



bien vivre

Domaine d'étude de master « Soutenabilité et hospitalité : bien vivre »

Séminaire « (In-)hospitalité des lieux ? »

Mémoires 2019-2020

Mémoires 2019-2020

Séminaire « (In)hospitalité des lieux ? »,
département de master « Soutenabilité et hospitalité : bien vivre »,
École nationale supérieure d'architecture de Marseille,
184, avenue de Luminy, case 924,
FR-13288 Marseille Luminy, CEDEX 9

Équipe encadrante :
Évelyne Bachoc, Arianna Cecconi, Arlette Hérat,
Jean-Marc Huygen et Nadja Monnet.

© textes et photos : auteur-e-s, sauf mentions.
© photo de couverture : d'après Oumeïma El Fekih.

Voir les autres travaux du séminaire :
<https://www.marseille.archi.fr/enseignements/productions-pedagogiques-de-lensam/de4/in-hospitalite-des-lieux/>

IMPASSES DE MARSEILLE

Espaces sans issue ?

Ildikó HAMMER

SOMMAIRE

Introduction.....	7
1. Les impasses de Marseille.....	8
1.1. Les impasses, histoire en creux	
1.2. Croisement méthodologique	
1.3. Identification des typologies d'impasse	
2. Impasse <i>rue Louis Gibert</i>	26
2.1. Histoire	
2.2. Une journée dans l'impasse	
3. Habiter les impasses.....	45
3.1. Circulation et interactions humaines dans les impasses	
3.2. Voisinage	
Conclusion.....	53
Bibliographie.....	56
Annexe.....	60

RÉSUMÉ / Selon Thierry Paquot, l'impasse est le contraire de la rue. Elle « ne mène nulle part, une sorte de passage fermé, clos d'un côté, qui empêche la fuite. » (Paquot 2017 : 266). Combien y a-t-il d'impasses à Marseille ? De quelle taille sont-elles ? Comment les saisir ? Que trouve-t-on en arrivant à leur fin ? Quel impact ont-elles sur le flux urbain, sur la vie du quartier, sur la vie de leurs habitants ? Quel intérêt et potentiel détiennent-elles ? Comment y vit-on ? Sans pouvoir répondre à toutes ces questions, ce sont elles néanmoins qui ont guidé mes recherches. Pendant le semestre, j'ai défini dans un premier temps un corpus d'espaces types d'« impasses », à Marseille, et je les ai identifiées dans le tissu urbain. Puis, dans un deuxième temps, j'ai exploré le fonctionnement spatial, social, environnemental et économique de l'une d'entre elles : la rue Louis Gibert. Le choix du sujet est aussi un souhait de donner forme à mes réflexions quotidiennes comme résidente de celle-ci.

MOTS-CLÉS

Impasse
Voisinage
Convivialité
Rue
Vivre-ensemble
Usage
Marseille

Introduction

Impasse : n.f.

Rue sans issue ; cul-de-sac / sens premier

*Situation qui paraît n'offrir aucune issue favorable /
sens figuré*

Dictionnaire Larousse (2019).

Avant de devenir synonyme de «cul-de-sac», jusqu'au 18^e siècle, le mot appartenait au vocabulaire des joueurs de cartes. L'impasse c'est un débat sans espoir, une mauvaise idée politique, l'endroit où les deux parties se font face à face après une course poursuite dans la tradition cinématographique (Paquet 2017 : 266).

Plutôt que de réduire l'impasse à son sens figuré, déplaisant, je fais l'hypothèse que certaines impasses sont au contraire, loin d'être de simples espaces entre des murs et/ou des clôtures, un potentiel support d'espace créateur et créatif, où le réseau social et culturel entre les familles qui sont à proximité est plus facile à créer et à maintenir, où la coopération économique est possible, où une nouvelle organisation de communauté est imaginable.

Voilà pourquoi, tout au long de ce travail je chercherais à comprendre dans quelle mesure une impasse est un espace sans issue ou à l'inverse un espace plus ouvert qu'il n'y paraît.

1. Les impasses de Marseille

1.1. Les impasses, histoire en creux

L'histoire des impasses est une histoire en creux de l'histoire des rues car c'est une notion qui n'a pas vraiment sa propre bibliographie. L'impasse est souvent seulement définie par rapport aux rues, sans un focus spécial sur elle. Je poserai donc quelques jalons de l'histoire de celles-là afin de comprendre les grands principes de leurs agencements au cours des siècles, sans néanmoins prétendre à l'exhaustivité. Pour ce faire, j'ai consulté les ouvrages de Maurice Garden (2006) et de Biotti-Mache (2010) qui décrivent les transformations générales des rues au cours de l'histoire pour mieux comprendre les différents typologies urbaines de Marseille.

Pendant longtemps, au cours de l'histoire de l'urbanisme, la distinction entre privé et public ne fait pas sens. Selon Garden (2006 : 7), au cours de l'Antiquité et du Moyen Âge, la rue était considérée comme un lieu privé, la prolongation des autres espaces privatisées, des propriétés privées. Ensuite, l'usage de la rue a transformé. Pour cet auteur, l'appropriation et la transformation des rez-de-chaussée des maisons par les activités de commerce ont déshumanisé les rues au cours de 19^e siècle. Cette mutation formelle de la rue du passé à la rue semblable à ce qu'on connaît comme rue contemporaine, est passée par plusieurs étapes : « ...alignement et élargissement, assainissement et nettoyage, éclairage et sécurisation diurnes et nocturnes, dénomination et numérotation... changer le tracé de la rue, supprimer les immeubles qui

avancent sur la chaussée, aligner les maisons, créer un espace régulier et rectiligne, demande un pouvoir fort, que celui-ci soit municipal ou régalien » (Garden 2006 : 7-8).

« Jusque vers 1880, dans le monde entier, la rue est le domaine du piéton plus que du cavalier, de la charrette à bras plus que du char attelé. » (Garden 2006 : 13). Le partage modal¹ est une caractéristique essentielle des rues qui influence beaucoup leurs usages possibles. « L'apparition, puis le développement successif, du tramway, puis de la traction à vapeur, enfin de l'automobile et du camion transforment radicalement l'usage de la rue. » (Garden 2006 : 13). Les conséquences de ce développement technique ont été la modification et l'entretien de la chaussée, l'abandon du pavé, puis, plus tard, « les besoins de la circulation [ont conduit] à élargir la chaussée au détriment des trottoirs nouvellement installés. » (Garden 2006 : 13). Ces changements et développements ont donc modifié profondément et définitivement les usages de la rue. Néanmoins, les impasses étaient toujours considérées comme des espaces spéciaux qui, évidemment a leur propre histoire.

« Si tant de romans racontent les exploits de grands détectives, nés de l'imagination de Sir Arthur Conan Doyle, de Wilkie Collins ou d'Edgar Poe, ce n'est pas un hasard, c'est que les bas-fonds de Londres sont vraiment des lieux de crimes, des lieux de mort. Les travaux, dont la ville est sans cesse perturbée, pour construire des usines, les gares, les rails, les Docks, dégager la City et embellir les beaux quartiers, de monuments et de parcs qui impressionnent tous ceux qui ignorent le reste de la cité, abattent mesures et quartiers insalubres, mais en chassant les malheureux vers des taudis pires encore, ou vers des impasses, véritables pièges mortels en cas d'incendie. » (Biotti-Mache 2010 : 75). Françoise Biotti-Mache

1. Le partage modal de la rue est une façon de représenter la circulation d'une rue, utilisée en urbanisme. Pour plus de détails sur le partage modal, se référer à l'abécédaire en annexe p. 60.

mentionne l'impasse seulement comme une source de danger dans son ouvrage sur Les morts de la rue. Une attitude compréhensible étant donné que l'impasse est un endroit d'où il vaut mieux sortir le plus tôt possible, sa forme close sans possibilité de s'enfuir ne nous encourage pas à y rester longtemps si on n'y habite pas ou si nous n'avons pas un motif précis pour y pénétrer.

1.2. Croisement méthodologique

Au début, une bibliographie générale sur les rues me semblait urgent à faire. Pour rédiger la partie précédente, je me suis basée sur trois ouvrages qui parlent des rues depuis différents points de vue pour donner une base théorique à mon travail sur les impasses (Garden, 2006; Lévy, 2005; Soulier, 2012). Ces lectures m'ont permis également d'établir un dictionnaire des mots autour des rues et des impasses (voir l'annexe). Ce travail était nécessaire pour avoir une base de savoir et une notion claire sur l'anatomie de ces espaces pour après pouvoir réfléchir sur les pistes d'activation possibles des impasses pour rendre mieux leur fonctionnement.

Dans un deuxième temps, je me suis concentrée sur Marseille. Je me suis intéressée aux caractéristiques des rues de la ville, leurs impasses et les fermetures dans la ville à partir des travaux d'Adrien Blès (1989) et d'Elisabeth Dorier (2010). En même temps, j'ai essayé de définir la notion de voisinage et de sociabilité à l'aide des ouvrages d'Hélène l'Heuillet (2016) et de l'étude de François Héran (1986).

La cartographie a été l'outil qui m'a servi pour établir un inventaire quantitatif et un classement des impasses marseillaises selon leurs typologies. Faire apparaître toutes les impasses sur une carte m'a permis de voir leur répartition et densité dans le tissu

urbain. Les impasses sont aussi des marqueurs d'un territoire, selon les quartiers de Marseille, leur nombre varie. Il y en a beaucoup en périphérie, autour des voies ferrées et des autoroutes, dans les grands ensembles résidentiels et dans les endroits avec une topographie en contraste, avec des grandes différences d'altitude. Cependant, la recherche cartographique a ses propres limites. Dans les bases de données, il est facile de trouver la liste des impasses, par contre, il y a de nombreuses situations intéressantes dans la ville qui peuvent être considérées comme des impasses, mais qui ne figurent pas dans ce recensement : des impasses qui ont un autre nom (rue, traverse, boulevard, etc.) ou des travaux qui créent des impasses temporaires comme, par exemple, les espaces fermés à cause de chantiers, d'arrêtés de péril, de blocage de la circulation, de déménagement, de tournage d'un film ou de tous autres événements qui durent seulement pendant une période définie. Nous ne nous intéresserons pas dans ce travail à ces impasses temporaires bien qu'elles mériteraient également d'être analysées au sujet des transformations des dynamiques urbaines qu'elles engendrent. Par contre, les bases de données permettent d'avoir une idée globale sur les éléments tel que : le nombre d'impasses par rapport à toutes les autres voies de la ville, leur largeur et leur longueur, ainsi que donnent des informations sur le bâti.

A Marseille, il y a 1219 voies dénommées impasses dont 20 sont des chemins, 34 des escaliers, 1029 des voies à une chaussée, 83 des routes empierrées et 53 des sentiers. Les impasses constituent 2,7 % des 44971 voies de la ville. La seule manière de connaître le nombre exacte des impasses marseillaises serait d'arpenter la ville de long en large ou en utilisant, par exemple, les techniques comme Google street view.

J'avais initialement imaginée suivre un parcours

d'exploration inspirée par la méthode de Philippe Vasset (2007) qui utilise les cartes pour repérer des vides, les situations blanches dans la ville et qui programme des visites pour les découvrir ensuite. C'est une méthode qui permet de choisir les terrains d'études avec une manière quasi aléatoire, selon un seul critère, en observant les cartes mais sans analyser les situations avant la visite. Vassel (2007 : 13) explique : « J'ai commencé à m'intéresser aux cartes quand j'ai compris qu'elles entretenaient que des rapports très lointains avec le réel. » Dans mon travail d'analyse j'aurais voulu choisir des lieux d'étude potentiels avec l'aide de la cartographie pour après les visiter un par un. Ce travail n'était néanmoins pas envisageable dans le cadre de ce semestre.

Pour l'analyse de mon cas d'étude, la rue Louis Gibert, je me suis inspirée de la méthode du relevé habité de Daniel Pinson (2016) qui demande de dessiner un relevé architectural en y ajoutant les usages des occupants de l'espace. Dans mon travail, au lieu de dessins, j'ai utilisé la photographie comme outil pour créer des images de mon propre environnement afin d'analyser les différents signes d'appropriation (ou leur manque) dans l'espace public de l'impasse. Pour ce travail d'analyse, j'ai également mobilisé toutes mes observations et réflexions quotidiennes qui étaient toujours entremêlées avec celles de mes cinq colocataires. Il s'agit de conversations informelles plutôt que d'entretiens organisés et enregistrés. En plus de cela, j'ai passé en novembre, deux journées entières (de 9h à 20h) dans mon impasse. Cette présence en continu m'a aidé à comprendre la routine de ma rue et m'a permis de dresser une journée type de l'impasse (voir le chapitre "Une journée dans l'impasse").

1.3. Identification des typologies d'impasse

De mon analyse cartographique sur Marseille, j'ai pu regrouper les impasses en cinq groupes majeurs et constituer le classement suivant. Dans celui-ci à chaque fois, j'y présente un exemple type. Ceci ne signifie pas que ces cas de figure ne peuvent pas se retrouver ailleurs dans la ville.

Typologie 1 - en bout de la ville

Exemple des impasses du quartier de la Panouse.

Les impasses qui se trouvent dans ce groupe sont situées sur la périphérie de Marseille; c'est-à-dire qu'elles existent simplement parce que la ville atteint ses limites administratives. Ces situations se situent souvent près du parc national des Calanques, vers l'extrémité sud de la ville.

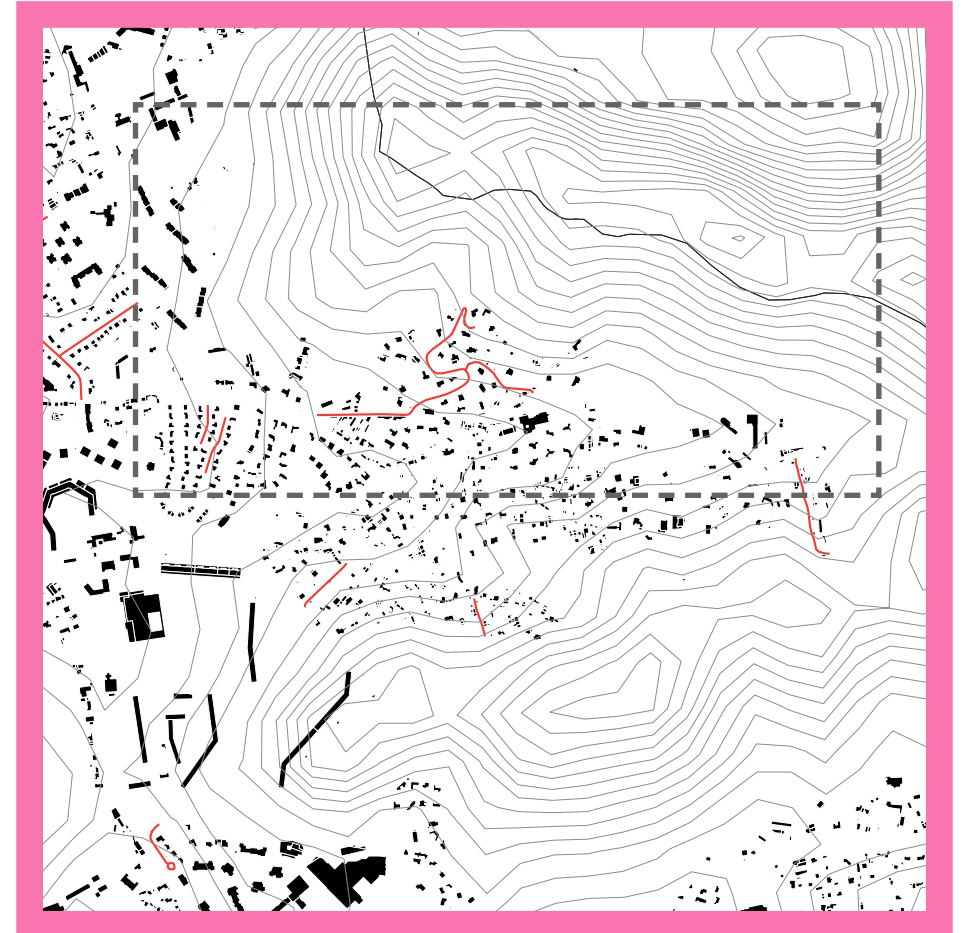


FIG. 1. Les impasses du quartier de la Panouse.

Typologie 2 - pour cause de topographie

Exemple les impasses du quartier de la Calade.

En regardant la carte topographique de Marseille, certains marqueurs linéaires qui signalent des différences d'altitudes créent clairement des situations d'impasses. Sur le territoire côtier, il y en a beaucoup, surtout vers le nord de la ville ainsi qu'à côté du parc national des Calanques et vers le col la Mine, le col de Puy Rouge, le vallon de Mauvelles et les Mayans.



FIG. 2. Les impasses du quartier de la Calade.

Typologie 3 - clôturées par une autoroute

Exemple la route A55 et les impasses de la Cabucelle.

L'autoroute A55 qui pénètre le centre-ville de Marseille est présente comme une blessure dans le tissu urbain. L'autoroute littorale est arrivée dans la ville en 1989. Beaucoup d'impasses se trouvent au bord de cette route, dans les zones résidentielles mais aussi industrielles comme la Cabucelle et les Crottes. Typiquement, entre la rue de Lyon et l'autoroute A55, ces impasses du quartier populaire de la Cabucelle sont entourées par des maisons avec une vue impressionnante sur la mer.

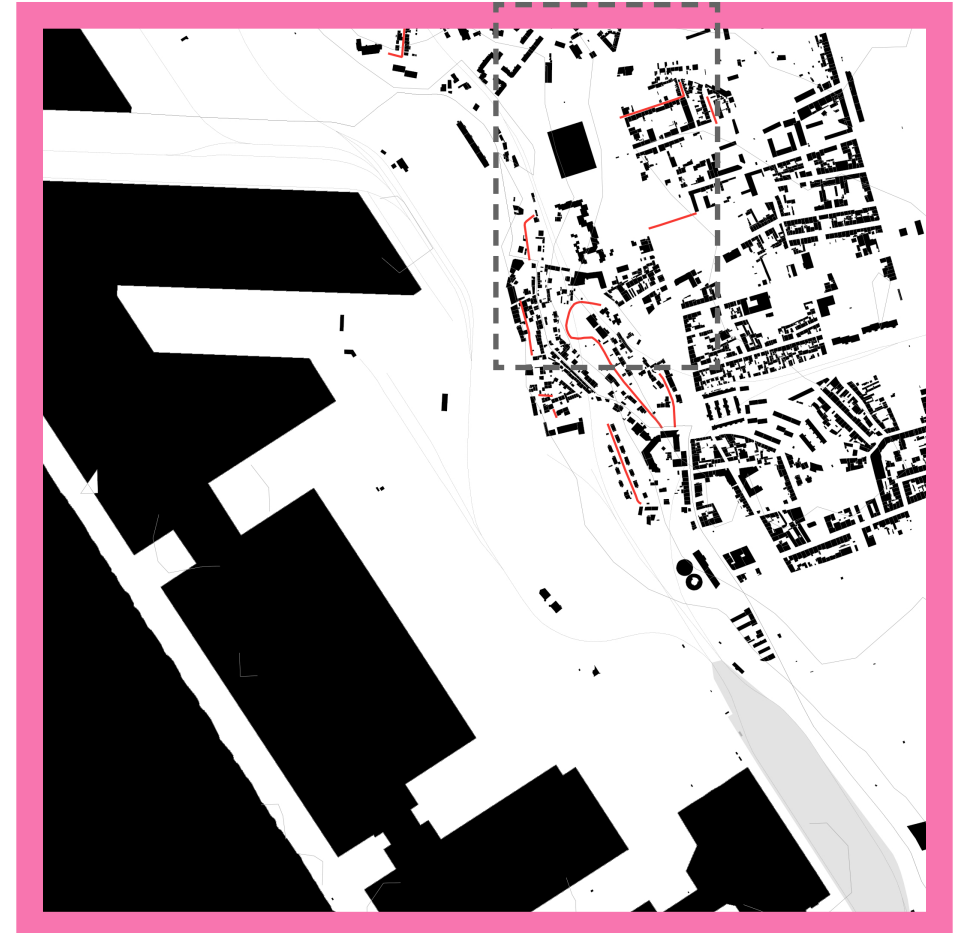


FIG. 3. La route A55 et les impasses de la Cabucelle.

Typologie 4 - isolées par une voie ferrée

Exemple du quartier de la Blancarde.

Semblable à la typologie de l'autoroute, les voies ferrées coupent les quartiers en créant des impasses, le phénomène est bien visible dans le quartier de la Blancarde où une gare a été construite dans les années 1870.



FIG. 4. Le quartier de la Blancarde.

Typologie 5 - coupées pour privatiser

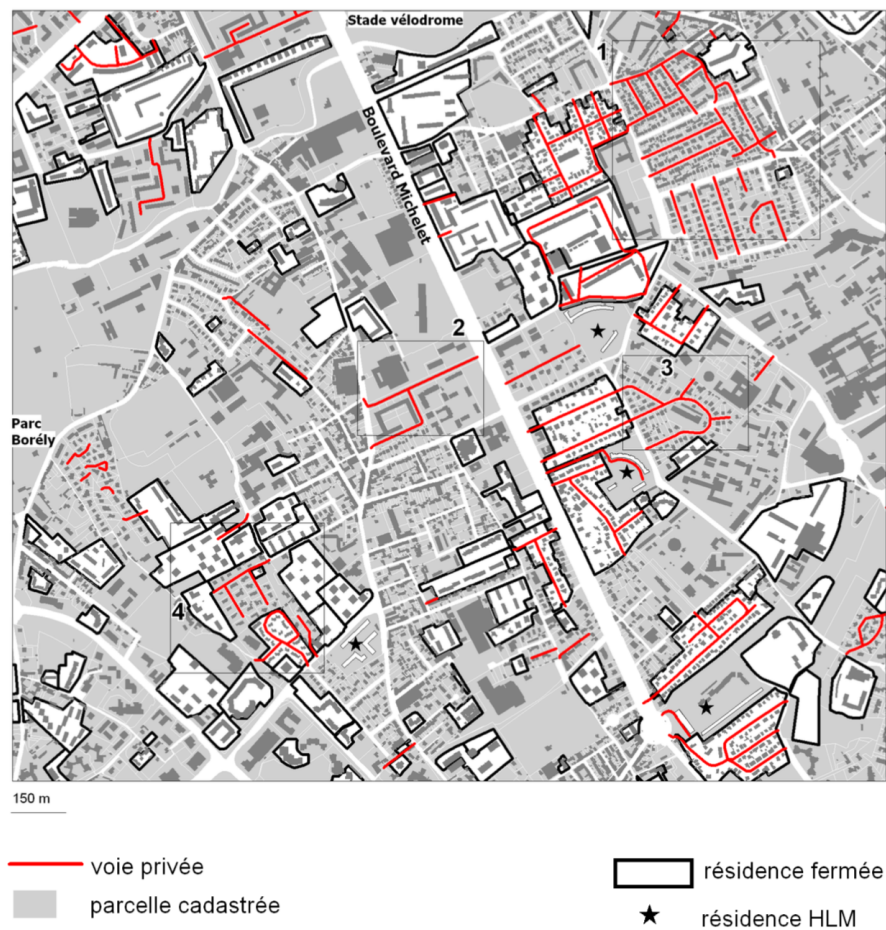
Exemple du boulevard Michelet entre Sainte Marguerite et Mazargues.

Le découpage des terrains crée souvent des formes cloisonnées, des impasses. Les raisons derrière ce phénomène sont entre autres la résidentialisation ou de la privatisation des terrains. « [E]n cas de reventes, de reconversions, d'extensions de telles parcelles [les parcelles résidentialisées], l'évolution peut conduire à la création de petits lotissements pavillonnaires densément construits dans ces périmètres qui finissent par être totalement cloisonnés. » (Dorier 2010 : 17). Les équipements mobilisés pour la fermeture partielle ou complète sont des panneaux de signalisation, des blocs de rochers, des plots, des barrières levantes, des barrières fixes et des portails automatiques. Ce type d'impasse se trouve dans les grands ensembles résidentiels, avec de nombreux logements et des équipements collectifs, « semblant correspondre parfaitement aux critères du fait d'une fermeture ostensible par des clôtures et de larges portails automatiques... mais comportant un ou plusieurs accès piétonniers ouverts. » (Dorier 2010 : 17).

Les voies fermées aux véhicules, accessibles aux piétons sont aussi des situations d'impasses, mais dissuasives, peuplées de chicanes successives. Les chicanes anti-scooter est l'équipement typique de ces espaces. La fermeture des voies privées barrées pour les privatiser les transforme en impasse. Selon Elisabeth Dorier (2017), plusieurs voies privées sont désormais totalement fermées dans le quartier de la Panouse. Finalement, le dernier type, sont des

ensembles résidentiels complètement clôturés mais dont le portail est endommagé sans aucune réparation envisagée. Ces espaces ne permettent donc pas de traverser, seule l'entrée pour les piétons est possible. L'exemple choisi, le boulevard Michelet entre Sainte Marguerite et Mazargues, montre la complexité de ces espaces avec des limites entre la voie publique et les terrains privés. « Le réseau de voirie locale est bien dimensionné mais manque certainement de cohérence dû, notamment, à la présence d'impasses et une confusion entre les voies publiques et privées assurant la desserte des grands ensembles. Cette situation est le produit de l'urbanisation rapide ayant engendré une juxtaposition d'entités urbaines sans réelles articulations. » (AGAM, cité par Dorier, 2010 : 61). Ce sont typiquement les situations qui ne s'appellent pas impasse, vu que, la plupart des fois, elles se retrouvent sur le terrain privé.

Un potentiel de fermeture lié aux voies privées



Sources : enquête LPED, DGI-fond cadastral, référentiel des voies du SIG communal

FIG. 5. Le boulevard Michelet entre Sainte Marguerite et Mazargues. Source : DORIER Elisabeth, *La diffusion des ensembles résidentiels fermés à Marseille. Les urbanités d'une ville fragmentée*, Rapport de recherche pour Plan Urbanisme Construction Architecture, Université de Provence, 2010, p. 27.



FIG. 6. Le boulevard Michelet entre Sainte Marguerite et Mazargues.

2. Impasse rue Louis Gibert

La rue Louis Gibert se situe dans le quatrième arrondissement de Marseille, dans le quartier des Chartreux, dans une zone résidentielle. C'est une impasse à cause des voies ferrées situées au bout de la rue. Elle est positionnée entre le parc Longchamp et l'avenue Chartreux. Sa longueur est de 135 mètres et sa largeur de neuf mètres. Il y a des trottoirs de part et d'autre, une file de stationnement à un sens et une chaussée entre. Mais pourquoi parler de cette impasse qui s'appelle rue ?

Parce que j'avais envie de me saisir de la possibilité de réfléchir et d'organiser mes réflexions quotidiennes sur ma propre rue que je trouve particulière afin d'essayer de comprendre ce qui fait et de quoi est faite une impasse : pourquoi je me considère comme habitante d'une impasse et non pas d'une rue depuis mon déménagement en février 2019. Échanger avec les habitants de mon propre impasse et mêler leurs perceptions avec mes propres expériences me semblait un exercice porteur pour mon apprentissage en architecture.

Les types du bâti et la hauteur des constructions sont très variées dans la rue. Il y a des maisons résidentielles, alignées au trottoir, d'un ou de deux étages avec un jardin intérieur, des villas en recul par rapport au trottoir avec des jardins vers la rue, deux immeubles de quatre étages, un autre de trois étages et l'entrée secondaire de l'école élémentaire des Chartreux. A part l'école, il n'y a que des bâtiments résidentiels dans l'impasse. Les habitants sont



FIG. 7. Le quartier Cinq Avenues, Longchamp et Chartreux avec la rue Louis Gibert. Source : Google Earth.

principalement des familles avec des enfants ou des couples âgés mais il y également une collocation de jeunes travailleurs qui n'est cependant pas représentative du mode d'habiter du lieu.

Le constat d'arriver dans une impasse s'impose assez tôt car la rue possède un panneau d'indication d'impasse. Par contre, le bout de la rue est peu visible depuis l'entrée. En arrivant au bout de la rue, un mur en pierre se dresse et devant lui sont entreposées quelques poubelles et des motos sont garées. Les ressentis par rapport à l'espace sont plutôt positifs pour moi, c'est un endroit calme et silencieux sans beaucoup de circulation perturbante.



FIG. 8. La rue Louis Gibert. Source : Google Earth.



FIG. 9. La rue Louis Gibert.



FIG. 10.



FIG. 11 & 12.



FIG. 13 & 14.



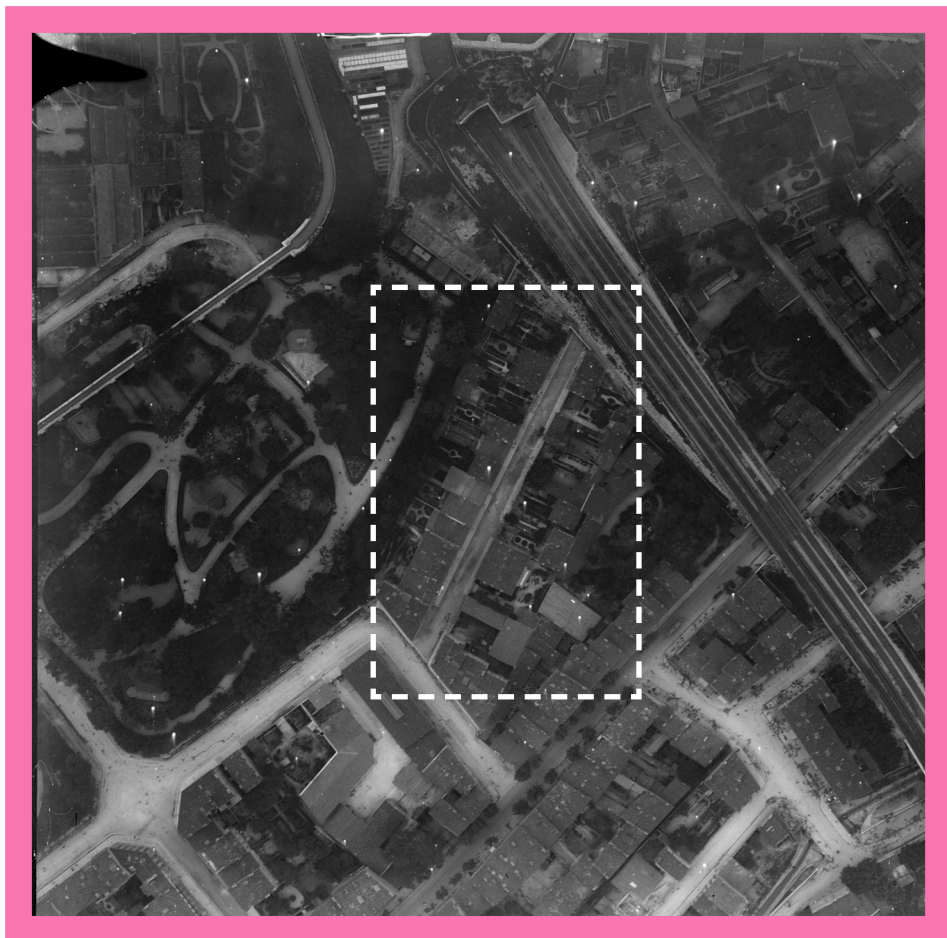


FIG. 15. La traverse des Montagnes-Russes en 1923. Source : www.remonterletemps.ign.fr

2.1. Histoire

L'impasse était connue d'abord comme boulevard Maurel. « Marius Clément André Maurel aurait acheté en 1792, une partie des biens de la propriété du couvent des Chartreux, qui s'étendait, dans cette direction vers la deuxième partie de l'actuel Jardin Zoologique. » (Blès 1989 : 171). Ensuite, elle est mentionnée dans les sources historiques comme traverse des Montagnes-Russes. « Sur cette colline accidentée, fut édiflée en 1824 une attraction : Les Montagnes Russes. Il s'agissait d'une tour de 20 mètres de hauteur au sommet de laquelle partaient des chemins en bois, d'une pente fort rapide. Sur ces rails roulaient des chars, remontés ensuite à l'aide d'un treuil. » (Blès 1989 : 172). La rue porte actuellement le nom de Louis Gibert, « né le 8 mai 1909 à Marseille. Officier de marine, commandant en second de la Corvette Commandant Dehoyat torpillée en mer entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud, alors que son bâtiment protégeait un convoi, le 10 octobre 1942. Disparu dans l'océan. Nom donné à la demande de sa famille. »² (Blès 1989 : 171-172). « La toponymie appliquée aux rues, qui magnifie l'alliance de l'histoire et de la géographie, me semble à cet égard capitale : donner des noms aux rues, c'est d'abord se donner des points de repères précis dans l'espace, faciliter ses déplacements et ses rendez-vous » (Blès 1989 : 5). Rebaptiser les rues reste un outil de démonstration de pouvoir de la ville, « le pouvoir politique percevant le poids des mots, et leur valeur doctrinale, dessine une carte des choix fait au cours des âges pour combattre l'usage qui à la longue donne leur nom aux choses... Ces héritages successifs, les transformations apportées par tous les régimes ont fini par constituer un patrimoine commun dont le dépouillement révélera l'extrême variété mais peut-être aussi les oublis. » (Blès 1989 : 6).

2. Dossiers Archives municipales Marseille.



FIG. 16. Le 14 rue Louis Gibert.

A Marseille comme conséquence de certaines motivations de la politique fiscale, de la privatisation et de la résidentialisation des terrains publics, il y a de nombreuses impasses qui sont dénommées boulevard ou rue. Cela fait que leur identification dans les bases de données devient plus compliqué, comme nous l'avons vu plus haut...

Dans la rue, il y a encore des histoires qui peuvent être retracées. Par exemple, le 14 rue Louis Gibert est une maison résidentielle d'une étage avec un jardin à l'intérieur. Sa façade montre tous les signes d'une façade typique arménienne, la maison a dû être construite par une famille arménienne, exilée dans les années 1920.



FIG. 17 & 18.



2.2. Une journée de l'impasse

7 : 00-9 : 00

la rue s'éveille, premier échange de voitures garées : les premières voitures partent, les autres de l'extérieur arrivent et se garent avant d'aller au travail dans le quartier, arrivée des stocks d'alimentation pour l'école.

11 : 00-13 : 00

tranche horaire habituel des passage du postier avec le courrier

16 : 00-19 : 00

la guerre du deuxième échange de voitures commence, les habitants de l'impasse essaient de trouver des places pour se garer pas trop loin de leur maison, cigarettes fumées devant les maisons après une longue journée de travail, sur les petits escaliers

23 : 00

passage d'éboueurs devant les maisons, la rue s'endort

Décrire la journée de l'impasse est facile car il s'agit d'une petite surface isolée dans le tissu urbain avec une circulation limitée dont les habitudes peuvent être vite connues. C'est pourquoi la communauté des habitants d'une impasse peut-être finalement considérée comme le voisinage d'un grand immeuble.

Le partage de la rue entre les riverains et les passants, entre ceux qui habitent la rue et ceux qui y circulent est déséquilibré au niveau de la présence dans la rue. La vie de l'impasse est principalement rythmée par la circulation des voitures dans la rue. C'est un usage que l'impasse et ses habitants subissent. Malgré le fait que la rue possède seulement une file de stationnement du côté gauche, les voitures occupent le trottoir de droite aussi, en occupant alors la moitié de la largeur de la rue. C'est l'espoir qui fait entrer les gens dans la rue avec leur voiture, l'espoir



FIG. 19 & 20.



qu'ils vont trouver la dernière place pour se garer. Comme la totalité de la rue n'est pas visible de l'entrée de l'impasse, des voitures entrent pour après sortir en marche arrière, entre les deux fils de voitures, en cas d'échec. Ces micro tactiques canalisent la vie de l'impasse, les voisins se « volent » le parking les uns aux autres.

La rue, en devenant un parking ne permet pas aux piétons de marcher sur les trottoirs. Ils sont donc obligés d'utiliser la chaussée entre les voitures. C'est une mutation d'usage qui fait que le piéton ou la piétonne ne se sente pas comme un utilisateur légitime de la rue. C'est donc le principal obstacle des usages potentiels et des interactions humaines, parce que la rue et surtout l'impasse n'est pas qu'une simple voie de circulation. Si c'est le cas, on se sent plutôt chez elle que chez nous. Se dire bonjour et les interactions courtes entre les habitants de la rue sont une habitude quotidienne de notre impasse, une routine de cet espace intermédiaire³ qu'on partage avec des inconnus familiers, nos voisins. Comme on est nombreux et qu'il y a aussi des gens de l'extérieur qui fréquentent la rue, ce n'est pas facile de distinguer les voisins des gens qui viennent juste se garer. Le résultat est un bonjour timide quand on n'a pas la certitude de connaître l'autre personne. C'est un potentiel perdu de voisinage qui pourrait être pourtant établi avec la piétonnisation de la rue.

Notre impasse est calme, pendant la journée, il n'y a quasiment pas de circulation, un endroit parfait pour balader son chien. Les promeneurs les laissent répandre leurs excréments, une habitude du quartier. Voilà encore un usage subit par l'impasse.

Les chats de l'impasse sont des indicateurs d'événements : ils s'installent sur les dernières voitures qui viennent d'arriver et dont les moteurs ne sont pas

3. Se référer à l'annexe :
Abécédaire espace
intermédiaire.

encore refroidis. Ils sont traités d'une manière démocratique, comme des chats de l'impasse. Ils dorment chez les habitants qui leur installent des jeux sur la façade des maisons. Ces animaux domestiques voient, se visitent et partagent la rue comme espace public.⁴

L'appropriation de l'espace commun⁵ par les habitants est assez limitée, quelques plantes dans des pots devant les maisons et quelques décorations sur les façades, pas d'objets laissés dans l'espace public ou pas de construction par des riverains. Les enfants de la rue, par exemple, ne peuvent que s'approprier juste un peu l'espace entre les maisons principalement pour deux raisons. D'une part l'impasse est en forte pente (environ 5 %). D'autre part, elle est occupée par des voitures, entre lesquelles il ne reste qu'à peine quatre mètres de largeur pour jouer. Pour rendre une rue vivante, pour que cela fasse partie de notre habitat, ce n'est pas seulement une question de voitures, mais aussi une question de riverains, « une rue résidentielle a besoin d'être habitée, et non simplement parcourue. » (Soulie 2012 : 6).

Les relations sociales se tissent entre les habitants de l'impasse en permanence, des liens sont bien sur plus fort entre les voisins qui habitent la rue depuis plus longtemps. Pour révéler ce système j'ai interrogé mes cinq colocataires : Alice (habitante de l'impasse depuis 18 mois), Louise (depuis 26 mois), Paul (depuis 10 mois), Pierre (depuis 12 mois) et Thomas (depuis 22 mois). Paul et Thomas disent bonjour aux voisins mais ne se sont jamais engagés à rentrer chez eux ou à leur rendre service. Alice raconte qu'elle parle de temps en temps avec la concierge de l'école mais juste pour s'arranger pour garer sa voiture pour la nuit devant l'entrée de l'école. Louise engage de petites conversations avec les voisins et les mentionne en leur donnant des surnoms. Elle a également participé

4. Se référer à l'annexe :
Abécédaire espace public

5. Se référer à l'annexe :
Abécédaire espace commun.



FIG. 21 & 22.



une fois au repas des voisins organisé en début d'été l'année dernière et dit que même si c'est la première fois qu'elle habite dans une impasse, elle la préfère par rapport aux autres rues où elle a déjà vécu. Pierre rend parfois des services aux voisins âgés. On est tous d'accord dans la colocation qu'on est chanceux d'habiter dans une rue calme et on est ouvert aux interactions avec nos voisins.

Ma relation avec l'impasse n'est clairement pas la même que celle que j'ai eue avec les rues avant de déménager dans cette colocation. L'échelle humaine de l'espace qu'on partage avec nos voisins, les interactions au quotidien, la facilité de se repérer entre les bâtiments de l'impasse et la tranquillité m'aident à me sentir chez moi. Je dis bonjour au postier; je demande à notre voisine âgée qui porte toujours un peignoir rose, si elle supporte bien la chaleur; j'installe des jeux pour les chats en initiant involontairement une habitude entre les voisins et j'essaie d'être vigilante si l'ex-mari violent de notre voisine revient. J'ai donc l'impression que je fais partie de ce groupe de gens qui partagent leur lieu de vie, la rue Louis Gibert. les habitants d'une unité de la ville unique.

3. Habiter les impasses

« La rue représente la dimension humaine dans l'immensité de la ville. » (Garden 2006 : 12). Dans la rue, sont présentes historiquement « toutes sortes de sociabilités qui sont directement liées à la circulation dans la ville... les crieurs, les cireurs, les porteurs, les vendeurs plus ou moins à la sauvette de billets de loterie, de journaux, de brochures, de placards, des livrets de la bibliothèque bleue, mais aussi de friandises... les coupe-jarrets, les voleurs à la tire, les pickpockets de toute sorte » (Garden 2006 : 12). Les rues canalisent la vie, pour découvrir leur fonctionnement, il faut apprendre à bien les lire comme un reflet de la société afin d'également comprendre la société elle-même.

3.1. Circulation et interactions humaines dans les impasses

Avec le développement des moyens de transport, les piétons sont devenus de plus en plus exclus de la pratique de la rue, « en quelque sorte interdite au piéton, à la flânerie, aux rencontres qui ne se font plus qu'aux endroits des arrêts spécifiques de ces nouveaux modes. » (Garden 2006 : 13). A la fin de 19ème siècle, la circulation mécanisée et l'automobile dans les rues empiète sur tous les autres usages.

Néanmoins, dans une impasse, la circulation piétonne semble différente de celle d'une rue traversante. Dans certains cas, le danger éventuel est plus prévisible. Les piétons se sentent plus libres de marcher où ils le

désirent (sur la chaussée, sur la route) et ne se sentent pas obligés de rester sur le trottoir. L'éventuel manque de trottoirs renforce aussi le message que la chaussée appartient aux piétons qui la partagent donc avec les cyclistes et les voitures. Bien sûr, cela dépend de sa longueur, de sa largeur et du niveau de fréquentation de la rue par les voitures.

« La fermeture, c'est positif pour la sécurité des enfants, ils peuvent jouer sans que l'on se soucie trop... les enfants ont plus d'autonomie, ils ont une marge de liberté. » (propos d'une résidente du Domaine de la Ribassière dans le 13ème à Marseille, cités par Dorier 2010 : 161). La tranquillité d'une impasse peut convoquer des rencontres, des activités plus fréquentes entre voisins. « La rue d'autrefois, et ici la rue étroite, la rue obscure, la rue de l'interconnaissance des habitants, se prêtait bien à ces fêtes joyeuses, où s'expriment la solidarité et la gaieté, célébration de fêtes officielles, occasion de réjouissances plus improvisées, qui peuvent être multiples, événements familiaux, mariages, achèvements de travaux, réjouissances consécutives à tel ou tel succès - scolaire ou sportif ou de toute autre nature. » (Garden 2006 : 16). La rue festive et les repas participatifs sont souvent le propos pour réunir les habitants d'une rue. La banquette de la rue organisée par les voisins ou l'aménagement de la rue pour des occasions festives sont les rituels dans la vie de la communauté des habitants (Clerin 2018). La surface et la longueur limitées des impasses, ses limites facilement reconnaissables dans la distinction des voisins facilitent l'organisation de ces événements, l'impasse devient donc une plateforme facilitatrice des sociabilités festives.

Mais le calme des impasses a des conséquences négatives aussi, elle devient l'endroit pour déposer les poubelles, pour uriner en cachette, pour amener son chien y faire ses besoins.

Les bruits qui émergent dans une rue peuvent être considérés « comme un spectacle sonore, avec les cris et les chansons, les invectives et les bravos » (Garden 2006 : 15). En général, dans une impasse, il y a moins de voitures, moins de va-et-vient donc il y a moins de bruit. Les bruits du voisinage ne sont néanmoins pas plus présents que dans les autres types de rues.

Les rapports entre voisins, leur sociabilité de voisinage, la réciprocité de leurs interactions sont tous des facteurs d'hospitalité. Recevoir le voisin chez soi ou lui rendre un service transforme la rue en un endroit d'hospitalité. Dans sa description du quartier Riesefeld à Fribourg, Nicolas Soulier explique que « [l]es habitants ne se replient pas dans le secret de leurs logements. Une part de leur vie privée est à l'abri des regards, mais une autre part demeure visible : ils la donnent à voir ou à entrevoir du dehors, de manière modulée, à leur guise. » (Soulier 2012 : 92); un portrait qui ressemble à la vie de nombreuses impasses à Marseille. Il y a un décalage entre le terrain de la propriété privée et de la vie privée qui fait que les habitants utilisent l'espace public de l'impasse comme l'extension de leurs salons en installant des chaises, des tabourets, des tables. Un phénomène très présent dans les quartiers populaires de la ville, par exemple aux Crottes dans les impasses qui s'ouvrent sur la rue de Lyon. Mais où sont les limites de cette hospitalité ? Qui peut et qui ne peut pas entrer dans l'espace intime de ces gens, même si, selon le cadastre, ces espaces se situent dans l'espace public ? Un visage inconnu des résidents ou un comportement inhabituel éveille la vigilance des habitants de l'impasse et la présence du visiteur étranger devient vite non désirée.

La question de la sécurité est très présente dans les

impasses vu que ce sont des espaces en forme très fermée où la proximité peut devenir angoissante. « C'est un endroit d'où on ne peut pas sortir, c'est un cul de sac c'est une impasse, où tous les gens vous connaissent, donc si vous voulez c'est plutôt la proximité du voisinage s'il y a quelqu'un de nouveau dans l'avenue tout le monde va voir qu'est ce que vous voulez où vous allez, et puis admettons que quelqu'un rentre il peut pas sortir : c'est pas le même code pour rentrer et sortir... à l'entrée de l'avenue, on a un procureur de la république donc on pense qu'on est un peu protégé. » (M. P. R élue des verts au conseil municipal depuis 1995 et résidente d'une rue fermée très sécurisée, interrogée par A.Batard pour radio grenouille, citée par Dorier 2010 : 160). Le voisinage d'une impasse est capable de se renfermer, de co-veillir, de créer un cercle qui après devient protecteur. ou de toute autre nature. » (Garden 2006 : 16). La rue festive et les repas participatifs sont souvent le propos pour réunir les habitants d'une rue. La banquette de la rue organisée par les voisins ou l'aménagement de la rue pour des occasions festives sont les rituels dans la vie de la communauté des habitants (Clerin 2018). La surface et la longueur limitées des impasses, ses limites facilement reconnaissables dans la distinction des voisins facilitent l'organisation de ces événements, l'impasse devient donc une plateforme facilitatrice des sociabilités festives.

3.2. Voisinage

Le voisinage dans la société est un potentiel pour créer des liens solidaires entre habitants, « le souhait final d'une nouvelle sociabilité repensée à partir du plaisir de vivre côte à côte, qui rend solidaire et attentionné à l'égard d'autrui au-delà du face-à-face meurtrier. » (l'Heuillet 2017 :309). Comme Hélène l'Heuillet le définit dans son ouvrage, le voisinage est une

relation particulière dans la société contemporaine car c'est « ... un pur lien horizontal, en rupture avec les combats verticaux des sociétés inégalitaires. » (l'Heuillet 2017 : 308). La plateforme du voisinage, c'est la rue qui est le lieu possible des rencontres de proximité où les habitants de mêmes immeubles se retrouvent, « se croisent des emplois du temps involontaires, qui peuvent se transformer en rendez-vous plus ou moins complices. Dans les rues de la ville moderne se noue ainsi une complicité de voisinage, qui se ligue contre toutes les formes d'agressions extérieures ou de l'autorité. » (Garden 2006 : 12).

François Héran (1987) a mis en évidence que la façon de voisiner est très parlante. D'ailleurs d'après cet auteur, il existe différentes pratiques de voisinage selon les groupes sociaux, le type d'habitat, la taille de la commune habitée ou le statut familial. Il résume les habitudes du voisinage des Français avec quelques tendances générales, mais son constat principal c'est que le voisinage est très inégalement pratiqué. La sociabilité des voisins est plus développée en habitat individuel qu'en habitat collectif, et plus développée dans les environnements ruraux qu'en ville. Les familles voisent plus que les personnes qui habitent seul. Avec la densité de l'habitat, l'absence totale de voisinage a tendance à croître. Selon les métiers, le rôle du voisinage est très varié. Traditionnellement, c'est très important chez les agriculteurs mais assez limité chez les commerçants et les artisans qui ont très souvent de nombreux clients parmi leurs voisins. Parmi les salariés, les cadres voisent le plus et les ouvriers non qualifiés, le moins. L'ancienneté de l'installation dans le logement est aussi un facteur important, la sociabilité des rapports de voisinage atteint son maximum dix ans après l'installation. (Héran 1987 : 42).

Intensité des relations de voisinage selon les caractéristiques de l'habitat *

Caractéristiques du chef de ménage	Intensité des relations de voisinage (en %)				
	Aucune relation	Conversations ou visites	Petits services	Liens étroits	Ensemble
Ensemble des ménages	8,7	18,8	44,8	27,7	100
Ancienneté dans le logement (en années)					
Moins de 1,5	17,0	26,3	39,8	17,0	100
De 1,5 à 3,5	9,1	19,5	45,9	25,5	100
De 3,5 à 7	8,8	19,2	43,8	28,2	100
De 7 à 11	6,9	14,5	45,9	32,7	100
De 11 à 18	6,6	18,1	44,9	30,4	100
De 18 à 30	4,8	17,1	46,7	31,5	100
30 ou plus	7,7	16,9	46,4	29,1	100
Type d'habitat environnant					
Maisons individuelles hors agglomération	5,0	17,5	43,7	33,9	100
Maisons individuelles en agglomération	6,6	16,4	46,8	30,2	100
Habitat mixte (maisons et immeubles)	9,9	20,2	44,9	24,9	100
Immeubles collectifs sur rue	11,1	21,6	44,8	22,5	100
Groupe d'immeubles, cités, grands ensembles	14,3	21,7	40,8	23,2	100
Nombre de logements dans l'immeuble					
Logement unique	6,5	17,0	45,5	31,0	100
2 à 4 logements	8,3	22,3	46,8	22,6	100
5 à 9 logements	10,7	21,3	48,1	19,8	100
10 à 19 logements	12,4	20,8	42,4	24,4	100
20 à 34 logements	10,8	20,1	42,9	26,2	100
35 à 150 logements	16,7	23,6	39,3	20,4	100
Commune de résidence					
Commune rurale	3,7	14,6	45,5	36,2	100
Commune rurale en canton partiellement urbain	4,7	16,8	43,5	35,0	100
Unité urbaine de moins de 20 000 habitants	7,6	20,3	45,4	26,6	100
Unité urbaine de 20 000 à 100 000 habitants	10,2	19,5	44,3	26,1	100
Unité urbaine de plus de 100 000 habitants	10,9	20,6	46,0	22,5	100
Agglomération parisienne sans Paris	14,0	17,1	43,7	25,2	100
Ville de Paris	9,5	22,0	42,1	26,3	100

* Les pourcentages très supérieurs à celui de l'ensemble des ménages ont été encadrés pour chaque type de relation.

Source : INSEE-INED, enquête « Contacts », 1982-1983.

FIG. 23. Source : HÉRAN François, « Comment les Français voisinent », *Économie et statistique*, vol. 195, 1987, p. 50.

Mais qu'est-ce qui est considéré comme activité de voisiner ? Les rapports de voisinage ont des formes multiples : les conversations, entrer chez le voisin ou l'accueillir, rendre ou accepter un service de la part du voisin et les relations plus étroites comme l'amitié.

Qui sont les voisins ? « Les gens du coin », « les gens d'ici », définir le voisin est vraiment un acte personnel, mais fortement structuré par les types d'habitat. La définition spontanée des voisins peut être les gens uniquement sur le même palier, dans le même immeuble, dans le même ensemble d'immeubles, des maisons adjacentes, dans la même rue, dans le même quartier ou dans l'ensemble du village. Selon l'enquête réalisée par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)⁶, environ 14% des habitants considèrent comme leurs voisins, les gens qui habitent dans la même rue. « Dans l'ensemble, plus on a de voisins, au sens physique du terme, moins on se reconnaît de voisins et moins on voisine. » (Héran 1987 : 45). D'après les statistiques, il y a une manière humaine de voisinage à trouver pour pouvoir maintenir une vraie relation avec des voisins et se sentir chez soi. « Le voisinage de masse tue le voisinage. A avoir tant de voisins, on n'en a plus. » (l'Heuillet 2017 : 308).

Mais le voisinage, c'est aussi la lutte contre le voisin d'en face, des débats non résolus pendant des années, le partage inégalitaire de l'entretien et mise en charge des espaces communs, des non-dits, la haine retenue. Souvent une relation très tendue entre voisins ennemis influence fortement le rapport des gens avec leur habitat. Un mauvais voisinage peut être la raison d'un potentiel déménagement et la source du manque de motivation dans la participation dans la vie de la rue. Le conflit est une forme particulière de voisinage. Selon l'enquête de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)⁷,

6. Enquête « Contact entre les personnes » réalisée par l'INSEE en collaboration avec l'Institut national d'études démographiques (INED) entre mai 1982 et mai 1983, citée par François Héran (1987).

7. *Idem*.

environ 10% des ménages français sont en conflit avec au moins un voisin. La proportion des sociabilités positives et les conflits entre voisins est assez équilibrée, et en même temps, plus il y a de voisinage, plus il y a du conflit aussi dans une communauté.

Conclusion

Au début du semestre, j'ai eu l'envie d'intervenir dans mon impasse et de m'impliquer dans une recherche action, qui envisageait une intervention sur le terrain de recherche avec la participation des habitants dans la rue Louis Gibert. Le temps limité, la bibliographie élargie au fil du temps et mes intérêts focalisés sur les autres aspects théoriques de ma recherche m'ont finalement permis de me rendre compte que dans le cadre de cet exercice, cela était trop ambitieux. Cependant, je compte le faire dans un autre contexte. Pour participer à la qualité de l'impasse, la rendre vivante, la spontanéité a un rôle important. Les actions qui viennent du bas, de la volonté libre aident également à maintenir de bons rapports entre les voisins et à se sentir chez soi, en modifiant la rue selon les envies et en sentant une co-responsabilité dans la création d'un environnement adapté.

Les formes de jardinage, de bricolage et d'entretien divers devant les maisons sont les pistes d'activation souvent mobilisées par les riverains. Soulier fait remarquer que « l'on pourrait se poser la question : n'est-ce pas normal ? Qu'y a-t-il d'extraordinaire à laisser pousser les plantes, et à laisser faire les gens ? » (Soulier 2012 : 90). L'action humaine de faire pousser des plantes est un acte de domestication de la nature qui permet un environnement plus agréable dans la rue et donne également des points de repères entre les maisons, par exemple, dans les zones résidentielles où les bâtiments sont très semblables. La palette est vaste des interventions savantes jusqu'aux interventions très légères et spontanées, relayées par

le processus naturels de laisser pousser, laisser traîner, laisser faire, de laisse entrevoir.

Pour décrire l'appropriation des rues par leurs habitants, il me semble nécessaire d'introduire la notion de « deuxième chantier » qui signifie de multiplier les petits chantiers, constitués par les habitants sur des lieux habités dans le temps (Souliez 2012 : 95). Il s'agit de s'approprier l'espace de l'habitat, par les mises en oeuvre, les installations effectuées par des amateurs, des non-professionnels. Ces micro-chantiers sont d'une manière générale spontanés et improvisés. Les installations sont plus ou moins éphémères et rentrent dans le cadre de l'informalité. L'appropriation des vorgartens⁸, les mini-jardins, les cabanes, les petites fontaines, les pergolas, les balançoires pour les enfants, les jeux, les bancs, les maisons pour les animaux domestiques ou les oiseaux sont toutes des mises en oeuvre des deuxièmes chantiers. L'important c'est de ne pas garder un environnement figé une fois que les constructions dures se sont terminées et un habitat est construit.

Une intervention avec plus d'impact mais qui en même temps peut apporter plus de conséquences positives est la modification du partage modal ou frontal de la rue⁹, comme par exemple la piétonnisation, qui peut finalement déclencher l'apparition du jardinage, des constructions légères et solides par les habitants, le deuxième chantier, donc l'appropriation et l'interaction dans l'espace public.

Jérôme Boissonade et François Valegeas (2018 : 1) introduisent la notion du vivre-ensemble comme un facteur majeur, un enjeu de la production et la gestion de la ville durable. Selon eux, pour habiter dans un monde durable, il faut s'engager pour trouver de nouveaux modes d'habiter la ville. Dans mon travail, j'ai essayé de soutenir mon hypothèse initiale que les

impasses possèdent un potentiel de proximité des gens qui leur permettraient dans le futur où les mini-communautés auront plus d'importance, de se transformer en lieu de coopération et de solidarité, de sociabilité, de l'économie alternative, de permaculture urbaine afin de vivre la ville de demain autrement. Je propose alors comme nouvelle définition de l'impasse une citation de Thierry Paquot « ... si, horizontalement, l'impasse est fermeture, verticalement, elle est ouverture. » (Paquot, 2017 : 266). Les impasses, ne sont définitivement pas des espaces sans issue.

8. Se référer à l'annexe :
Abécédaire vorgarten.

9. Se référer à l'annexe :
Abécédaire partage
modal, partage frontal.

Bibliographie

Méthodologie

PENEFF Jean, *Le goût de l'observation, comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences sociales*, La Découverte, Paris, 2009.

PINSON Daniel, « L'habitat, relevé et révélé par le dessin : observer l'espace construit et son appropriation », *Espaces et sociétés*, vol. 164-165, 2016, p. 49-66.

TROTTIN David, *Usages Paris : analyse subjective et factuelle des usages de l'espace public = a subjective and factual analysis of uses of public space*, IN-EX-projects, Paris, 2015.

VASSET Philippe, *Un livre blanc*, Fayard, Paris, 2007.

Histoire des rues

BIOTTI-MACHE Françoise, « Les morts de la rue. Aspects historiques », *Études sur la mort*, vol. 137, 2001, p. 47-88.

BLES Adrien, *Dictionnaire historique des rues de Marseille, Mémoire de Marseille*, Éditions Jeanne Laffitte, Marseille, 1989.

GARDEN Maurice, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, vol. 116, 2006, p. 5-17.

PAQUOT Thierry, *Dicorue, Vocabulaire ordinaire et*

extraordinaire des lieux urbains, Cnrs Éditions, Paris, 2017.

Anatomie de la rue

DUMONT Marc, VON DER MÜHLL Dominique, « De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises », *Flux*, vol. 66, 2006, p. 50-61.

LEVY Albert, « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, vol. 122, 2005, p. 25-48.

SOULIER Nicolas, *Reconquérir les rues, exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Les éditions Ulmer, Paris, 2012.

Sociologie des rues, voisinage

AUTHIER Jean-Yves, *La construction sociale des rapports résidentiels. Expériences, configurations, contextes*, PUCA-GRS, Paris, 2005.

BIDART Claire, « Sociabilités : quelques variables », *Revue française de sociologie*, vol. 29, 1988, p. 621-648.

BLIN Éric, « Les repas de rue : émergence d'une nouvelle fête urbaine ou effet de mode ? L'exemple de Tours », *Norois*, vol. 207, 2008, p. 35-47.

BOISSONADE Jérôme, VALEGAS François « Ce que l'évaluation des écoquartiers nous apprend sur la ville durable : l'exemple du « vivre-ensemble », *Pollution atmosphérique* [En ligne], N°237-238, mis à jour le : 10/10/2018, URL : <https://doi.org/10.4267/pollution-atmospherique.6728> (consulté le 4 décembre 2019.)

CLERIN Elsa, « Les contours du voisinage – Étude de cas dans le quartier de Saint-Henri, Marseille », In : Arlette Hérat, Fleur Beauvieux, Ana Chuburu, David Mateos Escobar, Julie Métais, Nadja Monnet (sous la dir. de) *Habiter le monde H21, séminaire « Vivre ensemble »*, mémoires de 2017-2018, tome 6, École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille, Marseille, 2019, p. 163-178.

DORIER Elisabeth, *La diffusion des ensembles résidentiels fermés à Marseille. Les urbanités d'une ville fragmentée*, Rapport de recherche pour Plan Urbanisme Construction Architecture, Université de Provence, 2010.

DOUCHET Laura, FANOUILLET Laura, PROUVEZE Erwan, *Habiter à perte de vue : nos modes de vie à l'épreuve des nouvelles urbanités*, Décisions durables, Paris, 2015.

DRUHLE Marcel, CLÉMENT Serge, « L'expérience du voisinage : propriétés générales et spécificités au cours de la vieillesse », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 123, 2017, p. 325-339.

FORREST Ray, « Le voisinage, quelle importance ? ». *Revue internationale des sciences sociales*, vol. 191, 2007, p. 137-151.

HAUMONT Bernard, *La société des voisins : partager un habitat collectif*, Éd. de la Maison des sciences de l'homme, Paris, 2005.

HÉRAN François, « Comment les Français voient-ils », *Économie et statistique*, vol. 195, 1987, p. 43-59.

HÉRAN François, « Les relations de voisinage en France », *Premiers résultats*, vol. 67, 1986, p. 168-173.

L'HEUILLET Hélène, *Du voisinage : réflexions sur la coexistence humaine*, Albin Michel, Paris, 2016.

ILLICH Ivan, *La convivialité*, Harper & Rowe, New York, 1973.

LEHMAN-FRISCH Sonia, BERRY-CHICKHAOUII Isabelle, CAPRON Gérard, VIDAL Daniel, Voisinier. In : DORIER-APPRILL E., GERVAIS-LAMBONY P, *Vies citadines*, Belin, Paris, 2007, p. 98-114.

THIBAUD Jean Paul, *Ambiances urbaines en partage : pour une écologie sociale de la ville sensible*, MétisPresses, Genève, 2013.

THIBAUD Jean Paul, *Petite archéologie de la notion d'ambiance*, Cresson, Paris, 2012.

VERMEERSCH Stéphanie, « Liens territoriaux, liens sociaux : le territoire, support ou prétexte ? », *Espaces et sociétés*, vol. 126, 2016, p. 53-68.

Sitographie

<https://www.larousse.fr> / Site du dictionnaire Larousse, consulté le 11 septembre 2019.

<https://www.fr.wikipedia.org> / Site de l'encyclopédie online Wikipedia, consulté le 19 décembre 2019.

Annexe

L'abécédaire

Pour rédiger cet abécédaire, je me suis basée principalement sur l'ouvrage de Soulier qui parlent de l'anatomie des rues depuis différents points de vue (Soulier, 2012), mais aussi sur l'ouvrage de Paquot (2017). Ces lectures m'ont permis d'établir ce dictionnaire autour des notions des rues et des impasses. Avoir une base théorique solide était indispensable pour après pouvoir réfléchir sur les différentes pistes d'activation des impasses.

L'alignement est la limite qui sépare les parcelles du domaine public de la voirie. En France, c'est la limite considérée pour séparer le domaine public des propriétés riveraines. Les maisons peuvent être alignées, c'est-à-dire calées sur une même ligne, mais en même temps être en retrait de l'alignement, éloignées du domaine public.

La bande riveraine est la partie de terrain qui forme les bords des rues. La question de la privatisation est assez problématique car la privatisation des bandes riveraines peut être initiatrice de l'appropriation de la rue par ses habitants, par contre elle fait partie intégrante de la rue, qui fait donc partie de l'espace public. La dichotomie entre espace public et privé devient floue, avec l'aménagement des bandes riveraines privées, comme dans le Viertel à Brême, l'espace public peut s'agrandir et s'amplifier par les espaces privés qui les bordent (Soulier 2012 :76).

L'espace commun est l'espace qu'on partage. Il est commun car il est utilisé par plusieurs habitants de manière informelle.

L'impasse peut être considéré comme **espace intermédiaire** dans le sens où la rue semble être les halls et le couloirs de l'ensemble des maisons dans l'impasse qui fonctionne comme un immeuble.

L'espace public « représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. » En général, ils appartiennent au domaine public.

Les limites des parcelles sont des lignes qui désignent le partage selon la propriété du sol. Ces lignes sont exactes et sans épaisseurs. Elles sont définies par les géomètres pour le cadastre.

Le partage frontal de la rue est la façon de décrire le partage de la rue entre les collectivités et les habitants riverains. Ce partage concerne toute la largeur de la rue. Il s'agit de la manière de s'occuper de la rue. Très souvent, il s'agit d'un partage frontal « un tiers-deux tiers » : un tiers pour les bandes riveraines et deux tiers pour la circulation sur la voie et les trottoirs (Soulier 2012 :79).

Le partage modal de la rue est une façon de représenter la circulation d'une rue, utilisée en urbanisme. Il s'agit de décrire le partage de la voie de circulation entre les différents usagers de la rue, selon leur manière de se déplacer : à pied, en trottinette, en trottinette électrique, en vélo, en moto, en poussette, en voiture ou en transport en commun.

La stérilisation des rues est décrite par Nicolas Soulier dans son ouvrage *Reconquérir les rues*,

comme le manque d'initiatives pour rendre les rues plus vivantes. Selon lui, l'habitat reste figé quand il n'y a pas d'échanges entre la rue et ses habitants, quand ses riverains désertent, quand ils lui tournent le dos. La situation peut être changée si les habitants contribuent à la vie de la rue et à sa prise en charge. « Nous les habitants, nous pourrions améliorer les rues dans lesquelles nous habitons, et, pour une partie essentielle, nous sommes les seuls à pouvoir le faire. » (Soulie 2012 : 7).

Le vorgarten, notion utilisée par Soulier signifie littéralement, en allemand, « les jardins de devant ». Il ne s'agit pas forcément de plantes installées devant la maison, mais plutôt d'un espace particulier : l'espace entre l'alignement et les façades en retrait qui est dans la rue, mais d'accès aux riverains. « Ce sont les antichambres des logements. Je sors de chez moi et j'entre en ville. », comme le décrit Paquot (2017 : 30) par rapport à l'acte d'améniser dans son Dicorue. Dans le Viertel, à Brême, les habitants sont à la charge de l'entretien et de l'aménagement de leurs vorgartens, une façon de contribuer à la qualité de la rue en tant que propriétaire.

