

La rue : quel type d'espace public ?

Document 1 : Antoine Fleury, « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 5 | 2004,

Une approche de géographe

Les géographes ne se sont pas toujours désintéressés de la rue. Ainsi la géographie de la première moitié du ^{xx}^{ème} siècle a-t-elle donné lieu à plusieurs monographies portant sur des rues. Celles-ci développent une vision à grande échelle de la ville, convaincues que « c'est par des analyses fines, portant sur des espaces restreints, que l'on peut parvenir à comprendre la manière dont les villes se forment et à quelles réalités sociales elles correspondent » (Montigny, 1992). Le changement de paradigme scientifique qui intervient dans le courant des années 1960 éloigne les géographes de la rue : les approches quantitatives et modélisatrices de la « nouvelle géographie » s'intéressent plutôt aux logiques d'organisation de l'espace à petite échelle. Les objets quotidiens des populations urbaines, qui nécessitent une démarche plus pragmatique, sont dans un premier temps délaissés. Les années 1970-80 réintroduisent l'« espace vécu » dans le champ de la géographie, et signent par là même, le retour de la rue. Cependant, celle-ci n'est pas abordée pour elle-même : c'est principalement à l'échelle du quartier et de l'espace de résidence que les analyses sont développées (Bertrand, 1978). Aujourd'hui, l'enjeu est donc de passer de l'échelle du quartier à celle de la rue, et de ne pas se limiter aux pratiques de proximité, en intégrant sa dimension multiscalaire.

Il y a plusieurs approches possibles à l'intérieur même du champ géographique actuel. Dans tous les cas, les effets de contexte et la démarche multiscalaire seront au cœur du propos. Le parti pris ici est de construire un objet géographique à partir des concepts d'organisation spatiale, de système, de centralité, de diffusion ou encore de discontinuité : la rue apparaît alors comme un micro-espace s'inscrivant dans des logiques spatiales à plusieurs échelles. C'est la valeur ajoutée de la géographie pour la compréhension de la rue en général, même si, comme on le verra, certaines rues se prêtent mieux que d'autres à cette démarche. L'utilisation assez inhabituelle de tels concepts pour ce type d'espace permet de leur donner un nouveau sens : réintroduire la rue dans le champ de la géographie, c'est aussi, en quelque sorte, renouveler la discipline.

Définir l'objet « rue »

La rue est avant tout un ensemble de lieux distincts, définis par leur position. Ces lieux ont des fonctions et des statuts divers : logements, lieux de travail ou encore fonds de commerce, ils sont de statut privé, public ou semi-public. Bien que de statut privé, ces derniers sont en relation directe avec la rue, et ouverts au public : boutiques, cafés et restaurants. Les espaces privés – en particulier les façades, les enseignes et les vitrines – constituent une bonne part du paysage de la rue. Cependant, ces lieux existent dans la mesure où ils sont mis en relation par la voie publique, qui permet aux usagers – tous modes de déplacement confondus la plupart du temps – de circuler librement d'un point à un autre. La rue constitue donc un système de lieux proches les uns des autres, mis en relation par des pratiques. Celles-ci renvoient « à une autre spatialité (une expérience « anthropologique », poétique et mythique de l'espace) [...]. Une ville transhumante, ou métaphorique, s'insinue ainsi dans le texte clair de la ville planifiée et lisible. » (de Certeau, 1980). Les pratiques citadines font de la rue un micro-espace complexe, avec des trajectoires, des vitesses, des temporalités multiples. La nature même de la rue est de mélanger les gens et les activités, de changer avec le temps, dans la journée, dans la semaine ou encore dans la longue durée.

Chacun peut faire l'expérience de la diversité des rues, à l'intérieur d'une même ville. Comme l'écrit Balzac il existe ainsi dans Paris des rues nobles, puis des rues simplement honnêtes (...) ; puis des rues assassines, des rues plus vieilles que de vieilles douairières ne sont vieilles, des rues estimables, des rues toujours propres, des rues toujours sales, des rues ouvrières, travailleuses, mercantiles...1

Les rues (et l'idée que l'on s'en fait) se différencient selon l'espace et le réseau de relations dans lesquels elles s'inscrivent, à différentes échelles. A l'échelle du quartier, une rue ne peut se comprendre sans les autres rues ou places qui l'entourent – avec lesquelles peuvent jouer des complémentarités, par exemple entre une rue passagère et un square, ou encore entre une rue commerçante et des rues plus résidentielles – et les caractéristiques du quartier lui-même, comme sa morphologie ou sa composition sociale. De même, à l'échelle de la ville tout entière : toute rue s'inscrit dans un ensemble de logiques spatiales distinctes qui la dépassent, flux et circulation, stratégies résidentielles, distribution des commerces ou des loisirs, choix d'aménagement, pratiques et représentations de la ville. Autant de logiques qui se rencontrent, se donnent à voir les unes aux autres, se mettent en relation, se concurrencent. La rue ne se contente pas de juxtaposer ces logiques, elle en fait une totalité que le citoyen peut s'approprier, au moins par le regard : la rue manifeste la ville.

La rue : espace-temps

Au-delà des questions de définition, comment mettre en œuvre concrètement une approche géographique de la rue ? J'ai tenté de le faire pour la rue Oberkampf, dans le 11^{ème} arrondissement de Paris (Fleury, 2003). L'histoire d'une rue « commence au ras du sol, avec des pas » dont les jeux sont « façonnages d'espaces » (de Certeau, 1980). Dans une première analyse de type exploratoire, il convient donc de mettre en évidence les différents modes de déplacement, les trajets et les flux, ainsi que leurs variations respectives en fonction des lieux, des moments et des trajectoires. Bien entendu, l'espace des pratiques se construit dans une interaction complexe avec les lieux. La rue est une forme urbaine qui a une configuration, une architecture, une histoire. Les pratiques actuelles ne peuvent se comprendre sans celles qui les ont précédées et qui ont laissé des traces dans l'organisation des lieux, une dimension historique d'autant plus incontournable dans la ville-centre européenne. Les fonctions (commerces, artisanat, bureau) font partie de cet héritage, même si elles évoluent avec le temps. L'analyse de leur répartition s'impose, car elles façonnent en grande partie les usages contemporains de la rue, ses temporalités et son paysage. En définitive, le géographe pourra s'appuyer à la fois sur des méthodes importées des autres sciences sociales, comme « l'observation directe » (Chapoulie, 2000), les questionnaires, ainsi que sur des sources plus classiques2.

Mais cette analyse de la rue ne constitue qu'un premier jalon : tout l'enjeu est de mettre en exergue une géographie de la centralité, à plusieurs échelles. Prenons l'exemple de la rue Oberkampf. Ancienne voie d'accès à la ville, escaladant la colline de Ménilmontant, cette « rue-faubourg » s'est urbanisée progressivement à partir du XVIII^e siècle. Sur le chemin du centre, elle constitue aujourd'hui un axe privilégié pour les automobilistes. Mais elle est elle-même aussi centre. Ou plutôt centres, à deux niveaux. Alors que sa partie inférieure, entre les boulevards du Temple et Richard Lenoir, est peu commerçante et plus fréquentée par les automobilistes que par les piétons, ses deux autres portions, respectivement entre le boulevard Richard Lenoir et l'avenue Parmentier, puis entre l'avenue Parmentier et le boulevard de Ménilmontant, sont des centralités de quartier. Les commerces de proximité, notamment alimentaires, y sont nombreux ; ils rythment la vie de la rue, lui donnent ses couleurs, ses odeurs. La rue est aussi un lieu de sociabilités pour les habitants des environs : marchés à l'intersection des boulevards, square de l'Avenue Jean-Aicart et son boudrome, barrières du boulevard de Ménilmontant sur lesquelles on s'appuie pour bavarder, etc. Mais ce qui fait l'intérêt géographique de la rue Oberkampf – du moins à l'intérieur de notre approche – c'est sa partie supérieure. Depuis une décennie, elle s'est progressivement affirmée comme une nouvelle centralité parisienne : les cafés et les restaurants y attirent de nombreux

jeunes Parisiens et Franciliens chaque soir. Désormais très fréquentée, la rue est devenue un espace de concurrence entre piétons et automobilistes – les trottoirs sont étroits et la rue passagère – ou entre usagers des cafés et habitants, notamment à propos du bruit. Deux logiques spatiales distinctes s’entremêlent donc dans une même rue : une centralité de quartier, ancienne, avec ses multiples pratiques de proximité ; et un processus qui tend à faire de la rue Oberkampf une rue spécialisée dans les loisirs³. La construction de cette nouvelle centralité ne se comprend qu’à l’échelle de la ville, en relation avec d’autres pôles comme Bastille ou le Marais, de plus en plus saturés et qui essaient dans l’Est parisien.

La centralité a ses espaces, elle a aussi ses rythmes et ses temporalités. Les usagers ne sont pas les mêmes tout au long de la journée et ne viennent pas dans la rue pour les mêmes raisons. Ainsi la rue Oberkampf évolue-t-elle d’une part à l’échelle de la journée (les commerces alimentaires ouvrent le matin, les cafés plutôt en fin d’après midi, voire le soir), d’autre part à l’échelle de la semaine (les vendredi et samedi les rues commerçantes voient une fréquentation accrue, qui baisse le dimanche au profit des boulevards et des espaces verts). Enfin, les transformations rapides d’Oberkampf – nouveaux cafés, nouvelles enseignes – rappellent que la rue se recompose dans ses paysages, ses fonctions et sa fréquentation au fil des années⁴. A des rythmes différents : la géographie des rues « branchées » change plus vite que celle des rues commerçantes.

Des pratiques et des représentations différenciées

Bien qu’ouverte au plus grand nombre, la rue n’est en général pas pratiquée de la même manière par tous. Il convient donc à présent de s’intéresser aux usagers eux-mêmes : leur âge, leur situation familiale, leur appartenance sociale, leur lieu de résidence. Et de leur poser un certain nombre de questions : Que viennent-ils faire dans cette rue ? Pourquoi celle-ci et pas une autre ? Avec quelle régularité la fréquentent-ils ? Que représente-t-elle pour eux ? A partir de là, il sera possible de définir des pratiques et des représentations différenciées, correspondant à diverses manières de vivre la ville et la centralité, en fonction des groupes qui fréquentent la rue, de leur âge ou de leur appartenance sociale. Et de s’interroger sur les relations éventuelles entre les différents groupes⁵.

En ce qui concerne la rue Oberkampf, la partie supérieure s’inscrit dans un quartier plutôt populaire, avec une forte proportion d’habitants issus de l’immigration. On y trouve de nombreux « commerces ethniques » (Raulin, 1987) : bouchers Halal, pâtisseries orientales, spécialités des Balkans. Et toute la journée, la rue est un lieu de vie : « des passants qui passent, et aussi qui s’arrêtent et discutent, se saluent, s’apostrophent, parfois s’insultent... » (Simon, 1997). Ces sociabilités s’exercent sur l’espace public (squares, bancs, seuils des boutiques) ou dans des lieux fermés (bistrot, locaux associatifs, etc.). Ce qui n’est pas le cas dans le reste de la rue, où la fréquentation est plus clairsemée, ramassée au moment des repas. Les commerces, typiques d’une rue-marché parisienne (boulangerie, boucherie, fromagerie) insistent sur le choix et la qualité de leurs produits qui sont plus coûteux. Entre les deux portions de la rue existe donc une réelle discontinuité, liée à la composition sociale des quartiers.

Mais c’est la partie supérieure de la rue qui illustre le mieux la différenciation des pratiques. Les usagers des cafés et restaurants « branchés » ne résident pas, pour la plupart, dans le quartier. Ils habitent dans d’autres arrondissements parisiens ou en proche banlieue. Ce sont des individus jeunes, souvent célibataires, issus de milieux sociaux assez divers, mais qui sont le plus souvent bien dotés en capital culturel. Ces « nouveaux citadins » apparaissent en quelque sorte aujourd’hui comme « les meneurs de l’animation des espaces publics urbains » (Bassand, 2001) où ils suscitent une ambiance particulière, comme c’est le cas à Oberkampf : cafés aux enseignes colorées et changeantes, désignations plongeant dans l’histoire ou dans les légendes, restaurants aux décorations kitsch et aux plats exotiques, musique et lumières tamisées. Ces jeunes citadins pratiquent le plus souvent la ville « à contre-temps », et aussi « à contre-lieu » (Bourdieu, 1979) : le soir, très souvent dans des quartiers populaires. Façons d’affirmer leur

différence par rapport aux autres citadins de niveau socio-culturel identique ou plus élevé, et fréquentant des centralités plus anciennes. Mais ils se différencient aussi des autres usagers de la rue, en l'occurrence les habitants. Pour eux, Oberkampf est un espace de loisirs, un pôle parmi les lieux où l'on sort, un point sur leur itinéraire nocturne. Ils pratiquent moins la rue que les intérieurs, si ce n'est en été. Leurs pratiques de l'espace urbain sont très sélectives, sensibles aux phénomènes de mode : on n'hésite pas à changer de lieu quand celui-ci ne répond plus à certaines exigences de consommation ou à l'image que l'on s'en fait. Ainsi le lieu « branché » ne le reste-t-il pas longtemps – ce qui ne l'empêche pas, le plus souvent, de rester un lieu fréquenté, mais par de nouveaux usagers : Bastille et Oberkampf naguère, la rue Sainte-Marthe et le canal Saint-Martin (10^e arrondissement) aujourd'hui.

Ces jeunes citadins ont en général une vision idéalisée et quasi nostalgique de la ville. Les cafés de la rue Oberkampf en témoignent : devantures de bois à l'air désuet, enseignes et dénominations rappelant le passé industriel de la rue (Café Charbon, Mécano Bar, La Forge, etc.). Les nouveaux usagers sont en effet sensibles aux mythes urbains, comme ceux que l'on associe aux faubourgs (Sansot, 1988) : la révolte, la convivialité, la simplicité... Et ils côtoient finalement peu les habitants. Chaque groupe est relativement indifférent l'un à l'autre, dans la mesure où les activités des uns ne nuisent pas à celles des autres : ils ne fréquentent pas la rue aux mêmes heures, ils ont chacun leurs propres lieux de rencontres et de sociabilités. Les nouvelles pratiques de la rue ont cependant des effets importants sur la vie des habitants. Par le changement d'image du quartier et de la rue qu'elles engendrent, elles favorisent certaines transformations de l'espace social : la « gentrification de consommation ou de fréquentation » est intimement liée à une « gentrification résidentielle » (Bidou-Zachariasen, 2003) qui concerne d'ailleurs une grande partie de l'Est parisien.

Les autres acteurs de la rue

D'autres acteurs jouent un rôle important : leur discours, leurs décisions sont à prendre en compte pour comprendre les dynamiques de la rue en général. C'est le cas des acteurs économiques : par leur choix de localisation, par leurs investissements, par leur travail, ils façonnent la rue, conditionnent en partie ses paysages et ses pratiques. Ainsi, en ouvrant des établissements pionniers comme le Café Charbon, certains exploitants ont joué un rôle dans l'émergence d'Oberkampf. Aujourd'hui, la rue est au cœur d'intérêts économiques considérables. Les investissements sont toujours plus importants : dans les cafés, le mobilier et la décoration sont plus travaillés qu'aux origines, on fait de la publicité, et il faut sans cesse s'adapter aux modes, reconstruire. Il s'agit de renforcer la centralité, en attirant une clientèle toujours plus nombreuse. En quelques années, de nombreux cafés et restaurants ont ouvert dans les rues adjacentes, pour profiter de la renommée d'Oberkampf (rue Saint-Maur, J.-P. Timbaud). A l'inverse, d'autres activités partent ou sont parties : désindustrialisation du quartier, déclin relatif du petit commerce (accentué aujourd'hui par la hausse des loyers due aux transformations de la rue).

Les acteurs publics jouent eux aussi un rôle majeur. L'évolution de la rue Oberkampf met ainsi en jeu des réglementations de la Préfecture de Police puisque c'est elle qui attribue les licences aux débits de boisson⁶. Elle attribue également les autorisations nécessaires à l'ouverture de boîtes de nuit. C'est donc bien l'administration qui, dans le cadre de la loi et de la réglementation, a permis le départ de certains commerçants de détail et artisans au profit des cafés et restaurants. Enfin, la Mairie de Paris a joué un rôle non négligeable, en attribuant les permis de construire, en favorisant de nouvelles activités (comme les cabinets d'architectes ou les galeries d'art, présents dans certains passages et cours) ou même en assurant la promotion du quartier (bulletins, plaquettes publicitaires, visites d'élus, etc.). C'est elle qui doit aujourd'hui en assumer les conséquences : lutte contre les nuisances (bruit, saleté), réaménagement nécessaire de l'espace public devenu inadapté, etc. En définitive, les acteurs publics s'apparentent bien, comme les acteurs économiques, à des logiques spatiales qui dépassent le cadre strict de la rue.

Le devenir de la rue dans l'espace urbain contemporain

Si l'on poursuit la démarche multiscalaire mise en œuvre jusqu'à présent, il convient maintenant de s'interroger sur le contexte général dans lequel s'inscrit la rue. La forte fréquentation de certaines d'entre elles, le dynamisme des acteurs ne doivent cependant pas faire oublier que la rue demeure une forme urbaine de la ville dense : il n'y a pas de rues dans l'« espace e-s-p-a-c-é » (Gourdon, 2001) des couronnes périurbaines, qui pourtant ne cessent de s'étendre depuis les années 1970. Dans ces périphéries et de plus en plus, dans la banlieue, les fonctions commerciales et de sociabilité sont d'ailleurs assurées par les centres commerciaux, qui deviennent des « centres de vie » (Lestrade, 2001). Les rues s'inscrivent désormais dans un système d'espaces publics aux formes très diverses, très sensible à la forte concurrence entre les centres. Et puis dans l'ensemble de l'espace urbain, les modes de vie changent, avec la dispersion des lieux de résidence, des lieux de travail, et l'accroissement de la mobilité. Les pratiques de la ville se lisent désormais plutôt à l'échelle de l'agglomération qu'à celle des quartiers. Et les centralités se recomposent rapidement : certaines émergent, d'autres déclinent. Car la mobilité accentue la sélectivité des pratiques citadines.

Qu'en est-il alors des rues de la ville dense ? D'un côté, on ne fréquente plus forcément les rues qui entourent le logement, et la vie de quartier a tendance à s'amenuiser – à l'exception peut-être des quartiers cosmopolites (Simon, 1997) – de même que le commerce de proximité. Il y a de plus en plus de rues résidentielles, quasi désertes : la rue est alors réduite à un paysage, elle devient cadre de vie, ce que les politiques municipales tendent à renforcer par les aménagements de l'espace public (végétalisation, mobilier urbain, obstacles à la circulation, etc.). D'un autre côté, on se rend plus facilement – mais moins souvent – dans d'autres rues plus éloignées. Cela pour des raisons précises : pour la consommation, pour les loisirs. Le public a donc tendance à se concentrer dans certaines portions de la ville, dans certaines rues très centrales où il trouve une « compensation intermittente de la dispersion quotidienne » (Barbichon, 1993). Ces rues sont profondément modifiées : processus de spécialisation autour du commerce et / ou des loisirs, changement d'échelle dans la fréquentation, nouvelles temporalités, conflits d'usages entre des logiques spatiales différentes. En concurrence avec des centralités périphériques, le centre-ville s'adapte dans ses structures commerciales comme dans ses espaces publics, allant jusqu'à (re)fabriquer de nouveaux types de rues, proches du modèle des centres commerciaux : galeries commerciales, comme le Passage du Havre, ou rues piétonnes, comme la rue Montorgueil ou la Cour Saint-Emilion. Ces nouveaux espaces correspondent à un modèle idéalisé de la rue, une sorte d'âge d'or où les différents usagers vivraient en harmonie. Ces images finissent par prendre corps dans le paysage, en grande partie sous l'impulsion des stratégies commerciales qui les mobilisent. Et la rue se fait décor, comme c'est d'ailleurs en partie le cas à Oberkampf.

Enfin, il semble qu'à la spécialisation fonctionnelle des rues corresponde une différenciation sociale de plus en plus poussée : les rues seraient de plus en plus le signe d'un groupe, d'une classe sociale, d'un style de vie. La transformation subie par la rue Oberkampf tend à le montrer, avec des usagers très caractérisés : ces « nouveaux citadins » évoqués plus haut pour qui la rue est devenue comme un point de ralliement, un symbole. D'autres rues témoignent de cette tendance, comme les rues qui se spécialisent dans le commerce du luxe, dans le Faubourg Saint-Germain, ou les rues gay, dans le Marais. Les animations de l'espace public, organisées par les acteurs publics (opérations Nuits Blanches, Paris-Plage et autres festivals de rue) sont parmi les derniers moyens d'y rassembler des populations éparses, mais c'est de façon éphémère. La rue deviendrait-elle un lieu de l'entre-soi, y compris en position centrale, en contradiction avec l'idéal de mixité et de brassage qu'elle représente ? De plus amples investigations devront le démontrer.

Le défi de la comparaison

Les pratiques et les représentations de la rue dépendent de l'espace urbain dans lequel celle-ci s'inscrit, à plusieurs échelles. Elles dépendent donc aussi de la région ou du pays dans lesquels la ville se situe : si la forme « rue » se retrouve dans de nombreux contextes culturels, son sens peut varier considérablement. Ainsi certaines rues de Séoul sont-elles occupées par des marchés qui « modifient la nature même de la rue » (Gelezeau, 1992) : l'utilisation de bâches et l'installation des étalages en font un « espace au moins couvert, sinon fermé », dont la fonction de circulation se trouve remise en cause. Quant aux ruelles, elles « s'offrent aux pas du promeneur entre deux murs aveugles, obéissant par ce trait à la logique de la dissimulation ». Pratiques et représentations de la rue dépendent également de facteurs politiques et socio-économiques, pour lesquels on pourrait multiplier les exemples : contrôle étroit de l'espace public par les régimes autoritaires, travail dans la rue pour vivre (ou survivre) lié à un faible niveau de développement ou à la crise économique.

Il faut donc prendre ses distances par rapport aux modèles occidentaux, et aborder la rue sous l'angle d'un certain relativisme. La comparaison s'impose alors d'elle-même, pour mettre en évidence non seulement les régularités et les variations qui interviennent dans les pratiques de la rue et dans leurs évolutions, mais aussi les

enchaînements découlant d'un choix initial, un choix que nous avons la liberté de mettre en regard d'autres choix, des choix exercés par des sociétés qui, le plus souvent, ne se connaissent pas entre elles. (Detienne, 2000)

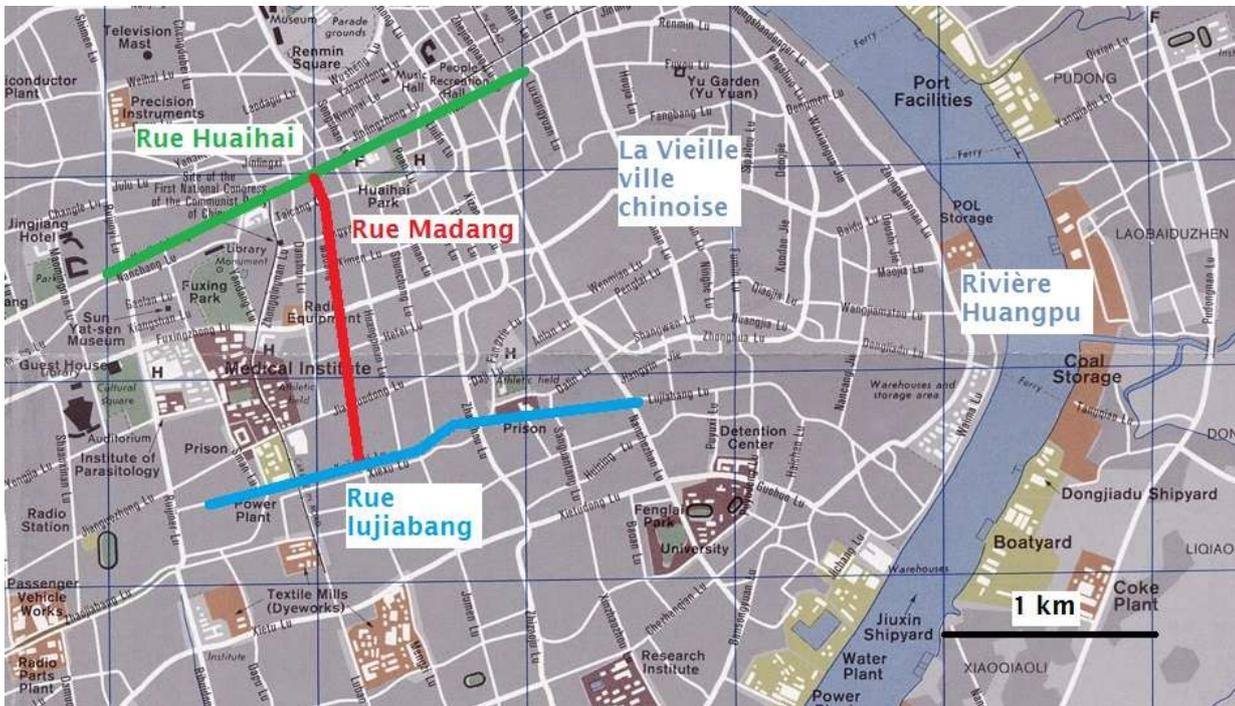
Et puis derrière ce choix, qui implique des pratiques et un sens particulier de la rue, il y a les mêmes questions : comment vivre ensemble dans la grande ville ? comment côtoyer la différence, l'autre ? Quelle place donner aux lieux de rassemblement, de rencontre ? Le géographe de la rue devra se demander comment des sociétés urbaines différentes répondent à ces questions, en fonction du contexte qui est le leur. Si la comparaison pose des problèmes méthodologiques considérables, ce qui explique en grande partie sa rareté, elle permettrait sans doute de mieux comprendre la rue et ses évolutions contemporaines.

Saisir la ville par la rue 07 / 09 / 2016 | GOURGUECHON Christophe | POMIER Benjamin

Auteurs : Benjamin Pomier, Christophe Gourguechon
Enseignants d'histoire-géographie au lycée Jean Vilar de Meaux (77)

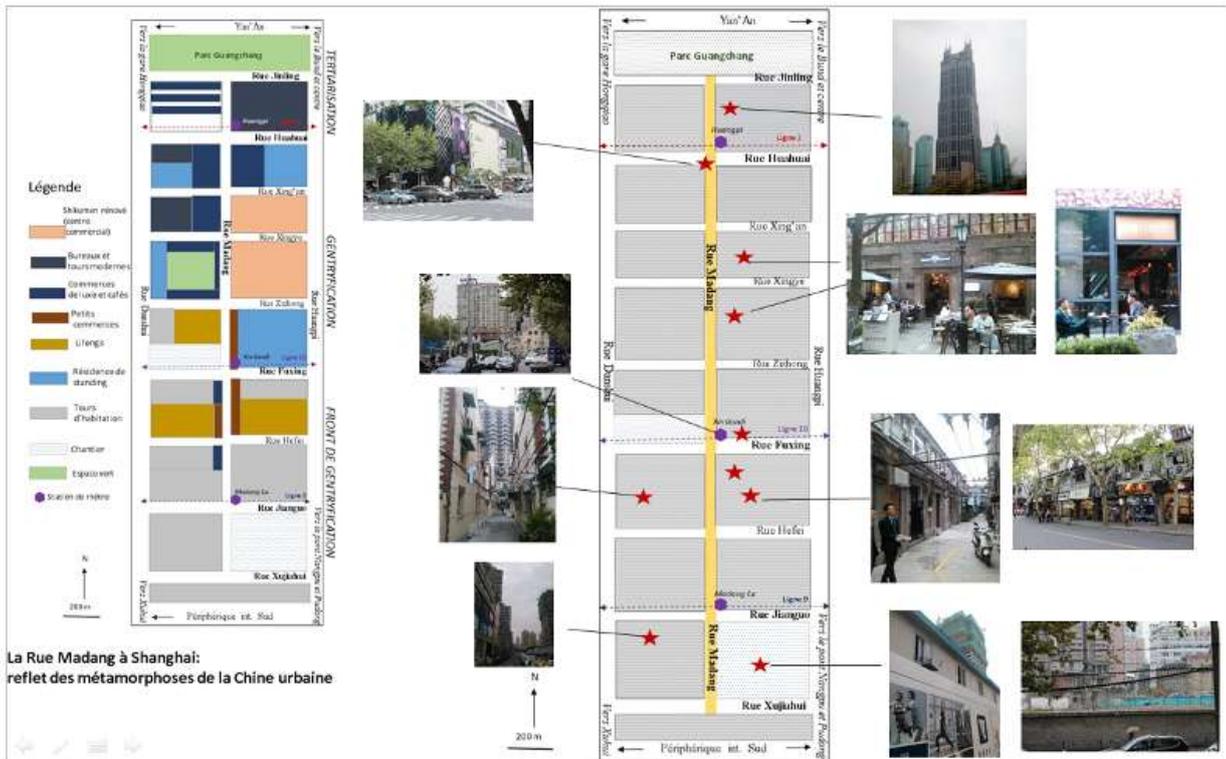
La rue Madang est une artère péri-centrale de Shanghai dans l'est du district central de Huangpu. Orientée globalement Nord-Sud, et longue de 1500 mètres, elle relie deux grandes artères shanghaiennes qui sont la rue Yan'an à hauteur du parc Guangchang, juste au-dessus de la rue HuaiHai et la rue Lujiabang au sud rattachée au périphérique intérieur. En descendant la rue dans ce sens, on croise trois stations de métro : South Huangpi road au départ, sur la rue Huaihai, Madang Road à l'arrivée et au milieu, Xitiandi.

Plan de situation de la rue Madang à Shanghai (Conception : Christophe Gourguechon)



La rue Madang offre au promeneur qui la parcourt une grande variété morphologique, fonctionnelle et sociale (voir trame viaire ci-dessous). Un premier segment partirait du parc Guangchang, au nord, jusqu'à la rue Xing'an. Il se caractérise par sa fonction tertiaire supérieure et ses commerces de luxe. L'habitat est constitué de tours de verre aux formes ambitieuses et abritant majoritairement des bureaux et quelques logements de standing. Un deuxième segment partirait de la rue Xing'an à la rue Zizhong. Si la fonction tertiaire supérieure domine encore sur le côté ouest de la rue, le côté est se distingue par la rénovation des shikoumen, habitat typique de Shanghai. L'ensemble, rebaptisé « Xintiandi » (Nouveau monde), forme un quartier commercial et « branché » avec ses cafés occidentaux, boutiques de mode, galeries d'art et restaurants chers. Un troisième segment partirait de la rue Zizhong à la rue Hefei. L'habitat et les fonctions sont ici plus hétérogènes. Les formes d'habitat plus horizontal dominant nettement et s'inscrivent dans des quartiers plus anciens. On y trouve encore des lilongs intacts et des petits commerces, mais aussi de vastes espaces en chantier, cachés par des palissades métalliques. Cependant, déjà quelques bars et cafés flambant neuf s'immiscent ici et là au beau milieu des petits restaurants de rue et des étals de fruits et légumes, sous le regard parfois perplexe des commerçants guettant le client. Enfin, un quatrième et dernier segment partirait de la rue Hefei au périphérique intérieur. Cette fois domine nettement et uniformément l'habitat collectif, grandes tours de béton grises datant de la période maoïste. Pourtant ici aussi une révolution semble en cours : dans un bruit assourdissant des pelleteuses et des marteaux piqueurs, bien cachés derrière de hautes palissades métalliques, se construit là aussi peut-être le centre de Shanghai de demain. Sur l'une d'entre elles, des panneaux publicitaires montrent ce qui émergera de ces tas de gravats dans des délais très courts : des immeubles de standing destinés ouvertement à une classe moyenne heureuse et triomphante.

Trame viaire et paysages urbains successifs (Conception : Benjamin Pomier)



Cette étude voudrait montrer que la rue est un objet géographique pertinent pour saisir les dynamiques socio-spatiales dans une métropole mondiale émergente et qui constitue un bon point de départ pour n'importe quelle étude de cas abordant cette problématique.

I. La rue : un bel objet géographique

Les promeneurs-géographes que nous sommes ont découvert cette rue un peu par hasard. C'est en la descendant du nord au sud, pratiquement de bout en bout, et en observant ce qui se trouvait autour de nous, qu'est venue alors l'idée de cette étude de cas sur la rue Madang. Poursuivant la voie tracée par d'éminents géographes, comme Antoine Fleury, nous faisons aussi le pari que la rue est un bel objet géographique à enseigner.

Comme le rappelle justement Antoine Fleury dans son article « la rue : objet géographique » (Fleury, 2004), la rue fait de plus en plus l'objet de recherches en sciences sociales, mais il constatait aussi, à l'époque, que le champ avait été encore peu exploré par les géographes. L'ouvrage de Bernard Rouleau sur les rues de Paris est l'un des pionniers du genre (Rouleau, 1967) et a été depuis plusieurs fois réédité. Au carrefour de l'histoire et de la géographie, l'ouvrage aborde par le processus de formation des rues de Paris la fabrique de l'espace urbain, essentiellement à partir de cartes anciennes. Puis, avec la multiplication des questions sur l'espace public, la rue devient un objet de la géographie sociale, en empruntant quelques outils conceptuels à la sociologie (Henri Lefèbre, Pierre Sansot). A partir du cas bien connu de la rue Oberkampf, Fleury démontre que les pratiques de la rue, très diverses, s'étudient à travers le prisme des mutations socio-spatiales des centres urbains. Les études anglo-saxonnes à ce sujet parlaient alors de « privatisation », d'« ethnicisation », de « marchandisation » ou encore la « festivalisation » de certains espaces publics, de certaines rues, sous l'effet de la métropolisation et de son corolaire, la mondialisation. Les rues sont façonnées par de nombreux acteurs : ceux qui la pratiquent dans la diversité de leurs usages, mais aussi les gestionnaires, les décideurs, les investisseurs. Antoine Fleury et d'autres se sont intéressés particulièrement au rôle de l'action publique dans la production et la transformation des rues plus que sur le rôle des acteurs privés (Fleury, 2008). Finalement, l'enjeu pour le géographe aujourd'hui qui s'intéresse à la rue serait bien de se demander comment les transformations qui affectent la production de la rue permettraient d'observer les recompositions de l'espace urbain dans son ensemble et de l'espace public en particulier.

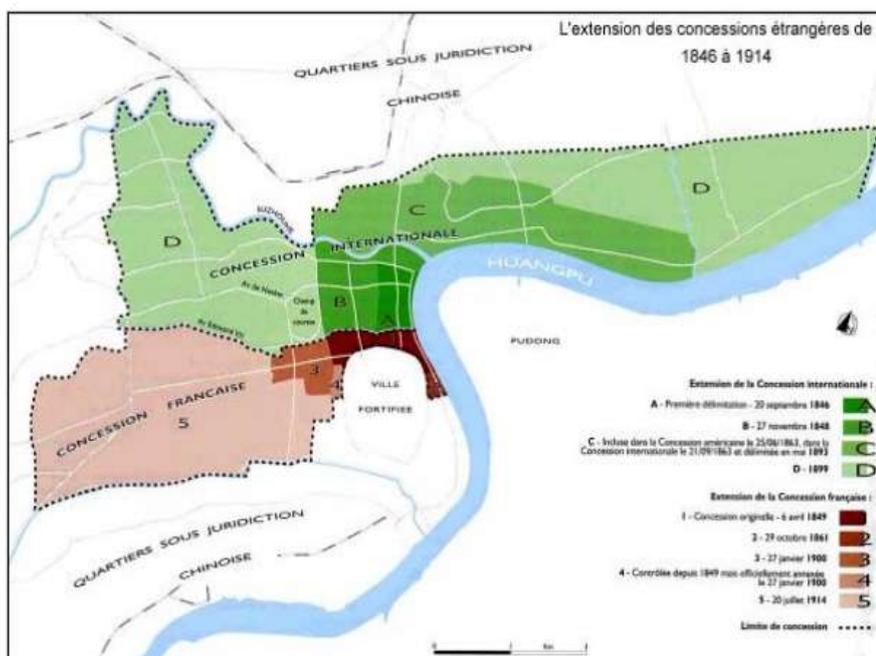
Les mutations rapides de la ville chinoise interrogent bien sûr aussi sur les mutations de l'espace public urbain. En 2010, Howard Vasquez publiait un article particulièrement intéressant sur les dynamiques

urbaines de trois artères de Shanghai (la rue de Nankin, la rue Huahai et la rue de Sichuan). Dans cet article, l'auteur montre que l'on pouvait aborder les recompositions socio-spatiales de la ville chinoise à partir de ces trois rues. Or, là encore, ces recompositions sont indissociables du processus de métropolisation, lui-même issu de la mondialisation et caractéristique de Shanghai (Vasquez, 2010). Il concluait sur une transformation rapide de la rue qui se traduisait par une certaine uniformisation et de nouvelles logiques ségrégatives. A Pékin cette fois, David Bénazéraf (Bénazéraf, 2010) montrait en contrepoint que les mutations observables dans les rues de la ville n'avaient pas fondamentalement affecté la morphologie de l'espace urbain pékinois et que les transformations en cours s'inscrivaient plutôt dans la continuité, que la rue avait gardé son même rapport à l'espace urbain en dépit des mobilités croissantes.

Comment faire entrer la rue comme objet géographique au collège ou au lycée ? La rue offre l'avantage d'être un objet « connu » par les élèves qui la pratiquent tous les jours. C'est un espace familier mais sur lequel ils ne s'interrogent pas toujours, en particulier sur ces pratiques, ces usages, ses mutations. Pour l'enseignant, la rue a une valeur heuristique formidable qui permet d'aborder des problématiques très denses à partir d'un cas très concret. D'autre part, c'est aussi un moyen de s'interroger collectivement sur ce qu'est un objet géographique.

D'abord parce que la rue s'inscrit dans des temporalités différentes. Sur le temps long, la rue est un palimpseste de l'évolution d'une ville. La rue Madang se situe dans l'ancienne concession sous administration française de 1849 à 1946 (Bergère, 2002). Le secteur dans lequel se situe la rue Madang est le dernier cédé aux français après 1899. Les terrains marécageux ont été asséchés puis lotis pour abriter une foule de plus en plus nombreuse, des européens, mais aussi et surtout quelques 250 000 chinois venus pour travailler dans les ateliers, manufactures et entrepôts de la concession.

L'extension des concessions étrangères de 1846 à 1914



Source : SANJUAN, J., *Atlas de Shanghai*, Autrement, 2009.

Au milieu des années 1850, les Européens obtiennent l'accord des autorités chinoises d'étendre les territoires des concessions qu'ils contrôlent. En échange, ils prennent en charge, en s'appuyant sur des entrepreneurs locaux la construction de logements afin de faire face à l'afflux des populations chinoises dans la ville. Des lotissements sont construits à la hâte : les lilong (du chinois li qui renvoie à l'idée de voisinage, de quartier, et long, la ruelle, la venelle). Le réseau de ruelles bordé de hauts murs, enferme des logements contigus d'un ou deux étages : les shikumen (littéralement « portail de pierre », par lequel on pénètre dans chaque logement). Le tout forme un enclos résidentiel quasi privé. Les matériaux sont dans un premier temps bon marché et le bois prédomine. Puis, à partir des années 1870, les étrangers imposent la brique et la pierre aux entrepreneurs chinois afin de limiter les risques d'incendie. C'est aussi à partir de cette date que

les principes d'organisation des logements se fixent. Les maisons sont disposées en rangées parallèles et desservies par tout un réseau de ruelles et venelles plus ou moins larges. Ainsi, sur les rues et les ruelles, les façades présentent un front bâti continu. Les porches de pierre sont les seules voies d'accès au logement. On y entre par une petite cour tout à la fois espace d'accueil et puits de lumière. Quelques petites pièces étroites se succèdent, au rez-de-chaussée et à l'étage, jusqu'au fond de la maison, le long de deux murs aveugles. Souvent, à l'arrière, au-dessus de la cuisine, une pièce de dimension réduite elle aussi (une dizaine de m² tout au plus) appelée « le pavillon » rappelle nos mansardes parisiennes.

Ruelle dans un lilong dans les années 1930
Musée historique de Shanghai (Bergère, 2002)

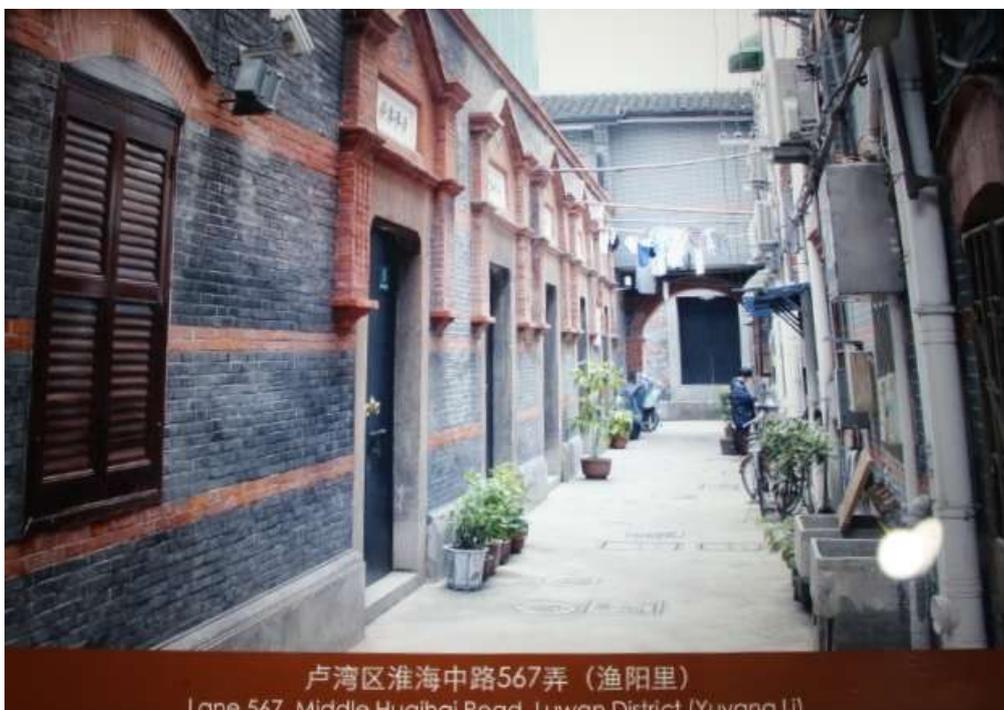


On estime qu'en 1940, date à laquelle on a cessé de construire de nouveaux quartiers de ce type, huit Shanghaiens sur dix vivaient dans ce type d'habitat (site du consulat général de France à Shanghai). Quartiers populaires et ouvriers par excellence, sans grand confort, les lilong d'alors abritent aussi des employés, de petits fonctionnaires ou des étudiants.

Dans les années 1950, le nouveau régime conserve les lilong et shikumen en l'état mais les ruelles relèvent dès lors du secteur collectif et non plus privé.

Après 1990, face aux nouveaux projets urbains, une partie des lilong sont détruits pour faire place à de nouveaux aménagements. Ainsi, dans l'arrondissement de Luwan, au cœur de la concession française, autour de la vieille école où fut fondé le parti communiste chinois en 1921, un complexe de loisir (lac artificiel, galeries commerciales et logements luxueux) est mis en place. C'est aussi à partir de cette période que les shanghaiens aisés commencent à racheter et rénover ces logements non dépourvus de charme.

Un lilong rénové dans le district de Luwan
Musée de la planification urbaine de Shanghai.(photo CG)

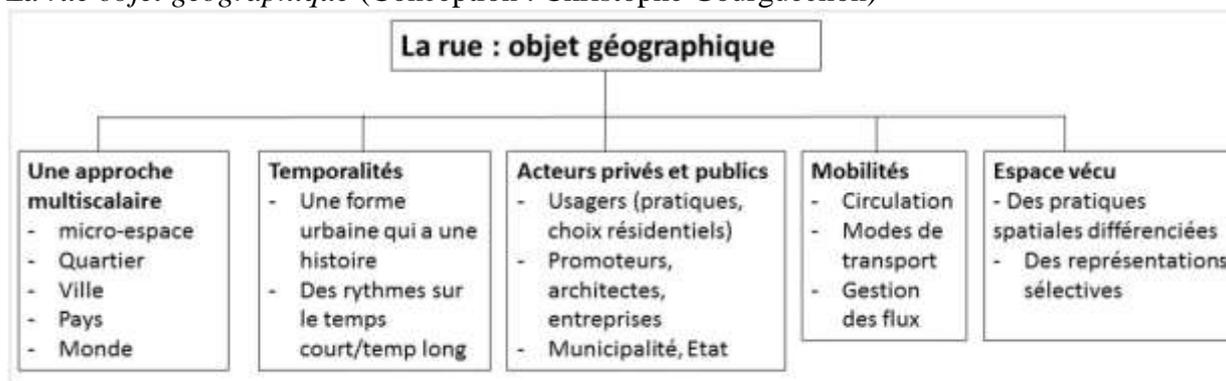


Deuxièmement, la rue est un objet géographique qui s’inscrit forcément dans une étude multiscalaire. La rue est un micro-espace complexe (Fleury, 2002), un système spatial qui doit s’observer bloc par bloc pour en saisir les temporalités, les différences morphologiques et fonctionnelles, les pratiques, et établir ensuite des différenciations spatiales. A une autre échelle, la rue est espace de mise en relation de lieux qui s’analyse à l’échelle du quartier, de la ville dans un tissu urbain pris dans sa totalité. A une plus petite échelle, certaines rues reflètent parfaitement des mutations socio-économiques en cours dans le pays dont la prise en compte est nécessaire à l’observation. Enfin, c’est aussi en tenant compte de l’échelle mondiale que la rue s’observe car elle canalise des flux humains, commerciaux, financiers, flux d’information du monde entier. Ainsi le quartier de Xintiandi avec ses boutiques Zara, ses cafés Costa et Starbucks, ses fast foods, ou la rue entière avec ses grands panneaux publicitaires vantant de grosses berlines allemandes, ses promoteurs étrangers et ses buildings génériques en verre, sont en quelque sorte l’expression vivante de la mondialisation dont on peut faire l’expérience.

<p>Carrefour rue Huahuai et rue Madang (coll°CGourguechon)</p>	<p>Pause déjeuner vers Xintiandi (coll°BPomier)</p>	<p>La station de métro Xintiandi (coll°CGourguechon)</p>
		
<p>Entrée d’un lilong au 301 rue Madang espace privatisé/résidentialisation (au premier plan, la guérite du gardien) (coll°CGourguechon)</p>	<p>Carrefour de la rue Madang et de la rue Fuxing (coll°CGourguechon)</p>	<p>Vers le périphérique intérieur sud (coll°BPomier)</p>
		

Troisièmement, la rue est un espace vécu et un espace perçu. La pratique de la rue dépend de ses usages qui sont nombreux et parfois conflictuels, le plus souvent sélectifs dans l'espace. Les hommes d'affaires pressés fréquenteront plutôt le haut de la rue dans la journée sans toutefois forcément s'y arrêter, si ce n'est à l'occasion d'une pause déjeuner ou pour discuter d'un contrat sur l'une des terrasses de ce haut lieu de sociabilité qu'est le quartier de Xintiandi. C'est aussi vers ce quartier que convergeront les flux de touristes ou les clients fortunés des boutiques à la mode. D'autres, qui résident encore dans la partie sud ne s'aventurent guère dans la partie nord et se contenteront de fréquenter les petits commerces qui ont pu se maintenir entre la rue Fuxing et la rue Hefei. Il y a ainsi, autant de manières de pratiquer la rue qu'il y a d'individus, avec des rythmes de fréquentation très variables : exceptionnelle pour le touriste de passage ou quotidienne pour celui qui y réside ou y travaille. Lieu de sociabilité par excellence, il se noue dans la rue des relations de voisinage, de travail, entre commerçants et leurs clients, etc. Finalement, la rue est bien le lieu de l'extimité (Lévy), le lieu où il est possible de se unir aux autres sans tomber dans l'intimité.

La rue objet géographique (Conception : Christophe Gourguechon)



Enfin, la rue est le lieu qui permet la circulation et les flux. A pieds, en vélo, en voiture, en bus ou sous terre en métro, la rue permet d'abord la circulation et l'accès aux bâtiments, dans une ville où le vélo a été largement supplanté par l'automobile et dans laquelle se pose le problème de la mobilité de 19 millions d'habitants. La rue Madang est desservie par trois stations de métro : South Huangpi Road (ligne 1), Madang Road (ligne 9), Xintiandi (ligne 10). Toutes ont été ouvertes entre 1990 et 2010 pour un réseau de plus de 567 km desservi par plus de 300 stations. Le 30 avril 2014, le volume journalier du métro bat son record en s'élevant à près de 9,4 millions de passagers. Cette poussée des mobilités motorisées depuis la fin des années 1970 se ressent aussi « à l'air libre ». La population de Shanghai a plus que doublé entre 1978 et 2013. Cette évolution démographique associée au développement économique et social d'une partie de la population s'est accompagnée d'une augmentation des véhicules motorisés en tout genre.

Nombre de véhicules	1978	2013
<i>Voitures particulières</i>	1.720	50.612
<i>Minibus</i>	269	49.739
<i>Taxis</i>	41	59.571

source : musée de la planification urbaine de Shanghai, 2015.

Ainsi, comme dans toute métropole importante, la rue est un lieu nécessairement partagé.



II. La rue Madang comme point d'entrée de la métropolisation

Shanghai est apparue en deux décennies comme l'une des principales métropoles émergentes dans le monde. Elle incarne la vitrine de la modernité et de la croissance en Chine. A partir des années 1980, le développement économique se concentre surtout hors de la ville-centre, dans le district de Pudong, sur la rive orientale du Huangpu. De gigantesques travaux sont entrepris comme les ponts au-dessus du Huangpu, l'édification de tours à Lujiazui, la rénovation du waterfront le long du Bund , etc. Modernisation et internationalisation de la ville vont de pair. Shanghai est entrée pleinement dans le réseau des villes-mondiales et devenue un pôle structurant de la mondialisation. C'est aujourd'hui la ville la plus attractive de Chine bien intégrée aux circuits financiers et commerciaux du monde. La bourse de Shanghai rivalise désormais avec celle de Hong-Kong et se place en 6e position en termes de capitalisation.

La croissance de Shanghai est aujourd'hui essentiellement due au secteur tertiaire. La part de ce secteur dans le PIB urbain est passé de 30 à 65% entre 1990 et 2010 et concerne essentiellement la finance, l'immobilier, les transports, les NTIC, les assurances. C'est surtout la ville centre qui polarise les services supérieurs alors que les fonctions industrielles et logistiques sont rejetés en périphérie.

Les quartiers centraux et péri-centraux sont devenus très attractifs pour les salariés de la société de service et les « hyper-cadres de la mondialisation » (Authier, 2008). Ce processus d'embourgeoisement des quartiers populaires est bien connu sous le vocable anglo-saxon de gentrification, utilisé pour la première fois par Ruth Glass en 1964 pour désigner cette forme particulière d'embourgeoisement des quartiers populaires, passant par la transformation de l'habitat, voire de l'espace public et des commerces (Clerval, 2008, 2014). Il faut mettre en relation ce processus avec la tertiarisation des villes-centre et les choix résidentiels des particuliers. A l'époque maoïste, les choix résidentiels étaient très réduits et encadrés : les habitants vivaient sur leur lieu de travail, hébergés par l'entreprise, le Danwei, l'unité de travail. La vie privée était inexistante mais les relations sociales entre voisins étaient fortes (Bénazéraf, 2011). Depuis les réformes de Deng Xiaoping, le Danwei a pratiquement disparu et la privatisation de l'espace urbain et du logement est une véritable révolution dans la structure de la ville chinoise. Les citoyens les plus aisés peuvent désormais choisir leur logement avec une nette préférence pour l'appartement de standing sur le modèle occidental.



Ces changements sont particulièrement visibles dans la rue Madang, à la fois dans le renouvellement du bâti résidentiel et dans celui des espaces publics. Dans la partie nord de la rue, les lilongs ont totalement disparu et fait place à des tours en verre abritant des bureaux comme dans le Hong-Kong New World Tower ou le Platinum. Dans la partie centrale, le nouveau quartier de Xintiandi (Gaubetz, 2008). Partie sud, on se situerait plutôt sur un front de gentrification avec la destruction de l'habitat ancien et la construction de nouveaux immeubles de standing, l'apparition encore ponctuelle de cafés et de boutiques occidentales, encore un peu isolées au milieu des anciens commerces de détail. Cela se voit aussi dans le renouvellement du mobilier urbain : plantation d'arbres, pots de fleurs, trottoirs dallés, à l'inverse de la partie méridionale de la rue avec ses trottoirs encore défoncés.

« Parler aujourd'hui de la rue d'une grande ville chinoise, c'est à la fois parler de toutes les rues des grandes métropoles contemporaines et parler de la Chine » (BRES, CUENOT, SANJUAN, 2010).

La rue Madang renvoie bien, elle aussi, une certaine image de la Chine. On pourrait y voir dans sa partie nord l'expression de ce que Koolhaas appelle la « ville générique », une ville semblable à n'importe quelle autre métropole et qui ne se singulariserait que par son absence de singularité : espace semblables et homogènes, privatisation progressive du domaine public, rues piétonnes, architecture standardisé, « disneylandisation » du patrimoine, le quartier branché, etc. Finalement, le haut de la rue Madang exprime parfaitement l'importation et la reproduction d'un modèle occidental générique, d'une mondialisation croissante de la ville chinoise. La partie sud de la rue se situe sur ce que Clerval nomme « le front de gentrification » : les travaux en cours augurent d'un profond renouvellement morphologique, fonctionnel et social.