les forums de la démocratie locale, les demandes des habitants semblent converger vers deux types d'exigences<sup>153</sup>. Ce qui ressort en premier lieu, c'est une *exigence de protection tous azimuts*. Pour les habitants, les aménagements doivent avant tout renforcer leur sécurité, au point que l'un des fonctionnaires de la Ville de Paris interrogé parle d'une « demande de surprotection voire d'hyperprotection ». Il s'agit d'abord de renforcer la sécurité des déplacements, notamment aux abords des écoles, dans les rues commerçantes et dans les voies les plus passantes. Il s'agit aussi de lutter contre toutes les formes d'insécurité liées aux nuisances de toutes sortes : la pollution atmosphérique, le bruit – que ce soit celui causé par la circulation automobile ou par les activités (industrielles, commerciales, touristiques, ludiques) – mais aussi la présence d'individus jugés indésirables, souvent considérés comme un facteur d'insécurité et/ ou de nuisances (jeunes, sans-logis, etc.). Ce qui ressort en second lieu, c'est un désir d'amélioration du cadre de vie. Les habitants sont très demandeurs d'une part en ce qui concerne l'aménagement de lieux propices à la rencontre et à la sociabilité d'une part et le renforcement de la qualité esthétique des espaces publics d'autre part, qui passe en particulier par le développement des plantations. Un agent de STV nous a entre autres confirmé que les habitants « veulent du beau », mais l'enquête menée dans le cadre du PLU – que nous avons évoquée dans le chapitre 10 – va dans le même sens. Ces deux grands types d'exigences sont la dimension locale d'évolutions plus profondes qui travaillent les sociétés occidentales<sup>154</sup>. Largement intégrées par les pouvoirs publics qui en ont quasiment fait aujourd'hui le fondement de leurs politiques, ces exigences conduisent concrètement à une complexification

---

<sup>153</sup> Un constat établi à partir de l'observation des séances de plusieurs conseils de quartier (dans les 10<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissement) consacrées à la voirie et des informations recueillies auprès des acteurs (fonctionnaires, élus, conseillers de quartier).

<sup>154</sup> Voir chapitre 1 et 2.

extrême des espaces publics où se multiplient toutes sortes d'objets : signalétique et informations diverses, mobilier de protection, plantations (jardinières, parterres, arbres, etc.). Dans ce domaine, les habitants semblent en demander toujours plus. Pour autant, ces exigences en termes de sécurité et de cadre de vie s'apparentent bien à un *intérêt collectif* à l'échelle du quartier : parce qu'elles doivent permettre l'amélioration de la vie quotidienne, elles sont partagées par la plupart des participants à la démocratie locale. Il existe donc une différence fondamentale avec les intérêts particuliers, qui eux aussi s'expriment régulièrement au sein de la démocratie locale.

En permettant aux habitants de débattre de leur intérêt collectif à l'échelon du quartier, la démocratie locale permet inévitablement, dans un même temps, aux *intérêts particuliers* de s'exprimer. Et les forums de la démocratie locale de se muer en lieux de controverse plus qu'en lieux de consensus. C'est tout particulièrement le cas en ce qui concerne le stationnement. La mise en œuvre des aménagements conduit souvent à des suppressions de places de stationnement : la sécurisation et l'amélioration du cadre de vie voulus collectivement conduisent inévitablement à gagner de l'espace sur la chaussée et donc à réduire la place de l'automobile, mobile mais aussi immobile. Or, si la réduction de la place réservée à la circulation apparaît relativement consensuelle à l'échelon du quartier, la suppression des places de stationnement l'est beaucoup moins. Nombreux sont les riverains à ne se déplacer dans les réunions de concertation que pour se plaindre de la suppression de places de stationnement, dans leur quartier voire dans leur rue ou devant chez eux. Les Parisiens sont d'ailleurs beaucoup plus partagés sur cette question que sur la sécurité et le cadre de vie, comme en témoigne l'enquête sur le PLU... même si les exigences en termes de stationnement apparaissent en contradiction avec leurs autres exigences. Le stationnement constitue, comme le dit L. Dechandon<sup>155</sup>, le « point dur », la « question récurrente » posée au moment de chaque aménagement. C'est souvent le point de départ d'une refonte du projet, comme en témoigne le cas de la rue des Rosiers : le premier projet supposait la suppression des places de stationnement dans la partie la plus large de la rue, mais les habitants se sont plaint ; relayés par les élus locaux, ils ont finalement obtenu que le même nombre de places de stationnement soit conservé. Les exemples de ce genre sont très nombreux, dans tous les quartiers parisiens<sup>156</sup>. Incontestablement, l'exigence du stationnement s'apparente à la défense d'intérêts particuliers : non seulement le stationnement est une occupation (certes provisoire) du domaine public par un particulier, mais il semble parfois aller à l'encontre des exigences exprimées collectivement à l'échelon local et qui concernent la sécurité et le cadre de vie.

---

<sup>155</sup> Entretien du 20/12/2005.

<sup>156</sup> Voir notamment les entretiens avec deux chefs de STV : B. Pérennès (26/07/2005) et B. Leguay (14/09/2005)

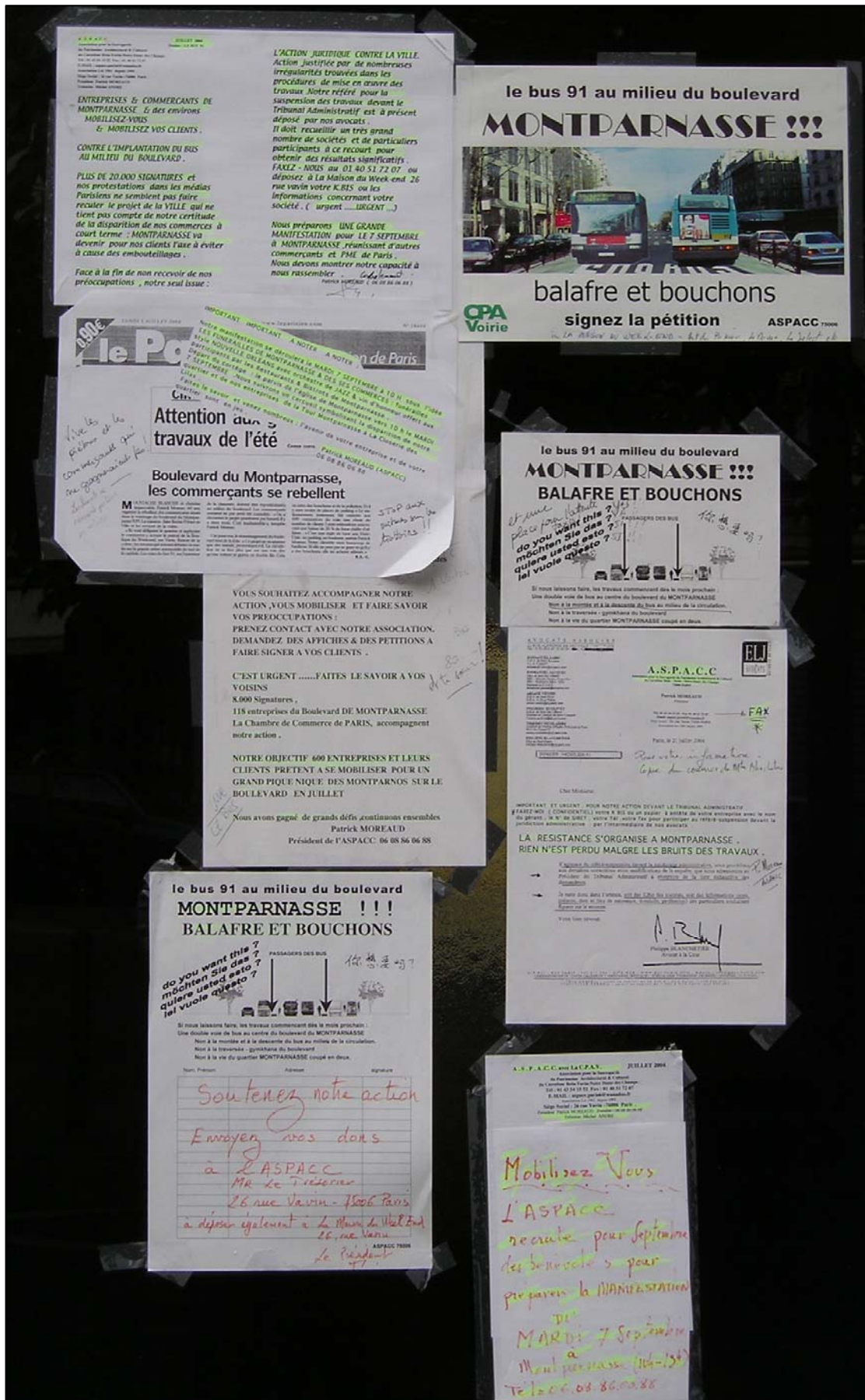


Figure n°102. Affiches apposées par les associations CPAV et ASPACC rue Vavin, juste avant l'aménagement du boulevard du Montparnasse (juillet 2004)

D'autres types d'intérêts particuliers s'expriment également régulièrement, qu'il serait difficile de citer tous ou même de classer : il n'est pas rare que tel ou tel habitant ou commerçant exprime une exigence particulière – ou un refus catégorique d'aménagement – pour sa rue voire sa portion de rue. Outre le stationnement, la question des plans de circulation peut porter à débat, de même que l'abattage ou la plantation d'un arbre, la déviation d'une ligne d'autobus, l'emplacement d'un banc ou d'un passage piéton, la création d'une voie en site propre pour les autobus (qui remet en question les habitudes de circulation), etc. Contrairement aux habitants, les commerçants sont plus particulièrement réticents aux restrictions de circulation dans leur rue, considérés comme remettant en cause le passage de clients potentiels. Plus généralement, « il y a des demandes un peu cloche-merlesques qui fleurissent un peu partout » nous dit un fonctionnaire de la Ville. Tout aménagement change les habitudes, modifie le paysage et les pratiques de l'espace, éveillant chez de nombreux riverains des réticences voire des peurs face au changement, tout local soit-il, parce qu'il est susceptible de remettre en cause leurs intérêts particuliers : les habitants craignent la suppression de certaines aménités ou l'émergence de nouvelles nuisances (comme par exemple un report de circulation), qui dévaloriseraient leur bien ou porteraient atteinte à leur tranquillité, les commerçants une baisse de leur chiffre d'affaires. Il est vrai que l'on touche également à une dimension fondamentale de l'être humain, *l'habiter* : les aménagements modifient l'environnement du logement et le quartier auxquels de nombreux habitants vouent un véritable attachement et qui finalement demeure une composante de leur identité (Noschis, 1984). Les prises de position sont donc très souvent teintées d'affectivité voire d'irrationnel. La rue des Rosiers en témoigne, encore une fois, le projet de piétonisation étant considéré comme pouvant remettre en cause de l'identité juive du quartier, en favorisant sa « muséification »<sup>157</sup>. A un autre niveau, les aménagements programmés à Montparnasse dans le cadre du « Mobilien » ont été accusés de mettre en péril l'identité (déjà largement entamée) de ce quartier mythique. L'attachement presque viscéral des habitants à leurs arbres constitue un autre exemple plus couramment répandu. L'abattage d'un ou de plusieurs arbres dans le cadre d'un aménagement suscite lui aussi la fronde de certains habitants, tout aussi irrationnelle que pour les autres changements, même si les pouvoirs publics prévoient de replanter : comme le rappelle C. Lohou, « on ne peut pas réfléchir aux végétaux en ville comme ailleurs » parce que les habitants ont « un rapport dénaturé au végétal » ; selon elle, l'arbre dans la ville est aujourd'hui personnifié, et derrière des positions écologistes affichées, il y a aussi bien souvent des « intérêts purement privés »<sup>158</sup>. En définitive, comme le soulignent bon nombre des acteurs interrogés, il n'est pas étonnant que toutes ces demandes – ou tous ces refus – apparaissent chargés de contradictions : contradictions entre intérêts particuliers, mais aussi contradictions avec l'intérêt collectif décrit ci-dessus. Ils sont aussi marqués du sceau de l'inconstance, au gré des intervenant dans les forums et de leurs intérêts changeants.

---

<sup>157</sup> Voir *Le Monde* du 21/11/2003 : « Controverse autour de la « piétonisation » du quartier juif de Paris », p. 12, ainsi que le site de l'association ACHERP (associations des commerçants, habitants, propriétaires et copropriétaires du 4<sup>ème</sup> arrondissement) : le projet d'aménagement proposé par la Mairie faisait craindre à l'association « la disparition du caractère juif de ce quartier, de son « esprit village » tant recherché par les Parisiens et de son appartenance au patrimoine historique de la ville de Paris depuis plus de dix siècles » ([www.rosiers.asso.fr](http://www.rosiers.asso.fr), dernière consultation en septembre 2007).

<sup>158</sup> Entretien du 17/01/2005.

Il est nécessaire de relire par ce prisme des intérêts particulier les « controverses micro-locales » évoquées dans le chapitre 10. Dans tous les cas, les pouvoirs publics se sont heurtés à des réactions très locales et parfois de très haut niveau. Les associations de quartier qui se sont créées à l'occasion du projet de « quartier vert Alésia Tombe-Issoire » dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement défendent ainsi pour la plupart des intérêts particuliers, même si certaines tiennent un discours qui se veut préoccupé par un intérêt collectif. A côté de l'ADEC, association des commerçants de la rue de la Tombe-Issoire refusant la suppression de cet axe de transit, le « Comité de quartier 14 » s'est explicitement formé en opposition au plan de circulation, accusé de déplacer les nuisances au lieu de les faire disparaître et de mettre à mal à la fois les déplacements dans le quartier et le commerce de proximité ; d'autres associations plus locales encore se sont créées pour refuser le changement d'itinéraire des lignes de bus ou pour lutter contre les nuisances dans une rue. Les autres controverses nées dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement et dans ses environs témoignent du même phénomène. Ce sont les aménagements mis en œuvre dans le cadre du programme « Mobilien », sur les lignes 38 et 91 (voir carte n°9, chapitre 6), qui ont ensuite entraîné des mouvements de contestation. Or, la plupart des opposants aux projets ont été des riverains, soucieux de défendre des intérêts particuliers. Ainsi la CPAV, qui entend publiquement fédérer la contestation dans l'intérêt des Parisiens, est-elle née avant tout du refus de l'aménagement d'un couloir de bus dans la contre-allée de l'avenue Denfert-Rochereau<sup>159</sup>. Or, il se trouve que son fondateur, G. Birenbaum, réside et travaille précisément avenue Denfert-Rochereau. Sur la ligne 91, plusieurs associations de riverains ont explicitement refusé les projets pour défendre leurs intérêts. Les riverains de l'avenue du Commandant Mouchotte, le long de la gare Montparnasse, ont milité pour le maintien de la ligne dans leur rue. Quand il s'est agi d'aménager le couloir de bus boulevard du Montparnasse, l'ASPACC, association créée initialement pour défendre la carrefour Vavin-Bréa contre l'installation d'un restaurant MacDonald's, a repris de la vigueur et a milité, avec le soutien de personnalités résidant dans le quartier, contre cet aménagement qui selon elle contribuerait au déclin commercial du quartier et créerait une véritable frontière (figure n°102) ; mais il s'agissait finalement plutôt de préserver les habitudes de circulation, puisque certains itinéraires pour les automobilistes étaient remis en cause. De même, le refus du premier projet d'aménagement du boulevard de Port-Royal dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement s'articule-t-il notamment sur les intérêts particuliers : les riverains ont créé une association pour préserver la contre-allée, défendant par là-même les usages qu'ils en faisaient, notamment le stationnement.

### 3.1.2 L'intérêt général à l'échelon de la ville en contradiction avec les intérêts locaux

Les intérêts particuliers vont bien souvent à l'encontre de l'intérêt général à l'échelon de la ville. Et il en va de même pour les intérêts locaux, qui correspondent comme on l'a vu à un intérêt collectif, mais uniquement à l'échelon local. On retrouve ici l'opposition fondamentale entre le territoire local et le territoire global de la ville que J.-S. Bordreuil (2000) a bien mise en évidence, rappelant que le territoire local tendait à s'affirmer de manière croissante dans les sociétés urbaines occidentales. En quoi y a-t-il contradiction entre les intérêts locaux et particuliers d'une part, l'intérêt général d'autre part ? En nous appuyant sur les entretiens

---

<sup>159</sup> Dans le cadre du programme « Mobilien » (ligne 38).

menés à Paris, il nous semble que cette contradiction concerne deux dimensions de la ville : *le paysage et le patrimoine d'une part, la circulation d'autre part.*

Un fonctionnaire de la Ville nous dit que dans les réunions de concertation, « les idées sur la qualité du paysage sont difficiles à faire passer ». Les agents ont beau tenter d'expliquer les contraintes en termes de paysage et de patrimoine, ils peinent à convaincre des habitants et des acteurs locaux dont les intérêts vont souvent à l'encontre de ces contraintes : la plupart du temps, les projets n'en sont pas moins remis en question, tout du moins « tordus dans un sens qui ne nous paraît pas toujours bon ». Architectes et paysagistes regrettent en effet la complexification extrême des aménagements qu'entraîne la prise en compte des intérêts locaux voire particuliers. La multiplication des objets dans l'espace public est particulièrement visée, celle-ci se faisant selon eux aux dépens du paysage : ils considèrent en effet le plus souvent que l'espace public idéal est un espace le moins encombré et le plus ouvert possible<sup>160</sup>, loin des exigences des habitants. La prise en compte des exigences locales conduit également selon eux à un espace public de plus en plus hétérogène, une atteinte supplémentaire à la qualité du paysage urbain qui passe par une certaine homogénéité. Nous le verrons ci-dessous dans le cas du « Mobilien », mais on peut également souligner le fait que le choix de modes de concertation différents pour les « quartiers verts » entre eux d'une part (avec chaque conseil de quartier) et entre les « quartiers verts » et les « espaces civilisés » d'autre part (avec les conseils de quartier et la Commission Extra-municipale des déplacements) conduit à ce que les aménagements ne soient pas menés de front, à ce qu'ils ne prennent pas en compte les mêmes intérêts : ils aboutissent au final à des problèmes de suture évidents entre les différents périmètres, soulevant la question du manque d'harmonisation entre les différents aménagements<sup>161</sup>.

La pression des habitants et des associations de quartier remet également, avec plus d'évidence encore, un principe fondamental du fonctionnement de la ville : la circulation. Un fonctionnaire de la Ville nous a même déclaré que « les habitants veulent un quartier vert où personne ne peut venir sauf eux. Des sens interdits qu'ils peuvent prendre, etc. ». Ce constat se vérifié quand on s'intéresse au discours des associations de quartier. Par exemple, l'association ARCATIS, favorable au « quartier vert Alésia Tombe-Issoire », écrivait dans un tract en 2002 à propos de la rue de la Tombe-Issoire : « c'est de là que venait une circulation de transit, *étrangère* au quartier, qui nous gâchait la vie ». Les intérêts locaux, qu'ils soient collectifs ou particuliers, entrent clairement en conflit avec des intérêts plus globaux, bref avec l'intérêt général : peut-on concevoir une ville qui ne puisse pas être traversée, une ville où les quartiers ne pourraient être traversés que par leurs habitants, une ville où les règles seraient différentes pour les résidants et pour les non-résidants ? La question se pose certes pour les axes secondaires, qui sont les seuls concernés dans les « quartiers verts », mais elle se pose d'autant plus pour les voies du réseau principal : comme tous les aménagements de voirie, la démocratie locale donne, ici aussi, voix au chapitre aux intérêts locaux. Il s'agit à Paris des « espaces civilisés » et des voies réaménagées dans le cadre du programme « Mobilien ».

---

<sup>160</sup> Entretien avec D. Alba (27/10/2004) et P. Germain (01/10/2004).

<sup>161</sup> Comme le reconnaît notamment J.-L. Dumesnil (entretien avec 07/02/2006).

<i>Date</i>	<i>Acteurs concertés</i>	<i>Objet de la réunion</i>
18 décembre 2002	Commission Extra-Municipale (CEMD)	Hypothèses d'aménagements et présentation des aménagements
30 janvier 2003	Associations de voirie	Présentation du projet
31 janvier 2003	Commission Extra-Municipale (CEMD)	Plan programme
12 mars 2003	Cdt Mouchotte	Présentation du projet
25 avril 2003	Commission circulation Conseil de quartier Croulebarbe	Présentation du projet
15 mai 2003	Conseil de quartier Croulebarbe	Discussion sur le projet et présentation des amendements
21 mai 2003	Conseil de quartier Val de Grâce	Présentation du projet
22 mars 2004	Conseil de quartier Saint Marcel	Présentation du projet
15 avril 2004	Commission Extra Municipale (CEMD)	Présentation du projet
24 mai 2004	Plateforme des associations parisiennes de voirie	Présentation du projet
28 mai 2003	Conseils de quartiers Jardin des Plantes	Présentation du projet
7 septembre 2004	Réunion publique	Présentation du projet pour le boulevard de Port Royal avec amendements

*Tableau n°8.  
L'aménagement de la ligne « Mobilien » n°91 et la place des conseils de quartier dans la concertation (source : Mairie de Paris)*

*La mise en œuvre du programme « Mobilien »* illustre bien les remarques d'ordre général ci-dessus. Les choix d'aménagement y donnent en effet en grande partie raison aux intérêts locaux, comme en témoignent encore une fois l'exemple des aménagements réalisés sur la ligne 91, entre Montparnasse et la gare d'Austerlitz. C'est d'ailleurs l'exemple le plus souvent cité par les agents de la Ville. Nous avons vu dans le chapitre 10 que les conseils de quartier sont désormais pleinement consultés dans ce genre d'aménagements en réseau, en plus de la Commission Extra-municipale des déplacements (CEMD). Les intérêts locaux ont été largement pris en compte dans les choix d'aménagement, chaque conseil de quartier traversé par la ligne ayant été consulté (tableau n°8). Il s'en suit une série d'aménagements différenciés en fonction des quartiers traversés, rompant la continuité paysagère de l'axe emprunté et causant des problèmes évidents en termes de circulation<sup>162</sup>. Boulevard du Montparnasse, le couloir de bus a été aménagé au centre de la voie. En ce qui concerne le boulevard de Port-Royal, le premier projet présenté en mars 2004, a soulevé des interrogations de la part des riverains et des commerçants. La Mairie de Paris a alors modifié le projet pour tenir compte des réticences et des inquiétudes exprimées (projet publiquement en septembre 2004). Il s'en suit un aménagement assez complexe qui ne s'inscrit pas dans la continuité du précédent. Entre la rue Henri Barbusse (devant la maternité Port Royal) et la rue du Faubourg Saint Jacques, le trottoir a été élargi de deux mètres par rapport au projet initial, de manière à redonner de l'espace au piéton. Entre la rue de la Santé et la rue de la Glacière,

<sup>162</sup> Il suffit pour le constater, de se rendre sur le terrain. Mais nombreux sont les acteurs à souligner cette conséquence d'une production négociée avec les acteurs locaux. Voir notamment l'entretien avec P. Herviou et O. Royer : « on a moins un réseau qu'une suite d'aménagements, avec un problème certain de lisibilité. Il n'y a pas d'homogénéité parce que les aménagements sont le fruit de négociations politiques ».

la circulation des bus a finalement été rétablie sur la chaussée : la contre-allée côté 13<sup>ème</sup> arrondissement a donc été maintenue dans ses usages pour les riverains, le stationnement, les livraisons, même si elle est désormais explicitement ouverte aux vélos. Le trottoir côté 5<sup>ème</sup> arrondissement est demeuré quant à lui affecté aux piétons et au stationnement ainsi qu'aux installations des commerçants, les jours de marché. Du coup, le boulevard a dû être repensé sur une largeur beaucoup plus étroite, sans que sa configuration générale ne soit modifiée en profondeur, et entraînant des ruptures importantes pour la circulation des bus.

En définitive, les intérêts locaux et particuliers semblent aller globalement à l'encontre de l'intérêt général. Cependant, on ne doit pas pour autant sous-estimer toute la complexité des demandes et des contestations émanant des acteurs locaux et des habitants, comme en témoigne le cas des Halles (Kaldi, 2007). Ainsi l'association Accomplir, une association de quartier dont l'objectif principal est de veiller au cadre de vie des habitants, a-t-elle rejeté<sup>163</sup> les premières propositions de SEURA en attirant l'attention des élus certes sur l'insécurité potentielle que pouvait susciter le nouveau jardin (avec sa pelouse centrale) et sur l'éventuelle remise en cause des usages que les habitants du quartier avaient du jardin (jeux d'enfants, promenade, etc.), mais tout en reprenant des arguments tels que la nécessité de ne pas exclure certains types d'usagers, de ne pas privatiser l'espace (par l'installation de terrasses de café) ou en allant consulter elle-même des usagers résidant en banlieue. Pour autant, il est souvent difficile de distinguer les discours qui relèvent de la stratégie de ceux qui renvoient à une authentique recherche de l'intérêt général.

### **3.2 Produire les espaces publics dans la concertation : les limites de la démocratie locale**

Le choix de mener essentiellement la concertation dans le cadre de la démocratie locale pose un certain nombre de problèmes intrinsèquement liés à la nature même de la démocratie locale. En effet, comme le rappellent D. Cefai et D. Pasquier (2003),

Le public n'est pas donné d'avance avec la positivité d'un corps civique ou d'une audience médiatique. Il émerge à travers le jeu des interactions entre ces personnes qui se constituent comme un collectif d'enquêteurs, d'explorateurs et d'expérimentateurs qui vont monter des dispositifs de mobilisation pour définir leur trouble, l'ériger en problème d'intérêt public et interpellier les pouvoirs publics en vue de le résoudre

Or, le jeu de la démocratie locale fait que l'on consulte principalement les habitants, et notamment les franges les plus favorisées de la population, qui sont celles qui participent le plus – quantitativement et qualitativement – à la démocratie locale. Cela explique d'ailleurs en partie les thèmes évoqués ci-dessus, mais aussi le fait que les espaces publics aient été érigés comme un thème majeur au sein des structures de la démocratie locale. Il convient donc ici de s'intéresser aussi aux acteurs qui sont peu ou prou laissés de côté : les autres usagers et les catégories les moins favorisées de la population.

---

<sup>163</sup> Lettre ouverte au Maire de Paris à propos de la rénovation du jardin des Halles (04/05/2007) consultable sur le site de l'association : [www.accomplir.asso.fr](http://www.accomplir.asso.fr).



### 3.2.1 L'hégémonie des résidants et la quasi absence des autres usagers : vers la privatisation des espaces publics ?

La concertation telle qu'elle est menée dans les structures de la démocratie locale, fait que l'on consulte principalement les riverains, propriétaires ou locataires, que ce soit individuellement ou par le biais des associations qui les représentent : associations de locataires ou de propriétaires, des habitants d'une rue, etc. Il n'est donc pas du tout étonnant que les choix d'aménagement aillent dans le sens des intérêts, collectifs ou particuliers, de ces acteurs locaux. On peut ainsi relire les résultats du chapitre 7 à l'aune de ce mode de production qui est principalement soumis aux pressions des résidants : les formes de l'espace public telles qu'elles sont mises en œuvre par les pouvoirs publics découlent en fait en grande partie du mode de production choisi et des acteurs qui y sont principalement impliqués. Le choix de ce mode de production contribue ainsi à remettre en cause l'ouverture qui forge pourtant précisément ce statut public. La « résidentialisation » (Dessouroux, 2003 ; Le Goix & Loudier, 2004) n'en prend que plus de sens, de même que l'approche paysagère ou patrimoniale des espaces publics. Il nous semble que ce choix contribue de surcroît à légitimer les résidants dans leur penchant à s'approprier, parfois concrètement mais surtout symboliquement, les espaces publics de leur quartier ou de leur rue. Puisqu'ils apparaissent comme les principaux acteurs de la concertation, ne sont-ils pas quelque part les *propriétaires* de ces espaces publics et de fait les plus à même d'en redessiner les formes et les usages ? Le rappel constant par ces acteurs *que ce sont eux qui paient* ces aménagements, par leurs impôts locaux, va dans le même sens. Et les conseils de quartier de se muer en quelque sorte en réunions de copropriété. C'est là, nous semble-t-il, que ce joue aujourd'hui principalement les tendances à la privatisation des espaces publics dans les villes européennes.

A cette hégémonie des résidants correspond l'absence, ou la quasi absence de certains acteurs dans le processus de concertation. Il s'agit des propriétaires qui louent sans résider dans le logement, des commerçants et surtout des usagers non-résidants ou habitant *autrement*<sup>164</sup>. C'est sur des dernières catégories qu'il semble important ici de s'attarder, en tentant de mesurer les conséquences de leur absence dans le processus de production des espaces publics. Nous avons vu précédemment que les commerçants étaient souvent présents au moment de la contestation des projets ; mais la plupart ne s'impliquent pas régulièrement<sup>165</sup>, faute d'information et surtout, faute de temps : soit ils ne sont pas présents dans le quartier au moment des réunions, soit ils doivent faire marcher leur affaire, ne trouvant donc pas le temps pour les longues et récurrentes réunions de concertation. Mais ce sont les autres usagers de la rue qui doivent retenir toute notre attention. Or les espaces publics sont théoriquement ouverts à tous, et la plupart des espaces publics ne sont pas fréquentés que par les habitants : même s'il est vrai que certains quartier sont essentiellement résidentiels, y compris dans les espaces centraux, la plupart d'entre eux sont aussi fréquentés par de simples promeneurs, par des gens qui y travaillent, par des citoyens qui ne font que les traverser pour se rendre à leur travail ou pour aller faire des achats, en voiture, à pied, à vélo ou en transports en commun. Or, la Mairie ne consulte finalement que très partiellement ces usagers. Elle consulte ainsi très régulièrement les organismes de transports (la RATP et

---

<sup>164</sup> A la Mairie nous dit un fonctionnaire de la Ville, « la plupart du temps on s'en fout ! ».

<sup>165</sup> Ce que fait remarquer L. Dechandon, entretien du 20/12/2005.

l'autorité des transports en Ile-de-France, le STIF) qui certes connaissent bien les exigences des usagers mais ne peuvent se substituer à eux, ils ont une conception plus fonctionnelle et plus globale. Elle consulte aussi largement les associations d'usagers des transports en commun, de cyclistes ou de piétons – notamment dans le cadre de la Commission Extramunicipale –, mais même si certaines d'entre elles ont des correspondants locaux qui les informent sur des problèmes concrets<sup>166</sup>, elle demeurent principalement préoccupées par des questions d'ordre général, par les choix politiques à l'échelon de la ville. Quant aux associations d'automobilistes ou de deux-roues motorisées, elles ont beaucoup moins voix au chapitre, ce qui n'est pas étonnant vu que la politique menée promeut plutôt les autres modes de déplacements : elles sont plus rarement présentes dans la concertation, ou alors ponctuellement, notamment à propos du stationnement, alors que les défenseurs de la marche et de la bicyclette participent avec assiduité aux forums de la démocratie locale. Cette exclusion de fait de la plupart des usagers de la rue au profit des résidants ne contribue-t-elle pas, symboliquement, à renforcer ces derniers dans leur penchant à l'appropriation des espaces publics ? Il nous semble que oui. Enfin, par usagers habitant *autrement*, nous voulions attirer l'attention sur tous ceux qui vivent dans l'espace public, les sans-logis, ainsi que tous ceux que les résidants (et bien souvent, leurs représentants) considèrent comme « indésirables » (jeunes, alcooliques, drogués, etc.). Ces usagers-là sont les grands absents de la concertation, sans doute parce que très minoritaires, alors qu'ils font clairement partie, eux aussi, de la vie de la rue. A Paris, leur implication ne semble pas vraiment d'actualité, bien au contraire. S'ils ont été en partie impliqués dans la concertation à Berlin, comme nous l'avons vu précédemment, leur place reste à définir.

On ne saurait cependant trop simplifier la position de la Mairie de Paris. Les tentatives pour toucher un plus large public ne sont pas absentes et tendent même à se développer. Ainsi des questionnaires ont-ils été envoyés aussi aux entreprises et établissements publics installés dans le quartier, comme cela a été récemment le cas pour établir le diagnostic précédant le réaménagement de la rue de Rennes ; des enquêtes sont également menées ponctuellement dans la rue auprès des usagers, comme pour les aménagements du « Mobilien ». Récemment, de nouveaux outils ont été mis en place dans ce sens, notamment par le biais d'Internet. Pour autant, il faut bien reconnaître que les simples usagers de la rue demeurent rarement impliqués dans la concertation. Les modalités actuelles de la concertation continuent à poser d'importants problèmes, que ce soit en termes d'information – il est plus difficile d'informer les habitants de la tenue d'une réunion que les autres usagers – ou en termes de temporalités – les habitants peuvent plus volontiers venir aux réunions le soir que les autres, puisque celles-ci se tiennent près de chez eux –. Ces problèmes sont donc non seulement liés aux formes de la concertation mis en place par la Mairie, mais aussi par le fait que les habitants s'impliquent toujours plus volontiers dans leur quartier que ceux qui ne font qu'y passer ou y travailler, ce qui rend nécessaire la mise en place d'outils innovants, au-delà des réunions de concertation. Or, si des réflexions sont menées dans ce sens à la Mairie, elles demeurent à l'état d'ébauche.

---

<sup>166</sup> Comme l'Association des usagers des transports (AUT-IDF) ou Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) par exemple (entretiens avec Mme Lalande des 09/09/2004 et 16/09/2004).

### 3.2.2 Quels résidants ? Vers une privatisation de la production au profit des résidants les plus favorisés

Non seulement ce sont principalement les résidants qui s'expriment dans les forums de la démocratie locale, mais ce sont aussi les plus favorisés. Comme le rappelle L. Blondiaux (2004, p. 16),

[d]ans la plupart des expériences se pose (...) la question de la place des populations les plus faibles et les plus démunies socialement face aux politiques. Dans un contexte d'éloignement croissant à l'égard du politique, de cynisme et de découragement, spécialement sensibles dans cette population, il est normal que ceux-ci désertent des dispositifs qui ne feraient que reproduire la politique classique par d'autres moyens.

Le chercheur va même jusqu'à parler d'un « constat quasi universel selon lequel les jeunes, les catégories populaires et les personnes d'origine étrangère ont tendance à fuir les structures de participation ». Encore une fois, même s'il faut reconnaître que des tentatives pour associer un public plus large existent – et sont même souvent couronnées de succès –, ces populations sont finalement peu consultées dans les phases de concertation précédant les aménagements. L'enjeu n'est pas ici de s'interroger sur les dispositifs qui seraient susceptibles de modifier cette situation<sup>167</sup>, mais bien plutôt de se demander en quoi ce mode de production des espaces publics contribue finalement à une privatisation de l'espace public.

Dans les forums de la démocratie locale, tous les résidants ne sont pas également représentés. Encore une fois se pose la question de la représentativité. Ce sont les catégories les plus favorisées, notamment sur le plan culturel, qui prennent majoritairement part à ces forums et de ce fait à la concertation sur les espaces publics. Il faut en effet avoir une connaissance suffisante des institutions, être informé sur l'existence de la concertation ; de plus, la prise de parole en public, devant une assemblée, des élus et des techniciens, condition *sine qua non* pour qu'un avis soit pris en compte, nécessite des compétences que tout le monde n'a pas ; enfin, il faut du temps pour pouvoir s'impliquer dans la vie publique locale. Ce sont donc essentiellement des classes moyennes et supérieures, et bien souvent aussi des retraités, qui s'impliquent majoritairement dans la concertation. C'est d'autant plus le cas que ces catégories de population dominent aujourd'hui en proportion dans les espaces centraux, et qu'elles tendent même à s'y renforcer (Clerval, 2007 ; Häußermann & Kapphan, 2000). Cette situation abonde encore une fois dans le sens des résultats du chapitre 7, qui concluait sur le fait que les espaces publics dans leurs formes actuelles étaient plus précisément conçus pour les classes moyennes et supérieures. Les exigences de ce public vont en effet plutôt vers l'amélioration ou la préservation du cadre de vie, que ce soit sur le plan esthétique – pour une meilleure qualité des espaces, une présence végétale accrue – ou en termes d'usages de l'espace – pour renforcer la sécurité des déplacements, les lieux de rencontre ou encore les commerces de proximité. C'est aussi dans les contextes où dominant ce profil de population que la démocratie locale et plus globalement la vie publique – avec un tissu associatif dense – apparaissent les plus actives : les intérêts locaux s'expriment d'autant plus que les quartiers sont habités par des classes moyennes et supérieures ; c'est aussi là que les pressions locales s'exercent le plus sur les pouvoirs publics. Ainsi n'est-il pas étonnant de trouver

---

<sup>167</sup> Ce débat traverse depuis longtemps les sciences politiques. Voir notamment Young, 2000.

d'importantes exigences et aussi des contestations de grande ampleur dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement et dans le nord des 14<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissement<sup>168</sup>, comme en témoignent les cas du « quartier vert Alésia Tombe-Issoire » et de l'aménagement du « Mobilien » n°91. En définitive, les espaces publics ne sont pas seulement aujourd'hui des espaces publics pour les classes moyennes et supérieures par leurs formes et leurs usages, mais aussi par leurs modes de production, les premiers ne pouvant d'ailleurs pas se comprendre sans les seconds.

A l'inverse, les franges les plus défavorisées de la population ne prennent que très rarement part aux discussions. Cette situation est liée, en négatif, à un manque d'information, à un manque d'aisance pour s'exprimer en public, ainsi qu'à un manque de temps flagrant pour une bonne partie d'entre eux. La très nette sous-représentation de ce public explique sans doute aussi en partie que leurs préoccupations quelque peu différentes, touchant par exemple à la politique du logement et à l'action sociale, soient des sujets globalement peu abordés dans les forums locaux<sup>169</sup>. De plus, en l'absence d'une action forte de la part des pouvoirs publics, la démocratie locale fonctionne beaucoup moins bien dans ce type de contexte. Pour autant, si leur présence est relativement faible dans la grande majorité de ces forums, on ne saurait passer sous silence les efforts importants des pouvoirs publics pour impliquer cette catégorie de population. Les dispositifs particuliers mis en place dans les quartiers les plus défavorisés permettent clairement à ces habitants en situation précaire de s'impliquer dans la vie publique locale et, plus précisément, dans la production des espaces publics. Les exemples des GPRU et des quartiers Politique de la ville à Paris, du *Quartiersmanagement* à Berlin – comme nous l'avons vu dans le chapitre 10 – en témoignent. Ils permettent une plus grande « publicisation » de la production des espaces publics, limitant les tendances à la privatisation au profit des classes moyennes. Pour autant, ces dispositifs ne concernent que les quartiers les plus défavorisés, ne remédiant pas à ce problème dans les quartiers plus mixtes sur le plan social, où les classes moyennes l'emportent par leur présence. De plus, ce choix contribue à placer ces quartiers et leurs habitants, et par là-même les espaces publics et leur mode de production, dans une situation à part : ces habitants ne pourraient-ils avoir la parole que dans les contextes les plus défavorisés ?

Nous ne saurions conclure sur ce point sans évoquer le mouvement associatif qui, lui aussi, pose la question de la représentativité. S'il est possible de s'exprimer individuellement, le meilleur moyen de s'exprimer, de faire pression au sein des organes de la démocratie locale, mais aussi en dehors, demeure l'association : associations d'usagers, de résidents. Or, comme pour les forums de la démocratie locale, l'implication dans une association nécessite d'être informé, éduqué, et d'avoir beaucoup de temps disponible. Là encore, toutes les catégories sociales et toutes les générations ne sont pas également présentes. L'hégémonie des associations dans les processus de production des espaces publics ne fait donc à son tour que renforcer celle des habitants les plus favorisés, que ce soit au niveau local ou au niveau global d'ailleurs, puisque tel est aussi le cas au sein des associations thématiques.

En définitive, si on a bien les traits d'une « publicisation » avec la démocratisation des pratiques d'aménagement et l'ouverture de débats concernant les espaces publics (chapitre

---

<sup>168</sup> Voir la carte des contextes socio-démographiques en annexe I-2.

<sup>169</sup> Comme nous l'avons vu dans le chapitre 7, la consultation des conseils de quartier dans le cadre de la l'élaboration du PLU en témoigne pour Paris (7,5 % des propositions pour les équipements et seulement 2,1 % pour les questions de logement).

10), les traits d'une « privatisation » existent aussi bel et bien en parallèle, parce que ce débat n'est finalement pas ouvert à tous dans les faits : le public associé ne représente ni l'ensemble des usagers de l'espace public, ni l'ensemble des groupes sociaux et générationnels. Les exigences du public impliqué, qui ont des effets très nets sur les choix en termes d'aménagement, ne peuvent donc pas résumer les besoins de l'ensemble de la société urbaine, ce qui nous amène à parler, dans une certaine mesure, d'une privatisation des espaces publics par les modes de production, et pas seulement par les formes et les usages.

### **3.3 Les pouvoirs publics face aux intérêts locaux et particuliers**

En théorie, laisser s'exprimer les intérêts locaux est un choix légitime et ne conduit pas nécessairement à une privatisation, dans la mesure où la décision continue à échoir aux pouvoirs publics. Le problème réside plutôt dans le fait que ces derniers – et en particulier les élus – tendent à survaloriser ces intérêts dans leurs décisions : c'est l'autre face de la privatisation qu'il convient ici d'interroger, à savoir le retrait éventuel des pouvoirs publics au profit de ces intérêts privés.

#### **3.3.1 La question du choix politique**

Nous avons vu précédemment que les intérêts locaux sont souvent contradictoires et inconstants, et des surcroît souvent antithétiques avec l'intérêt général à l'échelle de la ville. Dès lors que les pouvoirs publics ont fait le choix d'un mode de concertation qui, finalement, associe principalement les résidants et en particulier les plus aisés, comment construire une politique à l'échelle de la ville qui agisse dans l'intérêt général ? Il faut tout d'abord reconnaître que les grandes orientations définies par les pouvoirs publics poursuivent clairement l'intérêt général : renforcer l'attractivité de la ville, préserver l'environnement et la santé publique, renforcer le lien social. Les leviers utilisés par les pouvoirs publics – à savoir, respectivement : la mise en valeur de ses espaces publics, par l'aménagement ou par la fête (chapitres 5 et 8), la promotion des modes de déplacements doux et le développement des espaces verts (chapitres 6 et 7), la mise en valeur des espaces publics de proximité et l'organisation d'animation à toutes les échelles (chapitres 7 et 8) – peuvent certes être critiqués ; mais ils relèvent d'un choix politique, et les pouvoirs publics jouent donc ici pleinement leur rôle (Bernardi, 2003).

Pour autant, au-delà de ces grandes orientations et dans le détail des aménagements, les élus sont pris dans un dilemme constitutif de la démocratie locale, que L. Blondiaux nomme le « dilemme de la décision » (2004, p. 19) :

Ne pas tenir compte de l'avis des habitants n'engendre-t-il pas un risque fondamental, celui de décevoir et de renforcer le cynisme, de parvenir somme toute à un résultat exactement contraire à celui recherché ? A l'inverse, partager le pouvoir et ses responsabilités ne risque-t-il pas de faire perdre à l'action politique sa lisibilité ? A quoi sert désormais la politique, s'il renonce à l'idée même d'engagement pour se dissoudre dans une pratique de consultation tous azimuts ?

Les remarques de B. Gouyette<sup>170</sup> vont dans le même sens. Le chargé de mission confirme que D. Baupin est « distancié par rapport aux attentes des habitants » : ceux-ci expriment des

---

<sup>170</sup> Entretien du 16/09/2004.

préoccupations incontestables et légitimes, mais toujours très locales ; or les aménagements s'adressent certes aux riverains mais aussi à tous les habitants de la ville. Il évoque ainsi le même dilemme de l'élu : décider avec un certain cynisme l'application de la loi ou « s'enfermer » dans la concertation. La Mairie de Paris cherche globalement « un juste milieu » dans ses décisions. Pour autant, tout dépend des quartiers et des arrondissements. Si la tendance est loin d'être générale, il apparaît évident, au regard des entretiens et des cas analysés, que certains élus ne tranchent pas, n'arbitrent pas entre les différents intérêts en présence. Bien plus, certains élus semblent parfois trancher en faveur de certains intérêts locaux, aux dépens de l'intérêt général. Or, lorsque le choix politique fait défaut, les projets apparaissent comme de simples compromis entre des intérêts locaux et particuliers. Ils se trouvent ainsi déséquilibrés ; la forme des espaces publics peut même être complexifiée à l'excès, voire amener à des conflits d'usage ; et finalement, la question de la durabilité de l'aménagement s'en trouve considérablement remise en question, allant à l'encontre des objectifs initiaux. A Paris, c'est la question du stationnement qui semble poser le plus de problèmes. Les orientations générales de la Mairie imposent une réorganisation du stationnement qui conduit à une suppression du nombre d'emplacements ; mais les habitants se sont tellement plaint que la Mairie a bien souvent maintenu le nombre initial d'emplacements, remettant notamment en cause le principe même du « quartier vert » dans bien des cas : ce n'est pas de cette manière que l'on pourra suffisamment élargir les trottoirs, introduire plus de verdure et limiter la circulation, pour améliorer l'environnement. L'application du programme « Mobilien » témoigne également de ce déficit de choix politique au niveau local, comme nous l'avons vu ci-dessus : si les orientations générales, qui passent par l'aménagement de voies en site propre, sont globalement respectées, on peut légitimement s'interroger sur le détail des aménagements qui, prenant parfois excessivement en compte les intérêts locaux, posent d'évidents problèmes en termes de sécurité et de paysage. Certes, il n'est pas rare que les élus repoussent des demandes ou aillent à l'encontre de refus exprimés localement, mais de plus en plus, au lieu de réaffirmer la nécessité des grandes orientations et des aménagements locaux qui en découlent, il arrive que certains d'entre eux se retranchent derrière des arguments techniques, sans affirmer leur rôle de décideur. Ainsi instrumentalisent-ils, comme nous l'avons vu précédemment (chapitre 9), les arguments de la Préfecture de Police en termes de sécurité, des ABF en termes de patrimoine ou même des concessionnaires comme EDF ou la RATP.

En définitive, le choix de produire les espaces publics dans la concertation et de donner de plus en plus raison aux intérêts locaux, en affirmant moins le choix politique et l'intérêt général, s'inscrit dans une logique électoraliste. Comme le fait remarquer un fonctionnaire de la Ville de Paris, la Mairie semble agir de plus en plus dans une « logique électorale », et ce, « quelque soit le parti ». Cette logique fait intrinsèquement partie de la démocratie – refaire une place ou un trottoir, veiller à la propreté accrue des rues avant des élections fait partie du jeu de la gestion urbaine en démocratie, de Paris à Berlin en passant par Istanbul –, mais le choix de produire les espaces publics à l'échelon local ne vient en fait que la renforcer. Comme le rappelle H. Vieillard-Baron (2005),

[on] voit poindre ici les dérives du *localisme* héritées d'une longue histoire administrative et sociale: querelle de clocher, clientélisme, populisme, démagogie même. Il est difficile, pour les hommes politiques de terrain, de ne pas confondre le *local* avec leur circonscription électorale, la pratique du pouvoir et les

représentations ayant joué en France depuis plus d'un siècle dans le sens de la confusion.

Sous couvert de démocratie locale, il s'agit donc finalement de satisfaire avant tout les électeurs, et l'on ne s'étonnera donc pas de retrouver précisément ces électeurs dans les forums de la démocratie locale (propriétaires-résidants, locataires), plutôt que des acteurs qui, parce qu'ils ne résident pas sur place, n'y ont pas le droit de vote (propriétaires non-résidants, simples usagers, étrangers ou sans-logis). S'ils sont aussi consultés, les représentants de ces autres usagers, ne font finalement pas vraiment le poids face aux intérêts locaux et à la pression que les résidants exercent directement sur leurs élus ; de plus ces représentants ne sont bien souvent consultés que pour les grandes orientations, les détails de l'aménagement – ce sur quoi s'exercent principalement la pression des résidants – étant la plupart du temps décidés *a posteriori*, sans qu'il soit vraiment fait appel à eux. Cette évolution, qui ne concerne d'ailleurs pas exclusivement la production des espaces publics, correspond pour les villes à une transformation profonde de leur fonctionnement, passant d'une logique administrative à une logique de services (Spitz, 2004). Cette évolution fait écho à ce qui a été relevé dans d'autres contextes, notamment en Amérique du Nord, sous le terme de « municipalisation » (Mathieu, 1993) ; les municipalités se comportent comme des prestataires de services aux habitants, et parmi ses services figurent en bonne place l'aménagement, la gestion et l'entretien des espaces publics.

### 3.3.2 Quand les pouvoirs publics se retirent au profit des habitants : enjeux et conséquences, de Berlin à Paris

Si phénomène n'est pas des plus visibles et ne change la ville que marginalement, il est de plus en plus courant encore que les pouvoirs publics confient à des habitants, individuellement ou en association, la production d'un espace public dans la proximité de leur logement, voire sa gestion et son entretien. Cela concerne le plus souvent des jardins, aménagés à la place de friches, même si les rues sont aussi concernées, par le biais de leur verdissement (figure n°103). A Berlin, où le phénomène est désormais relativement répandu<sup>171</sup>, les chômeurs par exemple, et plus généralement les habitants, sont appelés à planter des végétaux dans les rues – notamment au pied des arbres – et à les entretenir ; ils peuvent également participer à la gestion et à l'entretien d'un jardin de proximité, voire à son aménagement. On relève un processus similaire à Paris, même s'il est beaucoup moins avancé pour l'heure. Les élus – et notamment l'Adjoint chargé des espaces verts et de l'environnement – y sont largement favorables, bien que l'intervention des habitants ne soit pas du tout dans la tradition des espaces publics parisiens. Ainsi se sont développés les « jardins partagés »<sup>172</sup>, souvent aménagés sur des terrains de la Ville ou mis à disposition par convention ; leur gestion et leur entretien sont assurés par des associations qui proposent notamment des activités de jardinage, développent l'éducation à l'environnement, organisent des moments de rencontres, etc. La plantation des pieds d'arbres par les associations de quartier est également encouragée. Enfin, la Mairie tente de travailler avec les associations ou les écoles pour que celles-ci mettent en place des jardinières et les entretiennent

---

<sup>171</sup> Entretien avec S. Koß (31/05/2005) et J. Götte (23/03/2006).

<sup>172</sup> On n'en comptait près d'une trentaine à Paris en 2006, dont 17 sur des terrains de la Ville ou mis à disposition par convention ; onze nouveaux « jardins partagés » devaient en outre ouvrir en 2006 (source : Mairie de Paris (2006), *Parcs et jardins de la Ville de Paris en 2006, dossier de presse*, 12 p.

directement<sup>173</sup>. Cette évolution peut être considérée comme une manière de produire des espaces publics en conformité avec les attentes de leurs usagers, et permet finalement d'améliorer le cadre de vie et la convivialité dans les quartiers, selon les grandes orientations des politiques publiques. Elle est en outre la plupart du temps encadrée par les pouvoirs publics, sous la forme de brochures formulant les principes à respecter, comme en témoignent par exemple les *Baumpartnerschaften* à Berlin, la *Charte de fleurissement des pieds d'arbre* ou la *Charte main verte* à Paris. Cette dernière charte précise ainsi les engagements respectifs de la Ville (mise à disposition des terrains, viabilisation, installation d'une grille et d'une arrivée d'eau) et des associations (ouverture sur le quartier, jardinage respectueux de l'environnement), et elle met les associations en réseau.



Figure n°103. Pied d'arbre jardiné par des habitants à Schöneberg (avril 2006)

Le panneau dit :  
 « *Lieber Mensch, auch ich bin für einen Achtungsvollen Umgang dankbar* »  
 (Cher être humain, je vous suis aussi reconnaissant de me respecter)

Pour autant, ce phénomène soulève de véritables questions quant à l'attitude des pouvoirs publics vis-à-vis des espaces publics ; il n'est pas non plus sans conséquences sur le plan des usages comme sur le plan symbolique. L'un des acteurs rencontrés à Berlin considère que dans ce cas, la participation correspond souvent à un désengagement des pouvoirs publics<sup>174</sup>. Dans un contexte où les *Bezirke* peinent à financer de nouveaux aménagements et même à entretenir les espaces publics qui sont placés sous leur responsabilité, le recours aux habitants – tout comme le recours au secteur privé d'ailleurs – permet de combler certaines lacunes de l'action publique. Tel n'est pas le cas à Paris, où le recours aux habitants ne vient que compléter une action publique déjà très riche. Pour autant, dans les deux cas, ce choix

<sup>173</sup> C'est dans les 20<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissements que cette pratique est le plus développée : certaines jardinières y sont entretenues par les écoles (entretien avec S. Laurent-Bégin, 29/03/2006). Récemment, une opération de grande ampleur a été engagée dans le 11<sup>ème</sup> arrondissement. En 2006, 52 pieds d'arbres ont en effet été fleuris dans la rue Faidherbe. La charte de fleurissement des pieds d'arbre a été signée entre l'association Village Faidherbe, la Mairie de Paris et la Mairie de l'arrondissement. L'association Village Faidherbe a beaucoup œuvré pour faire aboutir cette démarche dans le 11<sup>ème</sup> arrondissement. Elle a fédéré l'association du quartier Saint-Bernard qui gère le « jardin nomade » rue Trousseau (jardins partagés) et l'école maternelle de la rue Faidherbe, en lien avec la mairie du 11<sup>ème</sup> et la mairie de Paris.

<sup>174</sup> Entretien avec J. Götte (23/03/2006).



pose un problème de continuité des espaces publics ainsi produits : comme nous l'avons vu pour l'expression de leurs intérêts, les habitants n'ont pas, dans leur action, la constance des pouvoirs publics ; des habitants initialement impliqués peuvent se désengager au bout de quelques mois ou quelques années, ils peuvent aussi tout simplement déménager, sans que d'autres ne prennent le relais. De plus, ce processus vient une fois de plus mettre à mal l'homogénéité paysagère des espaces publics, notamment en ce qui concerne les rues, puisque les aménagements ou l'entretien dépendent directement de l'engagement de tel ou tel habitant ou association, localement. Enfin, il ne fait que renforcer la légitimité des habitants à gérer les espaces publics de leur quartier, posant inévitablement la question de leur ouverture aux autres usagers, que ce soit des usagers du quartier qui ne se seraient pas impliqués dans la production ou l'entretien de cet espace, ou des usagers qui ne résideraient pas dans le quartier. Ce recours aux habitants vient renforcer les tendances à l'appropriation de l'espace public dans l'environnement de leur logement évoquées précédemment, symboliquement mais aussi matériellement : n'y a-t-il pas une menace sur l'ouverture de ces espaces publics à tout un chacun ? Ces espaces publics ne risquent-ils pas de se refermer sur un usage exclusif par les habitants ?

### 3.3.3 Un nouveau rôle pour l'administration ?

Nous avons vu précédemment que les élus n'ont cessé de s'affirmer aux dépens de l'administration pour que les espaces publics s'inscrivent dans un véritable projet politique, permettant une meilleure prise en compte des attentes des citoyens. Mais cette évolution conduisant à valoriser, parfois à l'excès, les intérêts locaux, doit être contre-balançée. Et c'est sans doute le nouveau rôle de l'administration : en s'appuyant sur ses compétences techniques, celle-ci doit veiller au respect de l'intérêt général, à tous les échelons, que ce soit en termes de paysages, de sécurité ou de circulation. A Paris, c'est le rôle des services de l'Etat – les ABF, la Préfecture de Police – et des services de la Ville ; à Berlin, les services du *Land* doivent assurer cette mission ainsi qu'en moindre mesure ceux du *Bezirk*. L'administration doit jouer ce rôle en premier lieu auprès des élus locaux. Si les services ne peuvent se substituer aux élus pour définir l'intérêt général, comme c'est souvent leur penchant (notamment à Paris), leur mission est désormais de veiller à ce que, dans les choix des élus, les intérêts particuliers ne l'emportent pas sur l'intérêt collectif, les intérêts locaux sur l'intérêt général. Les acteurs interrogés, s'ils continuent pour certains à critiquer les politiques menées sur le fond, apparaissent de plus en plus conscients de ce rôle : la plupart ont la certitude que le choix politique est nécessaire, que leur travail consiste désormais non pas à définir les politiques mais à les mettre en œuvre tout en attirant l'attention des élus sur les enjeux de leurs choix, et plus précisément sur la nécessaire prise en compte de l'intérêt général. L'administration doit jouer ce rôle en second lieu auprès des habitants. Il lui faut désormais prendre en compte l'avis des habitants, leurs affects et leurs sentiments d'injustice ; prendre du temps pour informer, expliquer et convaincre des habitants qui sont souvent incapables de reconnaître d'emblée les vertus des solutions envisagées par les experts. Sans pour autant, encore une fois, se substituer aux élus.

## Conclusion partielle

Si l'on définit la privatisation comme une intervention accrue du secteur privé dans la production des espaces publics, il convient en définitive de relativiser ce processus au regard du degré et des formes d'intervention, qui varient considérablement d'une ville à l'autre, ainsi que du type d'acteur privé impliqué. *En premier lieu*, nous avons vu qu'il est finalement assez compliqué de mettre en évidence un processus commun à toutes les métropoles, en ce qui concerne l'intervention des acteurs économiques. Même si celle-ci n'est pas inexistante, l'intervention du secteur privé dans la production des espaces publics est très rare à Paris, les élus étant peu favorables à cette intervention. Elle est cependant un peu plus courante à Berlin où les pouvoirs publics assument clairement ce choix, dans un contexte de restrictions budgétaires ; pour autant, elle y demeure très encadrée. A cet égard, le cas d'Istanbul apparaît en très net contre-point : les intérêts public et privés sont plus entrecroisés, et l'intervention du secteur privé, croissante et encouragée par les pouvoirs publics, demeure assez peu encadrée. Istanbul permet donc de dessiner, en négatif, une caractéristique de la ville européenne, au-delà des différences de contextes nationaux et d'économie ou de systèmes politique au niveau local : une intervention du privé plus ou moins importante mais très encadrée, qui vient soutenir une action publique forte sans s'y substituer. *En second lieu*, nous avons mis en évidence le rôle croissant des prestataires de services qu'ils soient d'ailleurs privés ou semi-publics. En Europe, la place de ces catégories d'acteurs apparaît finalement plus importante que celle du reste du secteur économique quand on s'intéresse à la production des espaces publics. La prise en compte de ces catégories d'acteurs nous a donc amené encore une fois à relativiser le processus de privatisation et à mettre en évidence son inévitable complexité. En effet, même s'ils poursuivent dans une certaine mesure des intérêts privés, ces acteurs agissent en général dans une optique d'intérêt général, renouvelant considérablement la conception des espaces publics. C'est finalement plutôt du côté des acteurs publics que se dessinent certains traits de privatisation : si c'est dans une optique affichée de d'intérêt général que les pouvoirs publics recourent à ces prestataires, c'est aussi clairement dans une optique de communication politique ou de marketing urbain.

L'analyse du rôle du privé dans la production des espaces publics nous a également conduit à mettre en évidence l'extrême concentration de cette intervention au sein des espaces centraux. En effet, ces deux modalités d'intervention du privé dans la production des espaces publics – secteur économique et prestataires extérieurs – ne concernent pas tous les espaces publics, bien au contraire. Ce sont en fait les espaces les plus centraux et les plus emblématiques qui sont majoritairement concernés. Pour les investisseurs, ce sont les espaces publics les plus attractifs ; c'est là aussi que le retour sur investissement peut être assuré. Quant aux professionnels de la ville, ils ne sont appelés à intervenir que lorsque les pouvoirs publics jugent les espaces publics doivent être traités à part, parce que ceux-ci sont emblématiques de l'histoire ou de l'image de la ville, ou parce qu'ils sont définis comme emblématiques d'une politique (déplacements, espaces verts ou aménagement urbain). On retrouve ici sans surprise la logique spatiale des aménagements de prestige, mise en évidence dans le chapitre 5. Ce constat nous a amené encore une fois à relativiser le processus de privatisation. Pour autant, il faut souligner – et cela pourrait faire l'objet de recherches supplémentaires – que l'intervention du privé dans ces quartiers très centraux peut entrer en

contradiction avec les dispositifs de démocratie locale et donc avec la « publicisation » décrite dans le chapitre 10. Certaines études l'ont bien montré dans le cas de l'aménagement du centre de Berlin depuis les années 1990. Ainsi, K. Lenhart (2001) oppose-t-elle la globalisation et la démocratie locale ; elle montre que l'élaboration du *Planwerk Innenstadt* et la reconstruction de Mitte se sont faites sans réelle démocratie, selon des mécanismes peu transparents, malgré la mise en place du *Stadtforum*. Les intérêts privés rejoignent en fait la stratégie définie par le Sénat dont le principal objectif a été de développer l'attractivité de la ville et de son centre.

Finalement, s'il existe un processus de privatisation dans les modes de production des espaces publics, il nous a semblé qu'il fallait cependant déplacer le regard du chercheur. C'est dans le choix de produire les espaces publics en concertation avec les habitants et les acteurs locaux que se situe à nos yeux le véritable phénomène de « privatisation » aujourd'hui. L'implication des habitants et des acteurs locaux correspond certes à une « publicisation » – et notre intention n'est pas de remettre en cause les résultats du chapitre 10 – mais celle-ci demeure ambivalente : tous les citoyens ne s'investissent pas également dans le processus, et ceux qui interviennent défendent principalement des intérêts locaux et particuliers ; c'est finalement l'expression de ces intérêts et leur prise en compte (parfois excessive) par les pouvoirs publics qui remet le plus en cause l'espace public dans sa dimension idéale, contrairement à tous les discours qui peuvent entourer ce choix de la proximité et de la participation. Les conséquences sur le sens – une appropriation symbolique par les résidents – sur le paysage et sur les usages de l'espace public sont considérables, d'autant plus que la pression de ce type d'intérêts est bien plus généralisée et bien plus profonde que l'intervention du secteur privé, parce qu'elle concerne, de manière quasi générale et à quelques nuances près, tous les espaces publics.

# CONCLUSION

*Définir l'espace public, en définitive, n'est pas plus pertinent que définir la ville elle-même. Sauf à dire, peut-être, que pendant un temps, et pour certains acteurs sociaux et professionnels, l'espace public a été la ville, ville rêvée pour les uns, ville aménagée pour les autres, ville tout simplement « urbaine » – c'est-à-dire faite pour ses habitants – pour le plus grand nombre.*

A. Hérat, L'espace public en villes nouvelles

## La permanence de l'action publique

A l'heure de la diffusion mondiale des politiques néo-libérales et d'une privatisation généralisée dans les différentes sphères de la société et de l'économie, nos recherches ont démontré qu'en ce qui concerne la production des espaces publics à Paris *intra muros* et au centre de Berlin, il y a aujourd'hui non pas un retrait mais *une permanence de l'action publique*, voire *une expansion* dans le cas parisien. En effet, ces derniers espaces libres que sont les rues, les places et les jardins, dans des centres aux fortes densités, font l'objet d'investissements importants voire d'un surinvestissement de la part des pouvoirs publics. En revenant régulièrement sur la genèse des politiques métropolitaines, notamment dans la deuxième partie, nous avons également pu mettre en évidence que ce phénomène s'inscrit dans *un processus de longue durée*, fait de multiples expériences depuis les années 1970, particulièrement riches et précoces à Berlin. Après avoir longtemps négligé les espaces publics, les pouvoirs publics les ont bel et bien repris en main, et tous les espaces publics sont désormais peu ou prou concernés. Ce domaine de l'action publique continue de surcroît à *évoluer et à s'enrichir*, et le processus commencé il y a quelques décennies se poursuit. Ainsi certaines politiques se sont-elle construites sous nos yeux. C'est surtout le cas à Paris où les pouvoirs publics sont passés des tâtonnements et des expérimentations du début à une approche plus systématique. Finalement, les trois années durant lesquelles nous avons mené nos recherches apparaissent relativement courtes au regard de ce processus de longue haleine, et ce travail nécessitera donc d'être poursuivi. A ce titre, nous avons aussi un regret, celui de ne pas avoir eu le temps de voir une deuxième ou une troisième fois certains acteurs, pour mesurer plus précisément le chemin parcouru. A l'inverse, souvent mise en avant et critiquée par les sciences sociales, l'intervention du secteur privé ne nous est pas apparue comme déterminante dans la production contemporaine des espaces publics, au centre des métropoles. Nous avons pu constater que l'intervention des acteurs privés se limite le plus souvent à des domaines traditionnels comme le commerce, et se retrouve plus rarement dans la production des espaces publics, si ce n'est dans certains morceaux de ville nouvellement créés.

Non seulement l'action publique se renforce, mais elle prend *des formes de plus en plus diversifiées* à Paris comme à Berlin. L'un des apports de nos travaux est d'avoir caractérisé les multiples formes de l'action publique en les traitant dans leur globalité, ce qui avait

rarement été mis en œuvre jusque-là. Ces différentes formes correspondent chacune à une action spécifique même si des liens puissants existent entre elles. Au premier rang des objectifs de l'action publique, on retrouve *la permanence de la fonction de représentation* (chapitre 5). Dans ce cadre, nous avons vu que l'action publique revisite les modèles hérités du passé et contribue par là-même à la patrimonialisation des espaces publics. Dans un contexte perçu comme de plus en plus concurrentiel et où le marketing urbain se développe considérablement, cette forme de l'action publique s'est néanmoins considérablement renouvelée, intégrant de nombreuses innovations esthétiques et formelles ; l'enjeu de la représentation tend de surcroît à se mêler à tous les domaines de l'action publique. La seconde forme de l'action publique que nous avons identifiée est celle qui touche *aux déplacements dans la ville* (chapitre 6). Le rôle des espaces publics dans la gestion de la mobilité a beau apparaître comme évident, il a souvent été dissocié des autres usages au sein des études sur les espaces publics qui l'ont relativement négligé. Pourtant, les espaces publics sont devenus un outil central dans les politiques des déplacements. Même si d'autres outils existent, dont certains sont d'ailleurs parfois plus efficaces (développement des transports en commun, création de péages urbains, etc.), il s'agit d'aménager les espaces publics pour organiser différemment les déplacements. C'est là encore une forme ancienne de l'action publique mais qui a changé de contenu, puisqu'elle tend à promouvoir en priorité les « circulations douces » au détriment de la circulation automobile. La troisième forme de l'action publique concerne *les espaces publics de proximité* (chapitre 7). Elle se différencie des autres formes de l'action publique non seulement par l'échelle d'intervention mais aussi par ses objectifs, puisqu'elle vise explicitement à promouvoir la fonction résidentielle. Il nous semble que c'est peut-être la plus nouvelle de ces formes, inséparable d'un contexte qui valorise parfois à l'excès la proximité. En s'appuyant sur des valeurs telles que le patrimoine et l'environnement, avec comme objectifs la revalorisation du cadre de vie et de l'urbanité, cette forme d'action transforme en profondeur le visage des espaces publics les plus ordinaires, jusque dans les quartiers les plus défavorisés. Enfin, nous avons identifié une quatrième forme de l'action publique, celle qui consiste à *animer les espaces publics par la fête* (chapitre 8). Encore une fois, il s'agit de revisiter des formes anciennes de l'action publique – l'Ancien Régime et le XIX<sup>e</sup> siècle sont jalonnés de fêtes royales puis républicaines – en leur donnant un nouveau sens. Les espaces publics deviennent par là-même un levier important des politiques culturelles dont le maître mot est la démocratisation, même si ce type d'action se situe également au croisement des autres politiques qu'elle vise à promouvoir de manière ludique, tout en valorisant l'image de la ville dans une démarche de marketing urbain.

#### *Le renouvellement des modes de production*

Nous avons en outre considéré que cette analyse de l'action publique et de ses formes ne pouvait se comprendre sans *une analyse des jeux d'acteurs*. Fondé sur une définition de l'espace public comme système de lieux et d'acteurs, ainsi que sur le choix méthodologique de privilégier la parole de ces derniers, ce croisement entre formes de l'action et jeux d'acteurs nous a permis de mieux comprendre le lien entre renouvellement des formes de l'action publique et renouvellement des modes de production, celui-ci n'ayant pas pu se faire sans celui-là. Ainsi l'expansion et la diversification de l'action publique sur les espaces publics s'appuient-elles tout d'abord sur une *recomposition des structures institutionnelles, des pratiques et des représentations des acteurs publics traditionnels, ainsi que sur une*

*diversification des acteurs impliqués*, chacun apportant un nouveau point de vue différent (chapitre 9). Fruit d'une volonté politique locale tout autant que de processus plus généraux à l'échelle nationale ou européenne, ces changements, quoique peu visibles, sont considérables au regard des inerties de l'administration. Ils passent inévitablement par l'introduction de nouvelles méthodes de travail, fondées sur la notion de projet et sur la nécessaire coordination entre les services et entre les échelons. Nous avons aussi pu montrer dans ce cadre que la production des espaces publics, loin d'être consensuelle, suscite de nombreuses résistances ainsi que des tensions internes, et qu'elle est en fait le résultat de négociations multiples toujours renouvelées au sein même de la puissance publique.

Le second changement de taille réside dans l'ouverture progressive de la production des espaces publics à des acteurs extérieurs à l'administration. Cette ouverture s'est faite en premier lieu *en direction du public et de la société civile* dans le cadre de la démocratie locale (chapitre 10). La production des espaces publics est aujourd'hui largement négociée, entre les pouvoirs publics et la société civile – que ce soit les habitants, les associations ou les acteurs économiques –, même si les premiers conservent leur capacité de décision. C'est un changement important dans un domaine où, pendant des décennies, le pouvoir de l'administration et des experts a été considérable. Ce nouveau mode de production contribue non seulement à faire évoluer les services dans leurs représentations de l'espace public, mais il a aussi et surtout permis l'émergence d'un débat sur la question et par là-même repolitisé les espaces publics. D'où l'idée d'une « publicisation » de la production des espaces publics. Si ces changements prennent un sens particulier dans le domaine des espaces publics, ils ne peuvent cependant se comprendre sans faire référence à une évolution plus globale de l'action publique, des systèmes politiques et des sociétés contemporaines dans leur ensemble depuis les années 1970. En effet, les modes de production de l'espace public, comme les formes de l'action publique, s'articulent bel et bien aujourd'hui sur la notion de proximité, à laquelle il faut ajouter son corollaire : la participation. L'ouverture s'est faite en second lieu *en direction de prestataires extérieurs*, pour la conception des espaces publics et pour les grands projets d'aménagement (chapitre 10). Les cabinets privés d'architectes, d'urbanistes ou de paysagistes ainsi que les sociétés d'économie mixte, les entreprises publiques ou privés sont de plus en plus nombreux à intervenir dans le cadre de contrats prenant des formes diverses (maîtrise d'œuvre externe, assistance à maîtrise d'ouvrage, consultation, etc.). Instrumentalisés par les élus, ils contribuent aussi à faire évoluer les services techniques dans leurs représentations et leurs méthodes de travail. Cette évolution ne doit pas être négligée dans la mesure où elle correspond à une intervention croissante du secteur privé ou semi-public dans la production des espaces publics, mais elle donne à voir toute la complexité (insuffisamment étudiée jusque ici) du processus dit de « privatisation », puisqu'il s'agit plutôt ici de favoriser l'innovation dans l'intérêt de tous.

### *Les contradictions de l'action publique*

Ce renouvellement de l'action publique et des modes de production ne va cependant pas sans ambiguïtés. Et l'on doit bien se garder d'une vision trop idyllique. Une grande partie de ces ambiguïtés tient à la généralisation des principes de proximité et de participation. Nous avons démontré dans un premier temps que produire les espaces publics pour les habitants, c'est progressivement *transformer l'espace public en paysage public* (chapitres 7 et 11). Les

espaces publics tendent par là-même à se réduire à une succession de décors dans le prolongement du logement. Le premier corollaire de cette évolution est que les espaces publics apparaissent de moins en moins comme des lieux où peuvent s'inscrire les conflits ; ils peuvent même devenir des lieux d'exclusion, notamment par rapport à certains usages ou même certains usagers considérés comme indésirables. Le second corollaire est la menace que fait peser cette évolution à la fois sur la fluidité dans la ville, puisqu'elle tend à réduire les espaces publics à des espaces de proximité, et sur le paysage urbain en général, dont la cohérence et l'originalité peuvent être mises à mal par les exigences exprimées au niveau local. En définitive, cette thèse montre que les nouvelles formes de l'action publique et les modes de production dont elles résultent en partie sont *en tension constante avec ce qui fait la ville dans sa globalité*.

Nous avons démontré dans un second temps que produire les espaces publics avec les habitants permet certes de prendre en compte des exigences tout à fait légitimes et longtemps négligées, mais que cela conduit d'une part à laisser s'exprimer *une somme contradictoire d'intérêts locaux et particuliers*, d'autre part donner la parole à *ceux des habitants qui s'investissent le plus dans la démocratie locale* et qui ne sont pas vraiment représentatifs de la population. Dans cette évolution résident deux types de risques. Le premier risque est que la recherche du bien commun soit submergée par la prise en compte excessive de ces différents intérêts par les pouvoirs publics, selon une logique électoraliste. Or, c'est ce qui arrive déjà en partie si l'on observe la forme des aménagements mis en œuvre ; entre patrimoine et environnement, celle-ci répond finalement en grande partie aux goûts et aux exigences de certains segments de la population, que l'on peut regrouper sous l'appellation générique de « classe moyenne ». Le second risque est finalement de légitimer une appropriation, toute symbolique soit-elle, des espaces publics de proximité par les résidants et en particulier ceux qui appartiennent aux classes moyennes. Et les réunions de concertation de ressembler de plus en plus à des réunions de copropriété.

Si c'est dans le choix de la proximité et de la participation que réside la plupart des ambiguïtés de l'action publique, nous avons également pu relever un certain nombre d'ambiguïtés à d'autres niveaux. Il s'agit tout d'abord *des aménagements de prestige* qui non seulement apparaissent en contradiction avec certains usages de l'espace publics – ceux-ci étant sévèrement réglementés parce que considérés comme portant atteinte à l'image de la ville ou tout simplement rendus impossibles par la forme même que prennent ces nouveaux espaces publics – mais transforment bien souvent en profondeur la ville et ses pratiques dans leur ensemble. Ainsi avons-nous mis en évidence la spécialisation des lieux en termes de fréquentation – avec notamment un public de plus en plus homogène socialement – et d'activités à laquelle ce type de mesures peut conduire (chapitre 5). C'est finalement *un autre versant du paysage public* qui se construit dans ce cadre, et auquel contribue d'ailleurs aussi le développement des animations, même si c'est de manière éphémère (chapitre 8). Ces deux formes de l'action publique font en effet de l'espace public un outil au service de l'image des métropoles ; elles contribuent en outre à façonner un espace public dominé par des pratiques de consommation, de divertissement ou de tourisme, qui tendent à supplanter les autres usages et à réduire une nouvelle fois le sens de l'espace public. Mais les mesures prises par les pouvoirs publics recèlent également dans leur ensemble un certain nombre d'ambiguïtés, posant notamment *la question de la norme et de la normalisation* (chapitres 5, 6 et 7).

L'action publique matérialise en effet une norme dans l'espace. Certes cette norme a changé et favorise une plus grande mixité et diversité des usages aux dépens de la circulation. Mais le retour de l'action publique marque en fait aussi celui d'une volonté de maîtriser toujours davantage les usages de l'espace public et de les organiser, que ce soit par l'aménagement, par réglementation, l'organisation directe de l'animation ou encore la mise en place de chartes d'usages (même si celles-ci sont le fruit de négociations avec les usagers). Il semblerait qu'il y a aujourd'hui de « bonnes pratiques » et de « mauvaises pratiques » de l'espace public, les mesures prises par les pouvoirs publics favorisant les premières (déplacements à pied, en vélo ou autobus, achats dans les commerces de proximité, promenade, repas de quartier et pique-nique, etc.) et excluant plus ou moins explicitement les secondes (circuler en voiture, faire ses achats en grande surface, s'installer voire habiter dans l'espace public, etc.). On peut donc légitimement se demander si ce renforcement de l'action publique, tout orienté qu'il soit vers la recherche du bien public, ne remet pas en cause certaines libertés individuelles et collectives. Nous retrouvons ici une dimension peu abordée dans notre thèse mais qui a donné lieu par ailleurs à de nombreuses études de part et d'autre de l'Atlantique : celle du renforcement du contrôle – par divers moyens (police, vigiles privés, vidéo-surveillance, etc.) – dans les sociétés contemporaines et particulièrement dans les espaces publics.

Enfin, on ne saurait passer sous silence le rôle des intérêts privés et leur prise en compte dans l'action publique. Si l'intervention directe des acteurs privés dans la production des espaces publics est finalement peu développée, ou alors de manière très encadrée, nos recherches ont montré que l'action publique est en partie *dirigée vers les investisseurs* – les aménagements de prestige visant par exemple à renforcer l'attractivité du centre, à attirer investisseurs et touristes – (chapitres 5 et 11), que *les acteurs privés exercent des pressions* sur les pouvoirs publics pour défendre leurs intérêts (chapitres 10 et 11) et que *certaines d'entre ces acteurs participent* aux mécanismes de production des espaces publics, sous forme de subventions voire de partenariats public/privé (chapitre 11). Pour autant, cette présence forte du secteur privé est ancienne et ne remet aucunement en cause, selon nous, la permanence de l'action publique. Au contraire, elle semble paradoxalement plutôt *la soutenir sur le plan financier ou lui permettre d'innover*, par exemple en termes de conception des espaces publics ou d'organisation des structures institutionnelles, comme nous l'avons vu précédemment. De plus, nul ne peut dire si l'intervention des acteurs privés continuera à s'accroître et si elle prendra l'ampleur qu'elle a pu atteindre dans d'autres contextes, comme en Amérique du Nord, au point de se substituer à l'action publique. Là encore, il faudra suivre cette évolution de près dans les années à venir.

### *L'incontournable dimension géographique*

Fondée sur la définition de *l'espace public comme un système de lieux et d'acteurs inscrits dans leurs contextes*, notre hypothèse de départ était que les transformations des espaces publics ne pouvaient se comprendre sans que soit mise en évidence leur dimension géographique. Cette hypothèse s'est avérée amplement pertinente. Nos travaux montrent en effet que l'expansion de l'action publique ne se fait pas de la même manière au sein des espaces centraux. Ainsi, les différentes formes de l'action publique ont *des logiques spatiales propres*, qui les différencient largement les unes des autres (2<sup>ème</sup> partie), et *la distribution des*



rôles entre les multiples acteurs désormais impliqués dans la production des espaces publics varie sensiblement d'un quartier à l'autre au sein des espaces centraux (3<sup>ème</sup> partie).

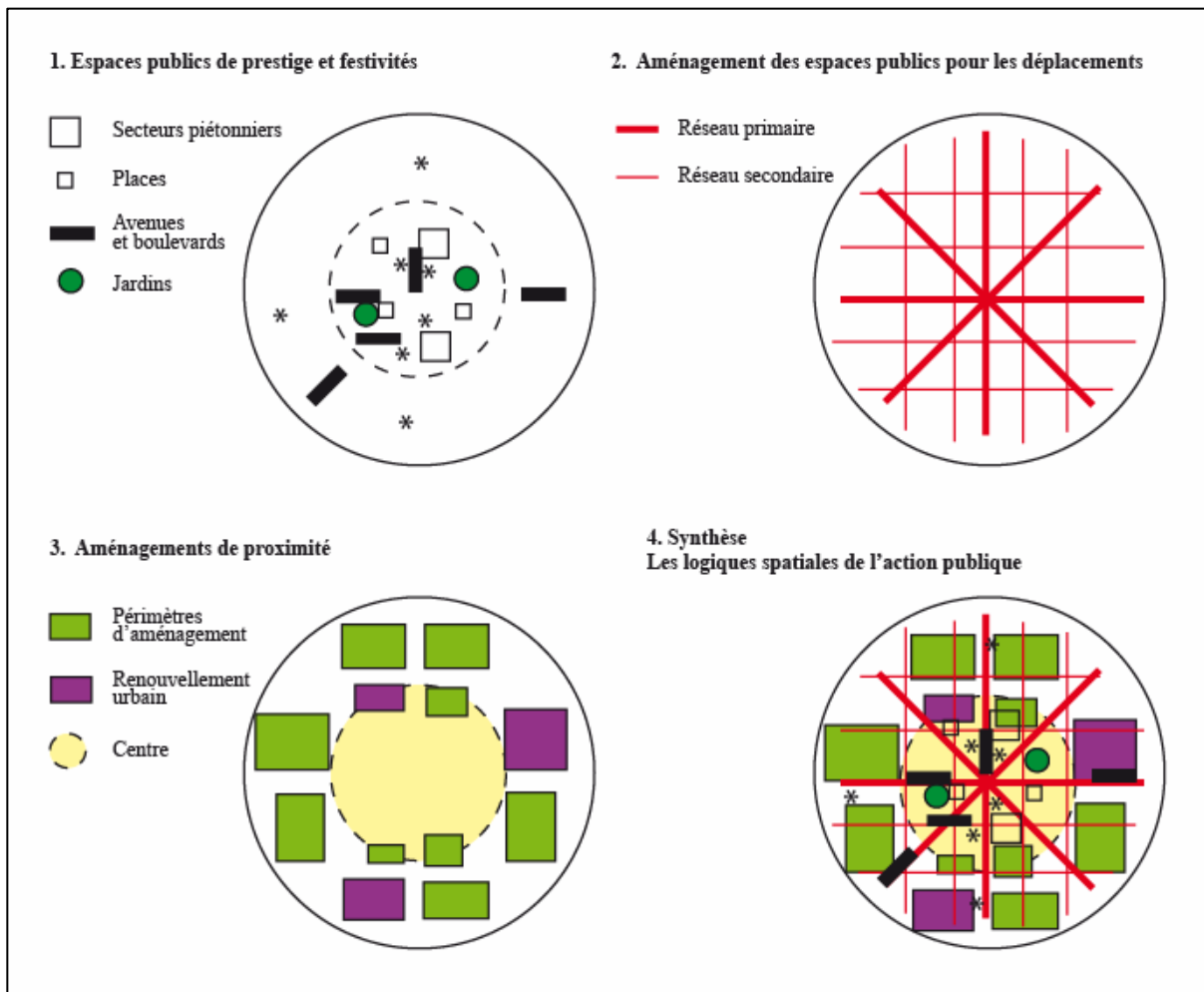


Figure n°104. Les différentes logiques spatiales de l'action publique

Du point de vue des formes de l'action publique, la dimension spatiale intervient de manière forte (figure n°104). Premièrement, les aménagements de prestige et les manifestations festives se concentrent dans les quartiers les plus centraux et correspondent à des mesures ponctuelles. Ce type d'action s'inscrit de surcroît dans une *logique centre-périphérie*, puisqu'une diffusion s'opère progressivement vers les périphéries (chapitres 5 et 8). Deuxièmement, les mesures relatives aux déplacements s'inscrivent majoritairement dans une *logique de réseau* où la dimension géographique est, là encore, très présente. En effet, les aménagements se différencient largement dans ce cadre, suivant leur inscription dans la hiérarchie des rues et des avenues, qui n'accueillent ni les mêmes types de flux, ni les mêmes types d'usages en général. Néanmoins, cette logique de réseau est atténuée par les contextes locaux et les mesures varient considérablement d'un quartier à un autre, selon les fonctions présentes, le profil politique des élus ou le profil socio-démographique des résidents (chapitre 6). Troisièmement, les actions de proximité suivent une *logique aréolaire*, ce qui s'explique d'ailleurs en partie par leur territorialisation, dans des périmètres définis par les pouvoirs publics. Dans ce cadre, le centre jouit cependant d'un statut à part – de ces quartiers

historiques et touristiques doit être progressivement exclue la circulation automobile – mais les secteurs qui l’entourent, plus résidentiels, n’en sont pas moins concernés au premier chef (chapitre 7). Ainsi donc, on retrouve dans les différentes formes de l’action publique tout l’éventail des logiques spatiales : points, centres et périphéries, réseaux, aires. Si, dans la réalité de l’action, ces différentes logiques sont étroitement imbriquées, leur mise en évidence permettent de voir combien l’action publique intervient de manière différenciée dans les quartiers centraux. Alors que certains secteurs bénéficient de divers types de mesures, d’autres ne sont concernés que par l’une ou l’autre ; les usages de l’espace public et plus généralement les quartiers dans lesquels ils s’inscrivent ne sont donc transformés ni avec la même ampleur, ni selon les mêmes modalités.

La dimension spatiale n’est pas apparue de manière aussi flagrante dans les jeux d’acteurs, puisque les structures institutionnelles conservent par essence un caractère homogène : les services techniques ou même la démocratie locale concernent l’ensemble des quartiers centraux. Mais la dimension spatiale n’est pas absente pour autant. On trouve en effet *les jeux d’échelle* d’une part – avec notamment le renforcement de l’échelon local et les interactions croissantes et problématiques entre cet échelon et l’échelon central (chapitre 9) – et les *dispositifs particuliers* mis en place dans certains contextes, comme dans les quartiers les plus défavorisés, d’autre part (chapitres 9 et 10). Bien plus, l’intervention des acteurs extérieurs à l’administration – acteurs économiques, prestataires de services privés ou semi-publics – ne se fait pas selon le même degré d’un quartier à un autre. Les pouvoirs publics font plus particulièrement appel aux prestataires extérieurs pour les projets emblématiques, souvent situés dans des lieux symboliques ou stratégiques, ou parce que les espaces publics s’inscrivent dans un projet urbanistique plus large qui nécessite des compétences particulières ; de même, l’intérêt des acteurs privés à être associés à la production des espaces publics varie considérablement d’un quartier à un autre, notamment entre un centre fortement valorisé et des périphéries moins attractives (chapitre 11).

### *Une typologie des espaces publics centraux*

Au regard de ce constat sur l’importance de la dimension géographique, il est temps d’ébaucher dans cette conclusion *une typologie des espaces publics centraux en fonction des formes de l’action publique et des jeux d’acteurs qui la façonnent*. Trois grands types d’espaces publics peuvent être identifiés.

On trouve tout d’abord un modèle générique d’espaces publics que l’on peut qualifier d’*espaces publics ordinaires* et qui sont l’objet d’une action publique en développement. Ils focalisent l’action publique de proximité qui en améliore progressivement la qualité paysagère, puisant à la fois dans des modèles hérités et dans les valeurs environnementales. Les autres dimensions de l’espace public local tendent également à être de plus en plus prises en compte, comme leur dimension commerciale par exemple. Tout cela avec un certain succès en termes de fréquentation, même si l’aménagement ne fait pas l’usage. Ces espaces publics ordinaires sont également le lieu par excellence où se construit le paysage public décrit précédemment, à destination des habitants. C’est aussi sur ces espaces publics que s’exercent le plus les pressions locales et particulières des habitants sur leurs élus. Pour autant, on a en même temps relevé l’émergence d’un débat public local souvent riche, au sein de la démocratie locale. On y retrouve donc la contradiction fondamentale mise en évidence pour

les espaces publics les plus centraux, dans une autre version : entre privatisation symbolique au profit des résidants et publicisation par le développement de la participation.

Les espaces publics de proximité ne sont pas tous traités de la même manière par les pouvoirs publics. Nous avons ainsi mis en évidence *plusieurs sous-types* (chapitre 7). L'action publique n'est pas absente des beaux quartiers, mais elle y est relativement moins importante qu'ailleurs. En fait, les pouvoirs publics concentrent principalement leur attention sur deux formes d'espaces. Il s'agit en premier lieu *des centralités locales*, en d'autres termes des pôles dominés par les commerces de proximité, ce qui n'est guère étonnant vu la convergence des politiques d'espaces publics avec les politiques commerciales. Il s'agit en second lieu *des espaces publics des quartiers les plus hétérogènes, ceux qui sont travaillés par d'importants changements sur le plan socio-démographique*. Au final, ce sont donc les espaces publics des quartiers en voie d'embourgeoisement – et en particulier les quartiers populaires en voie de gentrification – qui sont ici au centre de l'action publique. Si le lien entre ce choix de localisation et l'arrivée de nouveaux habitants possédant un capital culturel – voire économique – important n'est pas évident à établir, force est de constater que les nouveaux espaces publics sont bel et bien au goût de ces nouveaux habitants, et que ces derniers ont aussi une importance non négligeable sur le plan électoral. En tout cas, les aménagements programmés par les pouvoirs publics viennent renforcer les processus plus globaux qui affectent ces quartiers.

Au même titre que l'action publique, *le mode de production* choisi par les pouvoirs publics conduit à *une différenciation accrue des espaces publics ordinaires*. Tout d'abord, tous les aménagements ne suscitent pas la même implication de la part des habitants, ce qui s'explique par plusieurs raisons. On a pu relever l'inégale participation des habitants à la démocratie locale, qui aboutit à des débats plus ou moins riches, même si ce constat gagnerait à être encore davantage étayé. Il y a également différents degrés d'implication selon la tradition associative, la présence de personnalités fortement impliquées dans la vie locale, ou encore selon les modalités choisies localement pour organiser la démocratie locale. Ainsi donc, les intérêts locaux et particuliers semblent être pris en compte de manière différenciée selon les quartiers, ce qui conduit à des aménagements tout aussi différenciés. Ensuite, la concertation locale et la décentralisation vont dans le même sens. Pendant longtemps, les aménagements étaient mis en œuvre de manière homogène, sous la responsabilité des experts. Le fait de produire des espaces publics dans la négociation locale modifie la donne. Dans les quartiers où la démocratie locale fonctionne, la prise en compte excessive des intérêts locaux et particuliers porte *le risque d'une action publique qui perde de sa lisibilité*, qui aille à l'encontre de ce qui fait la ville dans sa globalité. Cette évolution rend d'autant plus nécessaire le maintien voire le renforcement des autorités régulatrices, comme par exemple les services de l'Etat qui doivent rester les garants de l'intérêt public en termes de patrimoine et de sécurité. Il faut rappeler, pour clore ces remarques sur les espaces publics ordinaires, que la décision continue à être le fait des élus, ce qui relativise pour l'instant les phénomènes mis en évidence.

Outre ce modèle générique, nous avons identifié deux types d'espaces publics qui suscitent une action à part. *Les espaces publics des quartiers les plus centraux* se distinguent de manière évidente. On relève en effet une concentration importante de l'action publique – en termes de moyens investis comme en termes d'aménagements et d'événements festifs

(chapitres 5 et 7) – dans les arrondissements centraux de Paris et leurs extensions (Champs-Élysées, Montmartre) ou dans les lieux les plus symboliques de Mitte (Unter den Linden, Potsdamer Platz, Spreebogen). Ce sont des espaces publics symboliques voire stratégiques ; ils sont souvent fréquentés massivement par les citoyens comme par les touristes qui viennent y consommer, s’y divertir ou tout simplement s’y promener. L’action publique vient donc renforcer ici l’image de la métropole ainsi que son attractivité. C’est là aussi que s’exercent les plus fortes pressions du secteur privé dont les intérêts passent par une attractivité accrue de ces quartiers. C’est pourquoi on y retrouve la majeure partie des partenariats et les contrats que peut nouer la puissance publique avec le secteur privé. Le secteur privé peut également mettre en œuvre de véritables stratégies de résistance contre certains types d’aménagement, relayés par certains élus, comme en témoignent les quartiers d’affaires parisiens, qui ne sont quasiment pas touchés par la politique municipale. Outre ces pressions parfois importantes, c’est cependant aussi dans ces quartiers que le débat public est le plus nourri, des réunions de concertation aux grands médias nationaux. Car tout le monde est concerné par d’éventuels aménagements, comme en témoignent aussi bien le cas berlinois ou le cas parisien. Enfin, on ne saurait passer sous silence les tensions importantes auxquelles ces quartiers centraux – qui conservent souvent une fonction résidentielle importante – donnent lieu entre l’échelon global et l’échelon local. Traditionnellement, c’est le premier qui est mis en avant aux dépens du second. Ainsi, les aménagements ne sont bien souvent pas adaptés aux résidents, les enjeux de représentation et les enjeux politiques l’emportant sur les intérêts locaux. Néanmoins, nous avons pu constater qu’une autre tendance se dessinait, notamment à Paris. Les principes de proximité et de participation conduisent de plus en plus les pouvoirs publics à trancher en faveur des intérêts locaux, y compris dans ces quartiers très centraux. Les nouveaux mécanismes de la concertation conviennent-ils à ces espaces publics symboliques et stratégiques ? La question doit être posée. En effet, la concertation locale pose problème sachant que les espaces publics de ces quartiers sont chaque jour fréquentés par des milliers de citoyens et de touristes qui sont donc souvent moins pris en compte que les quelques habitants qui y résident. En définitive, ces quartiers concentrent une grande partie des tendances relevées au cours de nos recherches, offrant un visage complexe entre privatisations (par le secteur privé et/ou par le local) et publicisation (par l’ampleur des débats publics).

Un autre type d’espaces publics est également traité part. Il s’agit *des espaces publics des quartiers défavorisés*. Ils concentrent d’importants investissements, les monopolisant même à Berlin où la politique menée relativement aux espaces publics tend à se réduire à ces périmètres (chapitres 7). Ces dernières décennies, des dispositifs spécifiques y ont été mis en place en termes d’action publique, sur le modèle de ceux qui existent depuis longtemps dans les banlieues. Il s’agit de faire rentrer dans la norme des espaces publics largement dégradés, ceux-ci constituant un outil pour revaloriser l’image du quartier et le cadre de vie. Comme nous l’avons montré (chapitres 9 et 10), les modalités de la production des espaces publics sont également sensiblement différentes : les acteurs impliqués sont plus diversifiés, incluant notamment les acteurs du renouvellement urbain, qui s’ajoutent aux acteurs traditionnels de l’espace public. L’effort de coordination y est donc aussi plus poussé qu’ailleurs, comme en témoignent la gestion urbaine de proximité à Paris ou le *Quartiersmanagement* à Berlin. De plus, dans ces contextes où le lien social est souvent perçu comme déficitaire, les aménagements d’espaces publics doivent également permettre d’impliquer les habitants dans la vie locale et plus généralement dans la vie publique ; ils sont en effet l’objet d’une

concertation voire d'une participation des habitants approfondie qui, si elle rencontre parfois des difficultés, s'avère souvent bien fonctionner. Ainsi se rejoignent une nouvelle fois les principes de la proximité et de la participation, dans une version plus complexe et avec des moyens techniques et humains plus importants qu'ailleurs. Les acteurs extérieurs à l'administration – parfois privés – interviennent également dans la production de ces espaces publics. Spécialisés dans le renouvellement urbain ou dans la politique de la ville, ils poursuivent certes leurs propres intérêts, mais viennent la plupart du temps construire ici avec les pouvoirs publics une action en faveur de l'intérêt général.

En définitive, nous avons travaillé sur les espaces publics des quartiers centraux, ou plus précisément sur les quartiers les plus denses et les plus centraux des métropoles. *Mais qu'en est-il des périphéries ?* La démarche que nous avons mise en œuvre mériterait nous semble-t-il d'être appliquée à ces espaces publics. En particulier, le rôle des pouvoirs publics devrait aussi y être questionné, au sein de dispositifs peut-être plus complexes encore, qui font intervenir l'intercommunalité, en France notamment, et s'appuient sur des cultures techniques et des moyens sans commune mesure avec ceux que l'on trouve au centre. Les processus mis en évidence dans les centres traditionnels semblent en effet se diffuser, notamment dans les banlieues denses où s'affirment de nouvelles centralités (et pas seulement sous la forme de centres commerciaux). L'exemple de Plaine Commune en témoigne, dans la banlieue nord de Paris, de même que les arrondissements périphériques de Berlin, comme par exemple celui de Spandau. Pour autant, on ne saurait négliger le périurbain, où le rôle du secteur privé a souvent été mis en avant, sans que l'action publique n'y soit vraiment étudiée. Ainsi, il serait pertinent de prolonger ce travail en étudiant les stratégies des établissements publics de ville nouvelle (et maintenant des syndicats d'agglomération nouvelle) et d'intercommunalité, ainsi que les modes d'intervention du secteur privé dans la banlieue parisienne.

### *L'apport du croisement*

En ce qui concerne les espaces publics centraux, nous avons relevé *la même permanence de l'action publique* à Paris et Berlin. Certes, les rythmes sont décalés et l'action publique n'y atteint pas aujourd'hui la même ampleur, si bien que l'on peut davantage parler d'expansion pour Paris que pour Berlin ; l'éventail des formes de l'action publique n'est pas utilisé de la même manière, Paris mettant en œuvre tout cet éventail alors que Berlin donne la priorité à certaines d'entre elles ; et enfin, le rapport au privé n'y est pas le même. Ces différences s'expliquent par des contextes politiques et économiques différents, Berlin étant en particulier affecté par une crise économique et sociale qui se répercute sur les marges de manœuvre financières des pouvoirs publics. Mais au-delà de ces différences, les principes qui fondent l'action publique – la proximité et la participation, l'environnement et le patrimoine – ainsi que les formes qu'elle prend y suivent des logiques similaires. Fruit d'un processus commencé il y a quelques décennies, les espaces publics de ces métropoles ont en fait été progressivement réinventés dans la circulation des idées et des modèles entre les différentes métropoles européennes. Ainsi Paris a-t-il mis au point et approfondi un modèle patrimonial (chapitre 5), pendant que Berlin a réinterprété un modèle environnemental (chapitres 6 et 7) initialement inventé dans les villes hollandaises, ces deux modèles ayant ensuite circulé entre les deux métropoles. D'autres métropoles sont bien sûr intervenues dans cette circulation des modèles. Certaines ont initié de nouvelles formes d'action et d'aménagement, comme

Bologne et Barcelone, les villes suisses ou hollandaises. D'autres ont repris à leur compte l'un ou l'autre voire l'ensemble de ces modèles en les revisitant, comme Londres (Olagner, 2003 et 2006), Bruxelles (Dessouroux, 2006) ou Naples (Froment, 2005) pour ne citer que celles-là.

En définitive, nos travaux nous permettent de penser que tous ces modèles ne constituent que les variantes d'un modèle *commun* d'espaces publics. Depuis les années 1970, les pouvoirs publics ont en fait façonné *des espaces publics spécifiques à la métropole européenne*. Les potelets et le pavage, le mobilier urbain et la « végétalisation », de même que les modes de production – coordination des services, concertation et participation, intervention de prestataires extérieurs – sont autant d'éléments qui semblent aujourd'hui évidents mais qui ne l'étaient pas il y a quelques décennies. Inventés dans les métropoles européennes, ils constituent autant d'éléments qui, dans leur ensemble, sont pleinement intégrés par les citoyens et participent désormais de l'identité de la métropole européenne, la distinguant d'ailleurs largement des autres métropoles mondiales.

La métropole européenne se donne à voir comme une ville où les espaces publics sont *surinvestis par l'action publique*, dans le discours comme dans l'action. Les pouvoirs publics mettent beaucoup d'énergie et de moyens à donner du sens à ces derniers espaces libres envisagés par *le triple prisme de la cohésion, du patrimoine et de l'environnement* au sens large, revisitant par là-même les modèles du passé tout en y intégrant de nouveaux enjeux de société, de nouvelles valeurs. La métropole européenne est aussi une ville où les pouvoirs publics encouragent *la discussion et le débat sur les espaces publics*, considérés comme le dernier bien commun dans un contexte d'individuation et de privatisation tous azimuts. Du coup, c'est toute une société urbaine qui porte ses espaces publics au pinacle, comme une solution miracle à divers problèmes. Les espaces publics permettent finalement aujourd'hui de se projeter dans l'avenir en s'appuyant sur un héritage, d'affirmer l'appartenance à la même entité collective. Evidemment, cela ne va pas sans une foule de contradictions. Car les métropoles européennes n'en sont pas moins touchées par des processus qui affectent aujourd'hui toutes les villes mondiales. On peut donc déceler, étroitement mêlées à ce surinvestissement dans les espaces publics, *des tendances à l'appropriation, à l'exclusion et à la privatisation*, que ce soit dans les pratiques, dans les formes choisies et dans les débats qui les entourent.

Le croisement avec Istanbul a d'un côté permis de mettre en évidence, *en négatif*, les caractéristiques de la métropole européenne : objectifs, formes et modalités de l'action publique y diffèrent largement par rapport à Paris et Berlin. A Istanbul, les espaces publics ne sont pas au cœur des préoccupations et n'ont pas contaminé toutes les formes de l'action publique. En effet, les politiques d'espaces publics n'apparaissent pas aussi systématiques, les modes de production n'y associent de surcroît que marginalement les citoyens, sauf quand ceux-ci contestent les choix et imposent leur point de vue aux pouvoirs publics. Mais nous avons aussi pu *relever de nombreuses proximités*. Outre la fonction de représentation des espaces publics qui s'est affirmée de la même manière et à la même époque dans la métropole turque, les autres formes d'action publique tendent à s'y diffuser également. Si le primat de la circulation automobile y demeure ancré, les mesures en faveur des piétons et de l'amélioration du cadre de vie se développent lentement ; l'approche patrimoniale fait également son apparition ponctuellement. Il n'est donc pas toujours nécessaire de survaloriser les espaces publics dans les discours pour en transformer le visage. Ces proximités nous

rappellent aussi qu'Istanbul et les métropoles européennes ont un héritage en partie commun et que de nombreuses circulations ont existé et existent encore ; les Stambouliotes revisitent aussi leur passé tout *en s'appropriant* des modèles inventés récemment en Europe qui transitent notamment par les organismes internationaux<sup>1</sup>. Qui dit appropriation ne dit pas application stricte de ces modèles. Nous l'avons vu, le sens de ces modèles est en partie transformé. Ainsi l'environnement prend-il un nouveau sens, intégrant notamment des valeurs religieuses. L'appropriation se fait également de manière sélective, dans un contexte marqué par les politiques néo-libérales et des inégalités sociales considérables. Il n'est pas étonnant que les fonctions de représentation soient tout particulièrement mises en avant, dans un objectif de renforcement de l'attractivité métropolitaine vis-à-vis des investisseurs et des touristes, de même que les aménagements d'espaces publics dans des quartiers plutôt favorisés, ceux qui sont en voie de gentrification et où les habitants ont fait leurs valeurs occidentales. Dans ce cas, les espaces publics sont-ils un bien commun ? On peut en douter en considérant à l'inverse la dégradation avancée de nombre d'espaces publics situés en milieu défavorisés qui ne bénéficient pas, comme en Europe occidentale, d'une action spécifique. Cependant, les espaces publics nouvellement réhabilités ou créés dans les lieux les plus symboliques de la métropole turque sont clairement appropriés par le « petit peuple » d'Istanbul qui y tient ses marchés ou s'y adonne au pique-nique, malgré les tentatives de régulation par les pouvoirs publics. Par là-même, ce « petit peuple » fait en majorité de néo-citadins s'approprie la ville et son centre, détournant les fonctions qui avaient été initialement prêtées à ces lieux. Et les espaces publics de jouer finalement *de manière détournée* le rôle qu'on leur accorde dans les métropoles européennes ; par leurs pratiques, les *citadins* qui se voient discutés ce statut par les élites prennent ainsi leur « droit à la ville ». Ce qui est paradoxalement de moins en moins évident dans des métropoles européennes où la normalisation des usages se renforce toujours plus. Istanbul plus européenne que les métropoles européennes ? En tout cas, pas moins européenne par beaucoup d'aspects.

### (L') au-delà des espaces publics ?

A plusieurs titres, les espaces publics apparaissent aujourd'hui comme un phénomène de mode. On en parle beaucoup dans toutes les sphères de la société, on détourne parfois les objectifs qui avaient présidé à leur invention. S'il y a un peu de cela dans la diffusion de cette catégorie, il y a aussi *bien plus que cela*. Au terme de ce (long) travail, il est possible et même nécessaire de revenir sur la catégorie d'« espace public » et de réfléchir à sa portée.

Nous étions partis du constat que cette catégorie correspondait à une vision idéalisée des lieux du public de la ville héritée, et qu'elle était une (re)construction qui relevait du mythe. Nous nous étions fixé comme objectif de déconstruire ce mythe pour analyser les dynamiques contemporaines des lieux du public, et plus précisément les mécanismes de production de ces derniers. En cours de route, nous avons pu prendre toute la mesure de la puissance du mythe. Paradoxalement, alors qu'elle puise dans les modèles du passé avec lesquels elle vise à rétablir une certaine continuité, la catégorie d'« espace public » a largement permis de mieux comprendre un certain nombre de phénomènes contemporains. *Comme catégorie de lecture,*

---

<sup>1</sup> Ce constat ne s'applique qu'au centre de la métropole turque : en périphérie, ce sont plutôt des modèles nord-américains qui interviennent, comme a pu le montrer J.-F. Pérouse en analysant la diffusion des cités privées (2003).

elle possède une indéniable puissance heuristique. En effet, l'approche qui en découle permet de poser un nouveau regard sur la ville, de développer une approche transversale enrichissante. Ainsi avons-nous pu, au-delà des espaces publics, nous intéresser sur un plan plus général à l'action publique, aux acteurs et à leurs stratégies, aux pratiques et aux représentations de la ville, etc. L'entrée par les espaces publics permet plus globalement de renouveler les études sur la ville, en s'intéressant à la fois aux extérieurs et aux intérieurs, au local et au global, au visible et à l'invisible – ainsi qu'à leur articulation – mais aussi de pointer un certain nombre de questions, comme les rapports entre la norme et les usages, les tensions entre la proximité et la nécessité d'appréhender la ville dans sa globalité, les conflits d'intérêts (public/privé, individuel/collectif) ou tout simplement les nouveaux enjeux de la mobilité. En tant que *catégorie de l'action*, la catégorie d'« espace public » est également apparue comme un moteur. Comme nous l'avons vu, l'action sur les espaces publics tend à s'identifier de plus en plus à l'action sur la ville. L'espace public est partout, non plus seulement au croisement des différentes politiques mais, de plus en plus, au cœur de chacune d'entre elles. L'introduction de cette catégorie dans l'action publique a permis d'identifier de nombreux problèmes rencontrés au quotidien par les habitants, souvent escamotés au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Elle a également favorisé l'émergence de passerelles entre des politiques menées jusque-là de manière sectorielle, rendant nécessaire le travail en commun des différents acteurs. Et plus généralement, elle a été le fer de lance de politiques visant à restaurer la cohésion des métropoles européennes, mise à mal par des processus de fragmentation et de ségrégation, d'étalement urbain et d'éclatement de la centralité.

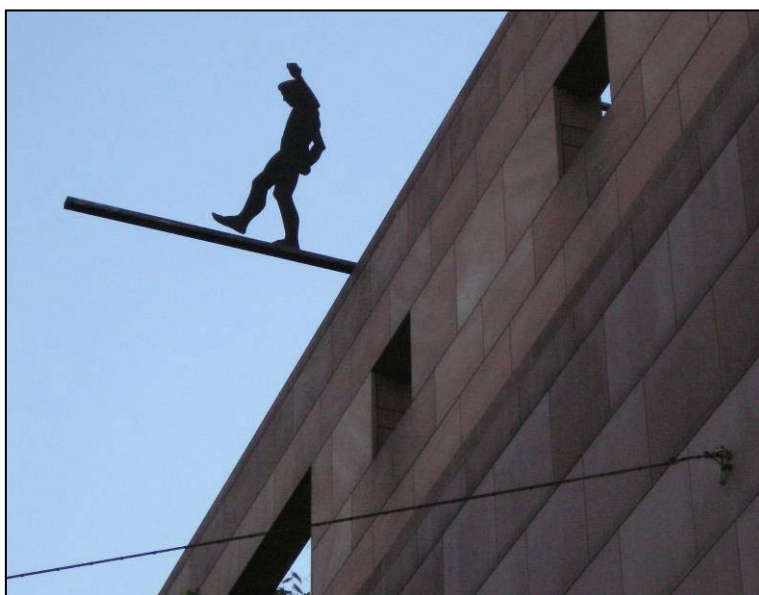


Figure n°105. Bâle, septembre 2007

On le voit, en tant que mythe, la catégorie d'espace public joue un rôle incontestable dans les représentations de la ville et dans l'action sur celle-ci. Finalement, l'analyse des ressorts de ce mythe permet de mieux comprendre les sociétés contemporaines. Les espaces publics apparaissent en fait comme l'un des reflets du « sentiment de l'utopie » qui continue à traverser ces sociétés contemporaines (Racine, 1993). « Une collectivité ne subsiste que dans la mesure où elle se crée des fictions, les entretient et s'y attache », écrit Cioran dans *Histoire*



*et Utopie* (1960)<sup>2</sup>. Et même si l'utopie est mensonge, « ce mensonge suprême prête un sens à l'histoire, laquelle, regardée objectivement semble n'en comporter aucun ». Et le philosophe d'ajouter : « nous n'agissons que sous la fascination de l'impossible. Autant dire qu'une société incapable d'enfanter une utopie et de s'y vouer est menacée de sclérose et de ruine ». Les espaces publics jouent un rôle fondamental dans les sociétés contemporaines dans la mesure où, précisément, ils leur permettent de penser leurs métropoles à la fois comme *cohérentes*, au-delà des dynamiques de fragmentation, de ségrégation et d'étalement urbain qui les affectent, et *spécifiques*, puisque par là-même, elles refusent de laisser libre cours à ces dynamiques qui touchent toutes les autres métropoles mondiales. En puisant dans les images et les symboles du passé, les sociétés européennes tentent finalement de contrer ces dynamiques et de choisir leur avenir, tout en affirmant leur identité.

Mais s'il est important de comprendre ce mythe que constitue l'espace public pour comprendre la société urbaine d'aujourd'hui, il ne faut pas pour autant se laisser aveugler par ce mythe. Comme le rappellent A. Hérat (2005) ou J.-P. Charbonneau<sup>3</sup>, les espaces publics sont *un moment de la vision de la ville et de l'action publique*. Certes, on ne saurait sous-estimer l'apport de cette catégorie, mais il faudra sans doute un jour passer à autre chose. Comme catégorie de lecture, le prisme des espaces publics ne permet pas de lire certains types de problèmes. Ainsi, en enflant de manière disproportionnée, elle risquerait de rendre difficile l'étude de phénomènes qui ne s'inscrivent pas dans des extérieurs et ne relèvent pas du visible. Ce type d'approche ne peut ainsi en aucun cas se substituer à l'étude des stratégies résidentielles ou des stratégies économiques des entreprises – pour ne prendre que ces deux exemples – qui dépassent largement la question des espaces publics. Mais c'est sans doute dans le domaine de l'action qu'il sera bientôt impérieux de passer à autre chose. Alors qu'on surinvestit dans les lieux du public, les effets pervers se font déjà ressentir (exclusion, gentrification, marketing urbain, etc.), ce type d'action aboutissant parfois à tout le contraire de ce qui était souhaité. Plus généralement, le fait que l'action publique tout entière se range à plus ou moins long terme derrière cette catégorie toujours plus floue et fourre-tout pose fondamentalement question, notamment en termes de lisibilité et surtout d'efficacité. Pour paraphraser J.-B. Racine (1993, p. 218), tout le problème est de renoncer au mythe qui permet certes, plus ou moins consciemment ou inconsciemment, de poser certains problèmes mais conduit les acteurs de la ville à en oublier d'autres... et non des moindres. Un joli espace public que chacun peut regarder de sa fenêtre, et où chacun peut marcher et rouler à bicyclette, ne fait pas nécessairement un quartier, une ville. Cela ne fait pas non plus nécessairement société. La requalification des espaces publics a pu s'avérer nécessaire, mais elle demeure insuffisante. Car ce n'est pas en agissant sur les lieux que l'on peut restaurer cette cohésion sociale tant recherchée. Si l'action sur les espaces publics vient compléter, enrichir et mettre en cohérence les politiques sectorielles que sont la politique du logement, la politique des transports (en commun) ou encore la politique économique, elle ne peut en aucun cas s'y substituer. C'est là plus que dans l'action sur les espaces publics que se situent les défis de la métropole de demain.

---

<sup>2</sup> Cité par Racine, 1993, p. 224.

<sup>3</sup> Entretien du 04/11/2004.

# ANNEXES

- 1. Eclairages méthodologiques*
- 2. Documents complémentaires*

# I. ECLAIRAGES METHODOLOGIQUES

---

Les documents présentés dans les pages qui suivent visent à expliciter la méthodologie utilisée pour l'analyse des données ou la mise en œuvre des enquêtes sur lesquelles nous nous sommes appuyé. Les chapitres qui font principalement référence à ces données et enquêtes sont indiqués entre parenthèses.

En voici la liste :

1. Analyse des centralités commerciales à Paris (chapitres 2, 5 et 7)
2. Analyse de la population parisienne (chapitre 7)
3. Enquête sur le « quartier vert Faubourg Saint-Denis » (chapitres 6 et 7)
4. Enquête sur le quartier des Parisiens (chapitre 7)
5. Constitution et analyse de la base de données PLU (chapitres 7 et 10)

## **1. Analyses des centralités commerciales à Paris (chapitres 2, 5 et 7)**

Nous utilisons une classification des IRIS décrits par la répartition des commerces par catégorie d'activité. Cette classification a été construite à partir de la Banque de données sur le commerce à Paris (BDCOM) de 2003, fournie par l'APUR ; la BDCOM donne la localisation des commerces dans Paris à l'échelon de l'IRIS et sur la base de 221 catégories d'activité. L'objectif était, dans le cadre du contrat UMR Géographie-cités « Qu'est-ce qui fait quartier dans Paris ? », de mieux caractériser les contextes locaux en identifiant des types de centralités commerciales. Pour cela, seules certaines catégories de commerces ont été retenues. Il s'agit des commerces impliquant la vente d'un produit et par là-même une interaction directe entre un commerçant et un client, bref les commerces ne pouvant exister sans être en contact avec la rue. Il s'agit en effet d'identifier les centralités commerciales telles qu'elles sont pratiquées et vécues par les citoyens. Les commerces s'adressant à d'autres types de clientèle que le citoyen n'ont donc pas été pris en compte (c'est le cas des commerces de gros), de même que les services de réparation et les services à la personne, les bureaux ou encore les sièges sociaux d'activités artisanales, dont l'existence ne dépend pas directement du fait d'avoir pignon sur rue. Enfin, le client n'étant considéré que dans la mesure où il est un *passant*, avec des pratiques de l'espace spécifiques, les activités liées à l'automobile ont elles aussi été retirées. Au total, 54 des 221 catégories d'activité initiales ont été exclues de l'analyse. Les 167 catégories restantes ont été agrégées en 32 catégories au regard de leurs domaines d'activité et de leur portée potentielle. Ces 32 catégories se différencient selon 6 grandes familles : commerces ludiques, commerces de luxe, commerces de masse, commerces populaires, commerces de proximité, commerces touristiques (tableau n°9).

L'analyse qui est présentée dans nos travaux a porté sur les densités de commerces par catégorie et par IRIS. La notion de densité dans l'espace est ici la plus importante car elle reflète mieux que les effectifs les interactions potentielles entre eux et les pratiques associées à leur fréquentation. Cette analyse a permis d'identifier huit types d'IRIS, résumant 35% des différenciations entre les IRIS. Les classes s'organisent selon différents niveaux de centralités et de polarisation. Le tableau B récapitule les grandes dimensions de ces différenciations. On retrouve une cohérence entre centralité en termes de densités de commerces d'une part, et centralité en termes de polarisation d'autre part. Ainsi, les classes s'organisent selon cette première dimension (densités moyennes des IRIS allant de 64 à 3 commerces par hectare). Les spécialisations commerciales associées à chaque classe permettent de différencier trois grands niveaux de centralités (tableau n°10) :

- les centralités métropolitaines, très spécialisées pour les 4 classes les plus denses ;
- les centralités infra-métropolitaines, moins spécialisées, pour les 3 classes suivantes ;
- les périphéries, avec une faible densité de tous commerces.

La carte associée (voir carte n°1, chapitre 2) présente une organisation « emboîtée » des ces différents niveaux de centralités. Si les centralités métropolitaines se retrouvent majoritairement au centre de l'espace parisien, on observe une dissymétrie entre le nord et le sud de cet espace. Les différentes centralités infra-métropolitaines s'organisent autour du « cœur métropolitain », et les espaces périphériques se trouvent hiérarchisés autour de ces différents niveaux de centralités.

**Tableau n°9. Répartition des commerces par catégories**

<i>Domaine</i>	<i>Variabes : catégories de commerces</i>	<i>Nombre de commerces sur Paris</i>	<i>Répartition en % des commerces dans chaque catégorie</i>	<i>Nombre de commerces par ha sur Paris</i>	<i>Moyenne du nbre de commerces par ha par IRIS</i>
Ludique	Activités ludiques diverses	155	0.27	0.020	0.026
	Restauration ludique	7327	12.94	0.963	1.147
	spectacles et musique	433	0.76	0.057	0.065
Luxe	Alimentation fine	1396	2.47	0.184	0.234
	Antiquaires	995	1.76	0.131	0.152
	Matériel artistique	375	0.66	0.049	0.061
	Bijouteries de luxe	300	0.53	0.039	0.047
	Galeries	1334	2.36	0.175	0.197
	Hôtellerie de grand luxe	6	0.01	0.001	0.001
	Livres anciens et philatélie	358	0.63	0.047	0.050
	Grands magasins	10	0.02	0.001	0.001
	Mobilier de luxe	567	1.00	0.075	0.094
Vêtements de luxe	272	0.48	0.036	0.038	
Masse	Bijouteries	1354	2.39	0.178	0.206
	Chaussures	1333	2.35	0.175	0.207
	Culture de masse	4098	7.24	0.539	0.640
	Meubles et décoration	2516	4.44	0.331	0.389
	Prothèses diverses	716	1.26	0.094	0.115
	Restauration de masse	1989	3.51	0.262	0.309
	Equipement sportif	336	0.59	0.044	0.051
	Vêtements	5477	9.68	0.720	0.840
Populaire	Agences d'intérim	417	0.74	0.055	0.066
	Magasins populaires de détail	509	0.90	0.067	0.091
	Restauration populaire	947	1.67	0.125	0.170
	Téléphonie	292	0.52	0.038	0.059
Proximité	Banques et assurances	3463	6.12	0.455	0.564
	Com. proximité non alimentaires	11514	20.34	1.514	1.931
	Com. proximité alimentaires;	5508	9.73	0.724	0.938
	Pratique sportive de proximité	141	0.25	0.019	0.023
Touristique	Hôtellerie 3 <étoiles	1215	2.15	0.160	0.209
	Activités touristiques diverses	725	1.28	0.095	0.097
	Hôtellerie 3-4 étoiles	525	0.93	0.069	0.085
<b>Ensemble</b>		<b>56603</b>	<b>100</b>	<b>7.443</b>	<b>9.105</b>

**Tableau n°10. Les dimensions des spécialisations commerciales**

<i>La dimension principale des différenciations commerciales</i>	<i>N° de classe</i>	<i>Nombre d'IRIS</i>	<i>Moyenne des densités de commerces (par ha) par IRIS</i>	<i>Commerces localisés dans les IRIS de la classe (% du total)</i>	<i>Les surreprésentations spécifiques à chaque classe</i>
<i>Les centralités métropolitaines : les plus denses et les plus spécialisés</i>	4	68	20.9	19.31	<b>Commerces diversifiés</b> <b>Ludique</b> (restauration, spectacle et musique); <b>Masse</b> (bijouteries/parfumeries, chaussures, restaurants, vêtements) ; <b>Tourisme</b> (hôtels 3* et +)
	3	5	24.5	1.33	<b>Commerces ludiques</b> <b>Ludique</b> (jeux d'argent et sex-shop, spectacle et musique) ; <b>Luxe</b> (matériel artistique) ; <b>Masse</b> (équipements sportifs, restaurants) ; <b>Proximité</b> (non alimentaire) ; <b>Tourisme</b> (hôtels 3*+, hôtels <3*)
	5	26	18.9	4.09	<b>Commerces populaires</b> <b>Populaire</b> (détail, restaurant, téléphonie) <b>Proximité</b> (alimentation) <b>Masse</b> (restaurants) <b>Tourisme</b> (hôtels <3*)
	2	1	63.5	0.43	<b>Antiquaires</b> <b>Luxe</b> (antiquités, bijoux anciens, galeries, livres et gravures anciennes) <b>Masse</b> (bijouteries/parfumeries) <b>Tourisme</b> (hôtels 3* et +; souvenirs et change)
<i>Les centralités infra-métropolitaines : moins denses et moins spécialisés</i>	6	160	15.2	26.02	<b>Commerces d'agglomération</b> <b>Masse</b> (culture, vêtements, banques, décoration, restaurants) <b>Proximité</b> (alimentaire, non-alimentaire)
	7	8	10.3	1.26	<b>Commerces de luxes et grands magasins</b> <b>Masse</b> (vêtements, restaurants) <b>Tourisme</b> (hôtel)
	8	309	8.7	32.26	<b>Commerces de proximité</b> <i>Densités moyennes</i>
<i>Périphéries parisiennes</i>	1	338	3.1	15.29	Faible densité de tous commerces
<b>Ensemble</b>		<b>915</b>	<b>9.1</b>	100	

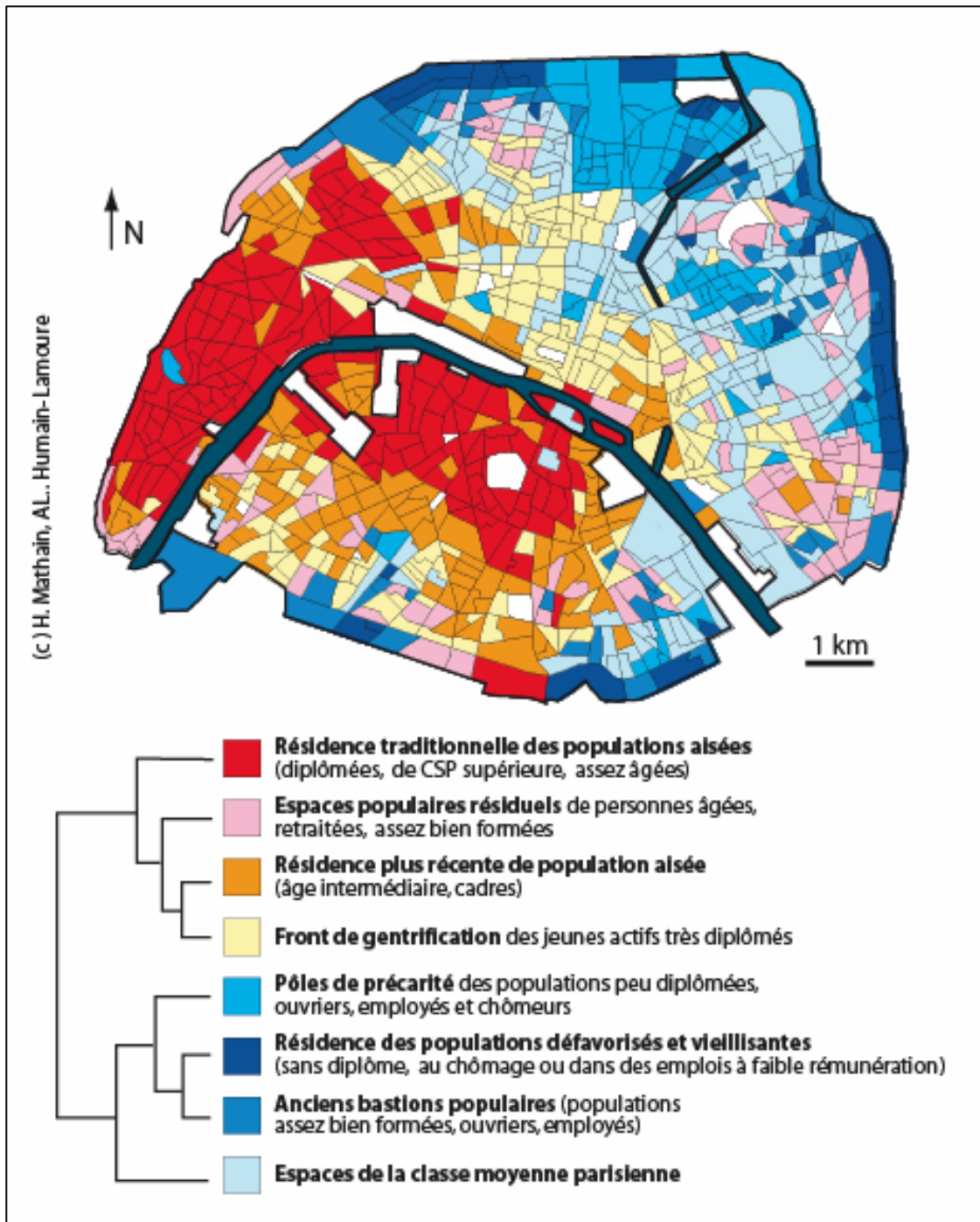
## **2. Analyse de la population parisienne (chapitre 7)**

L'objectif de cette analyse était de décrypter dans l'espace parisien la formation de sous-ensembles socio-résidentiels homogènes, de définir leur identité, de considérer leur localisation, leurs limites et leurs imbrications. Nous avons donc procédé à une classification ascendante hiérarchique (CAH) pour définir le profil socio-résidentiel des 919 IRIS parisiens en considérant la distribution de la population de plus de 15 ans selon l'âge (en 6 classes), le niveau de diplômes (en 6 niveaux), la catégorie sociale de la personne de référence du ménage (en 7 catégories) et enfin le statut par rapport à l'emploi (en 3 catégories). Les données utilisées sont celles du recensement général de la population de 1999 (INSEE). Les résultats sont présentés dans le tableau n°9.

**Tableau n°11. Les caractéristiques socio-démographiques des différents types d'IRIS**

Dimension de la différenciation sociale	type	Nombre IRIS	Catégories de population sur représentées dans les IRIS du type	Aides à l'interprétation : tendances de la population des IRIS du type
<i>1. Positions plutôt favorables</i>	1	149	diplômés de l'enseignement supérieur (bac+5) ; > 60 ans ; cadres ; étudiants ; inactifs.	Les espaces aisés traditionnels
	2	92	diplômés de niveau inférieur au bac ; > 60 ans ; retraités et, secondairement, inactifs.	Les espaces populaires résiduels
	3	143	diplômés de l'enseignement supérieur (bac+5), cadres et, secondairement, étudiants	Les espaces embourgeoisés en situation de bordure
	4	174	diplômés de l'enseignement supérieur (bac+5), 25-29 ans, cadres, taux d'emploi élevé	Le front de gentrification
<i>2. Positions plutôt défavorables</i>	5	84	non diplômés (+) ; diplômés de niveau inférieur au bac ; 30-49 ans ; employés ; ouvriers ; chômeurs	Les pôles de précarité
	6	34	non diplômés (++) ; diplômés de niveau inférieur au bac (++) ; employés ; ouvriers ; retraités ; chômeurs	Les espaces très défavorisés et vieillissants
	7	61	non diplômés (+) ; diplômés de niveau inférieur au baccalauréat (+) ; employés ; ouvriers ; retraités	Les anciens bastions populaires
	8	182	diplômés de niveau inférieur au bac ; 30-49 ans ; professions intermédiaires ; employés ; taux d'emploi	Les espaces de la classe moyenne

## Carte n°14. Les différenciations socio-spatiales à Paris



Le type 1 est très représentatif des arrondissements les plus aisés de la capitale; les IRIS de ce type forment une vaste zone très compacte à cheval sur la rive droite et la rive gauche, incluant le 16<sup>e</sup> arrondissement, l'ouest des 17<sup>e</sup> et du 8<sup>e</sup> arrondissements, ainsi que les 6<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements. La compacité de cette zone de 149 IRIS du même type socio-démographique, qui englobe une large majorité d'arrondissements contigus, n'a pas son égale. Moins extrême que le précédent, le type 3 en est comme la version renouvelée et rajeunie. Ce modèle, qui qualifie un tissu socio-territorial lui aussi modelé en moyenne par la présence de catégories sociales aisées ou/et à fort capital intellectuel, paraît dans ces espaces de bordure relever de formes moins traditionnellement inscrites. Les 143 IRIS de ce type, pour l'essentiel regroupés en couronne autour de la vaste zone des

IRIS du type 1, apparaissent un peu comme la marque d'une étape et de la diffusion d'un modèle de l'« embourgeoisement » parisien à partir des arrondissements qui ont été des lieux plus anciens et plus traditionnels de l'épanouissement du modèle. Le type 4 (174 IRIS), correspond à la version la plus jeune et plus renouvelée du modèle socio-territorial du premier sous-ensemble des IRIS. Bien qu'atténuées, les spécificités de ce modèle ressortent bien. Ce modèle résidentiel, constitué d'IRIS relativement plus accueillants pour les jeunes actifs diplômés, est un modèle de front de diffusion. Il s'est étendu sur la rive gauche de manière relativement discontinue. Il occupe, de manière un peu plus continue, la partie centrale de la rive droite : il est en quelque sorte le modèle dominant des arrondissements centraux, mordant en direction du nord-ouest sur le sud du 9<sup>ème</sup> arrondissement et en direction de l'est, sur le 11<sup>ème</sup>. Enfin, par certaines de leurs caractéristiques démographiques, les 92 IRIS du type 2 pourraient être rapprochés des IRIS du type 1, dont ils seraient une expression atténuée ; leur distribution géographique est particulièrement dispersée dans les arrondissements périphériques du nord, entre les 18<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements.

A ces quatre premiers types s'opposent quatre autres types, en position plutôt défavorable sur la dimension de la différenciation sociale. Le type 6 (34 IRIS) présente en moyenne le profil le plus spécifique, avec des positions extrêmes sur tous les indicateurs caractéristiques d'une population en situation de difficulté. Leur distribution géographique s'ajuste largement sur l'ancien espace des fortifications entre les Boulevards des Maréchaux et le périphérique. Si les 61 IRIS du type 7 révèlent les mêmes signes de précarité que ceux du type précédent face à la formation et à l'emploi, ainsi que le même type de spécialisation sociale ; cependant, outre que la concentration des retraités indique qu'en moyenne, la population y est relativement vieillie, le contexte socio-économique y apparaît un peu moins fragilisé. Ces IRIS apparaissent comme profondément inscrits dans l'ancien Paris populaire, même si c'est selon une répartition relativement éclatée. Les populations des 84 IRIS du type 5 se détachent du type précédent par une jeunesse plus grande des populations adultes (surreprésentation des 30-49 ans) et aussi par un chômage plus élevé. Les IRIS de ce type 5 sont avant tout répartis dans l'est parisien et plutôt en zones relativement compactes. Leur répartition est beaucoup moins guidée par celle des logements sociaux que par celle des interstices paupérisés du parc des logements du cœur de la métropole. Enfin, les 182 IRIS du type 8 sont représentatifs d'un modèle socio-spatial parisien populaire qui ne se confond pas avec les schémas beaucoup plus défavorisés précédemment évoqués. Leur profil social est plus diversifié avec, aux côtés de celle des employés, une sur représentation des professions intermédiaires. Surtout nombreux dans les arrondissements de l'est de Paris (du 19<sup>ème</sup> au 13<sup>ème</sup> arrondissement) et dans deux des arrondissements péri-centraux (10<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup>), les IRIS de ce type forment souvent des zones relativement compactes.

### **3. Enquête sur le « quartier vert » Faubourg Saint-Denis (chapitres 6 et 7)**

L'enquête sur le « quartier vert » Faubourg Saint-Denis a été menée par Claire Billard dans le cadre de son Master 1, et encadrée par Thérèse Saint-Julien et nous-même.

**Une enquête par questionnaire** a été menée auprès de soixante-dix habitants du « quartier vert ». Le tableau suivant rapproche le profil des enquêtés du profil de la population totale du « quartier vert » Faubourg Saint-Denis.

Les répondants aux questionnaires ont également été classés en trois catégories en fonction de leur âge : 10% ont 25 et moins de 25 ans, 54 % ont entre 26 et 50 ans et 36% ont plus de 50 ans. Il existe des différences entre les proportions réelles et celles de l'étude, la principale concernant la catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures. Ceci tient aux conditions de réalisation de l'enquête : cinquante personnes ont été interrogées dans la rue et vingt par le biais du forum du conseil de quartier et grâce aux relations de l'enquêteur. Toutes les catégories socioprofessionnelles ne vont pas sur les forums afin de discuter des aménagements réalisés dans leur quartier.



	Population totale	Personnes interrogées
Effectif	15066	70
<u>Sexe</u>		
Femmes	48,7%	55,7%
Hommes	51,3%	44,2%
<u>Catégories socioprofessionnelles</u>		
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	3,2%	4,2%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	17,7%	38,5%
Professions intermédiaires	13,1%	10%
Employés	13,7%	5,7%
Ouvriers	9,9%	7,1%
Retraités	Chiffre inexistant	17,1%
Autres personnes sans activité professionnelle (étudiants et mères au foyer)	Chiffre inexistant	17,1%

Source : APUR, données INSEE, 1999

Le questionnaire avait pour but d'éclairer les pratiques des habitants du quartier, l'intensité de ces pratiques ainsi que leurs localisations géographiques, et de saisir les réactions suite aux aménagements. Deux questions principales ont guidé la réalisation du questionnaire : quel impact les aménagements ont-ils eu sur les pratiques et représentations des espaces publics du périmètre ? Les limites du « quartier vert » correspondent-elles à une réalité en termes de pratiques ? Pour répondre à ces questions, trois types de pratiques ont été questionnés : les déplacements, les courses, les loisirs.

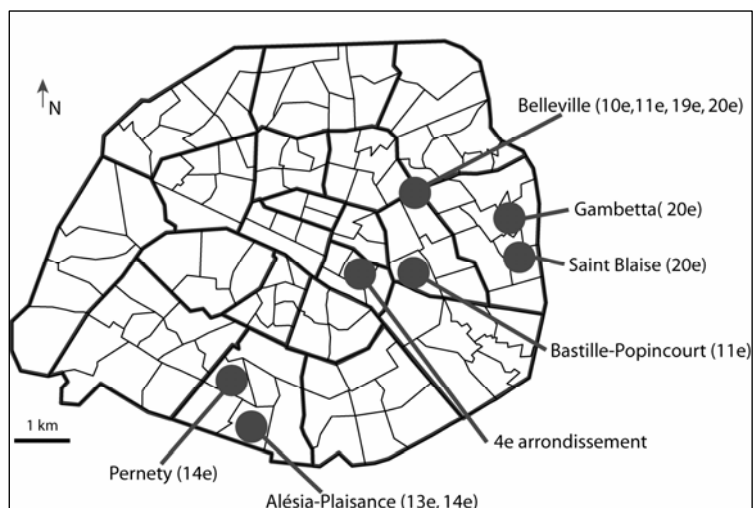
**Les entretiens.** Cinq femmes et deux hommes ont été interrogés, habitant tous l'une des rues du « quartier vert ». Si ces sept entretiens ne peuvent avoir valeur de généralité, ils sont très instructifs dans l'approfondissement des réactions vis-à-vis des aménagements. Il a d'abord été demandé aux interrogés de citer les aménagements qu'ils ont pu remarquer et de les localiser. Les aménagements cités, leur ordre d'apparition et les oublis sont autant à considérer. Par ailleurs, à partir d'un extrait de plan de Paris, il leur a été demandé de tracer les itinéraires empruntés pour les courses, les loisirs et les enfants (écoles). Centralités et limites sont de nouveau étudiées. Dans un troisième temps, les personnes se sont exprimées sur leur propre définition des mots « rue », « quartier » et « espace public » à partir de trois entrées : fonctions, usages et acteurs. Les entretiens ont permis de confronter directement usages des lieux et aménagements réalisés.

Les informations recueillies par questionnaires et entretiens ont été complétées par des éléments recueillis aux réunions de l'équipe d'animation du conseil de quartier et aux réunions publiques.

#### **4. Enquête sur le quartier des Parisiens (chapitre 7)**

Cette enquête a été menée auprès de 564 Parisiens en juin 2006. L'un de ses objectifs – c'est celui qui nous concerne principalement – était de cerner des éléments de définition et l'échelon géographique du quartier selon les habitants. L'enquête s'est déroulée à différents moments de la semaine et de la journée dans les espaces publics de sept quartiers parisiens choisis en fonction de leur structure socio-démographique, de leur bâti et de leur situation géographique dans Paris (du centre à la périphérie). Ces espaces connaissent pour la plupart des mutations profondes (des processus de gentrification, à différents degrés et à différents moments de ces évolutions socio-spatiales) qui peuvent remettre en cause la cohésion des territoires. Nous avons donc privilégié des espaces où la constitution de territoires locaux ne va pas de soi. Nous avons interrogé des habitants représentatifs de la population de ces zones au regard de leur âge, de leur sexe, de leur catégorie socioprofessionnelle, de leur statut d'occupation et de leur ancienneté de résidence.

Carte n°15. Les lieux de l'enquête menée en juin 2006 (conception : A.-L. Humain-Lamoure)



Essentiellement constitué de questions fermées, le questionnaire comprend trois parties. Deux d'entre elles concernent les espaces publics. L'une vise à connaître les caractéristiques de l'enquêté (âge, sexe, profession, lieu de travail, ancienneté de résidence, statut d'occupation). L'autre cherche à déceler différents éléments de définition du quartier pour les Parisiens. Dans cette troisième partie, une première question (« Selon vous, pour parler de quartier, il est important qu'il y ait... », puis vingt items proposés) permet de connaître les « ingrédients » du quartier ; une seconde question vise ensuite à déterminer l'« ingrédient » le plus important parmi les items retenus.

## 5. Constitution et analyse de la base de données PLU (chap. 7 et 10)

En 2003, la Mairie de Paris a organisé une grande consultation pour préparer l'élaboration du nouveau Plan local d'urbanisme (PLU). La base de données PLU correspond à l'ensemble des réponses émanant de différents acteurs (conseils de quartier, associations, habitants et commerçants, etc.) interrogés au cours des réunions publiques organisées dans chaque arrondissement. Elle a été construite en collaboration avec A.-L. Humain-Lamoure à partir des bases de données par arrondissement fournies par la « Mission PLU » (Eric Jean-Baptiste).

Voici un extrait de cette base de données :

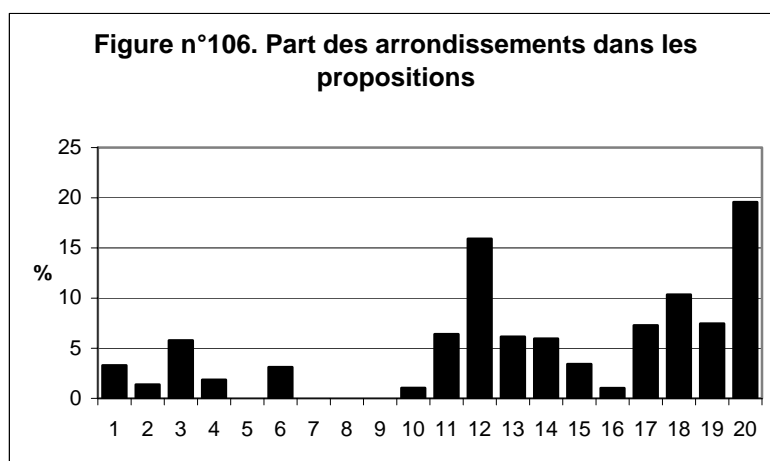
N°	Date	Auteur de la demande		Localisation				Proposition		
		Type	Nom	Arrt.	n° ini	n° fin	Rue	Autre localisation	Thème	Descriptif
1	05/05/2003	CQ	les Halles	1				terrasse Lautréamont	EQ	centraliser les équipements du 1 <sup>er</sup> sur la terrasse
2	05/05/2003	CQ	les Halles	1	3		rue Pierre Lescot		EQ	agrandissement et éventuellement déplacement du Conservatoire de musique
3	05/05/2003	CQ	les Halles	1			rue de la Cossonerie		EV	créer un espace vert

Nous avons d'abord procédé à un « nettoyage » de la base : élimination des doublons et recodage thématique de quelques propositions. Nous n'avons finalement retenu que les propositions simplifiées émanant des conseils de quartier :

Type	Nom	ard.	Thème	Descriptif	Rue	Autre localisation
CQ	les Halles	1	COM	appliquer la réglementation sur les devantures et la terrasse	rue Française	
CQ	les Halles	1	COM	problèmes des terrasses de café	rue de la Reynie	
CQ	les Halles	1	COM	vœu pour diminuer la prolifération des sex-shops	rue Saint-Denis	
CQ	les Halles	1	COM	création d'un marché alimentaire	rue Berger	entre la place Maurice Quentin et la rue Vauvilliers

Voici la signification des codes utilisés par la Mairie : COM pour commerce, DIV pour divers (essentiellement sécurité et propreté), EQ pour équipement, ESP pour espaces publics, EV pour espace vert, LOG pour logement, PAT pour patrimoine et TRA pour transport.

Pour information, il faut noter que l'analyse au niveau des arrondissements donne à voir une inégale répartition des réponses, comme en témoigne la figure n°106 : les mairies d'arrondissement étaient chargées de la consultation, et de ce fait libres de l'organiser comme elles l'entendaient (ou pas).



## II. DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES

---

Les documents présentés dans les pages suivantes viennent compléter les différents chapitres indiqués à chaque fois entre parenthèses.

En voici la liste :

1. Les principales places réaménagées à Paris entre 1971 et 1994 (chapitre 5)
2. La réglementation croissante des usages dans les parcs berlinois : l'article 6 du règlement des parcs et jardins (chapitre 5)
3. La conférence Habitat II (1996) : déclaration d'Istanbul sur les établissements humains (chapitres 5 et 7)
4. Les différents types d'aménagements réalisés dans le cadre du programme « Mobilien » à Paris (chapitre 6)
5. Un exemple d'aménagements de voirie réalisés au sein d'un « quartier vert » à Paris (chapitres 6 et 7)
6. L'aménagement des espaces publics et son coût à Paris : quelques exemples de travaux (chapitres 6 et 7)
7. La politique de la ville à Paris et à Berlin (chapitres 7, 9, 10 et 11)
8. La Direction de la voirie et des déplacements (DVD) : les quatre moments de son histoire depuis Haussmann (chapitre 9)
9. Les étapes de la démarche de projet (chapitres 9, 10 et 11)
10. Aménagement d'une rue à Pankow : un exemple du système des acteurs à Berlin (chapitres 9 et 10)
11. Les principales associations thématiques parisiennes : transports et environnement (chapitre 10)
12. Organisation et fonctionnement des conseils de quartier à Paris (chapitre 10)
13. Deux cabinets d'études privés à Paris : AREP et SEURA (chapitre 11)
14. Le rôle de l'agence Laverne dans les projets d'« espaces civilisés » à Paris (chapitre 11)
15. Deux figures de la réflexion sur les espaces publics : J.-P. Charbonneau et M. Corajoud (chapitre 11)
16. Deux acteurs du *Quartiersmanagement* à Berlin : SPI et STERN (chapitre 11)

## 1. Principales places réaménagées à Paris entre 1971 et 1994

### (chapitre 5)

<i>Nom de la place</i>	<i>Réalisation</i>	<i>Arrondissement</i>
Place Saint-Sulpice (terre-pleins d'angle)	1971	6
Place Saint-Michel	1971-1975	6
Place Saint-André-des-Arts	1971-1975	6
Place Saint-Germain	1971-1975	6
Place de l'Hôtel de Ville	1975 et 1981	4
Place de Thoriqny	1978	3
Place Lucien Herr	1978-1979	5
Place du Bourg-Tibourq	1980	4
Place Raoul Follereau	1980	10
Place Constantin Péqueur	1981	18
Place de Budapest	1983	9
Place Saint-Sulpice (espace central)	1983 et 1993	6
Place Saint-Ambroise	1984	11
Place du Père Marcellin Champagnat	1984	16
Carrefour Courcelles/ M.-T. Herrick	1985	8
Place Charles Dullin	1985	18
Place des Abbesses	1985	18
Place de Catalogne	1985 et 1994	14
Place Constantin Brancusi	1986	14
Place Emile Goudeau	1986	18
Cour Napoléon	1986-1988	1
Place Ferdinand Brunot	1987	14
Place des Petits-Pères	1988	2
Place Saint-Thomas d'Aquin	1988	7
Rue de Lutèce	1989	4
Carrefour Frochot/Vidor Massé	1989	9
Porte Saint-Martin	1991	10
Place de la Bastille (partiellement)	1991-1992 et 1994	11
Place Vendôme	1992	1
Place Boieuldieu	1992	2
Carrefour du Temple	1992	3
Place de l'Estrapade	1992	5
Place André Honnorat	1992	6
Place Jacques Marette	1992	15
Place de Ménilmontant	1992	20
Place des Fêtes	1992	19
Place Maurice Barrès	1993	1
Place Sainte-Clothilde	1993	7

*Sources : Malverti, 1994, op. cit. et Ville de Paris, 1971, op. cit.*

## **2. La réglementation croissante des usages dans les parcs berlinois :**

### **l'article 6 du règlement des parcs et jardins (chapitre 5)**

(1) Les espaces verts et les aires de loisirs publics doivent être utilisés uniquement selon leur vocation. Il doit avant tout en être fait usage de manière à ne pas endommager, salir ou porter atteinte en quoi que ce soit aux plantations et équipements, et à ne pas mettre en danger ou déranger les autres usagers. Il est en particulier interdit :

1. de faire du bruit susceptible de déranger les autres usagers
2. d'utiliser des instruments de jet ou de tir
3. de promener sans laisse son chien (hormis les chiens d'aveugles ou de handicapés) ou quelque autre animal domestique, de le laisser aller dans les aires de jeu pour enfants, les terrains de jeux de ballon ou sur les pelouses, de le laisser se baigner
4. d'allumer un feu et de l'entretenir
5. de circuler dans les espaces verts et aires de loisirs avec un engin motorisé (sauf ambulances) ou d'y stationner quelque véhicule ou remorque que ce soit.

(2) Les activités telles que la bicyclette, le skate-board, les jeux de ballon, la baignade, le nautisme, la randonnée équestre et le barbecue ne sont autorisées que dans les espaces réservés à cet effet. Les arrondissements (*Bezirke*) ont la compétence de définir le périmètre des espaces réservés aux activités sus-nommées (...).

(4) L'administration des arrondissements peut décider de limiter certains usages dans certains espaces ou portions d'espaces, de modifier les horaires d'ouverture ou de définir des règles et interdictions.

## **3. La conférence Habitat II (1996) : déclaration d'Istanbul sur les établissements humains (chapitres 5 et 7)**

1. Nous, chefs d'Etat ou de gouvernement et chefs des délégations officielles des pays rassemblés à la Conférence des Nations Unies sur les établissements humains (Habitat II) à Istanbul (Turquie) du 3 au 14 juin 1996, souscrivons à cette occasion aux objectifs universels qui consistent à garantir à tous un logement convenable et à rendre les établissements humains plus sûrs, plus salubres, plus vivables, plus équitables, plus durables et plus productifs. Dans les débats que nous avons consacrés aux deux thèmes principaux de la Conférence — un logement convenable pour tous, et le développement durable des établissements humains dans un monde de plus en plus urbanisé — nous nous sommes inspirés de la Charte des Nations Unies et notre but a été de réaffirmer les partenariats existants ou d'en établir de nouveaux pour entreprendre une action aux niveaux international, national et local afin d'améliorer notre cadre de vie. Nous nous engageons à respecter les objectifs, principes et recommandations contenus dans le Programme pour l'habitat et promettons de contribuer ensemble à l'application de celui-ci.

2. Conscients de l'urgence du problème, nous avons constaté que la situation du logement et des établissements humains continuait de se détériorer. Or, les villes et les villages sont des centres de civilisation, facteurs de développement économique et de progrès social, culturel, spirituel et scientifique. Nous devons tirer parti des avantages qu'ils offrent et préserver leur diversité de façon à promouvoir la solidarité entre tous les peuples. (...)

4. Pour améliorer la qualité de la vie dans les établissements humains, nous devons lutter contre la détérioration des conditions qui, dans la plupart des cas, et plus particulièrement dans les pays en développement, a atteint un seuil critique. A cette fin, nous devons nous attaquer de manière globale, entre autres, aux problèmes suivants : modes de consommation et de production non viables, en particulier dans les pays industrialisés; changements non viables de la structure et de la répartition de

la population, la priorité étant donnée à l'examen de la tendance aux concentrations excessives ; situation des sans-abri ; accroissement de la pauvreté ; chômage ; exclusion sociale ; instabilité familiale ; insuffisance des ressources, des infrastructures et des services de base ; lacunes de la planification ; aggravation de l'insécurité et de la violence ; dégradation de l'environnement et vulnérabilité accrue aux catastrophes. (...)

11. Nous nous attacherons à promouvoir la conservation, la remise en état et l'entretien des bâtiments, monuments, espaces publics<sup>1</sup>, paysages et modes d'habitat ayant une valeur historique, culturelle, architecturale, naturelle, religieuse ou spirituelle.

12. Nous adoptons la stratégie de facilitation et les principes de partenariat et de participation, car il s'agit là de la manière la plus démocratique et la plus efficace de tenir nos engagements. Considérant que les autorités locales sont nos partenaires les plus proches et qu'elles ont un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre du Programme pour l'habitat, nous devons, compte tenu du cadre juridique de chaque pays, promouvoir la décentralisation au profit d'autorités locales démocratiques et chercher à renforcer leurs capacités financières et institutionnelles compte tenu de la situation du pays considéré, tout en veillant à ce qu'elles agissent de manière transparente, qu'elles respectent le principe de l'obligation redditionnelle et qu'elles soient sensibilisées aux besoins de la population — qualités essentielles requises dans l'action des pouvoirs publics à tous les niveaux. Nous accroîtrons aussi notre coopération avec les parlementaires, le secteur privé, les syndicats, les organisations non gouvernementales et les autres organismes de la société civile, en respectant pleinement leur autonomie. Nous renforcerons aussi le rôle joué par les femmes et nous encouragerons les entreprises du secteur privé à faire des investissements qui tiennent compte des intérêts de la collectivité et de la nécessité de respecter l'environnement. (...)

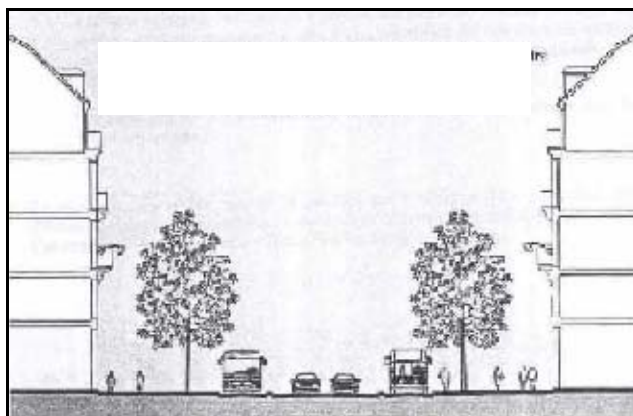
13. Comme la mise en œuvre du Programme pour l'habitat exigera un financement adéquat, nous devons mobiliser des ressources financières aux niveaux national et international, y compris des ressources nouvelles et supplémentaires provenant de toutes sources — multilatérales et bilatérales, publiques et privées. A cet égard, nous devons faciliter le renforcement des capacités et encourager le transfert de technologie et de connaissances appropriées. En outre, nous réaffirmons les engagements pris lors de conférences des Nations Unies organisées récemment, en particulier ceux qui sont énoncés dans « Action 21 » au sujet du financement et du transfert de technologie.

---

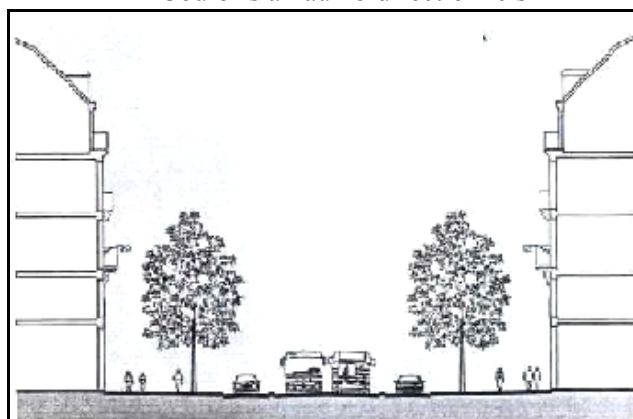
<sup>1</sup> Souligné par nous.

#### 4. Les différents types d'aménagements réalisés dans le cadre du programme « Mobilien » à Paris (chapitre 6)

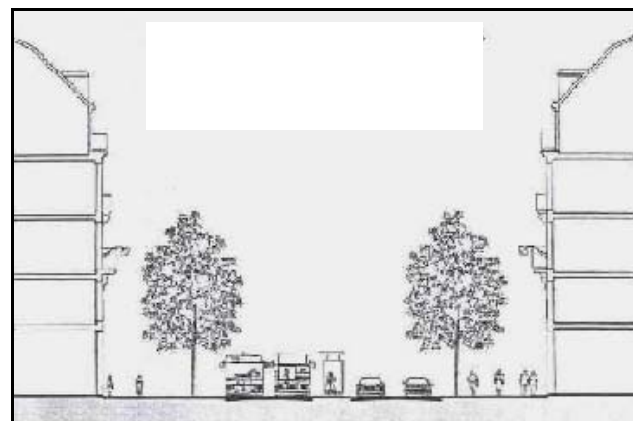
Couloirs bilatéraux



Couloirs axiaux bidirectionnels



Couloirs latéraux bidirectionnels

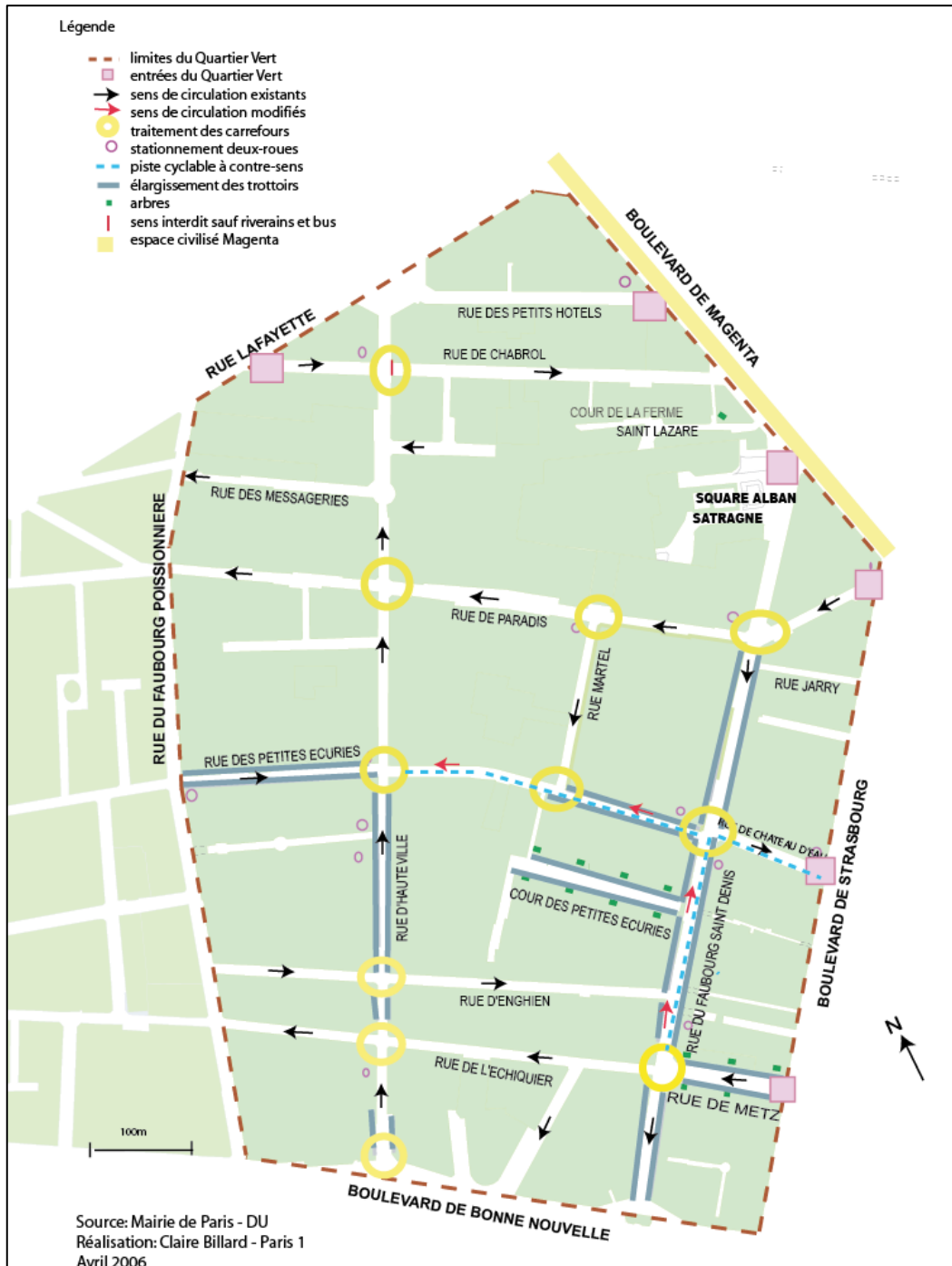


Source : Mairie de Paris, Guide du Mobilien, octobre 2002



## 5. Un exemple d'aménagements de voirie réalisés au sein d'un « quartier vert » à Paris (chapitres 6 et 7)

**Carte n°16. La diversité des aménagements du « quartier vert » Faubourg Saint-Denis Paradis dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement de Paris**



Source : Billard, 2006

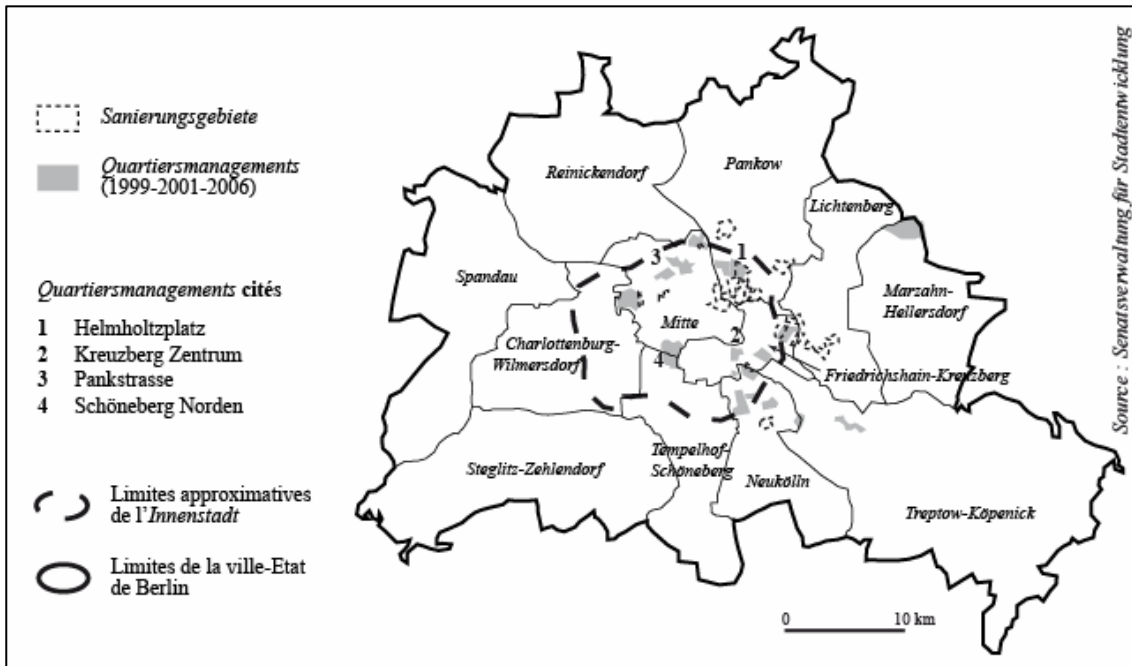
## 6. L'aménagement des espaces publics et son coût à Paris : quelques exemples de travaux (chapitres 6 et 7)

Objectif de l'aménagement	Outil d'aménagement	Coût indicatif (hors taxe en euros)
Augmentation de la taille des trottoirs	Elargissement de trottoir	120 à 250 euros par m <sup>2</sup>
	Oreille de 50 m <sup>2</sup>	7500 euros
Protection des trottoirs	Pose de potelet	100 euros l'unité
	Pose d'une barrière croix de Saint-André	210 euros l'unité
Equipement des trottoirs	Pose d'un banc	550 euros l'unité
	Pose d'un candélabre	4500 à 7000 euros l'unité
	Plantation d'un arbre (hors entretien)	2500 à 3500 euros l'unité
	Création d'un refuge piéton de 10 m <sup>2</sup> (terre-plein au milieu de la traversée piétonne)	1800 à 2500 euros
Régulation de la circulation	Création d'un carrefour surélevé de 40 m <sup>2</sup>	11 500 euros par m <sup>2</sup>
	Equipement d'un carrefour simple par 4 feux	90 000 à 140 000 euros le carrefour
Stationnement des deux-roues	Création d'une aire de stationnement de 13 m <sup>2</sup> : mobilier d'accrochage, revêtement	10 500 à 15 000 euros

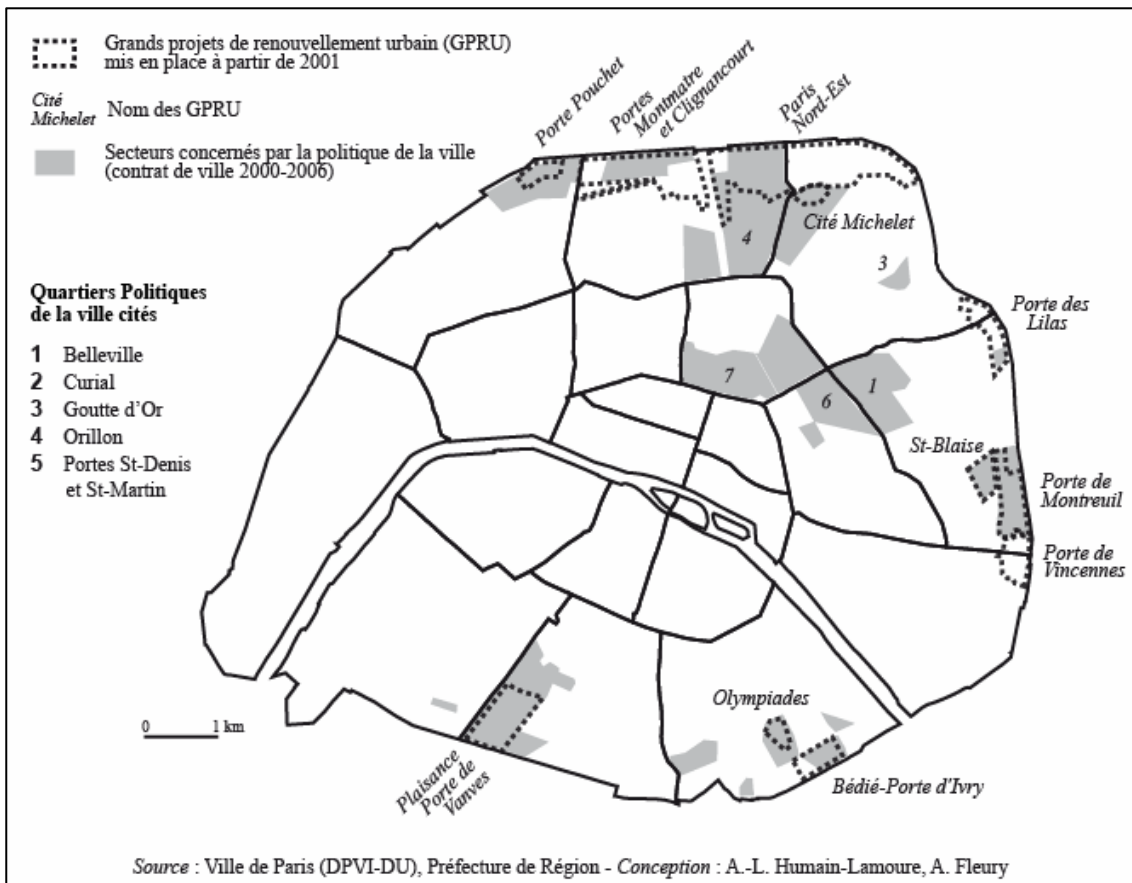
Source : Mairie de Paris, Le guide du conseiller de quartier (disponible dans la section « démocratie locale » du site de la Mairie de Paris : [www.paris.fr](http://www.paris.fr))

## 7. La politique de la ville à Paris et à Berlin (chapitres 7, 9, 10 et 11)

**Carte n°17. La Sanierungsdurchführung et le Quartiersmanagement à Berlin**



**Carte n°18. Les quartiers parisiens de la politique de la ville et les grands projets de renouvellement urbain (GPRU)**



## **8. La Direction de la voirie et des déplacements (DVD) : les quatre moments de son histoire depuis Haussmann (chapitre 9)**

### **La voirie entre paysage et réseau : un héritage haussmannien**

Le premier moment s'étend sur toute la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. A cette époque sont jetées « les bases d'une doctrine et d'un véritable art de la voirie » qui consistent à « façonner une vision contemporaine de la rue, considérée comme un ouvrage technique primordial, au centre des projets de modernisation et d'embellissement de la ville » (Landau, 1993). Mais l'invention de ces nouveaux modèles ne va pas sans la mise en place d'outils administratifs, techniques et économiques nécessaires à leur réalisation. Haussmann transforme en effet considérablement l'administration de la Préfecture de la Seine pour la mettre au service de son projet. Au sein du Service municipal des travaux (créé en 1851) est intégré l'ancien service du Pavé devenu Direction de la voie publique et du nettoyage<sup>2</sup> ; en 1867, le service des Promenades et Plantations est rattaché à cette direction pour former la Direction de la voie publique et des promenades, dirigée par Alphand. Après la chute du Second Empire, la III<sup>e</sup> République poursuit dans cette voie. Entre 1870 et 1900, le Service des travaux de Paris devient la Direction des travaux, au sein de laquelle on retrouve la Direction de la voie publique et des promenades, dirigée par Alphand jusqu'à sa mort en 1891. En définitive, les restructurations successives de l'administration préfectorale sont le reflet d'un même projet où la voirie est centrale : un projet qui s'appuie sur une vision unitaire de la rue, à la fois paysage et support de réseaux, structurant pour la ville. La présence des ingénieurs dans ces institutions est en outre une constante, ingénieurs qui sont principalement issus du corps des Ponts et Chaussées, détachés auprès des services municipaux<sup>3</sup> : « la voie publique au XIX<sup>e</sup> siècle est de la compétence exclusive des ingénieurs. Leur revient l'établissement des chaussées des voies nouvelles, avenues, places publiques, rues et boulevards, de leurs allées, contre-allées et trottoirs » (Landau, 1993). C'est à cette administration et à ses ingénieurs que l'on doit la construction d'un savoir-faire – formalisé dans les nombreux manuels écrits à l'époque – qui fait encore aujourd'hui la spécificité parisienne.

### **L'enjeu de la circulation au XX<sup>e</sup> siècle**

A l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, les services de voirie et les ingénieurs qui les composent s'intéressent moins au paysage : ils cherchent en premier lieu à répondre au défi de la mobilité dans la ville, déplaçant le cursus vers une approche de l'espace public conçu comme support de réseaux : « les questions de logement, de transport, de déplacements viennent progressivement au premier plan des réflexions sur la ville. La politique de grands travaux et le rôle des ingénieurs se déplacent vers d'autres préoccupations. La gestion des déplacements et la mécanisation de la voirie prennent le pas sur la construction de la rue : réseau du métropolitain, boulevards de ceinture, premières réflexions sur l'urbanisme souterrain » (Landau, 1993).

Cette nouvelle approche s'appuie sur de nouvelles structures institutionnelles. En effet, après la mort d'Alphand en 1891, la Direction des travaux éclate : les deux grandes directions administratives qui en découlent, les services de la voie publique, eaux, égouts, éclairage et carrières d'une part, d'Architecture et des promenades et plantations d'autre part, constituent « le squelette de l'organisation actuelle des directions techniques de la Ville de Paris » (Landau, 1993). C'est la première qui va mener à bien la construction des premières lignes de métropolitain. En son sein, on trouve également le Service technique de la voie publique et de l'éclairage, qui s'autonomise progressivement. Les questions d'exploitation de la voie publique y font timidement leur apparition, dans le cadre d'un service des concessions permanentes et du contrôle des voitures auquel est rattaché l'éclairage électrique. Après 1920, une direction administrative des travaux est créée, les services techniques s'autonomisant encore davantage. Parmi eux, on trouve les Services techniques de la voie

---

<sup>2</sup> Le changement de dénomination correspond également à un changement de compétence lié à la récupération par la préfecture de la Seine de tâches jusqu'alors dévolues à la Préfecture de Police (éclairage, nettoyage des rues, curage des égouts et vidanges).

<sup>3</sup> Les services détachés comprennent tous les services qui sont obligatoires pour le corps, tels que le service des Eaux et du Pavé de Paris. Cf. H. De Pontich, *Administration de Paris et du Département de la Seine*, Paris, Guillaumin 1884, p. 64 (cité par Landau, 1993).

publique, du métropolitain et du port de Paris ; c'est dans ce cadre que s'inscrit le service de la voie publique, du nettoyage, de l'éclairage et des plantations. Après la Seconde Guerre mondiale, ce service devient une direction : c'est la Direction technique de la voirie parisienne, qui mène d'ailleurs à bien l'adaptation de Paris à la circulation automobile croissante, s'éloignant de plus en plus d'une conception paysagère de l'espace public. Ainsi commence la construction du boulevard périphérique, de la voie express rive droite ; un certain nombre de projets d'infrastructures sont également lancés dans la foulée.

### **La Direction de la voirie (1968) : concilier l'approche par les réseaux avec de nouveaux enjeux**

Avec la disparition de la Direction générale des services (héritière de l'ancien Service des travaux) est créée en 1968 la Direction de la voirie. Elle poursuit d'abord dans la voie tracée après guerre, menant à bien la construction de nouvelles infrastructures. Mais de nouveaux enjeux émergent qui conduisent à un renouvellement de ses missions ainsi qu'à un élargissement de son domaine d'activité et à une complexification de ses tâches. Progressivement, elle voit se développer les fonctions d'études<sup>4</sup>, notamment dans le domaine du stationnement<sup>5</sup> et doit soigner davantage la préparation des décisions et des projets. Quelques années plus tard, elle va changer d'approche mise et s'atteler à la mise en œuvre du nouveau plan de circulation dans la capitale. La logique de réseau demeure, mais tend désormais à mieux prendre en compte l'ensemble des usagers ainsi que l'environnement urbain. Si les ingénieurs continuent à dominer, ceux de la Ville de Paris prennent progressivement le relais du corps des Ponts et Chaussées<sup>6</sup> renouvelant les approches ; les architectes sont également progressivement intégrés au sein de la Direction.

Les restructurations successives de la Direction dans les années 1980 et 1990 prennent acte de cette évolution. Les réflexions vont prendre beaucoup de temps vu la diversité des tâches, l'importance des effectifs (1100 agents) et la dispersion des implantations (Ambroise, 2001). La restructuration de 1987 étoffe la section d'études générales chargée de l'étude et de la définition de la politique générale de la Direction en matière de déplacements, d'organisation de la circulation et du stationnement, de la coordination des analyses et enquêtes auprès des usagers et des riverains, et du recueil des données relatives aux déplacements, à la sécurité routière (fichier municipal des accidents), à la circulation et au stationnement. Mais c'est surtout la création d'une section projets au sein du service technique de la voie publique qui doit retenir l'attention : pilotée par un groupe interdisciplinaire (architectes et ingénieurs), elle est notamment chargée de l'étude de l'ensemble des projets intéressant la voie publique à l'exclusion de ceux qui touchent uniquement l'exploitation du trafic. Les aménagements de requalification se multiplient sous l'égide de cette section<sup>7</sup>, conduisant la Direction à créer en 1990 l'Agence des grandes opérations (AGO), distincte des plus anciens services : service technique de la voie publique, service de l'éclairage et service du stationnement. Cette agence a « la responsabilité de l'étude et de la réalisation de grands projets complexes tels que l'aménagement des Champs-Élysées, celui de la porte Maillot, celui de la zone piétonne du 2<sup>ème</sup> arrondissement »<sup>8</sup>. Les architectes-voyers<sup>9</sup> y tiennent une place importante. Ce troisième moment de l'histoire de la Direction est cependant très ambivalent : tout en développant les moyens techniques et humains indispensables à la mise en valeur du cadre de vie – c'est le rôle à la fois de l'AGO et du service de la voirie et de l'éclairage créé en 1990 – elle n'en poursuit pas moins de mettre en œuvre une politique visant à assurer les meilleures conditions possibles à la circulation automobile, comme en témoignent les « axes rouges »<sup>10</sup>. Finalement, malgré les changements de mentalités, en partie impulsés par le directeur de l'époque, E. Lambolley, il reste au sein de la Direction de la voirie un grand nombre d'ingénieurs qui avaient travaillé sous G. Pompidou, précisément ceux qui avaient construit les trémies et autres

<sup>4</sup> Section d'études générales, à laquelle appartient P. Hattenberger.

<sup>5</sup> Source : *De vive voie*, n°52, 1993, p. 10.

<sup>6</sup> Entretien avec B. Landau, 20/08/2004.

<sup>7</sup> Voir chapitre 5.

<sup>8</sup> *De vive voie*, n°36, 1990, p. 2.

<sup>9</sup> Créés par une délibération du Conseil de Paris (08/07/1991), les architectes-voyers exercent « des fonctions techniques ou administratives dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, de la construction... Ils assurent des missions de conseil, de contrôle, d'évaluation, de programmation, d'études, de conception et de maîtrise d'œuvre. »

<sup>10</sup> C'est le rôle du service de la circulation et du stationnement créé en 1990 (concentrant les missions dispersées jusque-là entre le service technique de l'éclairage et de la circulation d'une part et le service technique du stationnement d'autre part). Il s'agit de mettre en œuvre des mesures d'optimisation de la gestion du trafic, avec des moyens renforcés.

infrastructures... et à qui on demandait désormais de revenir sur cette politique d'infrastructures, d'où les résistances<sup>11</sup>.

### **La Direction de la voirie et des déplacements (1997) : mettre en œuvre le partage de l'espace public**

« Pour répondre aux nouvelles directives découlant de la politique municipale tendant à redistribuer l'espace public et mieux prendre en compte les demandes des Parisiens »<sup>12</sup>, la Direction est rebaptisée et restructurée une nouvelle fois en 1997. C'est le quatrième moment de son histoire, qui se prolonge jusqu'à aujourd'hui. La cellule transports de la Direction de l'aménagement urbain est rattachée à la DVD qui est désormais chargée de la mise en œuvre d'une politique des déplacements, conçoit et met en œuvre dans ce cadre toutes les opérations de voirie, qu'il s'agisse des grands travaux ou des activités se rattachant à l'entretien, à l'éclairage et à la signalisation de la voie publique. L'AGO devient un service à part entière : le service de l'aménagement des espaces publics (SAEP) : « ont été regroupés dans ce service l'ensemble des opérations d'aménagement de l'espace public viaire et de création de parcs de stationnement, anciennement répartis entre le Service de la voirie et de l'éclairage et l'Agence des grandes opérations »<sup>13</sup>. Les aménagements doivent désormais contribuer à « l'harmonie du paysage urbain, à l'embellissement du cadre de vie » (Ambroise, 2001), tout en redistribuant l'espace public entre ses différents usagers. Autre nouveauté, c'est la distinction entre maîtrise d'œuvre (études) et maîtrise d'ouvrage. Il faut noter que l'alternance politique de 2001 n'a pas conduit à une réorganisation fondamentale de la DVD : le seul changement de taille est la création de l'Agence de la mobilité qui remplace la mission SIRET et s'occupe désormais en amont de définir les objectifs et les programmes ; elle a également une mission en ce qui concerne la politique des déplacements, en relation avec les autres acteurs institutionnels du secteur<sup>14</sup>. La DVD, et en particulier le SAEP, essaie aujourd'hui de « concilier des usages et la qualité », avec une prise de conscience forte : « il n'est plus possible de s'arrêter au fonctionnel » (P. Germain)<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> Entretien avec J.-M. Bourlon, 09/01/2006.

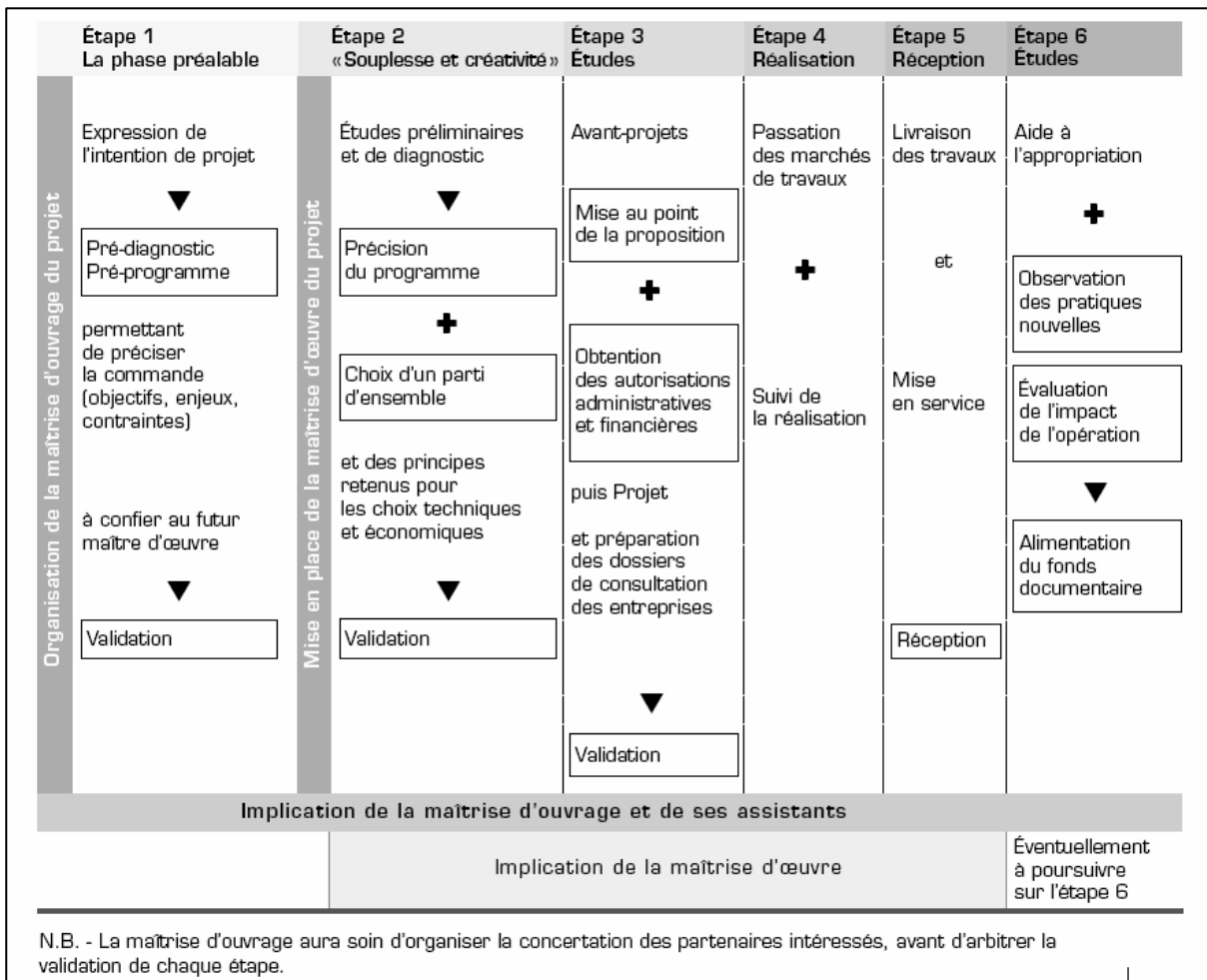
<sup>12</sup> *De vive voie*, n°71, 1997, p. 1.

<sup>13</sup> *De vive voie*, n°71, 1997, p. 1.

<sup>14</sup> L'observatoire des déplacements à Paris a pour rôle de réaliser des enquêtes et des observations sur le terrain, d'établir une synthèse de données statistiques concernant les déplacements à Paris en partenariat avec la RATP, la SNCF, le Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF), la Préfecture de Police, Airparif, le Port Autonome de Paris, la Direction régionale de l'Équipement, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP), l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris.

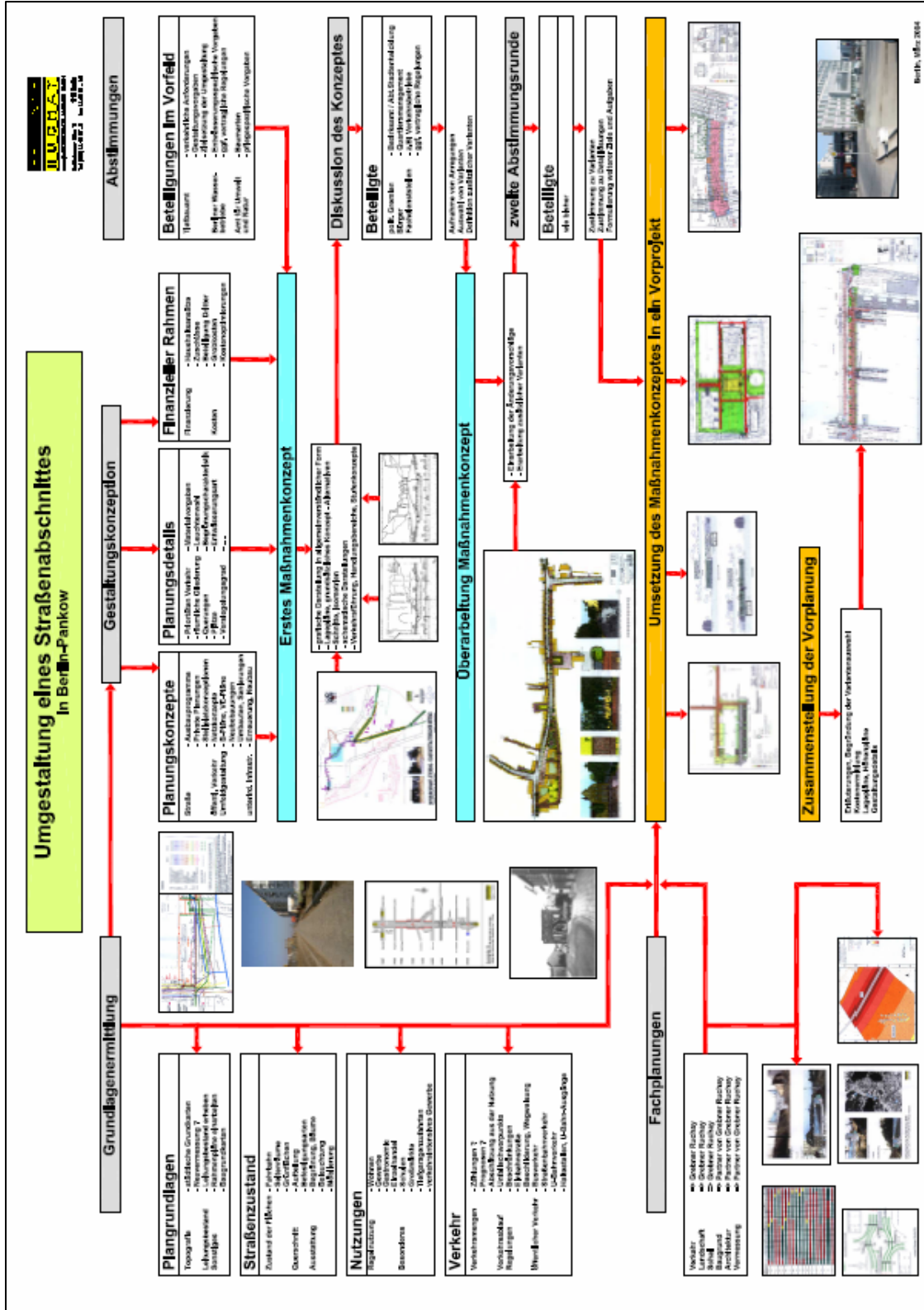
<sup>15</sup> Entretien du 01/10/2004.

## 9. Les étapes de la démarche de projet (chapitres 9, 10 et 11)



Source : Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP) (2001) [\[www.archi.fr/MIQCP/\]](http://www.archi.fr/MIQCP/)

# 10. Aménagement d'une rue à Pankow : un exemple du système des acteurs à Berlin





## **11. Les principales associations thématiques parisiennes : transports et environnement (chapitre 10)**

### **Association des usagers des transports d'Ile-de-France (AUT-IDF)**

L'AUT-IDF a été créée en 1982. L'association, qui se nommait initialement « Association des usagers des transports, de la rue et de l'environnement », a été créée à la suite de l'action populaire contre la pénétrante Nord/Sud qui devait passer dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement ; c'est de cette mobilisation qu'est née l'idée d'une association traitant des transports et du cadre de vie à Paris et en Ile-de-France. Bien que moins exclusivement axée sur la question des transports, l'AUT-IDF regroupe les adhérents franciliens de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) créée quant à elle en 1978<sup>16</sup>. L'AUT est également membre d'Ile-de-France Environnement (voir ci-dessous).

L'AUT-IDF milite pour que l'Ile-de-France soit une région où il est agréable de vivre et de se déplacer. Pour cela, elle considère qu'il faut développer les transports en commun et leur donner la priorité absolue. Il faut aussi qu'ils soient incitatifs, c'est-à-dire rapides, fréquents, réguliers, et bénéficiant en surface d'aménagements de priorité ; développés dans tout le tissu urbain ; permanents, en généralisant leur fonctionnement en soirée et le dimanche ; confortables, accueillants, sécurisants (véhicules, gares, abribus...) ; accessibles à tous, y compris aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ; pratiques et abordables, en clarifiant l'information, les tarifs, les parcours. L'AUT-IDF défend donc, pour les transports collectifs de surface, la notion de « métro de surface ». Cela doit se traduire par l'identité des trajets aller et retour (pour une meilleure lisibilité) et par une séparation de la circulation automobile sur l'essentiel sinon la totalité du parcours. Pour cela, l'association agit principalement par voie institutionnelle puisqu'elle est représentée dans la plupart des instances de concertation.

### **Les Amis de la Terre**

Cette association écologiste est présente à Paris depuis 1977. Elle est issue d'un mouvement né aux Etats-Unis au début des années 1970 et qui a ensuite essaimé dans le monde, d'où son rattachement à une fédération internationale. Ses préoccupations sont, dès l'origine, globales et non locales, à la différence d'autres associations environnementales. L'association a compté en son sein des personnalités d'envergure, comme René Dumont. Suite à la création du parti des Verts, de nombreuses dissensions ont affaibli l'association au cours des années 1980. Aujourd'hui, les statuts ont été clarifiés : elle est indépendante de tout pouvoir politique et aucune personne ayant un mandat électif ne peut en devenir cadre. Même s'il est certain qu'il y a une sympathie et des valeurs en commun avec les Verts, l'association garde donc ses distances par rapport aux partis politiques. Depuis lors, elle a pris un nouvel essor.

La fédération et son conseil fédéral définissent la ligne d'action au niveau national. Ensuite, on retrouve des groupes locaux, notamment à Paris, qui ont le statut d'association. Chacune s'organise de manière autonome, définit ses propres champs d'action, même si elle se doit aussi évidemment de relayer des actions nationales ou internationales. Le groupe de Paris rassemble plus de 200 adhérents et compte plusieurs groupes thématiques. Trois domaines ont été choisis : les forêts tropicales – il s'agit de relayer à Paris une campagne nationale, avec des actions ciblées sur certaines enseignes et sur les administrations –, la gestion des déchets et la question des transports. Dans ce domaine, l'association a mené dernièrement des actions de sensibilisation auprès du grand public (organisation de rallyes pédestres par exemple), une campagne d'affichage en collaboration avec l'ADEME, la Ville de Paris et la RATP sur les problèmes liés au changement climatique ; elle s'est aussi impliquée institutionnellement lors des concertations pour l'élaboration du PDP et du PPAD.

---

<sup>16</sup> Celle-ci représente les usagers des transports publics auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport et s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

### **Ile-de-France environnement (IDFE)**

Dans les années 1970, pour lutter contre le projet de voie express rive gauche se crée l'Association pour la défense et l'embellissement du site de Notre-Dame. Autour de ce noyau, un regroupement informel s'opère entre plusieurs dizaines de comités locaux : le Bureau de liaison des associations de défense de l'environnement de Paris et de la région parisienne. Au cours des années 1980, le Bureau de liaison se structure et se rapproche de fédérations défendant le patrimoine, le cadre de vie, les transports en commun, l'écologie. Le Bureau de liaison se transforme en association déclarée, lance le bulletin *Liaison* et obtient l'agrément préfectoral. En 1993, le Bureau de liaison devient Ile-de-France Environnement (IDFE) qui adhère à la fédération nationale France Nature Environnement (FNE). Le mouvement regroupe à cette époque 200 associations. Ses représentants participent activement à l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Aujourd'hui, l'Union représente 350 associations. Ses objectifs sont les suivants : convaincre les décideurs franciliens qu'il est urgent et indispensable d'améliorer concrètement la qualité de la vie ; agir pour que soit mieux maîtrisée l'extension de l'agglomération, pour que soit préservée la qualité de l'air, des rivières, des sols ou encore des espaces naturels et pour que soient développées les actions contre les nuisances de tous ordres.

### **Mieux se déplacer à bicyclette (MDB)**

L'association – initialement baptisée « Mouvement de défense de la bicyclette » – a été créée en 1974 pour lutter contre l'hégémonie de l'automobile et soutenir le développement des déplacements à bicyclette en ville. Elle milite toujours aujourd'hui pour le développement des déplacements à bicyclette comme mode de transport efficace, bon marché et non polluant, comme alternative à l'excès de circulation automobile, comme complément aux transports en commun et comme moyen de limiter le gaspillage d'énergie. Le MDB est adhérent de la FUBicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette) et de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

### **Paris citée humaine : les droits du piéton**

L'association a été fondée en 1959 pour lutter contre le développement anarchique du stationnement, défavorable aux piétons. C'est dès le début une association à vocation nationale, présente dans de nombreuses villes. Depuis les années 1960, l'association n'a cessé de lutter pour que les trottoirs soient dégagés au maximum, notamment du stationnement anarchique. Ses demandes sont aujourd'hui en grande partie exaucées, le mobilier de défense ayant depuis été généralisé dans les rues de Paris. Aujourd'hui, elle compte environ 4000 adhérents en France, dont 400 à Paris, avec en théorie un délégué par arrondissement. Mais cette association n'est plus aussi active que par le passé, en tout cas beaucoup moins que les associations citées ci-dessus. Elle milite globalement pour un meilleur confort – qui passe notamment par plus de propreté – et une meilleure sécurité des cheminements piétons, sur les trottoirs et lors des traversées.

### **Réseau vert**

Créée en 1991, cette association « a pour but de promouvoir la mise en œuvre du Réseau vert, ensemble de rues réservées aux piétons et aux cyclistes, itinéraire pratique et convivial » selon les termes de son statut. Le Réseau vert proposé par l'association concerne 140 km de rues et environ 100 km de contre-allées, terre-pleins, avenues ou boulevards. Il a été conçu par des habitants des vingt arrondissements. Son objectif est d'établir un nouveau partage de la rue pour favoriser les déplacements à pied et à vélo, lutter contre les nuisances liées à l'automobile et généraliser dans les rues la présence des végétaux, dans une optique à la fois paysagère et écologique. Pour cela, l'association organise des manifestations et des fêtes, lance des pétitions, participe aux initiatives d'autres associations (associations de cyclistes, d'usagers des transports). Elle réunit experts, adhérents et sympathisants sur des thèmes d'actualité (cohabitation des piétons, rollers et cyclistes ; avenir de la Petite ceinture ; reconquête des berges de la Seine ; commerces de centre-ville, etc.) et est présente dans les instances de concertation avec les pouvoirs publics. L'association est également membre de la FNAUT.

*Sources : entretiens ; sites Internet des associations.*

*Une rue du « réseau vert » vue par l'association (document extrait du site Internet)*



## **12. Organisation et fonctionnement des conseils de quartier à Paris** **(chapitre 10)**

La démocratie locale à Paris se caractérise par une relative diversité car la loi laisse une large liberté aux maires d'arrondissement pour définir les règles du jeu. Elle est donc le reflet de l'hétérogénéité des quartiers et des histoires locales, mais surtout de la complexité des contextes politiques locaux. On peut donner un aperçu de cette diversité en prenant l'exemple de deux arrondissements aux couleurs politiques différentes.

### **Arrondissement de droite/arrondissement de gauche**

Le 6<sup>ème</sup> arrondissement a mis en place des conseils de quartier en 2002. Les membres du conseil de quartier siègent pour deux ans et le maire, ou son représentant choisi par lui parmi les élus municipaux, les préside. Le conseil de quartier est constitué de deux élus choisis par le conseil d'arrondissement et quatre personnes qualifiées désignées par le maire (premier collège). Six représentants d'associations locales désignées en conseil d'arrondissement sur proposition du maire forment le deuxième collège. Dans un troisième collège, ce sont six habitants qui sont tirés au sort parmi les volontaires ou à partir de la liste électorale. Il n'existe aucune assemblée publique. La conception du conseil de quartier est alors celle de ces dix-huit habitants. Leurs réunions (trimestrielles) sont néanmoins ouvertes au public. Un Bureau est constitué de quatre personnes : le président, élu municipal, et un représentant de chaque collège. Ces représentants sont alors considérés comme étant les présidents des collèges auxquels ils appartiennent. L'ordre du jour des séances est déterminé par le président, plus ou moins en concertation avec les autres conseillers de quartier (Richard, 2004).

Le 14<sup>ème</sup> arrondissement a opté pour une autre organisation des conseils de quartier. La mairie s'est dotée d'un Pôle de démocratie locale, regroupant des membres de l'équipe municipale, dont un conseiller au maire délégué en charge de la démocratie locale et trois adjoints aux conseils de quartier, chacun chargé de la coordination de deux conseils, ainsi qu'un membre du cabinet du maire, chargé de mission à la démocratie locale. Le président est obligatoirement un membre issu du collège des habitants. Ce collège est composé de seize membres tirés au sort parmi les volontaires qui se sont présentés. Sur proposition des associations elles-mêmes, cinq membres faisant partie du Conseil d'Initiative et de Concertation d'Arrondissement (CICA) composent le deuxième collège. Le troisième collège est composé de cinq acteurs socio-économiques désignés par le conseil d'arrondissement et sur proposition du maire. Enfin, quatre élus, trois d'entre eux appartenant à la majorité et un représentant l'opposition, sont désignés par le conseil d'arrondissement, et n'ont pas le droit de vote, ce qui est également une particularité que l'on ne retrouve pas partout. Une répartition égalitaire entre hommes et femmes est appliquée dans le recrutement des membres. Un Bureau d'animation est composé de cinq membres, représentant la pluralité de la composition du conseil.

## Les modes d'organisation et de fonctionnement des conseils de quartier selon les arrondissements

Ar rd.	Nb hab par CQ	Nb CQ	Date de la 1 <sup>re</sup> délib. de création	Présidence / membres de droit	Composition	Fonctionnement
1	4 222	4	2001	Maire de l'arrd. Adjoint chargé de la DL membre de droit	1 collège d'élus, d'associat° et 1 collège de PQ	Réunion au moins 1/trimestre ouverte au public.
2	6 528	3	2001	Issu du 1 <sup>er</sup> collège (habitants)	1 collège d'hab., de PQ et d'élus	Réunions au moins 3 fois par an, ouvertes au public
3	11 416	3	Janvier 2002	Issu du 1 <sup>er</sup> collège (habitants)	1 collège d'habitants, d'associat°, de PQ et d'élus	Réunions au moins 3 fois par an, ouvertes au public
4	7 669	4	2001	Maire de l'arrd. assisté par l'adjoint chargé de la DL sans droit de vote	Membres variables selon les conseils	Réunions au moins 3 fois par an ouvertes au public. Participation facultative des CA
5	14 712	4	13 juin 2002	Maire de l'arrd. ou son représentant choisi ds le 1 <sup>er</sup> collège parmi les membres du CA	1 collège d'élus, de PQ, d'associations et d'habitants	Réunions au moins 3 fois par an, ouvertes au public. Réunion en plénière des 4 conseils de quartier une fois par an en présence du CA
6	7 487	6	Mars 2002	Maire de l'arrd. ou son représentant	1 collège d'élus, de PQ, d'associat° et d'habitants.	Réunions au moins 2 fois par an ouvertes au public Réunion en séance plénière une fois l'an
7	14 246	4	Mars 2002	Maire de l'arrd. ou son représentant	21 membres répartis en 3 collèges	Réunion au moins 3 fois par an en séance publique Le maire d'arrond. ou son représentant fixe l'ordre du jour
8	5 616	7	Juin 2002	Maire de l'arrd. (ou 1 <sup>er</sup> adjoint) assisté de l'adjoint chargé des associations		
9	11 168	5	2001	Un élu. Les élus de l'arrd. sont membres de droit		
10	14 936	6	2001	2 ou 3 élus référents représentant la municipalité	Equipe d'animat° (12 désignés par les membres du CA, 6 PQ désignées par le maire sur proposition des 12 membres ( les élus référents)	Organisation confiée à l'équipe d'animation
11	29 820	5	Mars 2002	Tout conseiller d'arrondt peut y participer sans droit de vote		Réunions au moins 3 fois par an ouvertes au public Présence facultative du S
12	19 513	7	2001	Maire de l'arrondt. Tout conseiller d'arrondt. sans droit de vote		Réunions au moins 3 fois par an ouvertes au public avec temps de parole prévu pour le public Présence facultative du SG
13	21 442	8	2001	Présidt et secrétaire élu par le bureau d'animation	Bureau d'animat° mis en place pour 3 ans	Réunions au moins 3 fois par an ouvertes au public Présence facultative des CA Comité transversal à 3 CQ pour les pb spécifiques de la ZAC Paris Rive Gauche
14	22 141	6	Jan 2002		1 collège d'habitants, des associat° inscrites au CICA, 1 collège de PQ et 1 collège de 3 membres proposés par la majorité et de 1 par la minorité	Réunion au moins 3 fois par an Réunions ouvertes au public
15	22 536	10	Avril 2002	Maire d'arrondt. Présidt de droit mais délégation à 5 adjoints qui président 2 CQ		Réunions au moins 2 fois par an ouvertes au public
16	26 962	6	Juin 2002	Maire de l'arrondt ou son représentant		<b>Réunions au moins 2 fois par an ouvertes au public PV diffusé aux conseillers et en mairie</b>
17	20 108	8	2001	Maire de l'arrondt ou son représentant		<b>Réunions au moins 2 fois par an ouvertes au public</b>
18	23 073	8	Mars 02	Elu référent désigné par le CA sur proposition du Maire. Tout conseiller peut y participer sans droit de vote		<b>Réunions au moins 3 fois par ouvertes au public Présence facultative du SG</b>
19	17 273	10	1996	Délégué du maire chargé de la liaison entre la Mairie et le CQ		Autant de réunions que nécessaire et au moins avant chaque réunion publique Au moins 3 réunions publiques par an Présence facultative du SG
20	26 136	7	1995	Maire de l'arrondt assisté par l'adjoint chargé de la DL. L'élu chargé du quartier est 1 <sup>er</sup> vise pt. Du CQ, sans droit de vote		Réunions au moins 3 fois par an ouvertes au public Présence facultative du SG

Source : ATTAC, 2003 [[www.local.attac.org/paris15/documents/reflexion/democratie.pdf](http://www.local.attac.org/paris15/documents/reflexion/democratie.pdf)]

## **13. Deux cabinets d'études privés à Paris : AREP et SEURA** **(chapitre 11)**

### **AREP, maître d'œuvre de l'« espace civilisé » Jaurès**

AREP Groupe est un bureau d'études pluridisciplinaire en aménagement et construction dont la SNCF est le principal actionnaire. Ce bureau d'études a surtout travaillé sur la conception des espaces de transport. Il a mené de nombreuses recherches sur l'accueil, la gestion des foules, les ambiances et le confort des usagers. C'est à partir de cette expérience qu'il développe aujourd'hui ses savoir-faire sur ce qu'il appelle « les espaces de la ville du mouvement ».

AREP Groupe, c'est une équipe de 240 personnes constituée d'urbanistes, architectes, ingénieurs, techniciens, designers, dont les activités sont réparties en deux sociétés : AREP (créée en 1997 par J.-M. Duthilleul et E. Tricaud, architectes et ingénieurs) pour la conception des lieux du transport, l'ingénierie du bâtiment et le design de mobilier ; AREP ville (filiale d'AREP à 100 % et créée en 2006) pour les études urbaines, l'aménagement urbain, l'architecture des bâtiments publics, des bureaux, des logements, etc.

Dans le domaine de l'architecture, AREP a travaillé à l'aménagement de gares, à la construction de bureaux et de commerces, de logements, d'équipements publics. Dans le domaine des espaces publics, c'est principalement AREP ville qui intervient, selon les deux modalités suivantes :

- *études amont*, avec la mise en cohérence des logiques urbaines avec celles des réseaux de transports, à plusieurs échelles (territoires, quartiers, pôles d'échanges et leur environnement) ; des études urbaines ont ainsi été développées pour Avignon, La Rochelle et Reims ;
- maîtrise d'œuvre urbaine et architecturale pour les aménagements liés aux nouveaux modes de déplacements comme le tramway, le développement de quartiers (places, avenues, etc.), la création de pôles d'échanges (gares routières, déposes taxis, parkings, etc.) ; AREP ville a ainsi remporté la maîtrise d'œuvre des aménagements suivants : avenue Jean-Jaurès à Paris, tramway de Saint-Etienne, place Tianfu à Chengdu, porte Yong Ding Men à Pékin, TCSP de Toulouse (voie de bus en site propre).

### **SEURA, maître d'œuvre du jardin des Halles**

David Mangin est l'un des fondateurs de ce bureau d'études rassemblant architectes et urbanistes. Ses deux domaines de compétences sont les *études amont* et la maîtrise d'œuvre, notamment pour des projets urbains et des projets d'aménagement d'espaces publics. Ainsi, SEURA a récemment été lauréat de diverses études de définition (aménagement d'un quartier à Anzin, arrivée de l'autoroute A7 à Marseille). SEURA a également réaménagé des espaces publics (parvis de la gare TGV, place des Buisses à Lille, cours du Chapeau Rouge à Bordeaux, boulevard Richard Lenoir à Paris avec Jacqueline Osty, paysagiste) et conçu des programmes de pôles de transports (gare Denfert-Rochereau).

Sources : [www.seura.fr](http://www.seura.fr) ; [www.arep.fr](http://www.arep.fr) ; [www.paris.fr](http://www.paris.fr) ; entretiens personnels

## **14. Le rôle de l'agence Laverne dans les projets d'« espaces civilisés »** **à Paris (chapitre 11)**

Le cas des deux premiers « espaces civilisés » que sont d'une part les boulevards de Clichy et Rochechouart, d'autre le boulevard Magenta illustre très bien les remarques d'ordre général faites dans le chapitre 11. Le récit qui suit s'appuie sur les informations recueillies auprès de B. de Tintiniac, salarié de l'agence Laverne (entretien du 10/01/2006), croisées avec celles que nous avons recueillies lors des entretiens avec les autres acteurs du projet.

## **Les boulevards de Clichy et de Rochechouart**

Pour ces boulevards, la Direction de la voirie avait dessiné le projet dès 2002, les mêmes architectes-voyers s'occupant de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre ; l'agence Laverne, associée à un OGI<sup>17</sup>, devait seulement s'occuper de la conception horticole de l'« espace civilisé » (mission partielle), et donc n'assurer que la finition du projet. Mais une fois la première phase des travaux réalisée, le projet a soulevé un certain nombre de critiques : de la part du Maire d'abord, qui regrettait le manque d'esthétique du projet ; de la part de la Direction des parcs et jardins également, qui déplorait l'absence de concept général ; de la part des habitants enfin, qui n'avaient pas été consultés et demandaient notamment un traitement spécifique pour les places. Aussi peu satisfaite que ces différents acteurs et avec leur soutien, l'agence Laverne a donc été amenée à « faire plus que sa mission » (B. de Tintiniac). Une approche paysagère a été développée, avec l'identification de séquences et des figures urbaines majeures, ainsi que des principaux enjeux urbains<sup>18</sup>. Sur la base de son expérience, l'agence a ensuite fait de nouvelles propositions d'aménagement, relativement novatrices pour Paris, en s'appuyant sur son diagnostic paysager et en tenant compte des contraintes fonctionnelles. Finalement, contrairement à ce qui était prévu au départ, ce sont les propositions de l'agence Laverne qui ont été reprises pour les phases suivantes.

## **Le boulevard Magenta**

Fort de ce succès, l'agence Laverne s'est vue confier par la Mairie de Paris une mission de conception élargie pour le réaménagement du boulevard Magenta en 2003<sup>19</sup>, en association avec un OGI. Même si le diagnostic avait déjà été fait et que les premières propositions d'aménagement circulaient déjà dans les services, le prestataire externe intervenait beaucoup plus en amont cette fois-ci, l'architecte-voyer ayant aussi moins dessiné le projet. C'est donc l'agence Laverne qui a élaboré les hypothèses d'aménagement, pendant que se discutait l'emplacement des couloirs de bus. Elle a principalement travaillé avec le conducteur d'opération à la DVD, G. Lacrouts, ainsi qu'avec la DPJEV dont le service aménagement l'a largement soutenue<sup>20</sup>. Comme le rappelle T. Laverne, l'agence a proposé « un projet de développement durable »<sup>21</sup>. Alors que la DVD plaçait le débat sur le terrain du choix des matériaux, « leur combat a été d'imposer la prise en compte du patrimoine végétal dans le projet de développement durable » : il s'agissait pour eux de renouveler le végétal sur le boulevard en « déplaçant certaines plantations, en remettant certaines d'entre elles en cause », en créant une deuxième plantation d'alignement. Le principal argument était politique : « pouvait-on dépenser 80 millions de Francs pour uniquement élargir les trottoirs ? Ce n'était pas pensable » rappelle B. de Tintiniac. Il fallait profiter de la création d'un « espace civilisé » pour revenir au profil du boulevard haussmannien, avec deux rangées d'arbres. Présentée en comité technique, la proposition de l'agence a été acceptée, permettant le lancement de l'avant-projet. Après avoir été examinée par OGI pour juger de sa faisabilité technique, la proposition a ensuite été une nouvelle fois présentée en comité technique élargi en novembre 2003, puis a recueilli l'accord de principe des élus, sensibles à l'argument politique, ce malgré les réserves du service de l'arbre (DPJEV) : tout en mettant en avant la valeur patrimoniale du boulevard, l'idée d'une deuxième plantation d'arbres permettait en effet de récupérer de l'espace soit pour installer une piste cyclable sur le trottoir (celle-ci devant passer entre les deux plantations d'alignement), soit pour élargir ce dernier.

Mais il fallait encore l'avis favorable des Architectes des Bâtiments de France (ABF). En général, considère B. de Tintiniac, les ABF « vont plutôt dans leur sens, mais ils ont tout de même une image un peu figée de l'espace public et de Paris »<sup>22</sup>. Fort de l'argument patrimonial qu'elle avait développée, l'agence Laverne aide alors la DVD à monter un dossier solide de présentation du projet aux ABF. Selon certains acteurs, elle s'est même « occupée des négociations avec les ABF » (C. Nenner), la DVD n'étant pas vraiment « armée pour discuter avec les ABF », par manque de

---

<sup>17</sup> Bureau d'études VRD (Voirie et Réseaux Divers).

<sup>18</sup> A noter : la dichotomie entre les deux boulevards, l'un avec ses sex-shops, l'autre qui regarde plus vers Montmartre.

<sup>19</sup> Appel d'offre restreint pour le marché de maîtrise d'œuvre.

<sup>20</sup> Selon B. de Tintiniac, bien qu'initiateur, le chef de projet issu de la Direction de l'urbanisme, Pierre Herviou, s'est ensuite peu impliqué, ce que confirme le principal intéressé : il était plutôt favorable à un élargissement des trottoirs. C'était plutôt G. Lacrouts, qui gérait le dossier.

<sup>21</sup> Entretien avec T. Laverne, 10/01/2006. Les citations qui suivent dans ce paragraphe proviennent du même entretien.

<sup>22</sup> Entretien du 10/01/2006.

compétences dans le champ « culturel et historique »<sup>23</sup>. Les ABF tombent d'accord sur la deuxième plantation d'arbres et donnent un avis favorable pour les deux hypothèses (piste cyclable ou trottoir élargi) ; ils acceptent même les couloirs de bus : selon B. de Tintiniac, « c'est [d'ailleurs] le rétablissement des proportions haussmanniennes [qui] a finalement permis de conserver les couloirs de bus en l'état ». Le seul point posant problème, à savoir encore une fois la question du « lanierage », concernait la piste cyclable qui devait être séparée du trottoir par des bordures spécifiques (des « vues » selon le terme technique). L'agence Laverne n'a donc dû modifier ces propositions que de ce point de vue : elle a alors dessiné une vue plus fine, avec le même matériau que le reste du trottoir. Après cette épisode, au cours duquel le prestataire privé a bel et bien joué un rôle d'intermédiaire voire de coordinateur entre les acteurs publics, notamment entre les services de la Ville et ceux de l'Etat, l'accord des ABF comme celui des services techniques étant acquis, les dessins ont été présentés aux élus qui ont pu trancher entre les deux hypothèses : après concertation<sup>24</sup> et au bout de deux mois, les élus ont finalement choisi la piste cyclable aux dépens d'un trottoir élargi.

### **Le parvis de la gare du Nord**

Le projet de réaménagement du parvis de la gare du Nord a été lancé en alors que se déroulait celui du boulevard Magenta. Encore une fois, forte de son expérience et de ses succès pour les deux « espaces civilisés », l'agence Laverne se voit confier la conception du parvis. Elle intervient toujours plus en amont, dès la mise en place du plan-programme ; elle est aussi plus libre que pour les précédents projets. La même méthode est mise en œuvre par le prestataire privé, à savoir une approche paysagère et un diagnostic des usages, avant de faire la proposition suivante : un grand parvis elliptique. L'idée forte de cette proposition réside dans l'aménagement d'un plateau piétonnier que seuls les bus et les taxis pourraient emprunter. Mais elle était en opposition totale avec la doctrine des services : il aurait fallu aménager des vues pour séparer trottoirs et chaussée, tracer des passages piétons, prévoir l'installation d'un mobilier de défense. Or l'agence était pour un espace à dominante piétonnière. Là encore, elle a réussi à convaincre à la fois les services techniques et les ABF d'abandonner l'idée d'aménager des vues trop hautes et un mobilier de défense. Pour la première fois à Paris est donc aménagé un plateau piétonnier, ouvert aux transports collectifs. Pour cela, les services ont trouvé une solution réglementaire : le boulevard Denain et le parvis ont été mis en « zone 15 ».

## **15. Deux figures de la réflexion et de l'action sur les espaces publics : J.-P. Charbonneau et M. Corajoud (chapitre 11)**

### **Jean-Pierre Charbonneau, urbaniste**

Ingénieur Arts et Métiers de formation, Jean-Pierre Charbonneau se définit comme « urbaniste, consultant en politiques urbaines ou culturelles ». Depuis les années 1980, il s'est progressivement imposé comme un conseiller prisé d'un certain nombre de villes françaises et parfois européennes. Celles-ci ont fait appel à lui pour contribuer à penser et à mettre en œuvre leurs politiques urbaines en matière d'espaces publics, mais également de transports, de mise en lumière ou d'action culturelle. Ce rôle original – dont il est l'un des pionniers – le place au plus près des élus, mais également des services techniques, et le conduit à établir un constant dialogue avec les maîtres d'œuvre, qu'ils soient urbanistes, architectes, paysagistes ou artistes.

Avant 1989, Jean-Pierre Charbonneau a d'abord été conseiller artistique de la Ville de Rennes, chargé de monter une politique visant à faire intervenir des artistes dans les opérations d'aménagement d'espaces ou de constructions publiques ; il a également été chef de projet dans le quartier des Minguettes. Depuis 1989, il a travaillé avec de nombreuses collectivités locales et établissements publics, alternativement en tant que conseiller technique et consultant. En tant que conseiller technique, il a ainsi travaillé avec la Ville et la Communauté Urbaine de Lyon (de 1989 à 2001) dont la politique des espaces publics est désormais reconnue pour sa qualité, en France et en Europe. Il est aujourd'hui conseiller technique des villes de Saint-Etienne (depuis 1996), Saint-Denis (depuis 2000),

<sup>23</sup> Entretien avec C. Nenner, 09/02/2006.

<sup>24</sup> Voir le chapitre 10, où nous avons fait le récit des différents épisodes de la concertation.

Lille et Lyon. En tant que consultant, il a travaillé avec le Grand Lyon (entre 1989 et 2001) et avec Plaine-Commune (depuis 2002). Il a également collaboré ponctuellement avec la SEMAPA pour la ZAC Paris Rive Gauche (2001), les villes de Cergy (en 2000), de Grenoble (1998) et de Naples (1997), l'Etablissement Public Marseille Euroméditerranée (1999) ou encore la Direction régionale de l'équipement de l'Ile-de-France (1999). Auparavant, il avait mené des expertises dans plusieurs villes d'Europe – dont Treviso, Namur, Bruxelles et Rome – ou d'Amérique Latine – Salvador de Bahia.

Au fil de ses expériences, J.-P. Charbonneau a progressivement élaboré une méthode originale. Formalisée notamment dans son ouvrage *Transformation des villes mode d'emploi* (2000), elle s'est construite autour de deux principes : l'intégration de la complexité et l'exigence de l'action publique. Intégrer la complexité, c'est d'abord être attentif aux lieux, à leur histoire et à leurs usages. Pour cela, il faut selon lui à la fois prendre le temps de la réflexion et solliciter de multiples points de vue, ceux des habitants d'abord mais également ceux d'observateurs, de sociologues ou, par exemple, d'écrivains. Intégrer la complexité, c'est également prendre en compte les processus et les acteurs qu'engage la moindre intervention urbaine. Cela exige que la maîtrise d'ouvrage construise ses propres compétences et passe souvent par tout un travail d'organisation et de professionnalisation des services. Mais la prise en compte de la complexité ne doit pas être un obstacle à l'exigence que porte l'action publique de faire, de transformer. Il s'agit d'intervenir en priorité là où les problèmes les plus aigus se posent, des quartiers sensibles aux centres-villes en voie de dégradation. Quand ils sont combinés, ces deux principes génèrent une forte tension : l'intégration de la complexité confine facilement à l'inaction, l'impératif d'agir de manière visible et rapide pouvant conduire à des politiques simplistes. Les villes dans lesquelles il a travaillé, au service des élus et en collaboration étroite avec les techniciens, ont tenté d'éviter ce double écueil pour se transformer dans le respect de leur identité.

Sources : entretien du 04/11/2004 complété par les informations fournies par le site <http://perso.orange.fr/charbonneau.consultant> pour le portrait et le curriculum vitae ; J.-P. Charbonneau (2002), « Le "savoir" urbain est l'expérience des lieux », *Urbanisme*, n°327 et J.-P. Charbonneau (2004), « Une utopie féconde : s'attaquer au réel », *Urbanisme*, n°336.

### **Michel Corajoud, paysagiste**

Après avoir étudié à l'Ecole des arts décoratifs, Michel Corajoud a débuté sa carrière en travaillant chez Bernard Rousseau, ancien collaborateur de Le Corbusier. Il entre ensuite dans le domaine du paysagisme. Il enseigne aussi à l'école d'horticulture de Versailles. Par la suite, il s'associe avec Claire Corajoud, son épouse, diplômée de l'Ecole nationale supérieure d'horticulture avec laquelle il fonde l'Atelier Corajoud dont l'un des premiers projets est le parc de Sausset (1974), à Saint-Quentin-en-Yvelines, que Claire Corajoud a remporté sur concours. Parmi les projets de l'Atelier Corajoud, il y a de nombreux parcs : réhabilitation des jardins de la Fontaine à Nîmes (1989), création du parc de Gerland et aménagement des berges du Rhône à Lyon (2000-2006), ainsi que plus récemment des jardins d'Eole dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (2007). On trouve également des projets de requalification de la voirie : l'avenue d'Italie à Paris (1999), les quais de la rive gauche de Bordeaux (2001-2005), la rue Faidherbe à Lille (2003), le boulevard Laurent Bonnevay, dans le cadre de l'aménagement du tramway, et l'avenue Tony Garnier à Lyon. Enfin, un certain nombre de projets qui se situent entre le jardin et la rue : l'aménagement paysager des abords de la Cité internationale à Lyon (1998-2006), la couverture de l'autoroute A1 à la Plaine Saint-Denis (1998).

Dans ses projets, l'Atelier Corajoud met l'accent sur l'humanisme qui consiste à intégrer le jardin dans le quotidien des gens et dans leur culture, mais aussi sur l'amour de la nature travaillée – allusion nostalgique au travail du paysan. Son approche se concentre aussi sur la recherche de l'harmonie et de l'interaction entre la nature et la ville. L'importance accordée aux mouvements du site, à la direction du vent et à l'orientation joue, selon lui, un grand rôle dans la conception du projet. Une autre idée intéressante est la notion d'horizon, qui tient compte des perspectives et des limites définissant l'espace. Dans l'exercice de sa profession de paysagiste, M. Corajoud croise donc les disciplines et met celle du paysage au service de la recomposition des territoires urbains.

S'il a longtemps nié son rôle d'urbaniste, il s'ingénie aujourd'hui à saisir et à transmettre ce que le paysage offre à la ville. Au fur et à mesure de sa vie professionnelle, il a formalisé, comme J.-P. Charbonneau, une méthode qui s'applique à tous les projets d'architecture et d'urbanisme. Celle-ci est



explicitée dans un ouvrage intitulé *Les neuf conduites du projet* : il s'agit de concevoir le projet urbain de manière sensible, poétique et néanmoins quasi scientifique. C'est sans doute pour cette raison que M. Corajoud a été le premier paysagiste à obtenir le Grand Prix d'Urbanisme pour son travail sur les jardins publics à échelle humaine et leurs rapports minutieux à la ville. Comme le souligne le communiqué du jury, « toute son œuvre et sa pensée visent à refonder le sens, la perception et le vécu de la ville contemporaine dans un nouveau rapport entre l'urbanisme, la géographie et la nature ».

Sources : le site <http://archiguide.free.fr/AR/corajoud.htm> pour la liste des projets ; J. Jurdi & J. Zeidan (2004) « Deux voix pour un même humanisme en architecture », L'Albatros (édition en ligne de la revue de l'ALBA, Académie Libanaise des Beaux-Arts, Université de Balamand), n°4, pour le résumé d'une conférence de Michel Corajoud [[www.alba.edu/albatros/0402conf01.html](http://www.alba.edu/albatros/0402conf01.html)].

## **16. Deux acteurs du Quartiersmanagement à Berlin : SPI et STERN**

### **Das Sozialpädagogische Institut Berlin – Walter May (SPI)**

La fondation *Sozialpädagogisches Institut Berlin « Walter May »* poursuit les buts de l'association d'aide sociale aux travailleurs (*Arbeiterwohlfahrt*). Dans ce but, la fondation SPI se concentre, avant tout, sur les situations individuelles dans lesquelles vivent les citoyens concernés, et favorise notamment l'aide à l'entraide dans son travail social quotidien. L'objectif de la fondation SPI aux niveaux national et international consiste à contribuer, activement, à la solution des problèmes sociaux, à faire évoluer la théorie et la pratique du travail social et à promouvoir la formation professionnelle initiale et continue du personnel travaillant sur le terrain.

En tant que fondation de droit civil ayant la pleine capacité juridique et son siège à Berlin, la Fondation SPI est soumise à la tutelle du *Land* de Berlin en conformité avec la loi de Berlin pour les fondations ; cette tutelle est exercée par le ministère de la Justice du *Land* de Berlin. Il faut noter que c'est aussi une fondation à but non-lucratif.

Outre un département spécialisé dans le domaine de la formation, la fondation possède un département Développement urbain, Exception & Règle (*Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Ausnahme & Regel*) qui accomplit depuis 1981, des missions de renouvellement urbain. Il œuvre dans le développement de l'habitat et des infrastructures ; c'est aussi l'Agence fiduciaire de renouvellement urbain pour Berlin et le Brandebourg ; mais on doit surtout noter qu'il est un acteur important du *Quartiersmanagement* dans les secteurs suivants : Bülowstraße/Wohnen am Kleistpark (WAK) à Tempelhof-Schöneber, Sparrplatz / Sprengelkiez à Mitte et Kottbusser Tor à Friedrichshain-Kreuzberg.

### **STERN GmbH**

STERN est compétente dans un large spectre d'activités qui va de l'aménagement urbain complexe, à l'échelle d'un quartier, à la reconstruction d'un bâtiment. STERN peut prendre en charge les missions suivantes :

- mandat pour le renouvellement urbain dans le cadre des *Sabierungsgebiete*
- mandat pour le *Quartiersmanagement*
- pilotage de projets, aménageur et architecte par contrat avec des bailleurs publics ou privés.

STERN opère dans toute l'Allemagne. Elle est née de l'Exposition Internationale d'Architecture de Berlin en 1985, sous la direction du Prof. Dr. Ing. E.h. Hardt-Walther Hämer. Les principes de l'Exposition, articulés sur le concept de la rénovation douce (*behutsame Stadterneuerung*), constituent aujourd'hui encore le fondement de son travail. STERN s'appuie en particulier sur une large concertation avec les habitants et les acteurs locaux, pour mener à bien des projets qui visent à l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie, dans le respect des structures morphologiques de la ville héritée.

Sources : entretiens personnels et sites Internet ([www.stern-berlin.com](http://www.stern-berlin.com) et [www.stiftung-spi.de](http://www.stiftung-spi.de))

# CORPUS

- 1. Entretiens*
- 2. Sources écrites*

# I. ENTRETIENS

## 1. Entretiens réalisés à Paris, échelon central (46)

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
Cécile Gruber	Conseillère, Cabinet de Denis Baupin	6/05/2004
Bernard Landau	Sous-Directeur de la SDCT, ancien responsable de la division architecture de l'Agence des grandes opérations (DVD)	20/08/2004
Sabine Gibier	Conseillère, Cabinet de D. Baupin	13/09/2004
Bruno Gouyette	Chargé de mission, Secrétariat Général	16/09/2004
		08/10/2004
		10/06/2005
Mme Lalande	Association des usagers des transports	09/09/2004
		16/09/2004
Mme Bigorgne		07/10/2004
Paul Germain	Chef de l'agence des études architecturales et techniques, SAGP, DVD	01/10/2004
Erick Marchandise	Association Réseau vert	28/09/2004
Jean-Luc Dumesnil	Conseiller, Cabinet de D. Baupin	06/10/2004
Bénédicte Dussert	Conseillère « Espace public, Architecture, Permis de construire, Patrimoine », Cabinet du Maire	19/10/2004
Dominique Alba	Directrice du Pavillon de l'Arsenal, ancienne conseillère du Maire de Paris	27/10/2004
J.-P. Charbonneau	Urbaniste	04/11/2004
M. Blanchecotte	Directeur du SDAP de Paris	17/11/2004
Pierre Holot	Association Paris Cité Humaine : les droits du piéton	14/12/2004
Olivier Nicoulaud	Chef de cabinet de l'Adjoint au Maire à l'Urbanisme, J.-P. Caffet	13/01/2005
Caroline Lohou	DPJEV Circonscription des études végétales	17/01/2005
Odile Royer, Pierre Herviou	Service Espace public de la Direction de l'urbanisme	12/05/2005
Cyril Fellous	Chef de cabinet de L. Cohen-Solal	23/05/2005
Ghislaine Chardon	DPJEV Directrice du service exploitation des jardins	08/07/2005
Etienne Vanderpooten	DPJEV, Service du paysage et de l'aménagement, section embellissement des espaces publics	25/07/2005
Dominique Larrouy-Estevens	SAGP, DVD	12/07/2005
Pierrette Robine	SEMAEST Développement économique	26/07/2005
Michel Miller	Directeur du SAGP, DVD	19/08/2005
J.-M. Claude	DVD, chargé de concertation	29/09/2005
Gilles Hattenberger	DVD	01/09/2005
Véronique Grimonpont	DU, CPU Porte Pouchet	08/09/2005
Anne Chabert & Anne Marie Viaud	DU, CPU Porte Montmartre et Bédié-Porte d'Ivry	19/09/2005
François Dubois	DU, adjoint au sous-directeur de l'aménagement, chargé des GPRU	26/09/2005
Louis Sanchez	Ancien de la DVD	11/10/2005
Annette Huard	DPJEV, Service du paysage et de l'aménagement	17/10/2005
Cedissia de Chastenet	DU, CPU Porte de Vincennes	07/11/2005

Marie-Laurence Monrozier	DPVI, chargée de mission chargée du logement, du cadre de vie et de la GUP	01/12/2005
J.-M. Bourlon & Patricia Pelloux	APUR	09/01/2006
Jean-François Grau	DPE, Service technique de la propreté	15/02/2006
Christiane Blancot	APUR	17/02/2006
Hervé Judéaux	DPJEV, chargé de mission auprès de la Directrice	20/02/2006 13/04/2006
Sylvie Laurent-Béguin	Chef de Cabinet d'Y. Contassot	29/03/2006
Evelyne Le mercier	Conseillère d'Y. Contassot	07/04/2006
Claude Bascompte	Association Les Amis de la Terre	18/04/2006
Eric Jean-Baptiste	Mission PLU	12/05/2006
M. Branly & M. F. Lemâtre	Préfecture de Police, Sous-direction du commerce et des transports	19/10/2006

## 2. Entretiens à l'échelon de Paris : les fêtes parisiennes (12)

*Entretiens réalisés par Céline Pouessel dans le cadre de sa maîtrise sur la fête à Paris*

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
Noëlle Audejean	Chef du département des événements et actions nouvelles de la DAC	10/02/2005
Jeffrey Bledsoe	Délégué au développement du Forum des images	16/02/2005
Isabelle Cohen	Adjointe à la déléguée à l'information	22/02/2005
Nicolas Frize	Directeur artistique de la troisième édition de <i>Nuit Blanche</i>	15/04/2005
Jean-Christophe Choblet	Scénographe de <i>Paris Plage</i>	14/02/2005
Carole Prat	Responsables des affaires internationales de la DAC	22/03/2005
Philippe Reilhac	Secrétaire général de <i>Paris Cinéma</i>	23/03/2005
Patrice Martinet	Directeur de Paris quartier d'été	25/02/2005
Sophie Bernard	Gestionnaire et coordinatrice de l'ensemble des activités de l'association organisatrice de la techno Parade, Technopol	01/04/2005
Hervé Bordier	Coordinateur de la Fête de la Musique	21/04/2005
Jan Van den Bosch	Marche des Fiertés	Par mail
Etienne Racine	Sociologue et auteur de l'ouvrage : <i>Le Phénomène Techno.</i>	24/02/2005

## 3. Entretiens réalisés à Paris, échelon local (13+15)

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date du RV</i>
Geneviève Bérenger	Adjointe au Maire du 14 <sup>ème</sup> arrondissement chargée de la voirie	18/05/2004
Claude Lévy	Adjoint au Maire du 14 <sup>ème</sup> arrondissement chargé des quartiers	26/05/2004
Claude Birenbaum	Membre d'associations	14/09/2004
Michel Perrot	Membre du Conseil de quartier, commission Voirie	31/01/2005
Bénédicte Pérennès	Chef de la STV1 (1, 2, 3, 4 et 9 <sup>ème</sup> arrondissements), DVD	26/07/2005
Bernard Leguay	Chef de la STV2 (5, 6 et 14 <sup>ème</sup> arrondissements), DVD	14/09/2005
Hélène Driancourt	Chef de projet politique de la ville, DPVI	04/11/2005
Laurent Dechandon	Chef de la Division Nord (espaces civilisés Clichy/Rochechouart, Porte de Clignancourt), SAGP, DVD	20/12/2005
Gérard Lacrouts	Chef de la Division Opérations non sectorisées (espaces civilisés Jaurès,	31/01/2006

	Magenta, Barbès, Porte de Vincennes, Gares du Nord et de l'Est), SAGP, DVD	
Bertrand de Tinténiac	Paysagiste-forestier, agence Laverne	10/01/2006
Louis Moutard	Agence AREP, pôle aménagements	25/01/2006
Charlotte Nenner	Adjointe au Maire du 10 <sup>ème</sup> arrondissement chargée de la voirie	09/02/2006
Elisabeth Carteron	Association Action Barbès	13/04/2006

*Entretiens réalisés par Claire Billard dans le cadre de son mémoire de M1 sur les « quartiers verts » à Paris*

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
Yann Le Goff	Adjoint au chef de la STV du 10 <sup>ème</sup> – DVD	26/01/2006
Houda Keghouche	Mission de la communication – DVD	01/02/2006
Charlotte Nenner	Adjointe au Maire   10 <sup>ème</sup> arrondissement	02/02/2006
Jean-Luc Dumesnil	Membre du cabinet de D. Baupin	07/02/2006
Olivier Chrétien	Chef de la STV6 (10 et 19 <sup>èmes</sup> arrondissements), DVD	23/02/2006
Stéphane Poli	Adjoints au Maire	18 <sup>ème</sup> arrondissement
Dominique Lamy		18 <sup>ème</sup> arrondissement
Jean-François Divry		17 <sup>ème</sup> arrondissement
Jérôme Coumet		13 <sup>ème</sup> arrondissement
Francesca Dandolo		4 <sup>ème</sup> arrondissement
David Crave		Chef de la STV8 (12 et 13 <sup>èmes</sup> arrondissements), DVD
Jacques Baudrier	Adjoints au Maire	20 <sup>ème</sup> arrondissement
Chantal Delourme		6 <sup>ème</sup> arrondissement
Jean Leconte	Service des déplacements, DVD	14/06/2006
Claude Pitoux	Agence de la mobilité – DVD	15/06/2006

#### **4. Entretiens réalisés à Berlin, échelon du Land (8)**

*Les entretiens réalisés à Berlin ont été réalisés en allemand et plus rarement en français.*

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
Sören Schöbel	Dr. Landschaftsplaner (paysagiste), consultant	15/04/2005
Frau Schramm	Senstadt, Abteilung Verkehr	21/04/2005
Herr Bunge	Senstadt, Abteilung Verkehr	21/04/2005
Ursula Renker	Senstadt, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, directrice du Referat Freiraumplanung und Stadtgrün	29/04/2005
Herr von Lojewski	Senstadt, Abteilung Bau und Projekte	02/06/2005
Maria Berning et Martina Rübensam	Senstadt, Abteilung Wohnungswesen, Stadterneuerung, Bauförderung	17/03/2006
Angela Grönwald	Directeur technique, Grün Berlin Park und Garten GmbH	22/03/2006
H. Lingenauber	Landesdenkmalamt, Städtbauliche Denkmalpflege und Gartendenkmalpflege	24/03/2006

## 5. Entretiens réalisés à Berlin, échelon local (12)

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
Frau Ziemer	Bezirksstadträtin, Leiterin der Abteilung Gesundheit, Stadtentwicklung und Quartiersmanagement, Tempelhof-Schöneberg	20/04/2005
Sabina Koß	Amt für Umwelt und Natur, Pankow-Prenzlauer Berg	31/05/2005
Heidrun Hiller	Quartiersmanagement Helmholtzplatz	25/04/2005
Frau Kahle	Quartiersmanagement Kottbusser Tor	27/04/2005
Herr Poweleit & Frau Lippert	Quartiersmanagement Schöneberg Norden	04/2005
Veronika Gottmann	Quartiersmanagement Pankstrasse	02/06/2005
Hélène Robert	Architecte indépendante	31/05/2005
Karstin Papist	Ordnungsamt, Mitte	17/03/2006
Jürgen Götte	Grünanlagenamt Mitte	23/03/2006
Herr Lexen	Tiefbauamt Pankow	28/04/2006
Herr Dittrich	Tiefbau- und Grünanlagenamt Mitte	04/05/2006
Herr Schultz-Hermann	Tiefbauamt Kreuzberg	08/05/2006

## 6. Entretiens réalisés à Istanbul (16)

<i>Nom de l'interviewé</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>	<i>Langue</i>
Aykut Köksal	Architecte, responsable d'association	23/06/2004	Français
Aron Angel	Architecte-urbaniste	24/06/2004	Français
David Behar	Doctorant en sociologie	02/07/2004	Français
Güzin Kaya	Architecte-urbaniste	02/07/2004	Français
Özge	Artiste, Association <i>Galata Oda Projesi</i>	06/07/2004	Anglais
Müjde Bilgütay Şehnaz Kıymaz	Kadının İnsan Hakları Projesi/Women for Women's Rights	07/07/2004	Anglais
Ismail Çakal	Urbaniste, Mairie de Büyükçekmece	09/07/2004	Turc (traduction : Zeynep)
Mehmet İhsan Şimşek	Directeur des Parcs et Jardins, Mairie métropolitaine	12/07/2004	Turc (traduction : Zeynep)
M. Isözen	Architecte, Mairie de Şişli, <i>Başkanlık Planlama</i>	12/07/2004	Turc (traduction : Zeynep)
Sırma Turgut	Urbaniste	14/07/2004	Turc (traduction Zeynep)
Erol Tümertekin	Professeur de Géographie	15/07/2004	Anglais
Esen Avdel	Architecte, membre de l'association Galata Derneği	15/07/2004	Anglais
Meral Özbek	Sociologue	21/07/2004	Anglais
Tülay Konur (présidente) et Mine Sirmen (membre du bureau)	Association Cihangir	22/07/2004	Turc (traduction Zeynep)
Rasim Acar	Urbaniste, ancien agent du service des transports à la Mairie métropolitaine	22/07/2004	Turc (traduction Zeynep)

## **7. Un Exemple de grille d'entretien**

*NB. Nous avons évolué au cours de nos investigations : au début, nous nous sommes largement tenu à des grilles d'entretien, avec de nombreuses questions. Au fur et à mesure des entretiens, nos questions ont été de plus en plus ciblées ; les entretiens ont en outre pris la forme de discussions plus ouvertes, aboutissant même parfois à des échanges de points de vue.*

### **Entretien avec Paul Germain, architecte-voyer, Direction de la voirie et des déplacements (01/10/2004)**

Cet entretien portera sur la question des espaces publics à Paris. Je travaille actuellement sur l'aménagement des espaces publics et ses enjeux : visions de l'espace public, jeux d'acteurs (publics/privés, décideurs/usagers, etc.), rapports avec les pratiques sociales. C'est l'un des aspects de mon projet de recherche : les espaces publics dans l'espace urbain.

Mes questions tourneront autour du travail de l'aménageur, à la place qu'il occupe dans le jeu des acteurs.

#### **Questions sur le parcours professionnel et la fonction actuelle.**

- Depuis combien d'années travaillez-vous à la Mairie de Paris ? quelles fonction avez-vous occupées ?
- Comment en êtes-vous arrivé à travailler sur les espaces publics ?
- Votre fonction actuelle. En quoi consiste-t-elle ? Quel est le rôle du département de Grands Projets dans la DVD ? Sur quels projets travaillez-vous actuellement ?

#### **Acteurs et représentations**

Les acteurs de l'espace public à Paris

- Pourriez-vous énoncer les différents acteurs de l'espace public à Paris ? Quels sont leurs rôles dans le processus qui conduit à l'aménagement d'un espace public ?
- Quels sont leurs poids respectifs dans les choix qui sont faits (DVD, DU, exécutif, etc.) ? Quelle est l'évolution actuelle ?
- En particulier, quel poids les ingénieurs ont-ils dans les aménagements ? Ne passe-t-on pas à un rééquilibrage en faveur des architectes/urbanistes/paysagistes ?
- Quelles relations ces différents acteurs entretiennent-ils entre eux ? Y a-t-il des rapports de force entre ces différents acteurs ?
- Ces différents acteurs ont-ils des représentations différentes de l'espace public ? Quelles sont elles ?

Les représentations de l'espace public à Paris

- Quelle est la représentation dominante de l'espace public ? Quelles ont été les évolutions récentes, les grandes tendances depuis quelques décennies ?
- Est-ce que ces évolutions sont propres à Paris ?
- Quelles sont les conséquences en termes de politiques publiques ? Quelle est la part de l'urbaniste et de l'architecte dans les choix politiques ? Est-il écouté ? A quel niveau intervient-il ?
- Quel est le rôle des autres acteurs (habitants, usagers, associations, commerçants, entreprises, etc.) dans ces changements ? Est-il important ? quelles formes prend-il ?
- En particulier, quel est le lien avec les usages et pratiques des citoyens, l'urbanité et les modes de vie ?

#### **Aménager l'espace public**

Principes d'aménagement.

- Qu'est-ce qu'il faut selon vous modifier, préserver, voire laisser inchangé dans les espaces publics parisiens aujourd'hui ?

- En ce qui concerne l'aménagement en général à Paris, le contexte est-il pris en compte ? Si oui, quel contexte, à savoir :
- Quelle dimension de la ville ? L'architecte et le Patrimoine, les usages ? A quelle dimension doit-on donner la priorité ?
- A quelle échelle ? doit-on prendre en compte l'intégration dans le quartier, dans la ville, dans l'agglomération ? A quelle échelle doit-on donner la priorité ?
- Quelle est la part respective des acteurs publics et des acteurs privés ?
- Dans quelles mesures les effets sociaux d'un aménagement sont-ils pris en compte ? (cf. par exemple la gentrification d'un quartier).

#### Déroulement d'un projet

- Avec quels acteurs travaillez-vous ? Quelles sont vos relations avec ces différents acteurs ?
- Plus généralement, pouvez-vous décrire le processus qui conduit à l'aménagement d'un espace public, en amont et en aval ?
- L'aménageur et les habitants/usagers.
- Doit-on plutôt prendre en compte l'avis des usagers de l'espace public (passants, clients des commerces) ou celui des habitants/riverains/résidents ?
- Quelles sont leurs exigences en termes d'espaces publics ?
- Quelle est la place de la consultation des habitants et des usagers ? A-t-elle évolué ?
- Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'intégrer habitants et usagers dans l'aménagement d'un espace public ? Est-ce possible ? Qu'est-ce que cela change aux choix d'aménagement ?
- Y a-t-il selon vous, des problèmes, obstacles à une telle participation ?
- Pensez-vous que les associations soient de « bons » représentants des désirs/besoins des usagers ?
- Quelles sont selon vous, les attentes des usagers/habitants par rapport à l'aménagement des espaces publics ? Comment décririez-vous ce qui manque, actuellement et du point de vue des usagers, dans l'aménagement des espaces publics ? Cela à deux échelles : espaces publics de quartier et espaces publics centraux.

#### Les références extérieures

- Quels sont pour vous les villes, régions, pays qui sont des modèles de référence ? Et pourquoi, quels sont les aspects qui vous frappent en particulier ? Décrivez ce qui vous plaît dans ces lieux. Ou encore : Y a-t-il selon vous des réalisations exemplaires effectuées dans d'autres villes ? Si oui, lesquelles ?
- Y a-t-il des échanges en particulier ? Cf. colloques, etc.
- Y a-t-il des pistes à explorer selon vous ?

#### La politique des espaces publics aujourd'hui.

- Comment définiriez-vous la politique actuelle menée dans le domaine des espaces publics ?
- En quoi se démarque-t-elle de la politique menée par la précédente municipalité ?
- Quelle est votre opinion sur cette politique ?
- Qu'est-ce qui motive les choix actuels ?
- Pour qui cette politique est-elle menée selon vous ? En d'autres termes, quels groupes sociaux en particulier cherche-t-on, selon vous, à satisfaire avant tout ? (Qui et en fonction de quels besoins ?). Comment évaluez-vous la situation que vous venez de décrire ? Vous paraît-elle regrettable ou au contraire satisfaisante ?
- La politique des espaces publics ne dépasse-t-elle pas le simple aménagement de la voirie ?



## II. SOURCES ECRITES

---

### 1. Sources consultées : Paris

#### Communication politique

Site Internet de la Mairie de Paris : [www.paris.fr](http://www.paris.fr)<sup>25</sup>

- missions et organigrammes simplifiés des services : [www.paris.fr/portail](http://www.paris.fr/portail), rubrique « Mairie ».
- communications et communiqués de presse du Maire de Paris (recherche par mots-clés) : pour l'actuelle comme pour l'ancienne mandature : rubrique le Maire et les élus/ Les déclarations du Maire sur [www.paris.fr](http://www.paris.fr)
- débats et délibération du Conseil de Paris (recherches par mots-clés) : rubrique Le Mairie et les élus/ Conseil de Paris, débats et délibérations sur [www.paris.fr](http://www.paris.fr).
- descriptif officiel de l'action de la Mairie consultable sur le site [www.paris.fr](http://www.paris.fr) selon les thèmes suivants : déplacements (rubrique « Grands Projets » et « Projets et réalisations »), urbanisme (rubrique « GPRU et grands projets »), environnement (rubrique « propreté des rues) et parcs et jardins (rubrique « Projets et réalisations »), solidarités (rubrique « politique de la ville »).
- PLU : diagnostic, acteurs et concertation (comptes rendus des réunions publiques), documents, cartes et textes de référence consultables sur [www.paris.fr/portail/urbanisme](http://www.paris.fr/portail/urbanisme) (rubrique « PLU »).
- PDP : diagnostic, acteurs et concertation (comptes rendus des réunions publiques), documents et textes de référence consultables sur [www.paris.fr/portail/deplacements](http://www.paris.fr/portail/deplacements) (rubrique « Plan de déplacements »).

Publications de la Mairie de Paris (désormais en grande partie consultables sur le site Internet [www.paris.fr/portail/publications](http://www.paris.fr/portail/publications))

- *A Paris* : magazine d'information municipale. Depuis 2002, n°1 à 23
- *En commun* : lettre d'information de la Délégation à la politique de la ville et à l'intégration. Depuis 2003, n°1 à 6
- *Lettre des déplacements* : lettre d'information de la Direction de la voirie et des déplacements publiée depuis 2005, n°1 à 25.
- *Lettres d'informations aux riverains* publiées dans le cadre des GPRU, entre 2003 et 2007 : n°1-5 pour les Olympiades, n°1-4 pour la porte d'Ivry et la porte de Vanves, n°1-3 pour la Porte Pouchet, n°1-2 pour la porte Montmartre, n°1-4 pour la Cité Michelet, n°1-2 pour les porte de Montreuil et de Vincennes, n°1 pour Saint-Blaise
- Brochures d'information distribuées aux habitants à l'occasion des aménagements de voirie étudiés

Publications de la Mairie du 14<sup>ème</sup> arrondissement : *Paris 14*, magazine d'information de la Mairie du 14<sup>ème</sup> arrondissement entre 2004 et 2007, n°1-15 ; *Le Nouveau 14<sup>ème</sup>*, bulletin d'information de la précédente municipalité, entre 1993 et 1997, n°14-33:

---

<sup>25</sup> Nous n'avons délibérément pas donné les adresses précises des différentes rubriques dans la mesure où celles-ci changent régulièrement, mais les rubriques qui apparaissent à l'écran, afin de faciliter la recherche.

## **Documents techniques et administratifs**

Archives de la Direction de la voirie et des déplacements disponibles au centre de documentation de la direction au 40, rue du Louvre : documents internes et documents à destination du public, des années 1970 à aujourd'hui disponibles dont :

-*De vive voie. Bulletin d'information interne*, de 1987 (n°1) à 2000 (n°74-75) et de 2001 (n°76) à septembre 2005.

-Une série d'articles rédigés par des ingénieurs de la Direction de la voirie et parus dans des revues spécialisées<sup>26</sup>

Publications, rapports, mémoires et études déposés au centre de documentation de l'APUR (recherches par mots-clés). Les principaux documents utilisés sont cités ci-dessous.

« Projets de territoire » des GPRU étudiés : Porte Pouchet, Bédié-Porte d'Ivry, Porte Montmartre-Porte de Clignancourt (fournis par les agents interrogés).

Etudes préparatoires à l'aménagement du boulevard Magenta, fournies par l'agence Laverne.

## **Documents citoyens et associatifs, concertation et presse**

Comptes rendus des conseils d'arrondissement (dont CICA) et des conseils de quartier dans les 10<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements (consultables sur les sites des conseils de quartier et des mairies, voir liste ci-dessous).

Résultats de la concertation sur le PLU (consultés au cabinet de D. Baupin pour les arrondissements centraux et pour les 10<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements), pour compléter de manière qualitative la base de données PLU.

Bulletins et prospectus divers fournis par les acteurs associatifs, et en particulier AUT-IDF Infos, bulletin de l'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France, n°12-62, 1995-2003.

Comptes rendus de la concertation des Halles par l'association Accomplir ([www.accomplir.asso.fr](http://www.accomplir.asso.fr)) et la Mairie de Paris ([www.projetleshalles.com](http://www.projetleshalles.com))

Sites et *blogs* tenus par des habitants, en particulier dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement

Presse nationale et locale ; revue de presse du Pavillon de l'Arsenal classée par thèmes : déplacements, espaces publics, commerces, *Paris Plage*, *Nuit Blanche*, etc. et par arrondissement (14<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements).

## **Bases de données**

Banque de données sur le commerce à Paris (BDCOM) en 2003, fournie par l'APUR dans le cadre du contrat UMR Géographie-cités/Ville de Paris « Qu'est-ce qui fait quartier à Paris ».

Base de données PLU (2003), constituée à partir des fichiers fournis par E. Jean-Baptiste (Direction de l'urbanisme, Mission PLU).

*Paris et ses quartiers. Etat des lieux. Eléments pour un diagnostic urbain*. CD-rom édité par l'APUR (novembre 2001).

Recensement général de la population (1999), INSEE.

URBAMET, banque de données bibliographiques française sur l'aménagement, les villes, l'habitat et le logement, l'architecture, les transports, etc. (215 000 références) consultable à la bibliothèque de l'Institut de géographie de Paris.

---

<sup>26</sup> Voir notamment deux numéros des *Annales de la voirie et de l'environnement* (janvier 1987 et octobre 1988) ; un numéro de *Transport Environnement Circulation*, n°148, 1998 dont ARNOLD S., MARY G., « Le partage de la voirie : l'atout oublié. Compte rendu de la journée du 24 mars 1998 », pp. 3-7 ; un numéro de *Techni-cités*, n°4, 1995.

## **2. Sources consultées : Berlin**

### **Communication politique**

Le site Internet de la *SenStadt*, [www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de), dont le contenu dépasse largement d'ailleurs la simple communication politique :

- descriptif officiel des politiques, missions et organigrammes des services selon un classement par thèmes comparable à celui de la Ville de Paris (*Planen, Wohnen, Soziale Stadt, Verkehr, Umwelt+Grün*)
- textes législatifs et réglementaires (rues, espaces verts, monuments historiques)
- *Flächennutzungsplan* (1994) [[www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/fnp/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/fnp/index.shtml)]
- *Planwerk Innenstadt* ([www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke))
- nombreuses cartes et données ([www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation))

*Mobil2010, Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin*, CD-rom édité par la *SenStadt*.

Site du *Quartiersmanagement* à Berlin : [www.quartiersmanagement-berlin.de/quartiersmanagement](http://www.quartiersmanagement-berlin.de/quartiersmanagement)

- objectifs généraux
- projets de territoire et rapports divers

Sites Internet des arrondissements (voir la liste ci-dessous) :

- descriptif officiel des politiques locales
- missions et organigrammes des services locaux

### **Autres documents**

*Zentrum für Berliner Studien* (bibliothèque spécialisée sur la ville de Berlin) :

- ouvrages divers par arrondissement et par thème ;
- *Stadtforum* : comptes rendus depuis 1990.

Site du DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) : [www.difu.de](http://www.difu.de) (nombreuses ressources en ligne sur l'aménagement des espaces publics en Allemagne).

*Über Berlin. Luftbildpläne, Ansichten, Übersichtskarten von 1237 bis 2010*. Edition Panorama Berlin

## **3. Sources consultées : Istanbul**

### **Communication politique**

Site de la Mairie métropolitaine d'Istanbul : [www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr) (politiques, organigrammes, historique).

Bulletins de la Mairie métropolitaine : *Istanbul Bülteni*, 1994-2002.

### **Autres documents**

Dossiers thématiques et chronologiques de l'Observatoire Urbain d'Istanbul (depuis 2001) disponibles sur place.

*Bulletins d'information de l'OUI (1989-1999, n°1-16)* et *ElectrOUI (2000-2007, n°0-29)* consultés à l'Observatoire Urbain d'Istanbul et désormais accessibles en ligne : [www.ifea-istanbul.net](http://www.ifea-istanbul.net)

*Statistics for Istanbul*, CD-rom édité par la Mairie métropolitaine d'Istanbul.

Fonds cartographique de l'IFEA.

#### **4. Sources citées**

- « Alésia Tombe-Issoire, sept erreurs et sept solutions », *ParisObs*, semaine du 11 au 18/09/2003.
- « Assistance à commerce en danger », *Zurban*, 21/01/2004.
- « Berlin se presse sur le sable fin », *Libération*, 21/07/2003.
- « Berliner helfen kompakt », *Berliner Morgenpost*, 15/05/2004.
- « Bertrand Delanoë : doubler le budget de la culture », *L'Humanité*, 07/03/2001.
- « Ce Mondial qui a changé la France », *L'Express*, 16 juillet 1998.
- « Christophe Girard », *Supplément Gazette Drouot*, 20/02/2002.
- « Circulation, espaces verts, urbanisme. Ce que veulent les Parisiens », *ParisObs*, semaine du 23 au 29/09/2004.
- « Commerce, la proximité en échec », *France Soir*, 20/10/2003.
- « Controverse autour de la «piétonnisation» du quartier juif de Paris », *Le Monde* du 21/11/2003.
- « Culture : même l'opposition est d'accord », *20 minutes*, 28/05/2004.
- « Dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, un quartier pas si "tranquille" », *Le Monde*, 16/07/2002.
- « La bataille du commerce », *La Tribune*, 26/11/2003.
- « La CCIP pose des préalables à l'adoption du Plan des déplacements de Paris », communiqué de presse du 31 janvier 2007, 2 p.
- « La plateforme des associations parisiennes d'habitants. Avis sur le projet de PDP », disponible sur [www.paris.fr](http://www.paris.fr).
- « La Ville de Paris se lance dans un plan drastique de réduction des dépenses », *Le Monde*, 14/10/2006.
- « Le quartier vert voit rouge », *Le Parisien*, 22/11/2002.
- « Le tribunal administratif annule des dispositions sur le commerce à Paris », *Le Monde*, 04/08/2007.
- « Les Parisiens rêvent d'une ville plus verte et préservée », *Le Monde*, 22/09/2004.
- « Mon quartier a de l'avenir », présentation de l'opération sur le site de la Mairie de Paris, [www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page\\_id=6928&document\\_type\\_id=2&document\\_id=15544&portlet\\_id=15822](http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=6928&document_type_id=2&document_id=15544&portlet_id=15822).
- « On prend un bain de sociabilité », *L'Humanité Hebdo*, 19/07/2003.
- « Paris se laisse séduire par des milliers de Vélib' », *Le Monde*, 30/07/2007.
- « Plus d'un million sur les Champs-Élysées », *Le Parisien*, 13/07/1998.
- « Spielplätze verwahrlosen – jetzt packen Bürger an Milchlieferant startet Projekt zur Sanierung », *Tagesspiegel*, 15/05/2004.
- « Stadt als Lebensraum », *Wissenschaftsmagazin*, n°2, volume 2, TU Berlin, 1982, 120 p.
- « Trois questions à... Claude Goasguen », *Le Monde*, 19/08/2002.
- An jeder Ecke Berliner Straßenumöbel*, Schriftenreihe Museum Mitte von Berlin, n°5, 1998 (non paginé).
- Convention publique d'aménagement et de développement économique « Favoriser l'essor de la diversité commerciale et des activités économiques de proximité » entre la Ville de Paris et la SEMAEST*, 25 p.
- Freiräume in Berlin-Kreuzberg. Bestand, Analyse, Konzept*, 1979, 24 p.
- Istanbul Yaya Sergileri 1 : Nişantaşı, Kişisel Coğrafyalar, Küresel Haritalar, 28 Eylül-29 Kasım – Istanbul Pedestrian Exhibitions 1 : Nişantaşı. Published in conjunction with the exhibit « Istanbul Pedestrian Exhibitions n°1: Nişantaşı, Personal Geographies, Global Maps », September 29-October 28 2002.

*Organiser un événement artistique sur l'espace public : quelles libertés, quelles contraintes ?* Compte rendu de la journée d'information des centres de ressources du spectacle vivant CND, CNT, IRMA, *Hors-les-Murs*, lundi 7 juin 2004

*Protocole d'accord du 11/04/2003 relatif aux modalités d'application du nouvel article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales entre le Préfet de Police d'une part et le Maire de Paris d'autre part*, 3 p.

*Straßenmöbel in Berlin. Veranstalter der Ausstellung.* Berlin, Der Senator für Bau- und Wohnungswesen, Enka-Druck, 1983, 119 p.

APUR (1985), « Les espaces pour les piétons », Les Halles, achèvement d'un projet, *Paris-Projet*, n°25-26, pp. 114-121.

APUR (2002), *Charte d'aménagement des espaces civilisés*, 84 p.

APUR (2004), *Assurer la diversité du commerce. Les nouvelles règles du Plan local d'urbanisme de Paris. Spécial PLU*, Note de 4 pages, N°16, 4 p.

APUR (2004), *Déplacements dans les villes européennes*, Paris, APUR, 55 p.

APUR (2004), *Paris la nuit. Etude exploratoire.* Paris, Paris, APUR/DVD/Bureau des temps/RATP, 106 p.

APUR (2005), *Banque de données sur le commerce parisien. Résultats du recensement 2005 et évolutions 2000-2003-2005*, APUR/Mairie de Paris/CCIP, 36 p.

APUR (2005), *Glossaire des éléments propres à la gestion et à la sécurité des espaces publics. Insertion paysagère, réglementation, prescriptions*, Paris, APUR/Mairie de Paris/Préfecture de Paris/Préfecture de Police/SDAP, 46 p.

APUR (2005), *Les quartiers du boulevard périphérique. Une contribution de l'APUR à l'étude d'insertion urbaine du périphérique*, 35 p.

APUR (2006), *Evolution historique de l'espace public parisien*, premières journées d'études sur l'espace public, 24 et 26 janvier, Mairie de Paris/APUR, 39 p.

APUR (2006), *Impact des travaux de voirie sur l'évolution des commerces. Analyse des résultats de la Banque de données sur le commerce à Paris (2000-2003-2005)*, document d'étude, 23 p.

APUR (2006), *La revitalisation des commerces de proximité par la Ville de Paris. Bilan d'étape*, 87 p.

AUGE M., « Un ethnologue au mondial », *Le Monde diplomatique*, 08/1998 ([www.monde-diplomatique.fr/1998/08/AUGE/10819](http://www.monde-diplomatique.fr/1998/08/AUGE/10819))

BARBE C. (2005), « Aménager Paris : la conduite des projets » in LAPIERRE E. (dir.), *Aménager Paris*, Paris, Mairie de Paris, pp. 15-17.

BLANCOT C. (1993), « La renaissance d'une promenade », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 58-67.

BOURLON A.-M., VILLOT A.-M. (2004), « Espace public et déplacements », *Paris-Projet*, n°34-35, pp. 56-79

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG, « Öffentlicher Raum und Stadtgestalt », *Information zur Raumentwicklung*, n°1-2, 2003.

CCIP/DELEGATION DE PARIS (2005), *Le quartier vert Alésia Tombe-Issoire : quel impact sur l'économie locale*, 10 p. [<http://www.ccip75.ccip.fr>]

CHARZAT M. (1998), *Le Paris citoyen*, Paris, Stock, 240 p.

CORAJOU M. (2004), *Le parc paysager de la Cour du Maroc*, dossier de présentation.

DELANOË B. (1999), *Pour l'honneur de Paris*, Paris, Calmann-Lévy, 217 p.

DELANOË B. (2003), *Communication du Maire de Paris au Conseil de Paris sur le projet culturel pour la mandature*,  
[www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?portal\\_component=17&elected\\_official\\_directory\\_id=8814&document\\_id=13864&actormandate=31&page\\_id=1](http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?portal_component=17&elected_official_directory_id=8814&document_id=13864&actormandate=31&page_id=1).

- DELANOË B. (2004), *Communication du maire de Paris sur les transports*, Conseil de Paris, séance du 27/09/2004, 15 p.
- DELEGATION A LA POLITIQUE DE LA VILLE ET A L'INTEGRATION (2004), *La gestion urbaine de proximité*, compte rendu de la journée d'études, organisée par le pôle ressources de la DPVI, 44 p.
- DELEGATION A LA POLITIQUE DE LA VILLE ET A L'INTEGRATION (2005), *Les mutations des quartiers parisiens : quels défis sociaux et urbains ?*, compte rendu de la journée d'études, pôle ressources de la DPVI, 65 p.
- DEUTSCHES INSTITÜT FÜR URBANISTIK (2002), *Die Soziale Stadt, eine erste Bilanz des Bund-Länder-Programms « Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt »*, Berlin, DIFU, 321 p.
- DIRECTION DE L'URBANISME/SOUS-DIRECTION DE L'AMENAGEMENT (2006), *Annexe n°1 au projet de délibération DU 2006-03, Marché d'assistance à la direction du projet pour la rénovation du quartier des Halles à Paris, 1<sup>er</sup> arrondissement, Marché de prestations intellectuelles d'Assistance à Maîtrise d'ouvrage, Cahier des clauses administratives et techniques particulières*, 25 p.
- DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (2002), *Schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées*, 42 p.
- DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (2004), « *La conduite des projets d'aménagement de l'espace public* », séminaire de réflexion 2 mars 2004, Paris, Ville de Paris-DVD, (non paginé).
- DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (2000), Ile-de-France. Plan de déplacements urbains, 235 p.
- DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (2004), *Les déplacements des Franciliens en 2001-2002. Enquête Globale Transport*. Paris, La Documentation Française.
- DRIANCOURT H. (2004), « Redonner confiance tant aux professionnels qu'aux habitants » in Mairie de Paris, *La gestion urbaine de proximité*, comptes rendus de la journée d'étude du 4 novembre 2004, Mairie de Paris/DPVI/Pôle ressources de la Politique de la ville et de l'intégration à Paris, pp. 17-20.
- ESPINASSE C. et BUHAGIAR P. (2003a), *Tableaux statistiques de la phase quantitative de l'étude Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition. Bilan de la deuxième édition de Nuit Blanche du 4 au 5 octobre 2003*, Paris.
- ESPINASSE C. et BUHAGIAR P. (2003b), *Rapport final relatif aux trois phases d'étude, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition*, Paris.
- ESPINASSE C. et BUHAGIAR P. (2003c), *Synthèse des résultats des 3 phases d'étude, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition, Bilan de la deuxième édition de Nuit Blanche du 4 au 5 octobre 2003, A l'attention de la Mairie de Paris et la RATP*, support de la présentation du 17 décembre.
- ESPINASSE C. et BUHAGIAR P. (2003d), *Rapport de la première phase d'étude par observation participante, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition*, Paris.
- ESPINASSE C. et BUHAGIAR P. (2003e), *Rapport de la seconde phase d'étude par entretiens auprès de spectateurs et d'acteurs, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition*, Paris.
- ESPINASSE C. et BUHAGIAR P. (2003f), *Résultats de la phase quantitative de l'étude Plein Feux sur la Nuit Blanche 2<sup>ème</sup> édition*, Paris.
- FERRAND M., FEUGAS J.-P., HUET B., LECAISNE I., LEROY B. (1993), « Remémoration », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 150-153.
- GARCIAS J.-C. (1993), « Un lustre après la concours Citroën revisité », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 116-119.
- GREBNER-RUCHAY VERKEHSPANNUNGS GMBH (2006), *Umgestaltung eines Strassenabschnittes in Berlin-Pankow*, CD-rom.
- GRELLETY-BOSVIEL A. (1993), « Un espace de convoitise et de négociation », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 156-160.
- GRUB, H. (dir.) (1986), *Stadträume im Wandel: eine Ausstellung der Bundesrepublik Deutschland. Städte zeigen ihre Freiraum-Konzepte: Berlin, Frankfurt, Hamburg, Hameln, Karlsruhe, München, Nürnberg, Stuttgart*. Karlsruhe, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau/Müller, 206 p.

GUIGOU B. (2002), *Les démarches de gestion urbaine de proximité. Améliorer le quotidien des habitants par une gestion concertée villes-bailleurs*, Paris, GIE Villes et Quartiers/ IAURIF, 83 p.

HAUBRICH R. (1999), « Lockruf für Flaneure », *Foyer*, n°2, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, pp. 18-19

HUSSONNOIS P., NICOULAUD O. (1995), *Lieux singuliers de l'espace public de Paris. Essai de définition, repérage, classement et premières orientations pour leur traitement*, Paris, APUR, 29 p.

IFS/STERN (1998), *Sozialorientierte Stadtentwicklung*, Berlin, Kulturbuchverlag (Gutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie), 143 p.

INAN C. (2004), *Sources statistiques*, Istanbul, IFEA-OUI [<http://www.ifea-istanbul.net>]

INSPECTION GENERALE DE LA VILLE DE PARIS (2005), *Rapport sur le contrôle des frais de réception de l'Hôtel de Ville*, 38 p.

INSPECTION GENERALE DE LA VILLE DE PARIS (2006), *Rapport annuel de l'Inspection générale des services (2005-2006)*, 54 p.

INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE, *Le code de la rue... La rue pour tous* Bruxelles, IBSR/Service public fédéral Mobilité et Transports/C. Van Den Meerschaut, 22 p. (téléchargeable à l'adresse suivante : [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)).

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG 1984 (1984), *Erste Projekte zur behutsamen Stadterneuerung*, Berlin, 67 p.

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG 1987 (1991), *Projektübersicht*, Berlin, 408 p.

IPSOS/MAIRIE DE PARIS (2006), *Consultation dans le cadre du Plan des déplacements de Paris*, 19 p.

JAKUBEIT B. (1999), « Der öffentliche Raum, Visitenkarte einer Stadt », *Foyer*, n°2, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, pp. 4-9.

LANDESMERKMALAMT BERLIN (1999), *Gartenkunst Berlin : 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, 189 p.

LAPIERRE E. (2005), *Aménager Paris*, Paris, éditions du Pavillon de l'arsenal, 255 p.

LEROUX R. (1987), « Voie piétonne et site classé : rue des Barres », *Annales de la voirie et de l'environnement*, n°1-1452, pp. 12-13.

LORIDAN B. (1994), *Recensement et analyse des réalisations parisiennes récentes en matière d'espace public*, Mairie de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain, Service de l'espace public, Paris, Mairie de Paris, 1994 (non paginé).

LORIDAN B. (1994), *Recensement et analyse des réalisations parisiennes récentes en matière d'espace public*, Paris, Ville de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain/Service de l'espace public (non paginé).

MAIRIE DE PARIS (1982), *La voirie et les déplacements à Paris*, communication au Conseil de Paris, 58 p.

MAIRIE DE PARIS (1988), *Rues de Paris aujourd'hui*, 88 p.

MAIRIE DE PARIS (1993), *Guide de l'espace public. Matériaux de revêtement des chaussées et trottoirs*, Direction de l'aménagement urbain, Direction de la protection de l'environnement, Direction des parcs et jardins, Direction de la voirie, APUR, 48 p.

MAIRIE DE PARIS (1996), *Guide de l'espace public. Le mobilier urbain*, Direction de l'aménagement urbain, Direction de la voirie, Direction des parcs et jardins, APUR, 32 p.

MAIRIE DE PARIS (1996), *Guide de l'espace public. Le nivellement*, Direction de l'aménagement urbain, Direction de la voirie, APUR, 25 p.

MAIRIE DE PARIS (1997), *Guide de l'espace public. Le végétal sur la voie publique*, Direction de l'aménagement urbain, Direction des parcs et jardins, Direction de la voirie et des déplacements, APUR, 62 p.

MAIRIE DE PARIS (1999), *Règlement de voirie*, 19 p.

MAIRIE DE PARIS (2000), *Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France*, 121 p.

MAIRIE DE PARIS (2003), *Le guide du conseiller de quartier*, 45 + 57 p. [www.paris.fr/portail/publications]

MAIRIE DE PARIS (2004), *Charte de fleurissement des pieds d'arbre*, 4 p.

MAIRIE DE PARIS (2004), *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* [[http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page\\_id=6454&document\\_type\\_id=5&document\\_id=15336&portl\\_et\\_id=14581](http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=6454&document_type_id=5&document_id=15336&portl_et_id=14581)]

MAIRIE DE PARIS (2005), *A Paris*, n°16, octobre-novembre, 42 p.

MAIRIE DE PARIS (2005), *Consultation sur le PLU. Construire avec vous l'avenir de Paris. Vos réponses*, 8 p. disponible sur le site [www.paris.fr/portail/urbanisme](http://www.paris.fr/portail/urbanisme) (dernière consultation : août 2007).

MAIRIE DE PARIS (2005), *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* [[http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page\\_id=6454&document\\_type\\_id=5&document\\_id=15336&portl\\_et\\_id=14581](http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=6454&document_type_id=5&document_id=15336&portl_et_id=14581)].

MAIRIE DE PARIS (2006), *A Paris*, n°18, mars, 42 p.

MAIRIE DE PARIS (2006), *A Paris*, n°21, décembre, 42 p.

MAIRIE DE PARIS (2006), *Charte d'accueil des jardins*, 10 p.

MAIRIE DE PARIS (2006), *Journées d'études sur l'espace public. Actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR*, 75 p.

MAIRIE DE PARIS (2006), *Lettre des déplacements*, n°10.

MAIRIE DE PARIS (2006), *Parcs et jardins de la Ville de Paris en 2006*, dossier de presse, 12 p.

MAIRIE DE PARIS (2006), *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* [[http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page\\_id=6454&document\\_type\\_id=5&document\\_id=15336&portl\\_et\\_id=14581](http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=6454&document_type_id=5&document_id=15336&portl_et_id=14581)].

MAIRIE DE PARIS (2007), *Charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris*, 28 p.

MAIRIE DE PARIS (2007), *Charte des deux-roues motorisées à Paris*, 18 p.

MAIRIE DE PARIS (2007), *Le jardin din des Halles : objectifs et évolution du projet*.

MAIRIE DE PARIS (2007), *Partageons nos expériences pour construire et enrichir la démocratie locale* [[http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page\\_id=6454&document\\_type\\_id=5&document\\_id=15336&portl\\_et\\_id=14581](http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=6454&document_type_id=5&document_id=15336&portl_et_id=14581)]

MAIRIE DE PARIS (2007), *Projet de Plan des Déplacements de Paris*, Conseil de Paris des 12-13 février 2007, 176 p.

MAIRIE DE PARIS/DAU/DV/APUR (1992), *La reconquête des trottoirs*, 14 p.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE L'URBANISME (2005), *Recensement et analyse des aménagements d'espace public réalisés entre 2001 et 2004*, 35 p.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE (1988), *La voirie à la loupe. Percevoir, exploiter la rue*, Paris, CETUR, 77 p.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE (1990), *De vive voie*, n°36, 1990, 12 p.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE (1993), *De vive voie*, n°52, 1993, 19 p.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (1997), *De vive voie*, n°71, 20 p.

MAIRIE DE PARIS/, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (1997), *Mieux vivre à Paris, Quartiers Tranquilles*.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (2000), *Le vélo à Paris. 1996-1999*,. 119 p.

MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (2002), *Guide du Mobilien*, 25 p.



- MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS (2003), *Charte des Quartiers vVerts*, Direction de la Voirie et des Déplacements, 36 p.
- MAIRIE DE PARIS/DIRECTION DES PARCS ET JARDINS (2002), *Charte Main Verte*, 6 p.
- MAIRIE DE PARIS/OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS (2006), *Bilan des déplacements en 2005 à Paris*, 52 p..
- MAIRIE DE PARIS/OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS (2007), *Bilan des déplacements en 2006 à Paris*.
- MAIRIE DE PARIS/PREFECTURE DE POLICE (1984), *Réglementation générale des promenades appartenant à la Ville de Paris*, 22 p.
- MALVERTI X. (dir.) (1994), *Espaces publics parisiens : méthode d'inventaire typologique : rapport final*, Paris, Ville de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain/Groupe d'étude de la ville régulière, Ecole d'Architecture de Grenoble/Ecole d'Architecture de Normandie, 195 p.
- MICHELONI P. (1993), « Le parc de Bercy et son quartier », *Paris-Projet*, n°30-31, p. 122-131.
- MISSION INTERMINISTERIELLE POUR LA QUALITE DES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2001), *Les espaces publics urbains. Recommandations pour une démarche de projet*, Paris, MIQCP, 176 p.
- NICOULAUD O. (1993), « L'espace public de voirie », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 44-49.
- NICOULAUD O., LANDAU B., BANAT F. (dir.) (1995), *L'Histoire de la rue*. Journée organisée par la Direction de la Voirie, le 24 mars 1995 sous l'égide du Comité Scientifique et Technique de la Ville de Paris, Paris, Ville de Paris-Direction de l'aménagement urbain, APUR, Archives de Paris (non paginé).
- OBJOIS F. (2006), « Rue de Bretagne (dans le projet de quartier vert Bretagne) », *Journées d'études sur l'espace public*, actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR, Mairie de Paris, pp. 29-31.
- OFFICE DU TOURISME ET DES CONGRES DE PARIS (2007), *Le tourisme à Paris en 2006*, Paris, Mairie de Paris/CCIP, 31 p.
- PELLOUX P. (2006), « Gestion des usages. Le rééquilibrage de la voirie, pourquoi ? comment ? » in Mairie de Paris, *Journées d'études sur l'espace public. Actes des journées de travail internes des Services de la Ville de Paris et de l'APUR*, pp. 46-51.
- POGNANT P. (1993), « Le sauvetage des Champs Elysées », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 70-85.
- PRE J.-C. (1987), « La renaissance du quartier des Halles : son réseau de voies piétonnes », *Annales de la voirie et de l'environnement*, n°1-1452, pp. 27-29.
- PREFECTURE DE PARIS – PREFECTURE DE POLICE (1975), *Le Livre blanc de la circulation. Essai de définition d'une politique d'aménagement et d'exploitation de la voirie*, 84 p.
- PRICE WATERHOUSE COOPERS (2007), *UK Economic Outlook and Global City Ranking 2005-2002*, Full Report, 40 p. [[http://www.pwc.com/uk/eng/ins-sol/publ/ukoutlook/pwc\\_ukeo-mar07.pdf](http://www.pwc.com/uk/eng/ins-sol/publ/ukoutlook/pwc_ukeo-mar07.pdf)]
- PROJEKTGRUPPE StEP VERKEHR (2003), *Mobil 2010, Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, Berlin*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 188 p.
- RACINE E. (2003), *Les participants de la Techno Parade 2003*, rapport pour l'association Technopol, 51 p.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG – REFERAT STADTERNEUERUNG (2004), *Berlin schafft Frei-Räume. Beiträge zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in den Sanierungsgebieten. Projekte 1995-2003*, 72 p.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (1999), *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin: Stadtgestaltung, Strassengestaltung, Platzgestaltung, Straßenentwurf*, Berlin, Kulturbuch Verlag (non paginé).

- SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (1999), *Stadtentwicklungsplan Öffentlicher Raum. Materielen*, Berlin, Senstadt/Reichenberg, 32 p.
- SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2001), *Workshop Strategien und Innovationen für die Aufwertung von Berliner Plätzen, Zusammenfassung und Resümee*, 35 p.
- SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2004), *Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020. Statusbericht und perspektivische Handlungsansätze*, 84 p.
- SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2005), *Berlin in Bewegung. Mobilitätspolitik für das 21. Jahrhundert*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, 48 p.
- SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2007), *Berlin auf dem Weg zu einer fußgängerfreundlichen Stadt*, [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/fussgaenger/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/fussgaenger/index.shtml).
- SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, ABTEILUNG II STÄDTEBAU UND PROJEKTE (2005), *Informationen zum Umbau des Breitscheidplatzes und zu Schließung des Tunnels Budapester Straße*, 4 p.
- STADTFORUM BERLIN (1994), *Typologie der öffentliche Räume*, Dokumentation, Sitzung 37, 45 p.
- STADTFORUM BERLIN (1995), *Stadtentwicklungsplanung für den öffentliche Räume*, Dokumentation, Sitzung 51, 57 p.
- STADTFORUM BERLIN 2020 (2005), *Belebt, beklebt, benutzt. Der öffentlicher Raum*, Ergebnisse aus Sicht des Beirats, 41 p. ([www.berlin.de](http://www.berlin.de)).
- STARKMAN N. (1993), « Introduction », *Paris-Projet*, n°31-31, pp. 7-11.
- STÜRMER R., WÖHLMANN F. (1999), « Die Erarbeitung von Archivalienhanbüchern und Dokumentationen zur Entwicklung des „Grünen Berlin“ » in Landesmerkmalamt Berlin, *Gartenkunst Berlin: 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, pp. 29-34.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (Institut de statistiques, Premier Ministre de la République de Turquie) (2002), *2000 Genel Nüfus Sayımı* (Recensement de la population de 2000), *Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri* (caractéristiques socio-économiques de la population), *il Provinve 34 Istanbul* (département d'Istanbul, 34), Ankara, 245 p.
- TIBERI J. (1996), *Communication sur les déplacements*, Mairie de Paris, discours du 25/11/1996, 44 p.
- TIBERI J. (1998), « Paris en fête pour la Coupe du Monde », allocation du 27/05/1998. [www.v1.paris.fr/FR/La Mairie/executif/communiqués/ancienne\\_mandature/mandature\\_1995\\_2001/coupmondF\\_ete.ASP](http://www.v1.paris.fr/FR/La_Mairie/executif/communiqués/ancienne_mandature/mandature_1995_2001/coupmondF_ete.ASP).
- TIBERI J. (2000), *Présentation des Fêtes de la Seine 2000*, Mairie de Paris, discours du 26/05/2000. [www.v1.paris.fr/FR/La Mairie/executif/communiqués/ancienne\\_mandature/mandature\\_1995\\_2001/CONF2606\\_2000.ASP](http://www.v1.paris.fr/FR/La_Mairie/executif/communiqués/ancienne_mandature/mandature_1995_2001/CONF2606_2000.ASP).
- TNS SOFRES (2004), *L'opération Paris-Plage. Principaux résultats*, 53 p.
- VILLE DE PARIS (1977), *Environnement et voirie 71-76* (non paginé).
- VILLE DE PARIS/APUR (1996), *Guide de l'espace public. Etat de la réflexion des services*. Journée d'information du 6 juin 1996, compte rendu des débats.
- VON KROSIGK K. (1999), « Gartendenkmalpflege – Teil der Berliner Denkmallandschaft » in Landesdenkmalamt Berlin, *Gartenkunst Berlin : 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, pp. 12-19.
- ZOHLEN G. (1999), « Schiffer-Blinzeln und Beachball », *Foyer*, n°2, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, pp. 27-28.

## **SITES INTERNET**

## Sites généraux<sup>27</sup>

<a href="http://archiguide.free.fr">http://archiguide.free.fr</a>	<i>Archiguide</i> , guide d'architecture contemporaine
<a href="http://www.ademe.fr">www.ademe.fr</a>	Site officiel de l'ADEME
<a href="http://www.archi.fr/MIQCP">www.archi.fr/MIQCP</a>	Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP)
<a href="http://www.assemblee-nationale.fr/dossiers">www.assemblee-nationale.fr/dossiers</a>	Site de l'Assemblée Nationale, « Les documents parlementaires »
<a href="http://www.bund.de">www.bund.de</a>	<i>Verwaltung online</i>
<a href="http://www.conseil-etat.fr">www.conseil-etat.fr</a>	Site du Conseil d'Etat (liste et contenu des arrêts)
<a href="http://www.debatpublic.fr">www.debatpublic.fr</a>	Site de la Commission nationale du débat public
<a href="http://www.difu.de">www.difu.de</a>	<i>Deutsches Institut für Urbanistik</i>
<a href="http://www.fedsem.fr">www.fedsem.fr</a>	Site de la fédération des sociétés d'économie mixte
<a href="http://www.ibsr.be">www.ibsr.be</a>	Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)
<a href="http://www.ifea-istanbul.net/oui">www.ifea-istanbul.net/oui</a>	Observatoire Urbain d'Istanbul (OUI)
<a href="http://www.legifrance.gouv.fr">www.legifrance.gouv.fr</a>	Le service public de l'accès au droit
<a href="http://www.pwc.com">www.pwc.com</a>	PricewaterhouseCoopers
<a href="http://www.spo.org">www.spo.org</a>	Chambre professionnelle des urbanistes de Turquie
<a href="http://www.vie-publique.fr">www.vie-publique.fr</a>	Portail édité par la Documentation Française

## Sites des acteurs publics locaux

<a href="http://www.apur.org">www.apur.org</a>	Site de l'APUR (avec des ressources en ligne)
<a href="http://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg">www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg</a>	<i>Bezirksamt</i> (services administratifs de l'arrondissement) de Feidrichshain-Kreuzberg
<a href="http://www.berlin.de/ba-mitte">www.berlin.de/ba-mitte</a>	<i>Bezirksamt</i> (services administratifs de l'arrondissement) de Mitte
<a href="http://www.berlin.de/ba-pankow">www.berlin.de/ba-pankow</a>	<i>Bezirksamt</i> (services administratifs de l'arrondissement) de Pankow
<a href="http://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg">www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg</a>	<i>Bezirksamt</i> (services administratifs de l'arrondissement) de Tempelhof-Schöneberg
<a href="http://www.charlottenburg-wilmersdorf.de">www.charlottenburg-wilmersdorf.de</a>	<i>Bezirksamt</i> (services administratifs de l'arrondissement) de Charlottenbourg-Wilmersdorf
<a href="http://www.ibb.gov.tr">www.ibb.gov.tr</a>	Site de la Mairie métropolitaine d'Istanbul
<a href="http://www.mairie10.paris.fr">www.mairie10.paris.fr</a>	Mairie du 10 <sup>ème</sup> arrondissement <sup>28</sup>
<a href="http://www.mairie14.paris.fr">www.mairie14.paris.fr</a>	Mairie du 14 <sup>ème</sup> arrondissement
<a href="http://www.mobilien.paris.fr">www.mobilien.paris.fr</a>	Site officiel du programme « Mobilien » à Paris
<a href="http://www.panafieu2008.fr">www.panafieu2008.fr</a>	Site de campagne de F. de Panafieu (UMP)
<a href="http://www.paris.fr">www.paris.fr</a>	Site de la Mairie de Paris
<a href="http://www.paris.pref.gouv.fr/actionsEtat/politiqueVille">www.paris.pref.gouv.fr/actionsEtat/politiqueVille</a>	Site de la Préfecture de Paris (descriptif de l'action de l'Etat dans le domaine de la politique de la ville)
<a href="http://www.pduif.org">www.pduif.org</a>	Site consacré au PDUIF (Plan des déplacements en Ile-de-France)
<a href="http://www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr">www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr</a>	Site de la Préfecture de Police de Paris (décrivant notamment l'histoire, l'organisation et les missions de l'institution)
<a href="http://www.projetleshalles.com">www.projetleshalles.com</a>	Site d'information sur la rénovation des Halles
<a href="http://www.stadtentwicklung.berlin.de">www.stadtentwicklung.berlin.de</a>	Site de l'administration du Sénat pour le développement urbain
<a href="http://www.tramway.paris.fr">www.tramway.paris.fr</a>	Site officiel du tramway à Paris

<sup>27</sup> Dernière connexion à l'ensemble des sites : 20/10/2007.

<sup>28</sup> Les sites des autres mairies d'arrondissement également été utilisés ; leurs adresses sont toutes construites selon le même modèle.

## Sites des associations et autres acteurs de la concertation locale

<a href="http://comitequartier14.free.fr">http://comitequartier14.free.fr</a>	Comité 14
<a href="http://cpav.org">http://cpav.org</a>	Coordination parisienne des associations de voirie
<a href="http://quartier.pernety.free.fr/">http://quartier.pernety.free.fr/</a>	Site du conseil de quartier Pernety (14 <sup>ème</sup> arrondissement)
<a href="http://reseau.vert.free.fr">http://reseau.vert.free.fr</a>	Association Réseau vert
<a href="http://u.d.free.fr">http://u.d.free.fr</a>	Association urbanisme et démocratie (14 <sup>ème</sup> arrondissement)
<a href="http://www.accomplir.asso.fr">www.accomplir.asso.fr</a>	Association Accomplir (1 <sup>er</sup> arrondissement)
<a href="http://www.amidelaterre.org">www.amidelaterre.org</a>	Association les Amis de la Terre
<a href="http://www.aut-idf.org">www.aut-idf.org</a>	Association des usagers des transports d'Ile-de-France
<a href="http://www.autofrei.de">www.autofrei.de</a>	Autofrei leben! e.V. Ortsgruppe Berlin
<a href="http://www.autofrei-wohnen.de">www.autofrei-wohnen.de</a>	Association Autofrei Wohnen (vivre sans voiture)
<a href="http://www.bund-berlin.de/">www.bund-berlin.de/</a>	Landesverband Berlin e.V.
<a href="http://www.conseilsdequartiersparis10.org/">www.conseilsdequartiersparis10.org/</a>	Site des conseils de quartier du 10 <sup>ème</sup> arrondissement
<a href="http://www.fuss-ev.de/index_f.html">www.fuss-ev.de/index_f.html</a>	FUSS e.V. (Fußgängerschutz)
<a href="http://www.gruene-radler-berlin.de">www.gruene-radler-berlin.de</a>	Grüne Radler Berlin
<a href="http://www.idfe.org">www.idfe.org</a>	Association Ile-de-France Environnement
<a href="http://www.local.attac.org">www.local.attac.org</a>	Association ATTAC Paris
<a href="http://www.mdb-idf.org">www.mdb-idf.org</a>	Mieux se Déplacer à Bicyclette (Paris)
<a href="http://www.rosiers.asso.fr">www.rosiers.asso.fr</a>	Association des commerçants, habitants, propriétaires et copropriétaires du 4 <sup>ème</sup> arrondissement
<a href="http://www.umkehr.de/">www.umkehr.de/</a>	UMKEHR e.V. (Verkehrs-/Umweltschutz)

## Sites des prestataires privés ou semi-publics

<a href="http://perso.orange.fr/charbonneau.consultant">http://perso.orange.fr/charbonneau.consultant</a>	Site de J.-P. Charbonneau
<a href="http://www.allianz-umweltstiftung.de">www.allianz-umweltstiftung.de</a>	Dondation Allianz pour l'environnement
<a href="http://www.altarea.com">www.altarea.com</a>	Groupe ALTAREA
<a href="http://www.arep.fr">www.arep.fr</a>	AREP Groupe, bureau d'études pluridisciplinaire en aménagement et construction
<a href="http://www.bercyvillage.com">www.bercyvillage.com</a>	Site officiel de Bercy Village
<a href="http://www.campina.de">www.campina.de</a>	Groupe Campina
<a href="http://www.cstb.fr">www.cstb.fr</a>	Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB)
<a href="http://www.fransizsokagi.com">www.fransizsokagi.com</a>	Site officiel de la « Rue Française » à Istanbul
<a href="http://www.gruen-berlin.de">www.gruen-berlin.de</a>	Grün Berlin Park und Garten GmbH
<a href="http://www.ogi2.fr">www.ogi2.fr</a>	Omnium Général d'Ingénierie
<a href="http://www.semaest.fr">www.semaest.fr</a>	SEMAETS
<a href="http://www.semavip.fr">www.semavip.fr</a>	SEMAVIP
<a href="http://www.sempariscentre.fr/">www.sempariscentre.fr/</a>	SEM Paris Centre
<a href="http://www.seura.fr">www.seura.fr</a>	SEURA Architectes, urbanistes
<a href="http://www.stern-berlin.com">www.stern-berlin.com</a>	STERN
<a href="http://www.stiftung-spi.de">www.stiftung-spi.de</a>	Fondation SPI

### **Sites sur les fêtes et animations**

<a href="http://claidelune2004.forumdesimages.net">http://claidelune2004.forumdesimages.net</a>	Site officiel du festival <i>Cinéma au clair de lune</i>
<a href="http://fetedelamusique.culture.fr">http://fetedelamusique.culture.fr</a>	Site officiel de la fête de la musique
<a href="http://www.art-contemporain.com">www.art-contemporain.com</a>	evue d'art contemporain en ligne
<a href="http://www.franceenchine.org">www.franceenchine.org</a>	Site de l'année de la France en Chine. Programme officiel
<a href="http://www.gaypride.fr">www.gaypride.fr</a>	Site officiel de l'association GayPride
<a href="http://www.inter-lgbt.org/">www.inter-lgbt.org/</a>	Interassociative lesbienne, gaie, bi et trans
<a href="http://www.nuitsblanches.fr">www.nuitsblanches.fr</a>	Site officiel de la Nuit Blanche (depuis 2001)
<a href="http://www.pariscinema.org">www.pariscinema.org</a>	Site officiel du festival <i>Paris-Cinéma</i>
<a href="http://www.plages-urbaines.com">www.plages-urbaines.com</a>	Site officiel de Jean-Christophe Choblet (scénographe de <i>Paris-Plage</i> ) et de son associée Sylvie Del Percio
<a href="http://www.planet-tekno.com/parade">www.planet-tekno.com/parade</a>	Site sur la Techno Parade
<a href="http://www.quartierdete.com">www.quartierdete.com</a>	Site officiel du Festival <i>Paris quartier d'été</i>
<a href="http://www.villette.com">www.villette.com</a>	Site officiel de l'établissement public de la Villette

### **Sites de la presse**

<a href="http://parisobs.nouvelobs.com">http://parisobs.nouvelobs.com</a>	Paris Obs, édition francilienne du Nouvel Observateur
<a href="http://www.lemonde.fr">www.lemonde.fr</a>	Le Monde
<a href="http://www.leparisien.fr">www.leparisien.fr</a>	Le Parisien
<a href="http://www.lepoint.fr">www.lepoint.fr</a>	Le Point
<a href="http://www.liberation.fr">www.liberation.fr</a>	Libération
<a href="http://www.morgenpost.de">www.morgenpost.de</a>	Berliner Morgenpost
<a href="http://www.tagesspiegel.de">www.tagesspiegel.de</a>	Tagesspiegel

## **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

- AGULHON M. (1997), « Propos d'ouverture » in LEMENOREL A. (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Rouen, publications de l'Université de Rouen, n°214, pp. 7-9.
- ALCADE S. (1999), « Les espaces verts à Istanbul », *Lettre d'information de l'observatoire urbain d'Istanbul*, n°16, pp. 11-15.
- ALTHABE G. (1978), « Eléments pour une analyse des relations interpersonnelles dans l'espace commun d'immeubles HLM » in Actes du colloque de Montpellier, *Vie quotidienne en milieu urbain*, supplément aux *Annales de la recherche urbaine*, coll. Recherches et débats, pp. 325-340.
- AMBROISE M. (2001), *Paris et la décentralisation à travers l'exemple de la direction de la voirie et des déplacements*, rapport de stage de licence « administration générale et territoriale », Université Paris XII Val-de-Marne – Faculté d'administration et échanges, 35 p.
- AMINDE IL J. (dir.) (1994), *Plätze in der Stadt*, actes du congrès de Stuttgart, Stuttgart, éd. G. Hatje, 153 p.
- AMZERT M. (2001), « Du cadre de vie à l'espace public », in TOUSSAINT J.Y., ZIMMERMANN M. (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, PPUR, pp. 157-165.
- ANGEL A. (1986), « Henri Prost et le premier plan directeur de la ville d'Istanbul », *Varia Turcica*, III, pp. 561-577.
- ANGEL A. (1992-1993), « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours », *Lettres OUI*, n°2, 3 et 4.
- ARENDE H. (1963), *Condition de l'homme moderne*, Paris, Calmann-Lévy, 406 p.
- ARNSTEIN S. R. (1969), « A Ladder of Citizen Participation », *Journal of the American Planning Association*, vol. 35, n° 4, pp. 216-224 [<http://lithgow-schmidt.dk/sherry-arnstein/ladder-of-citizen-participation.pdf>]
- ASCHER F. (2003), « Loisirs », *Urbanisme*, n°330, pp. 70-71.
- ASCHER F., GODARD F. (1999), « Vers une troisième solidarité », *Esprit*, n°258, pp. 168-189.
- ATKINSON R. (2003), « Domestication by Cappuccino or a Revenge on urban Space? Control and Empowerment in the Management of Public Spaces », *Urban Studies*, vol. 40, n°9, pp. 1829-1843.
- AUFRERE L. (1942), « La dissymétrie de l'avenue des Champs-Élysées », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°146-147, pp. 87-98.
- AUGOYARD J.F. (1979), *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, éd. du Seuil, 185 p.
- AUGUSTIN J.P. (2001a), « La consommation comme loisir », *Urbanisme*, n°319, pp. 54-57.
- AUGUSTIN J.P. (2001b), « Espaces publics et cultures sportives », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76, n°1, pp. 27-30.
- AUTHIER J.Y. (dir.), *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos-Economica, coll. « Villes », 209 p.
- AZEMA J.L. (2001), « L'expérience lyonnaise, la naissance d'une organisation » in TOUSSAINT J.Y., ZIMMERMANN M., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, PPUR, pp. 185-198.
- BACQUE M.H., REY H., SINTOMER Y. (2005), « L'espace public dans les quartiers d'habitat social » in BACQUE M.H., REY H., SINTOMER Y. (dir.), *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*, Paris, La Découverte, pp. 115-148.
- BACQUE M.H., REY H., SINTOMER Y. (dir.) (2005), « La démocratie participative, un nouveau paradigme de l'action publique ? » in BACQUE M.H., REY H., SINTOMER Y. (dir.), *op. cit.*, pp. 9-46.
- BAHRDT H.P. (1961), *Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau*, Reinbek, Rowohlt, 150 p. (rééd. de 1998, Opladen, Leske + Budrich, 248 p.).
- BÄR B. (2002), « Schaut auf diese Baustelle ! Die nationale Lehrbaustelle Potsdamer Platz Berlin », in BÄR G., KECKER K., WENNERSCHIED S. (dir.), *Auf der Suche nach der großen Stadt. Leit- und Gegenbilder aus Berlin und Stockholm*. Berlin, Berlin Verlag, pp. 41-56.
- BARBICHON G. (1991), « Espaces partagés : variation et variété des cultures », *Espaces et sociétés*, n°62-63, pp. 107-134.



- BARTU A. (1999), « Who owns the old quarters ? » in KEYDER Ç. (dir.), *Istanbul between the Global and the Local*, New York / Oxford, Rowman and Littlefield Publishers, pp. 31-45.
- BASSAND M., COMPAGNON A., JOYE D. (2001), *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne, Presses Polytechniques Romandes, 223 p.
- BATT E. (2006), « Direktdemokratie im internationalen Vergleich », *Aus Politik und Zeitgeschichte*, n°10, pp. 10-17.
- BAUDRILLARD J. (1970), *La société de consommation*, Paris, Denoël (rééd. Folio Essais, 1986, 318 p.).
- BEAUCIRE F. (2003), « Trois lois, la décentralisation et l'Etat » in *Données urbaines*, tome 4, Paris, Anthropos, pp. 5-10.
- BEAUCIRE F., LEBRETON J. (2000), *Transports publics et gouvernance urbaine*, Paris, Milan, « Les essentiels », 127 p.
- BECKER, H. (2000), « L'enquête de terrain : quelques ficelles du métier », *Sociétés contemporaines*, n°40, pp. 151-164.
- BELINA B. (2003), « Evicting the Undesirables. The Idealism of Public Space and the Materialism of the Bourgeois State », *Belgeo*, n°1, pp. 47-62.
- BENEVOLO L. (1983), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèse, Marseille, 509 p.
- BENJAMIN W. (1989), *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle. Le livre des passages*, Paris, éd. du Cerf, 972 p.
- BERDING U., KUTLINSKI O., NIEDERLEIN K., SELLE K. (2002), *Öffentlicher Raum: Situation, Handlungsbedarf, Strategien*. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Werkstatt: Praxis n°2, Bonn.
- BERDOULAY V., DA COSTA GOMES P.C., LOLIVE J. (2004), « L'espace public ou l'incontournable spatialité de la politique » in BERDOULAY V., DA COSTA GOMES P.C., LOLIVE J. (dir.), *op. cit.*, pp. 9-26.
- BERDOULAY V., DA COSTA GOMES P.C., LOLIVE J. (2004), *L'espace public à l'épreuve. Régressions et émergences*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Pessac, 224 p.
- BERDOULAY V., MORALES M. (1999), « Espace public et culture : stratégies barcelonaises », *Géographie et cultures*, n°29, pp. 79-95.
- BERNARD H. (2004), *La participation des habitants à Berlin : recueil de 23 entretiens*, Paris, IAURIF, 205 p.
- BERNARDI B. (2003), *Qu'est-ce qu'une décision politique ?*, Paris, Vrin, 128 p.
- BERNFELD D. (1979), « La rue-spectacle », in *Livre blanc des arts de la rue*, Paris, Académie nationale des arts de la rue, CRU, pp. 41-44.
- BERROIR S. (1996), « L'espace des densités dans la ville : théorie et modélisations ». *L'Espace géographique*, n°4, pp. 353-368.
- BERROIR S., MATHIAN H., SANDERS L., SAINT-JULIEN Th. (2007), Les pôles de l'activité métropolitaine » in SAINT-JULIEN Th., LE GOIX R. (dir.), *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, pp. 11-38.
- BERTRAND M.J. (1977), *Pratique de la ville*, Paris, Masson, 212 p.
- BESSIS S. (2001), *L'Occident et les autres, histoire d'une suprématie*, Paris, La Découverte, 340 p.
- BETIN C. (2001), « La construction de l'espace public : le cas de Lyon », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76, n°1, pp. 47-54.
- BEYME K. von (1999), « Die Visualisierung des politischen Machtzentrums in Berlin », in SÜSS W., RYTLEWSKI R., *Berlin Die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, pp. 633-645.
- BIDOU C. (1984), *Les aventuriers du quotidien, essai sur les nouvelles classes moyennes*, Paris, PUF, 200 p.
- BIDOU-ZACHARIASEN C. (dir.) (2003), *Retours en ville. Des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, Paris, Descartes et Cie, 267 p.
- BIEBER A., ORFEUIL J.P. (1993), « La mobilité urbaine et sa régulation. Quelques comparaisons internationales », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 [http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/ressources/autresbibf.htm]
- BIHLER M. A. (2004), *Stadt, Zivilgesellschaft und öffentlicher Raum. Das Beispiel Berlin Mitte*, Münster, LIT Verlag, 128 p.

- BILLARD C. (2006), *Espaces publics et échelon local. Le cas des quartiers verts à Paris*, mémoire de master 1, université de Paris 1, 113 p.
- BILLARD I. (1986), « L'espace public. Rationalité et conception des espaces publics dans deux villes nouvelles », *Annales de la recherche urbaine*, n°32, pp. 87-100.
- BLAKELY E.J., SNYDER M.G. (1997), *Fortress America, Gated Communities In The United States*, Washington D.C., Brookings Institution Press & Cambridge, M.A., Lincoln Institute of Land Policy, 209 p.
- BLANC J.P., TOMAS F. (2003), *L'espace public*, Lyon, CERTU, 180 p.
- BLANDY S., PARSONS D. (2003), « Gated communities in England : rules and rhetoric of urban planning », *Geographica Helvetica*, n°4, pp. 314-324.
- BLONDIAUX L. (2004), « L'idée de démocratie participative : enjeux, impensés et questions récurrentes », Conférences de la Chaire de Recherche du Canada en Mondialisation, Citoyenneté et Démocratie, 20 p. [[http://www.er.uqam.ca/nobel/ieim/article-chairemcd.php3?id\\_article=3144](http://www.er.uqam.ca/nobel/ieim/article-chairemcd.php3?id_article=3144)].
- BLONDIAUX L., LEVEQUE S. (1999), « La politique locale à l'épreuve de la démocratie. Une expérience de démocratie participative » in NEVEU C. (dir.), *Espace public et engagement politique. Enjeux et logiques de la citoyenneté locale*, Paris, L'Harmattan, pp. 17-82.
- BLONDIAUX L., SINTOMER Y. (2002), « L'impératif délibératif », *Politix*, n°57, pp. 17-35.
- BOCHNIG S. (1993), « Kinder und Freiräume in der Stadt » in BOCHNIG S. (dir.), *Freiräume für die Stadt : sozial und öffentlich orientierter Umbau von Stadt und Region. 2. Instrumente der Freiraumentwicklung*. Wiesbaden / Berlin, Bauverlag, pp. 277-285
- BODENSCHATZ H. (1987), *Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung seit 1871*, Berlin, Transit, 285 p.
- BODENSCHATZ H., ENGSTFELD H.-J., SEIFERT K. (1995), *Berlin : auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum*. Hamburg, Junius, 272 p.
- BODY-GENDROT S. (1998), *Les villes face à l'insécurité. Des ghettos américains aux banlieues françaises*, Paris, Bayard, 365 p.
- BÖHM G., LAPPE S. (1984), « Plätze in Berlin – Ein metropolitanes Gestaltungskonzept ist dringend erforderlich » in *Die Zukunft der Metropolen: Paris London New York Paris. Katalog zur Ausstellung*. Volume n°1, Berlin, Aufsätze, pp. 598-513.
- BORDREUIL J.S. (1992-1993), « Homme à la rue aux Etats-Unis », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, pp. 135-146.
- BORST R., KRÄTKE S. (dir.) (2000), *Berlin Metropol zwischen Boom und Krise*, Opladen, Leske + Budrich, 306 p.
- BOTTLES L. (1987), *Los Angeles and the Automobile : the Making of A Modern City*, Berkeley, University of California Press, 384 p.
- BOUCHE S. (2006), « Concevoir l'assise implantée dans le métro », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°8, p. 77-81
- BOUCRIS L. (1995), « La chose réelle est celle qui n'est pas là » in JOSEPH I. (dir.), *Prendre place, espace public et culture dramatique*, Paris, Plan Urbain, éd. Recherches, pp. 179-190.
- BOURDIEU P. (1979), *La distinction*, Paris, éd. de Minuit, 669 p.
- BOURDIN A. (1984), *Le patrimoine réinventé*, Paris, PUF, 284 p.
- BOURDIN A., GERMAIN A., LEFEBVRE M.-P. (dir.) (2005), *La proximité. Construction politique et expérience sociale*, Paris, L'Harmattan, 314 p.
- BOYER C. (1992), « Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport » in SORKIN M. (dir.), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, pp. 181-204.
- BROSSEAU M., GILBERT A. (2004), « Les dialogues de l'espace public et de l'espace médiatique » in BERDOULAY, V., DA COSTA GOMES P.C., LOLIVE J. (dir.), *op. cit.*, pp. 109-118.
- BROWN M. (1997), *Replacing Citizenship: Aids Activism and Radical Democracy*, New York, Guilford, 252 p.
- BRUN J., RHEIN C. (dir.). *La ségrégation dans la ville*, Paris, L'Harmattan, 258 p.

- BUFFET C. (1993), *Berlin*, Paris, Fayard, 471 p.
- BUNGE H., WARWEITZKI H. (1998), *Einzelhandel in der Region Berlin-Brandenburg. Entwicklung von Flächenangebot und Flächenbedarf aus Sicht des Jahres 1998*, Berlin, Regioverlag, 157 p.
- CAILLOIS R. (1976), *L'homme et le sacré*, Paris, éd. Gallimard, coll. « Idées », 246 p.
- CAILLOSSE J. (2000), « Quelle participation aux affaires communales ? Eléments de réponse du droit français », *Pouvoirs*, n°95, pp. 117-132.
- CALLEN D., LE GOIX R. (2007), « Fermeture et “entre soi” dans les enclaves résidentielles », in LE GOIX R., SAINT-JULIEN Th. (dir.), *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris, Berlin, pp. 209-232.
- CAPRON G. (1996), *La ville privée : les shopping centers à Buenos Aires*, Thèse de doctorat en géographie, Toulouse II – Mirail, 2 volumes.
- CAPRON G. (1997), « Les cafés à Buenos Aires. Une analyse historique de la construction sociale et culturelle de l'espace public et de l'urbanité », *Géographie et cultures*, n°24, pp. 29-38.
- CAPRON G. (2004), « Les ensembles résidentiels sécurisés dans les Amériques : une lecture critique de la littérature », *L'espace géographique*, n°2, pp. 97-113.
- CARON F., DERENS J., PASSION, L. (1990), *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris / Université de Paris IV, Centre de recherche en histoire de l'innovation, 425 p.
- CASSIA P. (2006), « Le droit de la rue », *Pouvoirs*, n°116, pp. 65-85.
- CASTELLS M. (1972), *La question urbaine*, Paris, Maspero, 455 p.
- CASTELLS M. (1998), *L'Ere de l'information*, tome 1 : *La Société en réseaux*, Paris, Fayard, 613 p.
- CASTEX J., DEPAULE J.C., PANERAI P. (1977), *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Dunod, 196 p.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROSENBLAT C., SAINT-JULIEN Th. (1994), *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, 201 p. (rééd. de 1999).
- CAUQUELIN A. (1977), *La ville la nuit*, Paris, PUF, 171 p.
- CEFAI D., PASQUIER D. (2003), *Les sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris, PUF / Curapp, 519 p.
- CERTEAU M. de (1980), *L'invention du quotidien*. vol. 1. *Arts de faire*, Paris, Gallimard, Folio Essais, 349 p.
- CERTU / DIV (1996), *Entre les tours et les barres. Restructurer les espaces publics des grands ensembles*, Lyon, CERTU, 205 p.
- CHALVON-DEMERSAY S. (1984), *Le Triangle du XIV<sup>e</sup> : des nouveaux habitants dans un vieux quartier de Paris*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 176 p.
- CHAMBOREDON J.C., LEMAIRE M. (1970), « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, vol. IX, n°1, pp. 3-33.
- CHAPOULIE J.M. (2000), « Le travail de terrain, l'observation des actions et des interactions, et la sociologie », *Sociétés contemporaines*, n°40, pp. 5-27.
- CHARBONNEAU J.P. (2002), « Le “savoir” urbain est l'expérience des lieux », *Urbanisme*, n°327.
- CHARBONNEAU J.P. (2003), « La ville-mouvement », *Urbanisme*, n°331, pp. 61-63.
- CHARBONNEAU J.P. (2004), « Une utopie féconde : s'attaquer au réel », *Urbanisme*, n°336.
- CHARLE C. (1998), « Paris et Berlin, métropoles culturelles, essai de comparaison », *Paris fin de siècle, culture et politique*, Paris, Seuil, pp. 21-48.
- CHARMES E. (2006), *La rue, village ou décor ? Parcours dans deux rues de Belleville*, Paris, Créaphis, 128 p.
- CHARTIER R., NEVEUX H. (1981), « La ville dominante et soumise » in *Histoire de la France urbaine*, vol. 3 : La Ville Classique, Paris, Seuil, pp. 15-285.
- CHAUDOIR P. (2000), *Discours et figures de l'espace public à travers les “arts de rue” - La ville en scènes*, L'Harmattan, Paris, 191 p.

- CHELKOFF G., THIBAUD J.P. (1992-1993), « L'espace public, modes sensibles », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, pp. 7-16.
- CHERKI E., MEHL D. (1979), *Les nouveaux embarras de Paris : de la révolte des usagers des transports aux mouvements de défense de l'environnement*, Paris, Maspero, 218 p.
- CHIVALLON C. (2001), « Espaces publics : le référent d'un projet collectif » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, pp. 133-139.
- CHOAY F. (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, coll. Points, 446 p.
- CHOAY F. (2006), *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil, 411 p.
- CHOAY F., MERLIN P. (1988), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 902 p.
- CHOMBART DE LAUWE P.H. (1952), *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, éd. Presses universitaires de France, 2 vol., 263 p. et 109 p.
- CLARIMONT S. (2004), « Espace public et contestation : l'exemple du débat autour du Plan hydrologique national espagnol » in BERDOULAY, V., DA COSTA GOMES P. C., LOLIVE J. (dir.), *op. cit.*, pp. 61-70.
- CLAVAL P. (2001), « Clithène, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, pp. 23-31.
- CLERVAL A. (2007a), *Evolution de la géographie sociale de Paris, 1982-1999 : embourgeoisement et gentrification. Evolution socio-professionnelle de la population des ménages*, Paris, APUR, 64 p.
- CLERVAL A. (2007b), « Les politiques publiques face à la gentrification. Le cas de Paris intra muros », communication au colloque *Pérennité urbaine ou la ville au-delà de ses métamorphoses*, Nanterre, 15 et 16 mars 2007 (actes à paraître).
- COHEN J.L. (2000), « L'urbanisme à Berlin et ses reflets parisiens, 1900-1940 » in DUHEM G., GRESILLON B., KOHLER D. (dir.), *Berlin-Paris, regards croisés*, Paris, éd. Anthropos, coll. « Villes », pp. 17-36.
- COING H. (1966), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, éd. ouvrières, 295 p.
- COLLOMB Ph., GUERIN-PACE F. (1998), *Les Français et l'environnement : l'Enquête « Populations – Espaces de vie – Environnements »*, Paris, INED/PUF, 255 p.
- CORBIN A. (dir.) (1995), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Aubier, 470 p.
- CRASSET M. (2003), *Matali Crasset*, Paris, Pyramide, 96 p.
- CRAWFORD M. (1992), « The World of Shopping Mall » in SORKIN M. (dir.), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, pp. 35-52.
- DAMON J. (2002), *La question SDF*, Paris, PUF, coll. « Le lien social », 277 p.
- DAVID J.C. (2002), « Espace public au Moyen-Orient et dans le monde arabe, entre urbanisme et pratiques citadines », *Géocarrefour – revue de géographie de Lyon*, vol. 77, n°3, pp. 219-224.
- DAVIS M. (1998), *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, New York, Metropolitan Books, 484 p.
- DEBARBIEU B. (1995), « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'Espace géographique*, n°2, pp. 97-112.
- DEBIE F. (1992), *Jardins de capitales : Une géographie des parcs et jardins publics de Paris, Londres, Vienne et Berlin*, Paris, éd. du CNRS, 257 p.
- DEBORD G. (1968), *La société du spectacle*, Paris, Buchet-Chastel (rééd. Gallimard, 1996, 208 p.).
- DECROLY J.M., DESSOUROUX C., VAN CRIEKENGEN M. (2003), « Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes », *Belgeo*, n°1, pp. 3-19.
- DELAGE M. (2005), *La restructuration du commerce de détail en Roumanie : formes et enjeux*, Mémoire de Master 1, Université de Paris 1, 94 p.
- DELALEAU A. (2003), *L'évolution des transports en commun parisiens depuis 1830. Impact sur l'espace public*, mémoire de 3<sup>ème</sup> année, université des Sciences et Technologies de Lille, IUP Aménagement et développement territorial, 129 p.

- DELEVOY R. (1978), *Rational Architecture / Architecture rationelle 1978 : The Reconstruction of the European City / La reconstruction de la ville européenne*, Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, pp. 15-21.
- DEMAILLY E. (2006), *Les jardins partagés du quartier Flandre-Villette dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Des "territoires jardinés" au service de la politique environnementale de la municipalité et de l'intégration sociale*, mémoire de Master 1, Université de Paris 1, 124 p.
- DEMANGEON A., WERQUIN A.C. (1986), *Le boulevard et la ville, genèse d'un espace public. 1896-1906*, tome 1, éd. Atelier Thales, Paris, 154 p.
- DEMANGEON A., WERQUIN A.C. (1986), *Le boulevard et la ville, genèse d'un espace public. 1905-1935*, tome 2, éd. Atelier Thales, Paris, 150 p.
- DEMANGEON A., WERQUIN A.C. (1998), *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*. Lyon, CERTU, 160 p.
- DESSOUROUX C. (2003), « La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes », *Belgeo*, n°1, pp. 21-46.
- DESSOUROUX C. (2006), *La production des espaces publics dans la ville contemporaine. Enjeux, acteurs et logiques de gestion et d'aménagement dans trois communes de la région Bruxelles-Capitale*, thèse de doctorat en géographie, Université Libre de Bruxelles.
- DETIENNE M. (2000), *Comparer l'incomparable*, Paris, Seuil, coll. « La librairie du XX<sup>e</sup> siècle », 134 p.
- DEVRETON S. (1997), « La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Epoque », in LEMENOREL A. (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Rouen, publications de l'Université de Rouen, pp. 123-132.
- DI MEO G. (2001), *La Géographie en fêtes*, Gap, Ophrys, coll. « Geophrys », 270 p.
- DIDIER S. (2001), « Parcs de loisirs et nouveaux espaces publics : le Disneyland Resort d'Anaheim » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, pp. 149-158.
- DIENEL P. C. (1993), *Die Planungszelle : der Bürger plant seine Umwelt; eine Alternative zur Establishment-Demokratie*, Opladen, Westdeutscher Verlag, 293 p.
- DOKMECI V., BERKOZ L. (1994), « Transformation of Istanbul from a Monocentric to a Polycentric City », *European Planning Studies*, n°2, pp. 193-205.
- DONZELOT J. (1999), « La nouvelle question urbaine », *Esprit*, n°258, pp. 87-114.
- DUBOIS-TAINE G. (1990), *Les boulevards urbains : contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 175 p.
- DUBOIS-TAINE G., CHALAS Y. (dir.) (1997), *La Ville émergente*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », 287 p.
- DUBOST F. (1978), « Esthétique et vie quotidienne : le jardin », in Actes du colloque de Montpellier, *Vie quotidienne en milieu urbain*, supplément aux *Annales de la recherche urbaine*, coll. Recherches et débats, pp. 473-477.
- DUBOST F. (1996), « Le modèle des cités-jardins : La modernité à l'épreuve du temps », *Ethnologie française*, vol. 26, n°1, pp. 92-99.
- DUHEM G., GRESILLON B., KOHLER D. (dir.) (2000), *Paris-Berlin. Regards croisés sur deux capitales européennes*, Paris, éd. Anthropos, coll. « Villes », 265 p.
- DUMAZEDIER J. (1962), *Vers une civilisation du loisir*, Paris, Seuil, 309 p.
- DUMONTIER F., GUILLEMOT D., MEDA D. (2002), « L'évolution des temps sociaux au travers des enquêtes Emploi du temps », *Economie et statistiques*, n°352-353, INSEE-MEFI, pp. 3-13.
- DUPAPILLON C. (2002), *Paris côté Seine*, Paris, Seuil, 381 p.
- DUPUY G. (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 216 p.
- EICK V. (1998), « Neue Sicherheitsstrukturen im neuen Berlin. "Warehousing" öffentlichen Raums und staatlicher Gewalt », *Prokla*, n°110, pp. 96-118.

- ELLIN N. (1995), *Postmodern urbanism*, Cambridge / Oxford, Blackwell, 348 p.
- ERDER S. (1993), « Les nouveaux habitants d'Istanbul : d'où es-tu compatriote ? », *Görüs Dergisi*, n°12, pp. 74-80.
- ERDUR O. (1997), « Reappropriating the "green" : Islamist environmentalism », *New Perspectives on Turkey*, n°17, pp. 151-166.
- ERKIP F. (2003), « The Shopping Mall as an Emergent Public Space in Turkey », *Environment and Planning*, vol. 35, pp. 1073-1093.
- ESCAFFRE F. (2005), *Espaces publics et pratiques ludo-sportives à Toulouse : l'émergence d'une urbanité sportive ?* Thèse sous la direction de Robert Marconis, Université de Toulouse-Le Mirail, 419 p.
- ESPAGNE M, WERNER M. (1987), « La construction d'une référence culturelle allemande en France, genèse et histoire », *Annales ESC*, n°42-4, pp. 969-992.
- ESPAGNE M, WERNER M. (1988), « Deutsch-französischer Kulturtransfer als Forschungsgegenstand » in ESPAGNE M, WERNER M., *Transferts. Les relations interculturelles dans l'espace franco-allemand (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, éd. Recherches sur les civilisations, pp. 11-34.
- ESPONDA M. (2002), « Paris s'embourgeoise de plus en plus », *Atlas des Franciliens*, Tome 3 : population et mode de vie, Paris, IAURIF-INSEE, pp. 90-91.
- EVENO C. (1984), « Saint-Etienne. La ZUP aux urnes », in Centre Pompidou, *Banlieues fragiles*, Paris, CCI / Edition, pp. 47-58.
- FARIAS HURTADO I. (2005), « Zukunft zum Greifen nah. Bedingungen, Semantik und Verortung des Berliner Stadtmarketing » in FÄRBER A. (dir.) *Hotel Berlin. Formen urbaner Mobilität und Verortung*, *Berliner Blätter, Ethnographische und ethnologische Beiträge*, n°37, pp. 22-31.
- FAYT T. (2000), *La notion de village à Paris : Charonne, un espace humain*, Paris / Montréal, L'Harmattan, 317 p.
- FEHLMANN T., MOREL B. (1998), « Métropolisation et archipels commerciaux. Le grand Marseille et ses équipements », *Annales de la recherche urbaine*, n°78, pp. 21-30.
- FELDTKELLER A. (1995), *Die Zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums*. Frankfurt / New York, Campus Verlag, 190 p.
- FELLER J.B. (2007), *Espaces publics, commerces et centralité à Leipzig*, mémoire de master 1, Université de Paris 1, 103 p.
- FIEDLER A., KLEGER H., KUHLE H. (dir.) (1996), *Vom Stadtforum zum Forum der Stadt. Entwicklung und Perspektiven des Stadtforums*, Amsterdam, GIB Verlag Kakultas, 235 p.
- FLEURY A. (2003a), *Les rivages d'Istanbul : des espaces publics à part, au cœur de la mégapole*, mémoire de stage, consultable sur le site de l'IFEA [[www.ifea-istanbul.net/istanbul](http://www.ifea-istanbul.net/istanbul)].
- FLEURY A. (2003b), « De la rue-faubourg à la rue "branchée" : Oberkampf ou l'émergence d'une centralité des loisirs à Paris », *Espace Géographique*, n°3, pp. 239-252.
- FLEURY A. (2004), « Les rivages d'Istanbul : des espaces publics au cœur de la mégapole », *Géographie et cultures*, n°52, pp. 55-72.
- FLEURY A., MATHIAN H., SAINT-JULIEN Th. (2007), « Les centralités commerciales à Paris » in *Qu'est-ce qui fait quartier à Paris ?* Contrat Ville de Paris, rapport final, UMR Géographie-cités, à paraître.
- FLEURY A., VAN CRIEKINGEN M. (2006), « La ville branchée : gentrification et dynamiques commerciales à Paris et à Bruxelles », *Belgeo*, 1-2, pp. 113-134.
- FLONNEAU M. (2001), *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977*, Thèse de doctorat, université de Paris 1, 3 vol., 624, 143 p.
- FORSYTH A. (2000), « Analyzing public space at a metropolitan scale: notes on the potential for using GIS », *Urban Geography*, 21, 2, pp. 121-147.
- FRANÇOIS B., NEVEU E. (1999), « Introduction : Pour une sociologie politique des espaces publics contemporains » in FRANÇOIS B. NEVEU, E. (dir.), *Espaces publics mosaïques : acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*, Rennes, PUR, pp. 13-58.

- FRANCOIS B., NEVEU E. (dir.) (1999), *Espaces publics mosaïques : acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 322 p.
- FRANK H. (2000), « Paris, modèle ou contre-modèle. Tendances de l'architecture urbaine en Allemagne et en France après 1900 » in DUHEM G., GRESILLON B., KEHLER D. (dir.), *Berlin-Paris, regards croisés*, Paris, éd. Anthropos, coll. « Villes », pp. 37-60.
- FRANK H. (2000), « Paris, modèle ou contre-modèle. Tendances de l'architecture urbaine en Allemagne après 1900 », pp. 37-60.
- FRANKE B. (1999), *Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in Berlin. Beeinflussen die Standort- und Strukturveränderungen des Einzelhandels die Zentrenentwicklung in Berlin?* Berlin, Freie Universität, Arbeitsschwerpunkt Hauptstadt Berlin n°3, 64 p.
- FREMONT A., CHEVALIER J., HERIN R., RENARD J. (1984), *Géographie sociale*, Paris, Masson, 381 p.
- FREY J.P. (2004), « Henri Prost (1874-1959) : parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...) », *Urbanisme*, n°336, pp. 79-86.
- FRIEDEN B. J., SAGALYN L. B. (1992), *Downtown Inc.*, Cambridge, MIT Press, 382 p.
- FROMENT P. (2005), « Les espaces publics dans les politiques patrimoniales à Naples », *Rives nord-méditerranéennes*, Patrimoine et politiques urbaines en Méditerranée [<http://rives.revues.org/document440.html>], consulté le 26 janvier 2007]
- FROMENT-MEURICE M. (2007), *Vivre sans logis dans les espaces publics parisiens*, mémoire de master 1, Université de Paris 1, 156 p.
- FYFE N., BANNISTER J. (1998), « "The eyes upon the street" : closed circuit, television surveillance and the city » in FYFE N.R. (dir.), *Images of the Street. Planning, identity and control in Public Space*, London, New York, Routledge, pp. 254-267.
- GABORIAU P. (1997), « Vivre à la rue. Organiser la survie », *Informations sociales*, n°60, pp. 64-69.
- GARDEN M. (2006), « Histoire de la rue », *Pouvoir*, n°116, pp. 5-18.
- GARNIER J.P. (1991), « La ville inimaginable », *Espaces et sociétés*, n°62-63, pp. 197-211.
- GASNIER A. (1998), « Regards sur la géographie du commerce en France », ESO, travaux et documents de géographie sociale, n°9, pp. 83-91.
- Gehl J. (2001), *Life Between Buildings: Using Public Space*, Skive: Arkitektens Forlag, The Danish Architectural Press.
- GEHL J., GEMZOE L. (1996), *Public Spaces, Public Life*, Copenhague, The Danish Architectural Press, 96 p.
- GENESTIER P. (1999), « Le sortilège du quartier : quand le lieu est censé faire lien », *Annales de la recherche urbaine*, n°82, pp. 142-153.
- GEORGES I. (2004), « L'enquête par observation dans une perspective comparative : comment se trouver un statut et se faire accepter », *Cahiers des Amériques Latines*, n°42, pp. 55-68.
- GHORRA-GOBIN C. (1998), *La ville américaine : espace et société*, Paris, Nathan-Université, 128 p.
- GHORRA-GOBIN C. (2001a), « Les espaces publics, capital social », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76, n°1, pp. 5-11.
- GHORRA-GOBIN C. (2001b), « Réinventer la dimension symbolique des espaces publics » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, pp. 5-15.
- GHORRA-GOBIN C. (2006), *La théorie du New Urbanism. Perspectives et enjeux*. Rapport final pour le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, 61 p.
- GHORRA-GOBIN C. (dir.) (2001), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 266 p.
- GIROUD M. (2000), *Le cours Berriat, de Charles Anthelme Roux à aujourd'hui: étude de l'évolution d'un espace urbain et de son analyse scientifique*, mémoire de maîtrise, Université J. Fourier - Grenoble I, IGA, 150 p.

- GLASZE G. (2001), « Privatisierung öffentlicher Räume? Einkaufszentren, Business Improvement Districts und geschlossene Wohnkomplexe », *Berichte zur deutschen Landeskunde*, vol. 75, n°2 / 3, pp. 160-177.
- GLASZE G. (2003), « Bewachte Wohnkomplexe und “die europäische Stadt”. Eine Einführung », *Geographica Helvetica*, n° 4, pp. 286-292.
- GOFFMAN E. (1973), *La mise en scène de la vie quotidienne*. Vol. 2. *Les relations en public*, Paris, Minuit, coll. « Le sens commun », 371 p. (rééd. de 2000).
- GÖKCAY G., SHORTER F. (1993), « Who lives with whom in Istanbul », *New perspectives on Turkey*, n°9, 47-73.
- GOLD J.R. (1998), « The death of the boulevard » in FYFE N. R., *Images of the street. Planning, identity and control in public space*, Londres / New York, Routledge, pp. 44-57.
- GOSS J. (1996), « Disquiet on the waterfront: Reflections on nostalgia and Utopie in the Urban Archetypes of Festival Marketplaces », *Urban Geography*, vol. 17, n°3, pp. 221-247.
- GOURDON J.L. (2001), *La rue – Essai sur l'économie de la forme urbaine*, Paris, L'Aube, 285 p.
- GRAVARI-BARBAS M. (2000), *La ville festive. Espaces, expressions, acteurs*, HDR, Université d'Angers, 3 vol., 322 + 318 + 22 p.
- GRAVARI-BARBAS M. (2001), « Les enclaves ludiques : le cas du Navy Pier à Chicago » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, pp. 159-168.
- GRESILLON B. (2002), *Berlin métropole culturelle*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 352 p.
- GRESILLON B. (2003), « Les hauts lieux berlinois : une réappropriation problématique », *Les Temps Modernes*, n°625, p. 119-126.
- GRESILLON B., KOHLER D. (2001), « Berlin, capitale en attente », *Hérodote*, n°101, pp. 96-121.
- GRET M., SINTOMER Y. (2002), *Porto Allegre. L'espoir d'une autre démocratie*, Paris, La Découverte, 135 p.
- GWIAZDZINSKI L. (2005), *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, 245 p.
- HABERMAS J. (1962), *L'espace public, Archéologie de la Publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 324 p. (éd. or. al., *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, Hermann Luchterhand).
- HABERMAS J. (1973), *La technique et la science comme idéologie. La fin de la métaphysique*, Paris, Gallimard, 211 p. (éd. or. al. de 1968).
- HAIN S. (2000), « Urbanistik und Architektur beim neoliberalen Ausbau der Zitadelle Berlin. Ein Fall revanchistischer Stadtentwicklungspolitik » in SCHARENBERG A (dir.) (2000), *Berlin: global city oder Konkursmasse? Eine Zwischenbilanz zehn Jahre nach dem Mauerfall*. Berlin, Dietz, pp. 111-128.
- HAMNET C. (2003), *Unequal City, London in the global arena*, Londres, Routledge, 292 p.
- HAMNETT C. (1996), « Social polarisation, economic restructuring and welfare state Regimes », *Urban Studies*, n°33-8, pp. 1407-1430.
- HARVEY D. (1989), *The Condition of Post-modernity*, Oxford, Blackwell, 392 p.
- HATZFELD H. (dir.) (2000), *Banlieues : villes de demain « Vaux-en-Velin au-delà de l'image »*, Lyon, CERTU, 141 p.
- HAUBOLD D. (1997), *Nachhaltige Stadtentwicklung und urbaner öffentlicher Stadtraum*, Oldenburg, Bibliotheks- und Informationssystem der Universität, 157 p.
- HAUMONT A. (1993), « La mobilité intra-urbaine », *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60 [<http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/ressources/autresbibf.htm>].
- HÄUBERMANN H. (2000), « Die neuen Bauherren. Wer das “Neue Berlin” macht », *Architektur in Berlin, Jahrbuch 2000*, Hambourg, Junius, pp. 16-19.
- HÄUBERMANN H. (2000), « Transformations socio-spatiales à Berlin : une évolution entre permanence et mutation » in DUHEM G., GRESILLON B., KOHLER D. (dir.), *Paris-Berlin. Regards croisés sur deux capitales européennes*, Paris, Ed. Anthropos, coll. « Villes », pp. 133-156.



- HAÜBERMANN H. (2002), « Topographien der Macht: der öffentliche Raum im Wandel der Gesellschaftssystem in Zentrum Berlins », in HOFMAN / WENLAND, *Stadt und Öffentlichkeit in Ostmitteleuropa 1900-1939*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, pp. 81-93.
- HÄÜBERMANN H., HOLM A., ZUNZER D. (2002), *Stadterneuerung in der Berliner Republik. Modernisierung in Berlin-Prenzlauer Berg*, Opladen, Leske + Budrich, 244 p.
- HÄÜBERMANN H., KAPPHAN A. (2002), *Berlin : von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990*. Opladen, Leske + Budrig, 292 p.
- HÄÜBERMANN H., SIEBEL W. (dir.) (1993), *Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte*, Opladen, Opladen : Westdeutscher Verlag, Leviathan Sonderheft 13, 154 p.
- HAYAT S. (2006), « La République, la rue et l'urne », *Pouvoirs*, n°116, pp. 31-44.
- HEERS J. (1990), *La ville au Moyen-Age en Occident. Paysages, pouvoirs et conflits*, Paris, Fayard, 550 p.
- HEINEBERG H. (1977), *Zentren in West- und Ost-Berlin. Untersuchung zum Problem der Erfassung und Bewertung großstädtischer funktionaler Zentrenausstattungen in beiden Wirtschafts- und Gesellschaftssystemen Deutschlands*. Bochumer Geographische Arbeiten, Ferdinand Schöningh, Paderborn, 206 p.
- HEINZ W. (1994), « Caractéristiques des partenariats de développement urbain » in HEINZ W. (dir.), *Partenariat public-privé dans l'aménagement urbain*, L'Harmattan, Paris, pp. 249-250.
- HEMERY V. (2001), « L'espace public saisi par le droit » in TOUSSAINT J.Y., ZIMMERMANN M., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romanes, pp. 50-60.
- HENRIET A., PELLEGRIN N. (2003), *Le marketing urbain culturel*, Voiron, Réseau Territorial, 225 p.
- HEPER M. (dir.) (1987), *Democracy and Local Government. Istanbul in the 1980s*, Beverley, The Eothen Press, 64 p.
- HERAT A. (2005), *L'espace public en villes nouvelles. Evolution de la notion d'espace public et réalisation d'espaces publics à Villeneuve-d'Ascq et Vitrolles (Rives de l'Etang de Berre)*. Rapport de synthèse, Programme interministériel d'Evaluation des Villes Nouvelles françaises. Atelier IV – Architecture, formes urbaines et cadre de vie, 39 p.
- HERLYN U. (2000), « Milieus » in HAÜBERMANN H. (dir.), *Großstadt. Soziologische Stichworte*, Opladen, Leske + Budrich, pp. 152-162.
- HERLYN U., SEGGERN H. von, HEINZELMANN C., HAROW D. (2003), *Jugendliche in öffentlichen Räumen der Stadt. Chancen und restriktionen der Raumanewegung*. Opladen, Wüstenrot Stiftung, Ludwigsburg / Leske + Budrich, 295 p.
- HESSEL F. (1984), *Ein Flaneur in Berlin*, Berlin, Das Arsenal, 275 p. (première éd. : 1968).
- HETZEL P. (1996), « The Mall of America: Snoopy au pays du commerce » in COLLECTIF, *Le centre commercial entre hangar et cathédrale*, Paris, Institut Art et Ville, pp. 50-54.
- HOFFMANN-AXTHELM D. (1995), « Das Einkaufszentrum » in FUCHS G., MOLTSMANN B., PRIGGE W. (dir.), *Mythos Metropole*. Francfort, Suhrkamp, pp. 63-72.
- HUMAIN-LAMOURE A.L. (2005), « Le quartier vu par la municipalité parisienne, 1978-2005. Un outil pour une gestion durable ? », Colloque international de l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, 21-23 septembre 2005, université de Lausanne [<http://alhl.free.fr/recherche.html>]
- HUMAIN-LAMOURE A.L. (2007), « Le quartier comme objet en géographie » in AUTHIER J.Y., BACQUE M.H., GUERIN-PACE F., *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, pp. 41-51.
- HUMAIN-LAMOURE A.L., SAINT-JULIEN Th. (2007), « Les contextes sociaux des quartiers parisiens », in *Qu'est-ce qui fait quartier à Paris ?* Contrat Ville de Paris, rapport final, UMR Géographie-cité, à paraître.
- HURIOT J.M. (dir.) (1998), *La ville et la proximité organisée*, Paris, Anthropos / Economica, 232 p.
- ISIN E. F. (2001), « Istanbul's Conflicting Paths to Citizenship : Islamization and Globalisation » in SCOTT A.J. (dir.), *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford, Oxford University Press, pp. 349-368.

- JACKSON P. (1998), « Domesticating the street: the contested spaces of the high street and the mall », in FYFE N. R. (dir.), *Images of the Street. Planning, identity and control in Public Space*, London / New York, Routledge, pp. 176-191.
- JACOBS J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 458 p.
- JAILLET M.-C. (1999), « Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? », *Esprit*, n°258, pp. 145-167.
- JAILLET M.C., DONZELOT J. (dir.) (1999), « La nouvelle question urbaine », Paris, éd. du PUCA, coll. « Recherches », 298 p.
- JAKOBSEN H. (1999), *Umbruch des Einzelhandel in der Region Berlin-Brandenburg*, Berlin, Regiolag, 143 p.
- JEUDY P. (1991), « Norme et transgression dans l'espace public », *Espaces et sociétés*, n°62-63, pp. 83-92.
- JIRKU A. (2001), « Freiraum im Wettbewerb » in *Urban Landscapes. Freiraumplanung in Wien und Berlin. Beiträge zur gleichnamigen Tagung an der Technische Universität Wien, im Auftrag der Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18. Wien 2001. 71 p.*
- JOAS C., NOHL W. (1995), *Soziale und kommunikative Nutzung von Freiräumen. Perspektive München*, Schriftenreihe zur Stadtentwicklung, Vol. 2, München, Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bodenordnung, 157 p.
- JOLE M. (2006), « Le destin festif du canal Saint-Martin », *Pouvoirs*, n°116, pp. 117-130
- JOSEPH I. (1991), « Voir, exposer, observer » in *L'espace public. Les compétences du citoyen*, éd. Recherches-Plan urbain, pp. 23-31.
- JOSEPH I. (1993), « L'espace public comme lieu d'action », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, pp. 211-217.
- JOSEPH I. (1998), « L'hospitalité et l'univers des rencontres » in *La ville sans qualités*, La Tour d'Eygues, L'Aube, pp. 89-103.
- JOSEPH I. (1998), « Voir, exposer, observer » in *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, L'Aube, pp. 31-39.
- JOSEPH I. (dir.) (1991), *L'espace public, les compétences du citoyen*, Colloque d'Arcs-et-Senans, 8-10 novembre 1990, Paris, Plan Urbain, éd. Recherches, 125 p.
- JOSEPH, I. (dir.) (1995), *Prendre place, espace public et culture dramatique*, Colloque de Cerisy, Paris, Plan Urbain, éd. Recherches, 300 p.
- JOYE D., HUISSOUD Th., SCHULER M. (1994), « Le citoyen, la ville et le quartier : participation locale en milieu urbain » in BASSAND, M. et alii (dir.), *Les faces cachées de l'urbain*, Berne, Peter Lang, pp. 95-111.
- KALDI M. (2007), *Autour des Halles, des espaces publics en débat*, mémoire de Master 1, université de Paris 1, 96 p.
- KEYDER Ç. (1999), « The Setting » in KEYDER Ç., (dir.) *Istanbul between the Global and the Local*, New York / Oxford, Rowman and Littlefield Publishers, pp. 3-30.
- KIECOL D. (2001), *Selbstbild und Image zweier europäischer Metropolen. Paris und Berlin zwischen 1900 und 1930*. Frankfurt am Main, Peter Lang, 367 p.
- KILIAN T. (1998), « Public and private, power and space », *Philosophy and geography*, vol. 2, pp. 115-134.
- KIRSCH B. (2003), *Private Sicherheitsdienste im Öffentlichen Raum. Formen und Folgen der Zusammenarbeit mit der Polizei in Berlin und Frankfurt am Main*. Wiesbaden, Westdeutscher verlag, 274 p.
- KLEINSCHMAGER R. (2006), « Acteur » in PUMAIN D., PAQUOT Th., KLEINSCHMAGER R. (dir.), *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*, Paris, Anthropos, p. 2.
- KLIPPER G., EINSELE M., FAHLE B., SCHREIBER W., WEGENER S. (1985), *Wohnumfeldverbesserung. Analyse, Planung und Durchführung nach Wohngebietstypen*, Wiesbaden, Bauverlag, 123 p.
- KOEHL J.L. (1990), *Les centres commerciaux*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 126 p.
- KÖHL E., SINTOMER Y. (2002), *Les jurys de citoyens berlinois*, Centre Marc Bloch / DIV, Berlin-Paris (publication en ligne sur le site <http://www.cmb.hu-berlin.de>)
- KOKOREFF M. (1993), « L'espace des jeunes. Territoires, identités et mobilité », *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60 [<http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/ressources/autresbibf.htm>].

- KOOLHAAS R. (dir.), *Mutations*, Barcelone / Bordeaux, Arc en rêve / ACTAR, 720 p.
- KOROSEC-SERFATY P. (1988), « La sociabilité publique et ses territoires. Places et espaces publics urbains », *Architecture et comportement*, vol. 4, n°2, pp. 111-132.
- KOROSEC-SERFATY P. (1991), « Le public et ses domaines. Contribution de l'histoire des mentalités à l'étude de la sociabilité publique et privée », *Espaces et sociétés*, n°62-63, pp. 29-64.
- KOROSEC-SERFATY, P. (1988), « La sociabilité publique et ses territoires », *Architecture et comportement*, vol. 4, pp. 111-132.
- KRACAUER S. (1995), *Rues de Berlin et d'ailleurs*, Paris, Le Promeneur, 183 p.
- KRAJEWSKI C. (2004), « Gentrification in zentrumsnahen Stadtquartieren am Beispiel der Spandauer und der Rosenthaler Vorstadt in Berlin-Mitte », *Berliner Geographische Arbeiten*, n°97, pp. 103-107.
- KUHLMANN S. (2005a), *Hauptstadtverwaltungen in Kontinentaleuropa : Berlin und Paris im Vergleich*, Fo-JuS (Forum Junge Staats- und Verwaltungswissenschaft)-Diskussionspapiere, n°2, 18 p.
- KUHLMANN S. (2005b), « Stellung der Bezirke in europäischen Hauptstädten : Berlin und Paris im Vergleich », *Landes- und Kommunalverwaltung*, n°11, pp. 493-495
- KULKE E. (1998), « Berlin und Berliner Umland » in KULKE E. (dir.), *Wirtschaftsgeographie Deutschlands*, Gotha / Stuttgart, Klett-Perthes, pp. 345-379.
- LAFI N. (2005), *Municipalités méditerranéennes. Les réformes municipales ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin, Schiler Verlag, 370 p.
- LAISNEY F. (1993), *Espaces publics et réurbanisation des grands ensembles*, Nantes, Institut d'études et de recherche architecturale et urbaine / Plan urbain, 129 p.
- LAISNEY F. (2001), « Espaces publics : une culture de résistance à l'automobile », *Géocarrefour*, vol. 76, n°1, pp. 39-45.
- LANDAUER P. (1997), « Paysages sous surveillance – la question de la sécurité dans la réhabilitation des grands ensembles » in PICON-LEFEBVRE V. (dir.), *Les espaces publics modernes : situations propositions*, Paris, éd. du Moniteur, coll. Architectures, pp. 175-190.
- LE BART C., LEFEBVRE R. (2005), *La proximité en politique. Usages, rhétoriques, pratiques*. Rennes. Presses universitaires de Rennes, 305 p.
- LE CORBUSIER (1925), *Urbanisme*, Paris, Flammarion, coll. Champs, 284 p. (rééd. 1994).
- LE CORBUSIER (1941), *La Charte d'Athènes*, Paris, Seuil, coll. Points, 189 p. (rééd. 1971).
- LE DANTEC J.P., TONKA H., AURICOSTE I. (1996), *La place dans l'espace urbain*. Actes du colloque de Rennes, les 18 et 19 janvier 1996 à l'initiative de l'Ecole régionale des Beaux-Arts, de l'Ecole d'architecture de Bretagne, 123 p.
- LE GOIX R. (2003), *Les « gated communities » aux Etats-Unis, morceaux de villes ou territoires à part entière*, Thèse de doctorat, université de Paris I.
- LE GOIX R., LOUDIER-MALGOUYRES C. (2004), « L'espace défendable aux Etats-Unis et en France », *Urbanisme*, n°337, pp. 51-56.
- LEES L. (1998), « Urban renaissance and the street: spaces of control and contestation » in FYFE N. R. (dir.), *Images of the Street. Planning, identity and control in Public Space*, London / New York, Routledge, pp. 236-253.
- LEFEBVRE H. (1968), *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 174 p.
- LEFEBVRE H. (1970), *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, coll. « Idées », 248 p.
- LEFEBVRE H. (1974), *La production de l'espace*, Paris, Economica, 512 p. (rééd. de 2000).
- LEFRANCOIS D. (2001), « Vers l'émergence d'un modèle français d'espace défendable ? », *Les cahiers de la sécurité intérieure*, n°43(1), pp. 63-80.
- LEGUAY J.P. (1984), *La rue au Moyen-Age*, Rennes, Ouest-France Université, 252 p.
- LEHMAN-FRISCH S. (2002), « "Like a village" : les habitants et leur rue commerçante dans Noe Valley, un quartier gentrifié de San Francisco », *Espaces et sociétés*, n°108-109, pp. 48-69.

- LEHRER U. (2000), « Zitadelle Innenstadt: Bilderproduktion und Potsdamer Platz » in SCHARENBERG A. (dir.), *Berlin: global city oder Konkursmasse? Eine Zwischenbilanz zehn Jahre nach dem Mauerfall*. Berlin, Dietz, pp. 95-110.
- LEMENOREL A. (1997), « Rue, ville et sociabilité à l'époque contemporaine. Histoire et prospective » in LEMENOREL A. (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Rouen, publications de l'Université de Rouen, n°214, pp. 425-442.
- LEMENOREL A., DUMOULIN O. (1997), « La rue contemporaine : socialité ou sociabilité ? », in LEMENOREL A. (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Rouen, publications de l'Université de Rouen, n°214, pp. 425-461.
- LENHART K. (2001), *Berliner Metropolis. Stadtentwicklungspolitik im Berliner Bezirk Mitte nach der Wende*, Opladen, Leske + Budrich, 326 p.
- LESTRADE S. (2001), « Les centres commerciaux : centres d'achat et centres de vie en région parisienne », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°4, pp. 339-349.
- LEY D. (1996), *The New Middle Class and the Remaking of the Central City*, New York, Oxford University Press, 383 p.
- LIGHT A., SMITH J. M. (1997), *Philosophy and Geography II: The Production of Public Space*, Lanham, Rowman & Littlefield Publishers, 255 p.
- LOFLAND L.H. (1998), *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, New York, Aldine de Gruyter, 305 p.
- LOISEAU-VAN BAERLE F. (1989), *Le piéton, la sécurité routière et l'aménagement de l'espace public. Etude comparative des politiques d'aménagement de l'espace public. Etude comparative des politiques et réalisation aux Pays-Bas, en Allemagne et en France*, Bagneux, CETUR, 143 p.
- LORTIE A. (dir.) (1995), *Paris s'exporte. Modèles d'architecture au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Pavillon de l'Arsenal / Picard, 239 p.
- LOUDIER C., DUBOIS J.L. (2001), *La sûreté dans les espaces publics urbains. L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, Paris, IAURIF / PUCA, 133 p.
- LOUISET O. (2000), « L'urbanité ailleurs » in LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, pp. 157-164.
- LOW S., SMITH N. (2005), « The Imperative of Public Space » in LOW S., SMITH N. (dir.), *The Politics of Public Space*, New York / London, Routledge, pp. 1-16.
- LOW S., SMITH N. (dir.) (2005), *The Politics of Public Space*, London / New York, Routledge, 175 p.
- LOYER F. (1987), *Paris XIX<sup>e</sup>, l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 478 p.
- LUCAN J. (1989), *France Architecture 1965-1988*, Paris, Electra Moniteur, 202 p.
- LUCAN J. (dir.) (1996), *Paris des Faubourg, Formation Transformation*, Paris, éd. du Pavillon de l'Arsenal, 221 p.
- LUCAN J., CHANAS C., MARRET R., UZDOWSKI Th. (2002), *Plaidoyer pour une ville regardée du point de vue de sa complexité morphologique ou peut-on échapper au Paris d'Amélie Poulain ?* Paris, APUR, 37 p.
- LUCCHINI F. (2002), *La culture au service des villes*, Paris, Anthropos, 262 p.
- LUSSAULT M. (2001), « Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, pp. 33-46.
- LUSSAULT M. (2003a), « Acteur » in LEVY J., LUSSAULT M., *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 39-42.
- LUSSAULT M. (2003b), « Espace public » in LEVY J., LUSSAULT M., *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 333-336.
- MADORE F. (2003), « Logiques géographiques et sociales de l'enclosure des espaces résidentiels en France », *Belgeo*, n°1, pp. 99-113.
- MANGIN D. (2004), *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, éd. de La Villette, 480 p.

- MANIN B. (1995), *Principes du gouvernement représentatif*, Paris, Calmann-Lévy, 319 p.
- MARIE A., MARTINS A., PAUTRIZEL L. (2007), *Le Sentier : d'un quartier industriel à un quartier vert ?*, mémoire de M1 réalisé dans le cadre de l'enseignement « Enquête de terrain en géographie urbaine », Université de Paris 1, 18 p.
- MARPSAT M., FIRDION J.-M. (dir.) (2000), *La rue et le foyer*, Paris, PUF, Cahiers de l'INED, 411 p.
- MARTIN D. (1950), « La grande rue de la Guillotière », *Revue de géographie de Lyon*, vol. XXV, pp. 169-214
- MASEREEL F. (1925), *Die Stadt*, Munich, Karl Wolff Verlag AG, 100 p. (rééd. sous le titre *The City*, New York, Schocken Books, 1988).
- MATHIEU D. (1993), « Spécialisation spatiale à Los Angeles », *Annales de Géographie*, n°569, p. 32-52.
- MAYOL P. (1980), « Le quartier » in DE CERTEAU M., GIARD L., MAYOL P. (dir.), *L'invention du quotidien. 2. Habiter, cuisiner*, Paris, Gallimard, pp. 15-24.
- METTON A. (1980), *Le commerce et la ville en banlieue*, adaptée de Thèse d'Etat. Courbevoie, éd. Metton, 568 p.
- METTON A. (dir.) (1984), *Le commerce urbain français*, Paris, PUF, coll. Presses universitaires d'Orléans, repris dans CNRS-UGI, coll. Commerce et Société, vol. 1, 286 p.
- METZGER K.H., DUNKER U. (1986), *Der Kurfürstendamm. Leben und Mythos der Boulevards im Jahren deutscher Geschichte*. Konopka, Berlin, 285 p.
- METZGER P. (2004), « Espace public et bien commun dans l'environnement urbain » in BERDOULAY V., DA COSTA GOMES P. C., LOLIVE J., *L'espace public à l'épreuve. Régressions et émergences*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp. 39-48.
- MEURER B. (dir.) (1994), *Die Zukunft des Raumes. The Future of Space*, Frankfurt / New York, Campus Verlag, 222 p.
- MICHON P. (2001), « L'espace public des Docklands : quand le privé fait la ville », *Géocarrefour*, vol. 76, n°1, pp. 31-38.
- MICHON P. (2006), *Des docks aux Docklands. Modalités morphologiques et politiques de la production d'un nouveau morceau de ville*, Thèse de doctorat en géographie, université de Lyon II, 337 p.
- MIEBACH K. M. (2001), « Le fédéralisme en République fédérale d'Allemagne », *Politique intérieure*, n°11, 31 p. (traduction Goethe Institut).
- MITCHELL D. (1995), « The End of Public Space? People's Park, Definitions of the Public, and Democracy », *Annals of the association of American geographers*, n°81 (1), pp. 108-133.
- MITCHELL D. (1996), « Political Violence, Order, and the Legal Construction of Public Space: Power and the Public Forum Doctrine », *Urban Geography*, vol. 17 (2), pp. 152-178.
- MITCHELL D. (1998a), « Anti-homeless laws and public space. I. Begging and the first amendment », *Urban Geography*, vol. 17, pp. 152-178.
- MITCHELL D. (1998b), « Anti-homeless laws and public space. II. Further Constitutional issues », *Urban Geography*, vol. 19 pp. 98-104.
- MITCHELL K. (2000), « The Culture of Urban Space », *Urban geography*, n°21-5, pp. 443-449.
- MITSCHERLICH A. (1965), *Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Anstiftung zum Unfrieden*, Francfort, Suhrkamp, 381 p.
- MONNET J. (1997), « Commerce, espace public et urbanité, en France, au Mexique et aux Etats-Unis », *Géographie et cultures*, n°24, pp.71-90.
- MONTIGNY G. (1992), *De la ville à l'urbanisation. Essai sur la genèse des études urbaines françaises en géographie, sociologie et statistique sociale*, Paris, L'Harmattan, 376 p.
- MOULIN N. (2005), *Viderparis*, Paris, Isthme éd., 116 p.
- MÜLLER P. (2005), *Symbolsuche. Die Ost-Berliner Zentrumsplanung zwischen Repräsentation und Agitation*, Berlin, Gebr. Mann Verlag, 344 p.
- MUMFORD L. (1961), *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. Traduction française : MUMFORD L. (1978), *La cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, 784 p.

- NAVEZ-BOUCHANINE F. (1991), « L'espace limitrophe : entre le privé et le public, un no-man's land ? La pratique urbaine au Maroc », *Espace et société*, n°62-63, pp. 135-159.
- NEWMAN O. (1972), *Defensible Space. Crime prevention through Urban Design*. New York, MacMillan, 264 p.
- NOSCHIS A. (1984), *Significations affectives du quartier*, Paris, Librairie des Méridiens, 170 p.
- OBLET Th. (2005), *Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, PUF, 306 p.
- ÖGUT A., ERBIL T. (2001), « Redevlopment of Karaköy Harbor, Istanbul », *Cities*, vol. 18, n°3, pp.185-192.
- OLAGNIER P.J. (2003), *Voirie et espace public : mise en regard de pratiques d'aménagement à Barcelone, Londres et Paris*, Thèse de géographie, université de Paris I, 503 p.
- OLAGNIER P.J. (2007), « Les nouvelles pratiques d'aménagement des rues des villes britanniques. Les *Home Zones* : la variante anglaise des expériences de voirie partagée », *Flux*, n°66-67, pp. 39-49.
- OLIVIER DE SARDAN J.P. (1995), « La politique du terrain. Sur la production des données en anthropologie », *Enquête*, n°1, pp. 71-109.
- ÖNCÜ (1989), *The restructuring of Istanbul's urban Core in the 1980'*, Toronto, MESA, 216 p.
- ORFEUIL J.P. (2000), « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite » in BONNET M., DESJEUX D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, coll. Sciences sociales et sociétés, pp. 53-67.
- ÖZKAN S. (1996), « On Planning Pedestrian Zones... A Place to Walk », *Biannual Istanbul, 94 and 95 selections*, n°1, pp. 36-41.
- PAQUOT T. (1997), « Un espace public populaire. Petite histoire de la rue », *Informations sociales*, n°60, pp. 10-19.
- PAQUOT T. (2000), « Etudes urbaines ou "science" de la ville et des territoires ? » in PAQUOT T., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S. (dir.), *La Ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, pp. 5-17.
- PAQUOT T. (dir.) (2001), *Le quotidien urbain. Essais sur le temps des villes*, Paris, La Découverte, 191 p.
- PENY A. (1992-1993), « Le paysage du métro », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, pp. 17-24.
- PERIGOIS S. (2006), *Patrimoine et construction d'urbanité dans les petites villes. Les stratégies identitaires de la requalification des centres-villes en Isère*, Thèse de doctorat en géographie, université Joseph-Fourier, Grenoble.
- PERON R. (1993), *La fin des vitrines : des temples de la consommation aux usines à vendre*, Paris, Éd. de l'ENS-Cachan, coll. Sciences sociales, 306 p.
- PEROUSE J.F. (1994), *D'Angora à Ankara (1919-1950) : la naissance d'une capitale*, Thèse de géographie, Université de Reims Champagne-Ardenne, 1994, 642 p.
- PEROUSE J.F. (1998), « Istanbul, grande inconnue, et métropole malgré elle : premiers repères », *Petites et grandes villes du bassin méditerranéen, Hommage à E. DALMASSO*, Ecole française de Rome, pp. 271-289.
- PÉROUSE J.-F. (1998c), « Istanbul, métropole eurasiennne en effervescence », in BURDESE J.-C., ROUSSEL M.-J., SPECTOR T., THEYS J., *De la ville à la mégalopole : essor ou déclin des villes au XXI<sup>e</sup> siècle ?*, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Collection « Dossier des séminaires TTS, n° 35 ». pp. 83-91.
- PEROUSE J.F. (1998c), « Istanbul, métropole eurasiennne en effervescence » in *De la ville à la mégalopole : essor et déclin des villes au XXI<sup>e</sup> siècle*, TTS.
- PEROUSE J.F. (1999), « Gouverner Istanbul aujourd'hui », *Rives nord méditerranéennes*, 2<sup>e</sup>Série, UMR Telemme, Aix-en-Provence, n°2, pp. 71-77 [<http://rives.revues.org>]
- PEROUSE J.F. (2003), « La sournoise émergence des cités dites sécurisées en Turquie. Le cas de l'arrondissement de Beykoz (Istanbul) », *Geographica Helvetica*, 58 / 4, pp. 340-350.
- PEROUSE J.F. (2005), « Les compétences des acteurs dans les micro-mobilisations habitantes à Istanbul » in DORRONSORO G. (dir.), *La Turquie conteste. Mobilisations sociales et régime sécuritaire*, Paris, éd. du CNRS, pp. 127-146.

- PEROUSE J.F. (2006), « De la déterritorialisation au réinvestissement d'un mot de la ville: le cas de meydan en turc », in DEPAULE J.C. (dir.), *Les mots de la stigmatisation urbaine*, « Les mots de la ville 4 », Paris, Unesco / Maison des Sciences de l'homme, pp. 225-246.
- PIANO R., RODGERS R. (1987), *Du plateau Beaubourg au Centre Pompidou, entretien avec A. Picon*, Paris, centre Georges Pompidou, 187 p.
- PICON-LEFEBVRE V. (2002), « Les espaces publics modernes : La Défense et les villes nouvelles » in TOMAS, François (dir.) (2002), *Espaces publics, architectures et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*, Saint-Etienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne, pp. 197-213.
- PINCON M., PRETECEILLE E., RENDU P. (1986), *Ségrégation urbaine : classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*, Paris, Anthropos, 291 p.
- PINON P. (1992), « Les lotissements après incendie à Istanbul dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », *Lettre d'Information de l'Observatoire Urbain*, n°2 ([www.ifea-istanbul.net](http://www.ifea-istanbul.net)).
- PIOLLE X. (1979), *Les citadins et leur ville : approche de phénomènes urbains et recherche méthodologique*, Toulouse, Privat, 432 p.
- PLAN URBAIN (1988), *Espaces publics*, Paris, La Documentation Française, 131 p.
- POTIER F., URBAIN J.D. (2002), *La France des temps libres et des vacances*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube / Datar, 227 p.
- POUESSEL C. (2005), *Réinventer les espaces publics par la fête : le cas de Paris*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris 1, 152 p.
- PRADELLE M. de la (1996), *Les vendredis de Carpentras. Faire son marché en Provence ou ailleurs*, Paris, Fayard, 374 p.
- PRETECEILLE E. (2003), *La division sociale de l'espace francilien. Typologie socioprofessionnelle 1999 et transformations de l'espace résidentiel 1990-99*. Paris Observatoire sociologique du changement, 145 p.
- PUTNAM R. (2000), *Bowling alone, the Collapse and Revival of American Community*, New York, Simon et Schuster, 399 p.
- QUERE L., BREZGER D. (1992-1993), « L'étrangeté mutuelle des passants, le mode de coexistence du public urbain », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, pp. 89-100.
- QUERRIEN A. (1992-1993), « Espaces publics en ville. Introduction », *Les Annales de la recherche Urbaine*, n°57-58, pp. 3-6.
- RACINE J.B. (1990), *Villes, entreprises, images et culture*, HEGOA, Institut de recherche sur les sociétés et l'aménagement, Université de Pau et des Pays de l'Adour, numéro spécial, *Autour de l'œuvre de Michel Chadeffaud*, pp. 89-98.
- RACINE J.B. (1993), *La ville entre Dieu et les hommes*, Paris, Anthropos, 354 p.
- RACINE J.B. (1996), « Entre paradigme critique et visions humanistes » in DERYCKE P.H., HURIOT J.M., PUMAIN D. (dir.), *Penser la ville. Théories et modèles*, Paris, Anthropos-Economica, pp. 201-258.
- RACINE J.B. (2004), « Une requalification manifeste de l'espace public », *Le Temps*, 11/09/2004.
- RADA U. (1997), *Hauptstadt der Verdrängung. Berliner Zukunft zwischen Kiez und Metropole*. Berlin, Schwarze Risse, 240 p.
- RAGON M. (1971), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*. Tome 1: Idéologies et pionniers, 1800-1910, Paris, Casterman, 351 p.
- RAPOSO R. (2003), « New Landscapes: gated housing estates in the Lisbon Metropolitan Area », *Geographica Helvetica*, n°4, pp. 293-301.
- RASERA M. (2002), *La démocratie locale*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 186 p.
- REDOUTAY E. (2003), « Gay Pride : marche revendicative et parade festive », *Urbanisme*, n°331, pp. 71-74.
- REICHOW H.B. (1959), *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Ravensburg, O. Maier, 91 p.

- REVEL J. (1996), « Micro-analyse et construction du social », in REVEL J. (dir.), *Jeux d'échelle. La micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard / Le Seuil, coll. « Hautes études », pp. 15-36.
- REY J., SCHERRER F. (1997), « Des espaces libres à l'espace sensible : l'espace public au croisement des politiques et des conceptions de l'urbanisme », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 72, n°2, pp. 123-125.
- RICHARD M. (2004), *La démocratie participative, entre expériences personnelles et logiques institutionnelles*, Mémoire Université Paris 5, 176 p.
- RIGAUD J. (1979), « Les nouveaux caractères de la fête collective » in *Livre blanc des arts de la rue*, Académie nationale des arts de la rue, Paris, CRU, pp. 279-284.
- RIGNOLS E. (2002), « La consommation des ménages depuis quarante ans. Perte de vitesse des dépenses traditionnelles », *INSEE Première*, n°832, 4 p.
- ROBERT S. (1993), « Les espaces verts publics à Istanbul », *Lettre de l'OUI*, n°5 ([www.ifea-istanbul.net](http://www.ifea-istanbul.net)).
- ROCHFORT R. (1995), *La société des consommateurs*, Paris, Odile Jacob, 267 p.
- RÖCKE A. (2003), « Gestion locale et démocratie participative dans le cas de Berlin », séminaire *Gestion locale et démocratie participative. Les arrondissements dans les grandes villes du Québec* organisé par VRM le 23 mai 2003 à l'INRS-UCS, 3 p. [[www.vrm.ca/documents/Anja%20Rocke.pdf](http://www.vrm.ca/documents/Anja%20Rocke.pdf)]
- RÖCKE A., SINTOMER Y. (2005), « Les jurys de citoyens berlinois » in BACQUE M.H., REY H., SINTOMER Y. (dir.), *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*, Paris, La Découverte, pp. 9-46.
- ROGERS E.N., SERT J.L., TYRWHIT J. (dir.) (1952), *The heart of the City : towards the humanisation of urban Life*, Londres, Lund Humphries and Co. Ltd., 185 p.
- RONCAYOLO M. (1993), « Pour des espaces de pratiques multiples », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 34-41.
- RONCAYOLO M. (2001), « Nouveau cycle ou fin de l'urbanisation ? » in *Histoire de la France urbaine*, Paris, Seuil, coll. « Points », pp. 21-156.
- ROOST F. (1999), « Sony Center Berlin: Strategischer Standort eines globalen Medienkonzerns » in DILLER C., SCHÄFER U. (dir.), *Wider die Globalisierungsangst! Festschrift für Klaus Kündel*, Berlin, VWF, pp. 127-142.
- ROOST F. (2000), *Die Disneyifizierung der Städte*, Opladen, Leske + Budrich, 161 p.
- ROSANVALLON P. (1976), *L'âge de l'autogestion*, Paris, Le Seuil, coll. « Points politique », 246 p.
- ROSSI A. (1984), *L'architecture de la ville*, Paris, L'Esquerre, 295 p. (première éd. : 1966).
- ROUSSELIER (1998), « Les démocraties libérales entre crise économique et expansion politique (1974-1997) » in BERSTEIN S. (dir.), *La démocratie libérale*, Paris, PUF, pp. 869-911.
- ROUX Ch.A. (1919), « Le cours Berriat. Etude géographique d'une rue » in *Recueil des travaux*, VII, Raoul Blanchard.
- RUDDICK S. (1996), « Constructing Difference in Public Spaces: Race, Class, and Gender as Interlocking Systems », *Urban Geography*, vol. 17 (2), pp. 132-151.
- RUDOLPH H., POTZ P., BAHN C. (2005), *Metropolen Handeln. Einzelhandel zwischen Internationalisierung und lokaler Regulierung*, Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften, 151 p.
- RUI S. (2004), *La démocratie en débat. Les citoyens face à l'action publique*, Paris, Armand Colin, 264 p.
- RULLIER B. (2004), « La démocratie à la parisienne », *Pouvoirs*, n°110, pp. 19-34.
- RUPPERT K., SCHAFFER F. (1969), « Zur Konzeption der Sozialgeographie », *Geographische Rundschau*, vol. 21, n°6, pp. 205-214.
- RYTLEWSKI R. (1999), « Berliner Politik : Zwischen Kiez und Stadtstaat », in SÜSS W., RYTLEWSKI R. (dir.), *Berlin die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, pp. 295-329.
- SABATIER B. (2004), « De l'espace du domaine public à la publicisation des espaces privés », *Etudes et travaux de l'Ecole Doctorale TESC*, Université de Toulouse-Le Mirail, 7-11 [<http://www.univ-tlse2.fr/cieue/publications/publis/Tesc%202004.pdf>]



- SABATIER B. (2006), *La publicisation des espaces de consommation privés. Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique*, Thèse de doctorat en géographie, université de Toulouse II – Le Mirail.
- SABLET M. (de) (1990), *Des Espaces urbains agréables à vivre: Places, rites, squares et jardins*, Paris, éd. du Moniteur, 285 p.
- SAID E.W. (1978), *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, Paris, Seuil, 392 p.
- SAINT-JULIEN T. (2001), « Quantitatif et qualitatif dans l'approche géographique : la modélisation en question » in LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, pp. 141-156.
- SANSOT P. (1978), « Ritualisation de l'espace urbain et de la vie quotidienne à travers le concept d'appropriation », in Actes du colloque de Montpellier, *Vie quotidienne en milieu urbain*, supplément aux *Annales de la recherche urbaine*, coll. Recherches et débats, pp. 501-509.
- SANSOT P. (1991), « Autour de l'accessibilité aux espaces publics », *Espaces et sociétés*, n°62-63, pp. 77-82.
- SASSEN S. (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 478 p.
- SCHERRER, F. (1998), « Découper pour l'action : naissance et évolution des découpages liés à l'aménagement urbain », INSEE, coll. Méthode, n°76/77/78 [sites.univ-lyon2.fr/iul/Decoupages.pdf].
- SCHLAGDENHAUFFEN R. (2005), *La bibliothèque vide et le mémorial de l'Holocauste de Berlin. Lieux de mémoire pour construire l'histoire*, Paris, L'Harmattan, 176 p.
- SCHLUSCHE G. (1997), *Die Internationale Bauausstellung Berlin. Eine Bilanz. Planung und Durchführung 1979-1987 und Einfluss auf die Berliner Stadtentwicklung*, Berlin, Technische Universität, Arbeitshefte des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, n°59, 268 p.
- SCHMUCKI B. (2001), *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main, Campus Fachbuch (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 4), 481 p.
- SCHÖBEL S. (2003), *Qualitative Freiraumplanung. Perspektiven städtischer Grün- und Freiräume aus Berlin*. Berlin wvb, Wiss Verlag, 222 p.
- SCHULZ ZUR WIESCH L. (2001), *Ein Platz für alle. Nutzungskonflikte und Beteiligungsstrategien am Helmholtzplatz Prenzlauer Berg*, Diplomarbeit in Fach Sozialwissenschaft, Berlin, Humboldt Universität (sous la direction de H. Häussermann).
- SELLE K. (2004), « Öffentliche Räume in der europäischen Stadt – Verfall und Ende oder Wandel und Belebung ? Reden und Gegenreden » in SIEBEL W. (dir.), *Die europäische Stadt*, Francfort, Suhrkamp, pp. 131-145.
- SENECAL G. (2002), « L'espace public au défi de la proximité », in TOMAS Fr. (dir.), *Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*, Saint-Etienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne, pp. 53-69.
- SENECAL G. (2004), « Controverse d'aménagement et innovation sociale : l'autoroute urbaine comme espace public » in BERDOULAY V., DA COSTA GOMES P. C., LOLIVE J., (dir.), *L'espace public à l'épreuve. Régressions et émergences*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp. 49-59.
- SENECAL G. (dir.) (2005), « Conflits, proximité, coopération », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 49, n°138.
- SENNETT R. (1979), *Les Tyrannies de l'intimité*, trad. de « The Fall of public man » (1973), Paris, éd. du Seuil, 296 p.
- SEWING W. (2002), « Berlin – vom Mythos zur Metropole ? » in BERKING H., FABER R. (dir.), *Städte im Globalisierungsdiskurs*, Würzburg, Königshausen und Neumann, pp. 97-111.
- SHORTER E.L., TILLY C. (1974). *Strikes in France 1830-1968*. Cambridge, Mass. The MIT Press, 352 p.
- SIBERTIN-BLANC M. (2001), *Les initiatives culturelles municipales dans la recomposition des espaces métropolitains*, Doctorat de Géographie et Aménagement-urbanisme, Université de Toulouse-Le Mirail, 439 p.
- SIEBENHAAR K. (2004), *Kultur Handbuch Berlin. Geschichte und Gegenwart von A-Z*, Berlin, Bostelmann & Siebenhaar, 576 p.
- SIEDLER W.J. (1964), *Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum*, Berlin, Siedler, 199 p. (rééd. de 1993).

- SIEDLER W.J. (1997), « Die beiden Stadtzentren Berlins: Unter den Linden und Kurfürstendamm », *Aus Politik und Zeitgeschichte B*, n°17, pp. 3-9.
- SIMON P. (1997), « Les usages sociaux de la rue dans un quartier cosmopolite », *Espaces et sociétés*, n°90-91, pp. 43-68.
- SITTE C. (1996), *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris, Seuil, Points Essais, 188 p. (première éd. datée de 1889 sous le titre *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*).
- SMITH N. (1992), « New City, New Frontier : The Lower East Side as Wild, Wild West » in SORKIN M. (dir.), *Variations on a theme Park*. New York, Hill and Wang, pp. 61-93.
- SMITH N. (1996), *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. London / New York Routledge, 262 p.
- SMITH N. (2003), « La gentrification généralisée: d'une anomalie locale à la "régénération" urbaine comme stratégie urbaine globale » in BIDOZ-ZACHARIASEN C. (dir.), *Retours en ville. Des processus de "gentrification" urbaine aux politiques de "revitalisation" des centres*, Paris, Descartes et Cie, pp. 45-72.
- SORKIN M. (1992), « The World of Shopping Mall » in SORKIN, M. *Variations on a Theme Park : The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, pp. 3-30.
- SORKIN M. (1992), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 252 p.
- SOUAMI T. (dir.) (2004), *Cultures et milieux urbanistiques dans le Sud de la Méditerranée, synthèse et analyse comparative*, Programme de recherche urbaine pour le développement, Ministère des Affaires étrangères, ISTD-GEMDEV, rapport final, vol. 1, 135 p.
- SOUBEYRAN O. (2004), « Espace public, aménagement et environnement », in BERDOULAY V., DA COSTA GOMES P. C., LOLIVE J. (dir.), *L'espace public à l'épreuve. Régressions et émergences*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp. 31-38.
- SOUTHWORTH M. (2005), « Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall », *Journal of Urban Design*, Vol. 10, n°2, pp. 151-170.
- SPIEGEL E. (1987), « Freiflächen in der inneren Stadt – öffentliche Plätze für Tätigkeit und Musse, feste und proteste. Stadträume » in The Heritage Trust (dir.), *Planning and conversation. Proceedings of the Third International Congress on Architectural Conversation and Town Planning*, London, pp. 201-211.
- SPITZ P.E. (2004), « L'administration parisienne, de la noblesse d'Etat à l'entreprise de services », *Pouvoirs*, n°110, pp. 115-128.
- STEIN V. (2003), *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public*. Thèse présentée à la faculté des sciences économiques et sociales de l'Université de Genève, 360 p.
- STIMMANN H. (1999), « Berlin nach der Wende: Experimente mit der Tradition des europäischen Städtebaus » in SÜSS W. & RYTLEWSKI R., *Berlin Die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, pp. 543-574.
- SZALAI A. (dir.) (1972), *The Use of Time: Daily Activities of Urban and Suburban Populations in 12 Countries*, La Haye, Mouton, 868 p.
- TABET J. (1999), « La résidentialisation du logement social à Paris », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°83-84, pp. 155-163.
- TANGUY Y. (1992-1993), « Domaine public, usages privés », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, pp. 46-54.
- TARTAKOWSKY D. (1998), *Les manifestations de rue en France, 1918-1968*, Paris, Publications de la Sorbonne, 869 p.
- TARTAKOWSKY D. (2006), « Quand la rue fait l'histoire », *Pouvoirs*, n°116, pp. 19-29.
- TERROLLE D. (2004), « La ville dissuasive : l'envers de la solidarité avec les SDF », *Espaces et sociétés*, n°116-117, pp. 143-157.
- TEXIER S. (2006), *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 315 p.

- THEZY M. de (1976), *Paris, la rue. Le mobilier urbain du second Empire à nos jours*, Paris, Société des Amis de la Bibliothèque historique, 83 p.
- THIBERGE C. (2002), *La ville en creux*, Paris, éd. du Linteau, 335 p.
- THOMAS H., MONJARET A. (dir.) (2002), *Restructuration du jardin des Halles. Fréquentations et usages*, rapport de recherche, Mairie de Paris, SPA, 73 p.
- THOMAS V. (2001), « Pour qu'il soit et reste agréable de vivre à la ville. Le programme "La ville sociale" veut instaurer la qualité de la ville », *Politique sociale*, n°15, 18 p. (traduction Goethe Institut).
- TOKATLI N., BOYACI Y. (1997), « Internationalization of Retailing in Turkey », *New perspectives on Turkey*, n°17, 97-128.
- TOMAS F. (1995), « Projets urbains et projet de ville. La nouvelle culture urbaine a vingt ans », *Annales de la recherche urbaine*, n°68-69, pp. 134-143.
- TOMAS F. (1998), « Después del funcionalismo ¿ Qué? Hacia una nueva cultura urbana », in TAMAYO S. (dir.), *Sistemas urbanos. Actores sociales y ciudadanas*, Mexico, UAM, pp. 29-58.
- TOMAS F. (2001a), « Du centre civique à l'espace public », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76, n°1, pp. 3-4.
- TOMAS F. (2001b), « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76, n°1, pp. 75-84.
- TOMAS F. (2002), « L'espace public : un enjeu pour la ville » in TOMAS F. (dir.), *Espaces publics, architectures et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*, Saint-Etienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne, pp. 13-21.
- TOMAS F. (dir.) (2002), *Espace public, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*, Saint-Etienne, PUSE, 270 p., avec une introduction (p. 7-12) et un texte : "L'espace public : un enjeu pour la ville", p. 13-24.
- TORTOSA G. (1998), « Art public et responsabilité publique » in *L'esthétique de la rue, colloque d'Amiens*, Paris, L'Harmattan, pp. 101-128.
- TOUSSAINT J.Y., ZIMMERMANN M. (2001), « L'espace public et l'espace du public. Politique et aménagement », in TOUSSAINT J.Y., ZIMMERMANN M., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romanes, pp. 73-91.
- UHRIG N. (1997), *Freiräume Berlin: ein Begleiter zu zeitgenössischer Landschaftsarchitektur*, München, Claway Verlag, 88 p.
- UZUN C.N. (2001), *Gentrification in Istanbul: A diagnostic Study*, Utrecht, KNAG / Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Universteit Utrecht (Netherlands Geographical Studies, n°285), 209 p.
- VALENTINE G. (1996), « Children Should Be Seen and Not heard : The Production and Transgression of Adults' Public Space », *Urban Geography*, vol. 17, n°3, pp. 205-220.
- VALMONT (S.) (dir.) (2001), *Le débat public : une réforme dans l'Etat*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 198 p.
- VAN CRIEKINGEN M., FLEURY A. (2006), « La ville branchée : gentrification et dynamiques commerciales à Paris et à Bruxelles », *Belgeo*, n°1-2, pp. 113-134.
- VAN YPEREN P. (2003), « Öffentlichkeit im Wandel: der Projekt Potsdamer Platz » in DEBEN L. (dir.), *Berlin und Amsterdam. Stadt, Stadtteile und Umland. Beiträge zur 9. Konferenz Berlin-Amsterdam*, Amsterdam Aksamt, pp.215-231.
- VANDELLI L. (2004), « Paris – Londres – Berlin – Rome – Madrid », *Pouvoirs*, n°110, pp. 101-114.
- VERDEIL E. (2005), « Expertises nomades au Sud. Eclairages sur la circulation des modèles urbains », *Géocarrefour-Revue de géographie de Lyon*, n°80-3, pp. 165-169.
- VIARD J. (2002a), *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, 170 p.
- VIARD J. (2002b), *Le sacre du temps libre : la société des 35h*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, 215 p.

- VIEILLARD-BARON H. (2005), « Entre proximité et distance, quelle place pour le terrain ? », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 49, n°138 [<http://www.erudit.org/revue/cgq/2005/v49/n138/012565ar.html>].
- VITTU E. (2005), *L'aménagement d'une place en zone de réhabilitation. Helmholtzplatz, une place pour tous ? Observation critique et bilan des positions sur la rénovation urbaine en douceur à Prenzlauer Berg, Berlin*. Mémoire de DESS, université Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 125 p.
- VOISIN B. (2001), « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie » in TOUSSAINT J.Y., ZIMMERMANN M., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romanes, pp. 33-47.
- VOLVEY A. (2001), « L'espace vu du corps » in LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, pp. 319-332.
- WACQUANT L. (1999), *Les prisons de la misère*, Paris, Raisons d'agir, 189 p.
- WALZER M. (1986), « Public space: Pleasures and costs of Urbanity », *Dissent*, vol. 33, pp. 470-475.
- WEBSTER C.J., GLASZE G., FRANTZ K. (2002), « Guest Editorial », *Environment and Planning B.*, n°29, pp. 215-220.
- WEHRHAHN R. (2003), « Gated communities in Madrid: Zur Funktion von Mauern im europäischen Kontext », *Geographica Helvetica*, n°58-4, pp. 302-313.
- WEHRHEIM J. (2002), *Die überwachte Stadt. Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung*, Opladen, Leske + Budrich, 238 p.
- WEINTRAUB J. (1997), « The theory and politics of the public/private distinction » in WEINTRAUB J. & KUMAR K. (dir.), *Public and Private in Thought and Practice*, Chicago, University of Chicago Press, pp. 1-42.
- WELCH GUERRA M. (1999), « Hauptstadt als Vereinigungspolitik » in SÜSS W. & RYTLEWSKI R., *Berlin Die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, pp. 610-632.
- WERNER F. (1991), « Freiraum-Denkraum » in Architektenkammer Berlin (dir.), *Experiment Freiraum*, Berlin, Verlag für Architektur- und Kunstpublikationen, pp. 38-45.
- WERNER M., ZIMMERMANN B. (2004), « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », in WERNER M., ZIMMERMANN B. (dir.), *op. cit.*, p. 7-37.
- WERNER M., ZIMMERMANN B. (2004), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Seuil, « Le genre humain », 239 p.
- WOLCH J. (1990), *The Shadow State: Government and the Voluntary Sector in Transition*, New York, The Foundation Center, 286 p.
- WOLCH, J., DEAR M. (1993), « Malign Neglect : Homelessness » in *An American City*, San Francisco, Jossey-Bass Publishers.
- WOLF H. (2000), « Zur Kritik der Metropolenpolitik des Berliner Senats » in SCHARENBERG A. (dir.) (2000), *Berlin : global city oder Konkursmasse? Eine Zwischenbilanz zehn Jahre nach dem Mauerfall*. Berlin, Dietz, pp.146-154.
- WOLLMANN H. (2002), « Wiederbelebung lokaler Demokratie durch direkte Bürgerbeteiligung » in RÖBER M., SCHRÖTER E, WOLLMANN H. (dir.), *Moderne Verwaltung für moderne Metropolen, Berlin und London im Vergleich*, Opladen, Leske+Budrich, pp. 265-297.
- YERASIMOS S. (1988), « La planification de l'espace en Turquie », *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, vol. 50, n°4, pp. 109-122.
- YERASIMOS S. (2004), « Urbanistes sans urbanisme. Le cas de la Turquie » in SOUAMI T. (dir.), *Cultures et milieux urbanistiques dans le Sud de la Méditerranée, Analyse par pays*, Programme de recherche urbaine pour le développement, Ministère des Affaires étrangères, ISTED-GEMDEV, rapport final, vol. 2, pp. 9-47.
- YOUNG I.M. (2000), *Inclusion and Democracy*, Oxford, Oxford University Press, 326 p.
- ZENEIDI-HENRY D. (2002), *Les SDF et la ville. Géographie du savoir-survivre*, Paris, Bréal, coll. « d'autre part », 288 p.

- ZEPF M. (2001), « Les paradigmes de l'espace public » in TOUSSAINT, J.Y., ZIMMERMANN, M. (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, PPUR, pp. 61-72
- ZEUCHNER G. (1989), *Stadtgestaltung*, Berlin, VEB Verlag für Bauwesen, 224 p.
- ZUKIN S. (1995), *The Cultures of Cities*, New York, Blackwell, 322 p.

# TABLES

## TABLE DES ENCADRES

---

Encadré n°1. Les lieux du public au cœur de l'« urbanisme » européen du Moyen-Age jusqu'au XIX <sup>e</sup> siècle ....	18
Encadré n°2. De la « rue-corridor » aux « espaces ouverts » : les lieux du public dans les théories de l'urbanisme moderne au XX <sup>e</sup> siècle.....	25
Encadré n°3. Paris au XIX <sup>e</sup> siècle : l'espace public haussmannien .....	126
Encadré n°4. Les différents types d'outils méthodologiques et de sources utilisés dans les trois villes.....	157
Encadré n°5. Berlin, deux villes, deux centres et deux modèles d'espaces publics.....	176
Encadré n°6. Les espaces publics dans leurs cadres législatif et réglementaire : les plans de déplacement urbain (PDU) .....	234
Encadré n°7. Les espaces publics dans les « grands projets » de la Mairie de Paris .....	236
Encadré n°8. Politique des transports et espaces publics à Istanbul .....	268
Encadré n°9. Désencombrer l'espace public : la Ville de Paris et son mobilier urbain dans les années 1980 .....	275
Encadré n°10. Typologie des « quartiers verts » selon les contextes commerciaux .....	286
Encadré n°11. Typologie des « quartiers verts » selon les contextes socio-démographiques.....	305
Encadré n°12. Une action publique spécifique pour des secteurs très défavorisés : les GPRU et les <i>Sanierungsgebiete</i> .....	312
Encadré n°13. Les « quartiers verts » : des effets limités sur les pratiques d'achat à l'échelon local. Le cas du Faubourg Saint-Denis .....	332
Encadré n°14. La culture, les espaces publics et la nuit : allers-retours entre Paris et Berlin.....	352
Encadré n°15. Les défilés festifs et militants, entre Paris et Berlin .....	360
Encadré n°16. Le statut de la Mairie de Paris : trois lois fondamentales .....	413
Encadré n°17. Organisation institutionnelle et mode de gouvernement de Berlin .....	426
Encadré n°18. Les Expositions Internationales d'Architecture à Berlin (1984 et 1987) .....	454
Encadré n°19. Les deux modalités d'intervention des prestataires extérieurs à l'administration en France....	541
Encadré n°20. Qu'est-ce qu'une société d'économie mixte (SEM) ?.....	554

## TABLE DES CARTES

---

Carte n°1. Les centralités commerciales à Paris .....	68
Carte n°2. La localisation des trois villes étudiées en Europe .....	124
Cartes n°3-A, B et C. L'espace bâti de Paris, Berlin et Istanbul.....	129
Carte n°4. Berlin : découpages administratifs et localisation de l'Innenstadt.....	132
Carte n°5. Istanbul : découpages administratifs et quartiers centraux .....	137
Carte n°6. Les espaces publics de prestige aménagés à Paris dans les années 1980 et 1990.....	164
Carte n°7. Les aménagements d'espaces publics dans les arrondissements centraux d'Istanbul depuis les années 1980 .....	172
Carte n°8. Les espaces publics centraux créés ou réhabilités à Berlin depuis 1990 .....	186
Carte n°9. Les « grands projets » de la Mairie de Paris (2001-2006)	
Carte n°10. Les « quartiers verts » dans leurs contextes commerciaux .....	293
Carte n°11. Les « quartiers verts » dans leurs contextes socio-démographiques.....	310
Carte n°12. Les lieux investis par Paris quartier d'été du 14 juillet au 15 août 2004 .....	367
Carte n°13. Les lieux investis par la fête, essai de synthèse .....	369
Carte n°14. Les différenciations socio-spatiales à Paris .....	606
Carte n°15. Les lieux de l'enquête menée en juin 2006.....	609
Carte n°16. La diversité des aménagements du « quartier vert » Faubourg Saint-Denis Paradis dans le 10 <sup>ème</sup> arrondissement de Paris .....	616
Carte n°17. La Sanierungsdurchführung et le Quartiersmanagement à Berlin .....	618
Carte n°18. Les quartiers parisiens de la politique de la ville et les grands projets de renouvellement urbain....	618

# TABLE DES FIGURES

## CHAPITRE 1

Figure n°1. La Piazza Maggiore de Bologne.....	19
Figure n°2. Les espaces publics de la ville industrielle vus par l'artiste F. Masereel en 1925.....	20
Figure n°3. Centre commercial à Marne-la-Vallée : autoroute, échangeur et parking pour desservir un espace public voué au commerce.....	27
Figure n°4. Les occurrences du terme « espace public » dans la base de données URBADOC depuis 1972.....	41
Figure n°5. La place du Dôme de Milan.....	46
Figure n°6. Une rue requalifiée du centre de Genève.....	46
Figure n°7. Canary Wharf dans les Docklands de Londres.....	48
Figure n°8. Bercy Village à Paris.....	48
Figure n°9. Jour de marché devant la gare de Cergy-Saint-Christophe.....	51
Figure n°10. Les espaces publics de Marne-la-Vallée.....	51

## CHAPITRE 2

Figure n°11. Le centre commercial Arkaden à Berlin, Potsdamer Platz.....	66
Figure n°12. La <i>City West</i> à Berlin (avril, 2004).....	66
Figure n°13. Les berges de la Seine aux abords du Louvre (mars 2007).....	71
Figures n°14. Danseurs à Paris Plage.....	75
Figure n°15. Manifestation du secteur de la santé à Berlin, sur l'Alexanderplatz.....	78
Figures n°16-A. Reuters Plaza à Canary Wharf, dans les Docklands de Londres.....	83
Figure n°16-B. Des espaces publics de statut privé.....	83

## CHAPITRE 3

Figure n°17. Le regard de l'artiste N. Moulin : que serait un espace public sans commerces et sans appropriations ?.....	96
--	----

## CHAPITRE 4

Figure n°18. Le Kurfürstendamm, haut lieu de Berlin-Ouest avec en arrière-plan l'église commémorative.....	133
Figure n°19. L'Alexanderplatz, haut lieu de Berlin-Est.....	133
Figure n°20. La croissance urbaine d'Istanbul depuis les années 1930.....	135
Figure n°21. Le plan Prost pour Istanbul.....	142

## CHAPITRE 5

Figure n°22. Le plateau piétonnier Beaubourg vu du Centre Pompidou.....	166
Figure n°23. La rue Montorgueil, entre la rue Etienne Marcel et la rue Réaumur.....	166
Figure n°24-A. La place Vendôme envahie par le stationnement.....	169
Figure n°24-B. La place Vendôme requalifiée et interdite au stationnement.....	169
Figure n°25. La place d'Ortaköy.....	172
Figure n°26. Istiklal Caddesi.....	177
Figure n°27. L'avenue des Champs Elysées requalifiée.....	180
Figure n°28. L'avenue Unter den Linden requalifiée.....	180
Figure n°29. Planwerk Innenstadt de 1999.....	182
Figure n°30. Le mémorial aux juifs assassinés d'Europe.....	186
Figure n°31. Le Sony Center à Berlin, Potsdamer Platz.....	191
Figure n°32. Les rivages du Bosphore à Üsküdar.....	191
Figure n°33. Montmartre, au pied de la basilique : la foule des Parisiens et des touristes admirant la vue exceptionnelle sur Paris.....	206
Figure n°34. Unter den Linden et Pariser Platz, au cœur du Berlin touristique.....	206
Figure n°35. Pique-nique sur les bords de la mer de Marmara, dans l'arrondissement d'Eminönü à Istanbul ...	212
Figure n°36. Pique-nique dans le Tiergarten à Berlin.....	212

## CHAPITRE 6

Figure n°37. Les projets de rénovation et d'infrastructures dans le <i>Sanierungsgebiet</i> Kreuzberg Kottbusser Tor ...	216
Figure n°38. Préserver les trottoirs du stationnement sauvage : les potelets.....	222
Figure n°39. Préserver les piétons de la circulation dans des lieux très fréquentés : les barrières dites « croix de Saint-André ».....	222



Figure n°40. Une entrée de Verkehrsberuhigungszone de Schöneberg .....	225
Figure n°41. Au coeur d'une Verkehrsberuhigungszone de Kreuzberg .....	225
Figure n°42. Schéma type des entrées « quartier vert » .....	238
Figure n°43. Entrée du « quartier vert Aqueduc », carrefour entre le boulevard de la Chapelle, les rues Philippe de Girard et de Perdonnet, 10ème arrondissement .....	238
Figure n°44. L'« espace civilisé Clichy-Rochechouart » dans les 18ème et 9ème arrondissements : pistes cyclables, couloirs de bus élargis et réduction du nombre de files de circulation automobile.....	243
Figure n°45. Le boulevard Kellermann (13 <sup>ème</sup> arrondissement) requalifié à l'occasion de la mise en place du tramway : trottoirs élargis, réduction du nombre de files de circulation.....	244
Figure n°46. Le boulevard Montparnasse réaménagé dans le cadre du programme « Mobilien » : les autobus circulent sur deux voies en site propre, au centre de la chaussée.....	244
Figure n°47. La circulation automobile à Paris intra muros .....	248
Figure n°48. Indice d'évolution du nombre de vélos à Paris .....	249
Figure n°49. Le parvis de la Gare du Nord réaménagé en 2006 : faciliter l'accès à la gare tout en valorisant une porte d'entrée de Paris .....	253
Figure n°50. Panneau indiquant l'entrée dans une zone 30 dans le quartier de Spandauer Vorstadt, Berlin-Mitte... ..	257
Figure n°51. Signalisation « voie marché », rue du Faubourg Saint-Denis .....	266
Figure n°52. Divan Yolu dans la péninsule historique .....	269
Figure n°53. Aksaray : tunnel et auto-pont à l'intersection du boulevard Atatürk et de l'avenue Ordu.....	269

## CHAPITRE 7

Figure n°54. Retour au pavé ! Rue piétonne du Marais.....	274
Figure n°55. Une rue du quartier de Cihangir à Istanbul : verdure, mobilier de défense et organisation du stationnement, façades pimpantes... dans un quartier gentrifié de Beyoğlu .....	276
Figure n°56. Parterres végétaux et arbres d'alignement dans une Verkehrsberuhigungszone de Berlin-Kreuzberg. ....	279
Figure n°57. Le carrefour Alésia-Tombe-Issoire dans le quartier vert du même nom.....	279
Figure n°58. La rue des Rosiers réaménagée, dans le Marais.....	289
Figure n°59. Rue du Faubourg Saint-Denis.....	289
Figure n°60. Un espace vert de proximité à Istanbul : Tophane Parki (arrondissement de Beyoglu) .....	301
Figure n°61. La rue L. Pasteur Valléry-Radot, près de la Porte de St-Ouen (18 <sup>ème</sup> arrondissement) : un revêtement en mauvais état.....	315
Figure n°62. La trémie du boulevard Ney dans le 18 <sup>ème</sup> arrondissement de Paris.....	315
Figure n°63. Le projet de place Pouchet, sous le boulevard périphérique .....	318
Figure n°64. Le projet d'aménagement du GPRU Porte Pouchet.....	318
Figure n°65. Un exemple de fête de quartier dans le GPRU de la Porte de Vanves.....	320
Figure n°66. La rue Leibniz réaménagée (Paris, 18 <sup>ème</sup> arrondissement) : des formes proches des « espaces civilisés » .....	321
Figure n°67. La rue du Commandeur dans le « quartier vert Alésia Tombe-Issoire ».....	326

## CHAPITRE 8

Figure n°68. <i>Paris Plage</i> ou l'« utopie balnéaire » : vue générale .....	349
Figures n°69-A, B et C. Activités à <i>Paris Plage</i> .....	349
Figure n°70. Avenue de l'observatoire, Nuit Blanche 2004 .....	351
Figure n°71. Chars et camions militaires d'époque rassemblés devant la Mairie de 14 <sup>ème</sup> arrondissement, lors du Soixantième anniversaire de la Libération de Paris.....	357
Figure n°72. Projection du film <i>Le fabuleux destin Amélie Poulain</i> à Montmartre .....	358
Figure n°73. <i>La Marche des Fiertés</i> sur le boulevard du Montparnasse .....	360
Figure n°74. Concert en plein air dans le parc de la Villette .....	367
Figure n°75. Un public familial à <i>Paris Plage</i> .....	375
Figure n°76. Le public de la <i>Techno Parade</i> .....	378
Figure n°77. Un public, passif, tenu à distance lors du défilé du nouvel an chinois sur les Champs Elysées .....	381
Figure n°78. Un public actif défilant en même temps que les chars à la <i>Marche des Fiertés</i> , boulevard Saint-Germain .....	381

## CHAPITRE 9

Figure n°79. Organigramme de la Direction de la voirie et des déplacements aujourd'hui .....	389
Figure n°80. Organigramme de la DPJEV-DEVE aujourd'hui .....	393
Figure n°81. Les acteurs publics impliqués dans la production des espaces publics à Paris .....	400
Figure n°82. Entretien des espaces verts et budgets des <i>Bezirke</i> .....	429
Figure n°83. L'aménagement des espaces publics et les administrations compétentes à Berlin <i>Innenstadt</i> .....	430

CHAPITRE 10	
Figure n°84. Commémorer les luttes urbaines : façade d'un immeuble de Schöneberg .....	451
Figure n°85. Le système des acteurs parisiens de l'espace public aujourd'hui .....	456
Figure n°86. Affiche de l'exposition « Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris » .....	465
Figure n°87. La priorité à adopter lors d'un aménagement d'espace public selon les Parisiens (question 9 du questionnaire sur le PDP) .....	467
Figure n°88. Une réunion de concertation au conseil de quartier Pernety, dans le 14 <sup>ème</sup> arrondissement .....	471
Figure n°89. L'action des conseils de quartier en 2006.....	473
Figure n°90. Le Brunch « fruits et légumes » du conseil de quartier Pernety le 22 mai 2005.....	474
Figure n°91. Les propositions de l'ensemble des conseils de quartier selon leur thème lors de la concertation sur le PLU .....	477
Figure n°92. Aire de jeux aménagée dans le cadre du <i>Quartiersmanagement</i> Schöneberger Norden .....	489
Figure n°93. La Helmholtz Platz réaménagée dans le cadre du <i>Quartiersmanagement</i> du même nom.....	489
CHAPITRE 11	
Figure n°94. la « Rue Française » à Istanbul dans l'arrondissement de Beyoğlu .....	520
Figure n°95. Trottoirs aménagés et végétalisés par le secteur privé devant un immeuble de bureaux de Beyoğlu... ..	520
Figure n°96. Espaces publics réaménagés à Tepebaşı.....	523
Figure n°97. Photomontage de la Breitscheidplatz réaménagée.....	523
Figure n°98. L'Europe à Berlin : publicité pour Easyjet sur les palissades du chantier du métro, avenue Unter den Linden.....	532
Figure n°99. Printemps de la poésie sur la Place Saint-Sulpice : des stands très fréquentés mais une fermeture de la place.....	535
Figure n°100. Trottoir envahi par une terrasse de café, à Berlin-Prenzlauer Berg .....	535
Figures n°101 A, B et C. Le nouveau boulevard Magenta tel qu'il a été imaginé par l'agence Laverne : un retour à la forme haussmannienne .....	544
Figure n°102. Affiches apposées par les associations CPAV et ASPACC rue Vavin, juste avant l'aménagement du boulevard du Montparnasse.....	570
Figure n°103. Pied d'arbre jardiné par des habitants à Schöneberg .....	583
Figure n°104. Les différentes logiques spatiales de l'action publique .....	592
Figure n°105. Bâle, septembre 2007 .....	599
ANNEXES	
Figure n°106. Part des arrondissements dans les propositions (base PLU) .....	610

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau n°1. Essai de typologie des espaces publics en fonction de leur position dans la ville.....	111
Tableau n°2. Population et économie, quelques ordres de grandeur .....	128
Tableau n°3 Taux de motorisation des ménages à Paris. Le taux de motorisation moyen est de 50,4 pour Paris ....	244
Tableau n°4. Evolution du nombre de déplacements à pied dans Paris (en milliers de déplacements).....	249
Tableau n°5. Les « ingrédients » d'un quartier selon les habitants : l'espace public au centre de la définition quartier .....	303
Tableau n°6. La répartition des effectifs au sein de la collectivité parisienne (en 2004).....	394
Tableau n°7. La part des propositions de l'ensemble des conseils de quartier selon leur thème lors de la concertation sur le PLU .....	477
Tableau n°8. L'aménagement de la ligne « Mobilien » n°91 et la place des conseils de quartier dans la concertation .....	574
Tableau n°9. Répartition des commerces par catégories .....	603
Tableau n°10. Les dimensions des spécialisations commerciales .....	604
Tableau n°11. Les caractéristiques socio-démographiques des différents types d'IRIS.....	605

# TABLE DES MATIERES

---

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
AVERTISSEMENT .....	12
<b>1<sup>ERE</sup> PARTIE. L'ESPACE PUBLIC COMME OBJET GEOGRAPHIQUE.....</b>	<b>15</b>
<b>CHAPITRE 1. L'INVENTION DES ESPACES PUBLICS DANS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE..</b>	<b>17</b>
1. LES LIEUX DU PUBLIC A LA FIN DE L'ERE INDUSTRIELLE.....	21
1.1 La fin des usages sociaux de la rue sous la pression de l'automobile ?.....	21
1.2 Les « espaces collectifs » hérités de l'urbanisme fonctionnaliste : un échec ?.....	23
1.3 La fin des espaces d'usages publics dans la ville « desserrée » ?.....	26
2. LE RENOUVELLEMENT DES REPRESENTATIONS DE LA VILLE AU SEUIL DE L'ERE POST-INDUSTRIELLE.....	28
2.1 Une nouvelle culture urbaine.....	28
2.2 Un urbanisme culturaliste.....	30
2.3 Les nouvelles préoccupations des sciences sociales.....	32
3. L'INVENTION D'UNE NOUVELLE CATEGORIE D'ANALYSE ET D'ACTION.....	34
3.1 De la notion d'espace public aux espaces publics urbains .....	34
3.2 Le rôle central des pouvoirs publics.....	37
3.3 Etudes urbaines et pouvoirs publics .....	39
4. L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DANS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE, ENTRE POUVOIRS PUBLICS ET ACTEURS PRIVES .....	42
4.1 Les espaces publics au cœur de l'action publique : grands ensembles et centres-villes.....	43
4.2 Entre public et privé : les nouveaux morceaux de ville et leurs espaces publics.....	47
CONCLUSION PARTIELLE .....	52
<b>CHAPITRE 2. RENOUVELLEMENT DES PRATIQUES ET NOUVEAUX QUESTIONNEMENTS.....</b>	<b>55</b>
1. MUTATIONS DES SOCIETES EUROPEENNES ET PRATIQUES DE LA VILLE.....	56
1.1 De la dispersion quotidienne à la concentration des espaces d'usages publics .....	57
1.2 Les espaces d'usages publics dans une société de consommation et de loisirs .....	59
1.3 Face à la peur du risque, des espaces publics rassurants .....	61
2. UNE GENERALISATION DES PRATIQUES DE CONSOMMATION ET DE LOISIRS DANS LES CENTRES .....	62
2.1 Les centres commerciaux dans la ville européenne.....	62
2.2 Les rues et les places des espaces centraux : des espaces publics de consommation et de loisirs.....	66
2.3 Des parcs aux rues : les espaces publics comme espaces de loisirs.....	70
3. DES PRATIQUES SPECIFIQUES DANS LES CENTRES-VILLES .....	72
3.1 Permanence et renouvellement des espaces de proximité .....	72
3.2 Espaces publics centraux et pratiques festives .....	74
3.3 Espaces publics centraux et manifestations politiques .....	76
4. LES RECOMPOSITIONS RECENTES DE LA CATEGORIE D'« ESPACE PUBLIC ».....	79
4.1 Les espaces publics européens au prisme nord-américain.....	79
4.2 Privatisation, marchandisation, sécurité, exclusion... Les nouvelles approches des années 1990-2000.....	81
4.3 Un transfert problématique ? La question des contextes .....	85
CONCLUSION PARTIELLE .....	88
<b>CHAPITRE 3. LES ESPACES PUBLICS CENTRAUX DANS LA METROPOLE : LIEUX, CONTEXTES ET ACTEURS .....</b>	<b>91</b>
1. LES ESPACES PUBLICS : DES LIEUX DANS LA VILLE .....	92
1.1 Les lieux évacués dans des approches avant tout normatives.....	92
1.2 Les espaces publics : des types spécifiques d'espaces .....	94
1.3 Lieux et contextes urbains : les espaces publics dans la ville.....	101
2. DES LIEUX AUX ACTEURS.....	105
2.1 Les types d'acteurs et leurs relations.....	105
2.2 Des acteurs à tous les échelons de la métropole .....	108
2.3 Des actions très différentes selon les lieux .....	110
3. LES ESPACES PUBLICS CENTRAUX AU PRISME DE L'ACTION PUBLIQUE .....	112
3.1 La spécificité des espaces publics centraux.....	112

3.2	L'action publique : moteur et révélateur des transformations de l'espace public central.....	115
3.3	Lieux, acteurs et débat : vers une reconstruction différenciée des espaces publics.....	117
	CONCLUSION PARTIELLE .....	121
<b>CHAPITRE 4. CROISER LES TERRAINS ET LES METHODES .....</b>		<b>123</b>
1.	CROISER LES TERRAINS : DE PARIS A BERLIN ET ISTANBUL .....	125
1.1	Le point de départ : Paris intra muros .....	125
1.2	Esquisser une comparaison entre Paris, Berlin et Istanbul .....	129
1.3	Etudier les transferts de modèles ? .....	138
1.4	Mettre en regard Paris avec Berlin et Istanbul, au-delà de la comparaison et des transferts culturels .....	144
2.	CROISER LES METHODES ET LES ECHELONS D'INVESTIGATION .....	148
2.1	Des pratiques aux acteurs et aux lieux .....	148
2.2	Au cœur de la méthode : recueillir la parole des acteurs .....	150
2.3	Saisir les pratiques et les représentations du public .....	152
2.4	Caractériser les contextes urbains .....	155
	CONCLUSION PARTIELLE .....	156
<b><u>2<sup>EME</sup> PARTIE. L'ESPACE PUBLIC : UN OUTIL POUR CHANGER LA VILLE .....</u></b>		<b>159</b>
<b>CHAPITRE 5. LA PERMANENCE DE LA FONCTION DE REPRESENTATION DES ESPACES PUBLICS A L'ECHELLE DE LA METROPOLE.....</b>		<b>161</b>
1.	LES AMENAGEMENTS DE PRESTIGE DANS LES ESPACES CENTRAUX .....	162
1.1	Une action publique ponctuelle et concentrée.....	163
1.2	Les espaces publics, éléments du patrimoine urbain .....	164
1.3	Des espaces publics à forte dimension symbolique .....	177
2.	LES ESPACES PUBLICS, ENJEUX DE POUVOIR .....	181
2.1	Reconstruire les espaces publics d'une capitale réunifiée : Berlin .....	181
2.2	Espaces publics de métropoles .....	187
2.3	Pouvoir national versus pouvoir local : le cas parisien .....	192
3.	LES ESPACES PUBLICS DE PRESTIGE, MOTEUR DU CHANGEMENT DANS LES ESPACES CENTRAUX .....	194
3.1	La dimension fonctionnelle : un critère de localisation des aménagements ? .....	194
3.2	Les aménagements de prestige : moteurs de la spécialisation du centre ? .....	195
3.3	Création/reconstruction des centralités métropolitaines autour d'espaces publics prestigieux : Berlin et Paris .....	198
4.	LES AMENAGEMENTS DE PRESTIGE ET LEUR PUBLIC .....	202
4.1	Les espaces publics de prestige, entre succès de fréquentation et inadaptation aux usages .....	202
4.2	Une spécialisation sociale de la fréquentation ? .....	204
4.3	Les aménagements de prestige et leurs usages : détournements et renforcement des réglementations.....	207
	CONCLUSION PARTIELLE .....	211
<b>CHAPITRE 6. LES ESPACES PUBLICS ET LA POLITIQUE DES DEPLACEMENTS .....</b>		<b>213</b>
1.	LES ESPACES PUBLICS DANS LA GENESE DES POLITIQUES DE DEPLACEMENTS A PARIS ET A BERLIN (OUEST) .....	214
1.1	La rue comme espace de circulation dans les politiques des transports de l'après-guerre .....	215
1.2	Aménager l'espace public pour réguler la circulation et protéger les autres usagers : la politique parisienne entre 1974 et 1996 .....	216
1.3	Restreindre la place de l'automobile dans une optique environnementale : Berlin, ville pionnière versus Paris, ville en retard ? .....	223
2.	AMENAGER LES ESPACES PUBLICS POUR CHANGER LES MODES DE DEPLACEMENT DANS LA VILLE : PARIS DEPUIS 2001 .....	231
2.1	Les aménagements au cœur de la politique des déplacements .....	231
2.2	Aménager les espaces publics pour favoriser la mixité des usages : une logique de réseaux ? .....	236
2.3	L'ébauche de changements dans les usages .....	246
3.	LE CHOIX DE L'AMENAGEMENT ET SES ENJEUX .....	251
3.1	Des aménagements spécifiques à Paris ? .....	251
3.2	L'aménagement comme seul choix possible ? .....	253
3.3	Norme <i>versus</i> usages .....	260
	CONCLUSION PARTIELLE .....	266
<b>CHAPITRE 7. REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS DE PROXIMITE .....</b>		<b>271</b>
1.	AMELIORER LE CADRE DE VIE DANS SA DIMENSION MATERIELLE ET PAYSAGERE .....	273

1.1	A l'origine : des aménagements ponctuels .....	273
1.2	La systématisation des aménagements paysagers : entre patrimoine et végétation .....	277
2.	AMENAGER LES ESPACES PUBLICS POUR FAIRE QUARTIER .....	282
2.1	L'aménagement et sa fonction sociale.....	283
2.2	Les « quartiers verts » ou comment renforcer les centralités.....	285
2.3	Au croisement des politiques publiques : commerces et espaces verts .....	295
2.4	Quand l'action publique rejoint les représentations des habitants .....	301
3.	POUR QUELS HABITANTS AMENAGE-T-ON ? .....	303
3.1	Le cas parisien : les « quartiers verts » dans leurs contextes socio-résidentiels .....	303
3.2	La politique de renouvellement urbain : une géographie prioritaire des espaces publics au sein des espaces centraux .....	311
4.	LES AMENAGEMENTS DE PROXIMITE DANS LA VILLE : LES ENJEUX, LES EFFETS .....	322
4.1	Les ambiguïtés de l'action publique sur les espaces publics de proximité.....	322
4.2	L'action publique sur les espaces publics de proximité redéfinit-elle les centralités dans la ville ? .....	329
4.3	Les effets socio-résidentiels de l'aménagement : espaces publics et gentrification à Paris et à Berlin .....	334
	CONCLUSION PARTIELLE .....	337

## **CHAPITRE 8. ANIMER LES ESPACES PUBLICS METROPOLITAINS PAR LA FETE .....339**

1.	LA FETE AU SERVICE DES POLITIQUES PUBLIQUES.....	340
1.1	Les objectifs de la fête, au croisement des politiques municipales.....	340
1.2	Les fêtes emblématiques : <i>Paris Plage</i> et la <i>Nuit Blanche</i> .....	347
1.3	La multiplication des fêtes dans les espaces publics parisiens .....	354
2.	GEOGRAPHIES DE LA FETE : VERS UNE REINVENTION DES ESPACES PUBLICS .....	362
2.1	Les lieux traditionnels de la fête : des espaces publics symboliques et stratégiques .....	362
2.2	Les lieux « insolites » de la fête : des espaces publics de l'éphémère .....	364
2.3	Nouvelles formes d'espaces publics et nouvelles localisations dans Paris.....	365
2.4	Les contraintes qui pèsent sur le choix des lieux.....	369
3.	LA FETE POUR RECREER DU LIEN SOCIAL DANS LA VILLE ? .....	371
3.1	Faire de l'espace public par la fête .....	371
3.2	Les fêtes et leurs espaces publics : un public plus ou moins diversifié .....	374
3.3	La place du public dans un espace public mis en scène .....	379
3.4	Une spécialisation ludique voire commerciale de l'espace public .....	382
	CONCLUSION PARTIELLE .....	383

## **3<sup>EME</sup> PARTIE. ACTEURS PUBLICS ET ACTEURS PRIVES DANS LA PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS.....385**

### **CHAPITRE 9. DIVERSIFICATION DES ACTEURS PUBLICS ET RENOUVELLEMENT DES METHODES.....387**

1.	DIVERSIFICATION DES ACTEURS ET SEGMENTATION DES COMPETENCES .....	388
1.1	Les acteurs traditionnels de l'espace public à l'échelon communal : entre héritages et renouvellement ..	388
1.2	Les nouveaux acteurs et leurs représentations depuis les années 1980 .....	393
1.3	Les lignes de partage entre les différents services à Paris .....	401
1.4	Paris au regard de Berlin : une même segmentation des services ?.....	404
2.	DES ACTEURS A DIFFERENTS NIVEAUX : LA MONTEE EN PUISSANCE DE L'ECHELON LOCAL.....	406
2.1	Les espaces publics au prisme de la décentralisation à Paris : une diversification supplémentaire des acteurs.....	406
2.2	Les services de l'Etat à Paris : un poids plus important qu'ailleurs .....	418
2.3	Berlin en contre-point ? Du rôle moteur de l'échelon local aux tensions entre Sénat et <i>Bezirke</i> .....	424
3.	LA COOPERATION ENTRE ACTEURS ET ECHELONS, CONDITION SINE QUA NON DE L'ACTION PUBLIQUE.....	431
3.1	Les nouvelles méthodes de travail de l'administration parisienne .....	431
3.2	Vers une nouvelle organisation des services .....	442
	CONCLUSION PARTIELLE .....	445

### **CHAPITRE 10. ASSOCIER LA SOCIETE CIVILE ET LES HABITANTS : UNE PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS « PUBLICISEE » ? .....447**

1.	LA SOCIETE CIVILE ET LES HABITANTS, ACTEURS EMERGENTS DANS LES ANNEES 1970 ET 1980 .....	448
1.1	L'irruption de la société civile et de l'habitant dans les années 1970.....	449

1.2	La prise en compte des exigences de l'habitant et de la société civile par les pouvoirs publics dans les années 1980 .....	451
2.	PRODUIRE LES ESPACES PUBLICS AVEC LA SOCIETE CIVILE ET LES HABITANTS : LE CAS PARISIEN AUJOURD'HUI .....	455
2.1	Consulter les associations et les acteurs économiques pour planifier et aménager à l'échelle de Paris ....	456
2.2	Informé et consulter l'opinion publique pour planifier .....	464
2.3	Vers une participation des habitants et des acteurs locaux .....	467
2.4	Production des espaces publics et consultation-concertation : entre impératif législatif et volontarisme politique .....	480
3.	L'ASSOCIATION DU PUBLIC A LA PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS : DE BERLIN A PARIS .....	483
3.1	Berlin : la permanence d'un modèle ancien de participation aux projets d'aménagement .....	483
3.2	Discuter de la planification des espaces publics à l'échelle de la ville : le <i>Stadtforum</i> .....	484
3.3	Le Quartiersmanagement et la fabrique de nouveaux espaces publics avec la participation des habitants .....	485
3.4	Retour à Paris : une concertation renforcée dans le cadre de la politique de la ville .....	490
4.	UNE PUBLICISATION DE LA PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS ? .....	495
4.1	La mise en débat des espaces publics et de leur production .....	495
4.2	Le débat sur les espaces publics et ses objectifs .....	502
4.3	Débats et controverses sur les espaces publics dans la sphère publique .....	505
	CONCLUSION PARTIELLE .....	510

## **CHAPITRE 11. ACTEURS PRIVES ET RESIDANTS DANS LA PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS : VERS UNE PRIVATISATION ? ..... 513**

1.	LE SECTEUR PRIVE ET LA PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS : UNE INTERVENTION A RELATIVISER .....	514
1.1	La production privée des espaces publics : un phénomène rare .....	515
1.2	Produire et gérer les espaces publics avec le concours du secteur privé : des situations contrastées .....	521
1.3	Pouvoirs publics et appropriations privées de l'espace public .....	529
	Conclusion : espaces publics et secteur privé dans leurs contextes .....	536
2.	LES PRESTATAIRES EXTERIEURS A L'ADMINISTRATION ET LA CONCEPTION DES ESPACES PUBLICS : UNE INTERVENTION CROISSANTE A PARIS ET A BERLIN .....	538
2.1	Les prestataires extérieurs et la conception des espaces publics emblématiques .....	539
2.2	L'évaluation externe des politiques publiques : le cas parisien .....	549
2.3	Les espaces publics dans les grands projets d'aménagement urbain .....	553
2.4	La politique de la ville à Berlin : le rôle central des prestataires extérieurs dans la conduite des projets .....	561
	Conclusion : les prestataires extérieurs et le bien public .....	563
3.	LA PRESSION DES RESIDANTS ET DES ASSOCIATIONS DE QUARTIER : UNE « PRIVATISATION » DES ESPACES PUBLICS ? .....	567
3.1	Intérêts locaux et particuliers versus intérêt général ? Le cas parisien .....	568
3.2	Produire les espaces publics dans la concertation : les limites de la démocratie locale .....	575
3.3	Les pouvoirs publics face aux intérêts locaux et particuliers .....	580
	CONCLUSION PARTIELLE .....	585

## **CONCLUSION..... 587**

## **ANNEXES..... 601**

I.	ECLAIRAGES METHODOLOGIQUES .....	602
II.	DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES .....	611

## **CORPUS ..... 633**

I.	ENTRETIENS .....	634
II.	SOURCES ECRITES .....	640

## **SITES INTERNET..... 650**

## **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ..... 654**

## **TABLES ..... 677**

	TABLES DES ENCADRES .....	678
	TABLE DES CARTES .....	678
	TABLE DES TABLEAUX .....	681
	TABLE DES MATIERES .....	682