LES LIMITES DE LA VILLE ET DANS LA VILLE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
PARIS VAL DE SEINE

MASTER 2 / 2013 – 2014

RICHARD MARION

DIRECTEUR DE MEMOIRE / ESSAÏAN ELISABETH

Je remercie toute l'équipe du S9 « Territoires sensibles/Rendre visible : Penser les représentations visuelles » : André Del, Dominique Cornaert, Denis Lenglart, Romain Rousseau et Sylvie Salles pour leur énergie collective.

Je remercie plus particulièrement Elisabeth Essaïan pour son encadrement, sa motivation et sa pédagogie, ainsi que Emmanuelle Bouyer pour son approche artistique.

Je remercie également les bibliothèques des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture de Paris Val-de-Seine et Paris Malaquais pour leurs cadres de travail et les ressources mises à disposition.

TABLE DES MATIERES

1. « LIMITE » UN MOT, DES SENS 11

1. **CONTEXTES ET ACCEPTIONS** 12
   a. La limite d'un point de vue administratif, le cas de Paris et de l'Ile-de-France 12
   b. La limite d'un point de vue statistique, le cas de Paris et de l'Ile-de-France 15
   c. La limite d'un point de vue de l'aménagement de l'espace 18
   d. La limite d'un point de vue géographique 18
   e. La limite d'un point de vue mathématique 19
   f. Observations 19
2. **L'ENTOURAGE DU MOT, CONNOTATIONS ET OCCURRENCES** 24
   a. Mots-clés et définitions 24
   b. Mise en réseau 28
   c. Nuage de mots 29

2. « LIMITE » UNE NOTION, DES INTERPRETATIONS 30

1. **POINT DE VUE D'UN URBANISTE/GEOGRAPHE (MARCEL RONCAYOLO)** 31
2. **POINT DE VUE D'UN SOCIOLOGUE DE L'URBAIN (JACQUES DONZELOT)** 36
3. **POINT DE VUE D'ARCHITECTES (TOMATO ARCHITECTES ET KEVIN LYNCH)** 41

3. VISIBILITÉ, RÉALITÉ ET PERCEPTIONS DANS LA VILLE 43

1. **LE TERRAIN D'ETUDE** 44
   a. Paris, ville aux multiples limites 44
   b. De la place Saint-Michel à la ville de Saint-Ouen 47
2. **LE PROTOCOLE** 51
3. **DESCRIPTION ET OBSERVATIONS** 55
   a. Du 6è Arrt au 2è Arrt 55
   b. Du 2è Arrt au 10è Arrt 57
   c. Du 10è Arrt à Saint Ouen 60

CONCLUSION 65

BIBLIOGRAPHIE 69

CORPUS 70

TABLE DES ILLUSTRATIONS 71

ANNEXES 72

INTRODUCTION

Dépasser ses limites, c'est avant tout les connaitre. Tel est le fil directeur de cette étude. La limite, ce mot qui est familier, méconnait souvent sa polysémie, la variabilité des formes et représentations, spatiales et sociales, auxquelles il renvoie. Effectivement, le terme limite détient plusieurs acceptions. Il est utilisé dans beaucoup de domaines et disciplines différentes.

Dans la pratique de la conception architecturale, la notion de limite est employée dans un premier temps pour ses propriétés juridiques, en tant que division foncière du territoire. Elle apparaît même avant la conception du projet dans la définition du site d'intervention. On donne toujours à l'architecte un morceau de territoire défini par ses limites juridiques. Ensuite, la conception du projet s'établit toujours à partir d'un document de référence : le cadastre de la ville. C'est un document administratif renseignant la division foncière du territoire par des limites de propriétés. Cependant, les études d'architectures apprennent à porter un autre regard sur la notion de limite.

Les années passent, les projets se succèdent et leurs propriétés se multiplient. Prenons l'exemple de l'enseignement de projet du Master 1, dont l'analyse concernait un quartier de Vitry-sur-Seine. La particularité de ce morceau de territoire est sa frontière administrative commune avec Alfortville, matérialisée par la Seine. La réflexion portait alors sur le statut actuel de cette rivière comme élément séparateur, dont on souhaitait minimiser l'impact en le transformant en un élément de liaison entre les deux villes. L'enjeu était presque de dissimuler la limite administrative derrière une composante naturelle qualitative, pour en faire un élément de convergence.



Figure 0.1 - Image concept de la Seine se diffusant dans les deux villes, à l'Ouest Vitry-sur-Seine et à l'Est Alfortville (Master 1)

Cette année, en Master 2, la pratique du projet s'effectue sur un morceau de territoire à cheval sur Gennevilliers et sur Villeneuve-la-Garenne. La limite administrative n'est absolument pas ressentie car les deux villes sont ici unies par un caractère architectural commun : celui de la zone industrielle. En revanche, les implantations aériennes de l'A86 à l'Est et du RER à l'Ouest créent un sentiment de rupture entre l'espace contenu entre ces deux infrastructures et le territoire situé de l'autre côté. On peut alors considérer ces deux éléments urbains comme générateur d'un sentiment de limite. Ces deux expériences m'ont fait prendre conscience de la variabilité d'acceptions du mot.

Que ce soit les limites de la ville définies par les administrations ou que ce soit les limites ressenties formalisées par des éléments urbains, ces constatations m'interrogent. La présence, la redondance, voire l'absence de limite, m'ont amené à me questionner plus en profondeur sur ce mot, sa définition et sa variabilité, dans le champ de la recherche urbaine. L'étude qui va suivre porte donc sur les limites de la ville et dans la ville, en se penchant sur ce qui les définit, leurs multiples natures, leurs différentes formes et leurs perceptions par l'homme. Nous analyserons plus particulièrement la variabilité de la lisibilité des limites, la différence entre celles que l'on nous renseigne et celles que l'on ressent. Les limites de la ville sont-elles celles que l'on s'imagine ?

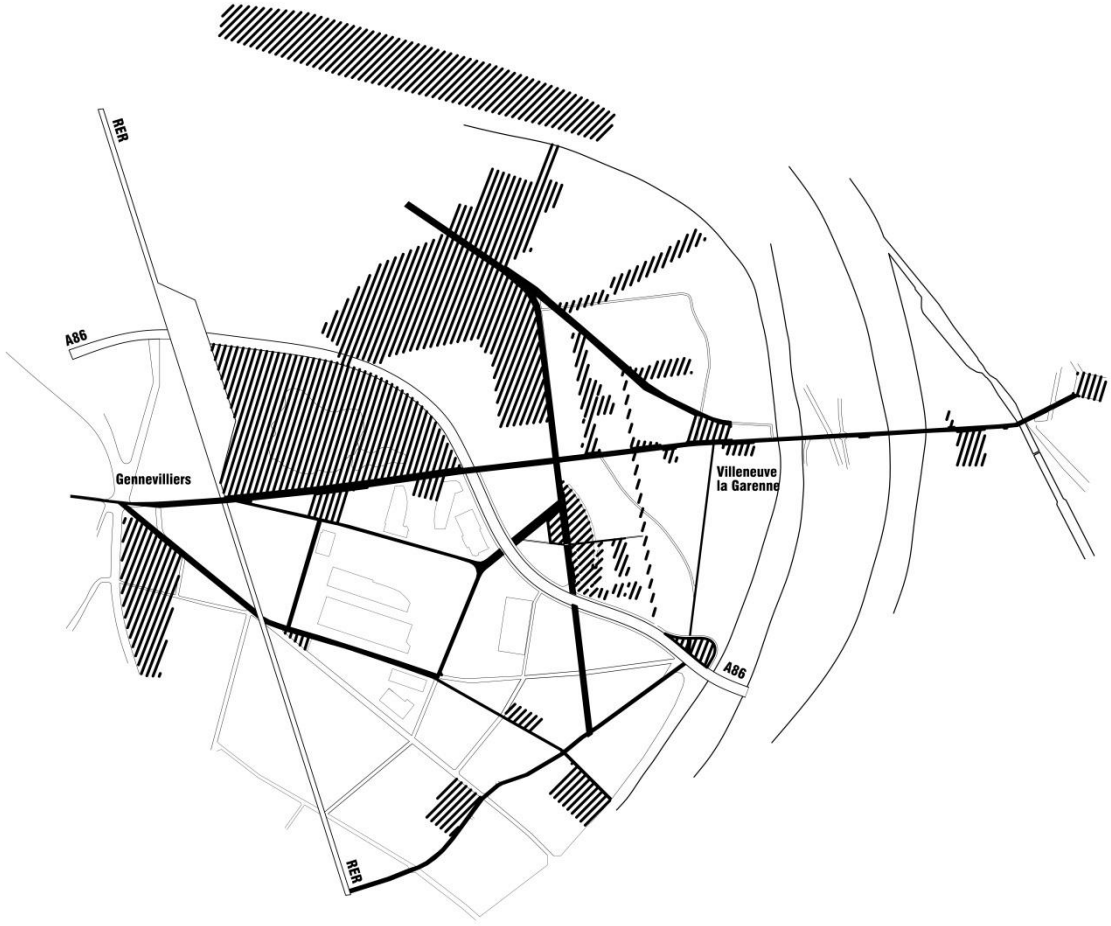


Figure 0.2 - Image concept du territoire de Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers, avec apparition des axes majeurs en noir et des masses végétales en hachures, dans l'objectif d'utiliser les potentiels existant du site pour créer des liens et des continuités entre le territoire actuellement divisé (Master 2)

La première qualité du mot limite est sa polysémie. Riche de sens, il possède plusieurs significations et caractères qui font de lui un terme présent dans beaucoup de disciplines au champ lexical spécifique. Utilisée dans des contextes variés, son acception évolue spécifiquement en fonction des domaines où elle est appliquée. Sa force se trouvant donc dans sa pluri-définition, nous étudierons dans un premier temps la sémantique du mot limite. Pour comprendre sa définition dans le champ de la recherche urbaine, il est essentiel de s'intéresser aux propriétés du mot abordées dans d'autres domaines. Suivant un choix qui peut sembler arbitraire, quelques disciplines ont été sélectionnées dans lesquelles son emploi semblait décisif dans la compréhension de sa plurilexicalité. Nous aborderons donc le mot limite employé dans le champ de l'administration, dans le champ des statistiques, dans le champ de l'aménagement du territoire, dans le champ de la géographie, ainsi que dans le champ des mathématiques. Ces définitions nous aideront à saisir le sens d'une limite depuis différents angles d'attaque et points de vue. Nous nous attacherons ensuite plus particulièrement au mot limite employé dans le sens commun, à l'aide d'un corpus de définitions issues du dictionnaire Larousse des éditions 2013. Cela nous permettra d'établir un répertoire lexical de vocabulaire se rapportant au mot limite. Par ailleurs, cette collection nous permettra de mettre en corrélation des mots dont les définitions présentent des redondances et des dépendances. Il s'agira ensuite de rendre visible ces constatations sous forme graphique, à l'aide de trois schémas spécifiques, soit trois lectures résultantes de trois étapes issues d'un processus de recherche.

Dans un deuxième temps, l'intérêt sera porté sur des interprétations de la notion abordées dans différentes disciplines, toutes comprises dans le champ de la recherche urbaine. Ainsi, une sélection de texte d'acteurs et d'auteurs significatifs a été établie, dans l'objectif de découvrir de nouveaux éléments non énoncés précédemment. C'est ainsi que nous découvrirons le point de vue d'un urbaniste/géographe, Marcel Roncayolo, d'un sociologue de l'urbain, Jacques Donzelot, et d'architectes/urbanistes, le collectif Tomato Architectes et Kévin Lynch. Toutes ces analyses seront accompagnées d'autres paroles spécifiques dans le but d'explorer la notion et le concept au plus profond de lui-même.

Cette analyse des acceptions du mot et de la notion va nous permettre, dans une troisième partie, d'étudier la visibilité des limites dans la ville. Une expérience sur le terrain semble nécessaire pour révéler la réalité de celles-ci. Nous allons donc explorer le territoire et ses limites, comme l'a fait l'artiste Anne-Marie Filaire sur la frontière Israelo/Palestinienne. Percevoir une limite, c'est vivre l'expérience de son franchissement. Nous allons donc établir un transect urbain dans l'objectif de franchir le plus de limites possibles Le transect est un dispositif élaboré dans l'objectif de révéler la composition de ce qu'il traverse. Toujours dans cet objectif de traversée, le choix du territoire s'est porté sur la ville de Paris. Depuis l'enceinte Gallo-Romaine à l'enceinte de Thiers, la ville de Paris n'a cessé d'accroitre son aire. De manière radioconcentrique, les limites administratives ont évolué, présentant à chaque fois une forme et une nature différentes.

De nos jours, des traces de ces fortifications sont encore visibles ; il s'agira donc d'y porter une attention particulière. Aujourd'hui, la ville de Paris est découpée administrativement en arrondissements, puis en quartiers administratifs. De plus, c'est une ville présentant des variations de niveaux du sol. D'autre part, c'est aussi un territoire aux forts contrastes. Ville musée ou ville populaire, elle possède, non pas une, mais des identités. De plus, il parait important de vivre les lieux pour les comprendre. Etant actuellement parisienne, il me parut évident que Paris était la ville à étudier.

Cette composition urbaine riche en territoires et limites fait de Paris un terrain idéal. Le protocole de l'expérience consiste donc à traverser la ville de manière à croiser un maximum de limites, qu'elles soient historiques, administratives ou naturelles. Il s'agira donc de couper la ville en deux dans un objectif exploratoire. Cependant, à défaut de parcourir un diamètre de la ville, des raisons pratiques et fonctionnelles nous amèneront à n'effectuer qu'un rayon, c'est-à-dire du centre à la périphérie. Le choix de celui-ci sera établi en fonction d'un consensus d'intentions que nous expliciterons en détail dans la troisième partie de l'étude.

Le trajet se déroulera de la place St Michel à la ville de Saint-Ouen, au niveau du panneau d'entrée de ville. Un relevé photographique significatif sera effectué le long du trajet, avec la même rigueur que ceux entrepris dans l'ouvrage *Migropolis : Venice / Atlas of a global situation*. Notre protocole s'appuiera aussi sur l'objectivité du protocole de l'expérience entreprise par Eustachy Kossakowski intitulée *6 mètres avant Paris*. Nous détaillerons ces références dans le développement de la troisième partie.

Limites physiques, visibles, invisibles, ressenties, soulignées, poreuses, liantes, séparatives, ou mêmes naturelles, leur franchissement est le meilleur moyen de les appréhender et de comprendre leurs situations. Grâce aux nombreuses définitions et aux écrits théoriques étudiés auparavant, il est possible de répertorier tous les éléments dans le champ de l'urbain, facteurs ou générateurs de limite. Les éléments sont les suivants : le découpage administratif, les éléments naturels, les éléments urbains et la composition sociale. D'une part, nous pourrons observer les limites administratives de la ville, puis d'autre part, comparer leurs interactions avec de nouvelles limites.

Notons que le choix graphique de ce document se trouve dans la continuité des propos. Ainsi, vous pourrez observer que les titres des trois chapitres sont encadrés par un rectangle aux proportions égales à celles d'une plaque de rue. Les titres des chapitres apparaissent alors tels des repères rythmant le développement de l'étude, à la manière du protocole où la cadence est aussi signifiée par les plaques de rue, renseignant la situation du lieu à la fois littérale et numérique. Les contours des rectangles font allusion aux limites administratives telles qu'elles apparaissent dans les plans de ville. Ce sont des lignes aux pointillés diverses, signifiant chacun une échelle de limite administrative particulière.

1

« LIMITE »

UN MOT, DES SENS

Le dictionnaire des éditions Larousse édité en 2013 définit une limite en tant que « *ligne séparant deux pays, deux territoires ou terrains contigus*[1] ». Le dictionnaire encyclopédique des éditions Hachette datant de 2000 définit le terme comme « *ce qui sépare un terrain, un territoire d'un autre ; ce qui est contigu*[2] ». Ces deux définitions distantes de treize ans insistent sur la séparation entre deux éléments qui se touchent. Cependant, la première définition s'attache à sa géométrie linéaire, tandis que la deuxième ne décrit pas physiquement le mot. Ces définitions décrivent le mot utilisé dans son sens général. Nous allons maintenant observer ce mot employé dans différentes disciplines, à l'aide d'un corpus composé de cartes et de dictionnaires spécialisés.

1. CONTEXTES ET ACCEPTIONS

a. La limite d'un point de vue administratif, le cas de Paris et de l'Ile-de-France

Nous nous intéresserons dans un premier temps à la définition d'une limite dans le champ administratif. Pour cela, nous nous baserons sur un corpus de cartes issues de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur), de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IDF) et du Géoportail. Nous pouvons ainsi constater qu'une limite dite administrative, ou institutionnelle, est une **ligne** qui **divise** le **territoire** en différentes **unités**. Elle engendre donc le découpage du territoire suivant des catégories. La cartographie est un outil qui consiste à établir une « *représentation du monde sous une forme graphique et géométrique*[3] ». Les éditions du STU ont publié en 1985 un ouvrage intitulé *Les fonds de plan à moyenne et à grande échelle*[4] ; ils répertorient ainsi cinq types d'informations renseignées sur les cartes : administratifs (limites d'état, de département, de canton, de communes, nombre d'habitants par commune) ; planimétriques (voies de communications, bâtiments, éléments remarquables du paysage) ; orographiques (le relief est représenté par des courbes de niveau) ; hydrographiques (cours d'eau, lacs, marais) ; végétation (bois, broussailles, ou vergers représentés selon différentes trames). Les limites apparaissent donc dans la catégorie des informations administratives.

[1] Larousse, *Encyclopédie et dictionnaire en ligne*, 2013, URL : www.larousse.fr
[2] *Dictionnaire Hachette Encyclopédique*, Paris, éditions Hachette, 2000, p.1093
[3] G. Bonnerot, F. Joly, *« Cartographie »*, *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 11 février 2014. URL : http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/cartographie/
[4] *Les Fonds de plan à moyenne et à grande échelle*, STU, 1985, p.22

Sur les cartes, les limites sont alors visibles par le biais de traits pouvant être continus ou pointillés, courbes ou droits, dont l'épaisseur varie selon la catégorie de limites. Effectivement, les divisions du territoire créées par les limites détiennent plusieurs échelles. Le territoire français est ainsi découpé administrativement en régions, départements, puis communes. Cette dernière constitue la plus ancienne subdivision administrative française. Certaines communes comme Paris sont elles-mêmes redécoupées en arrondissements, puis en quartiers administratifs. Il est important de noter que les « quartiers administratifs » se diffèrent du terme de *quartier,* employé communément pour décrire de manière subjective un morceau de territoire. La définition d'un quartier s'élabore souvent à partir d'un élément repère, que ce soit une voirie ou un monument (ex : quartier St Michel, quartier de la tour Eiffel, quartier de la BNF). Un quartier correspond aux alentours de cet élément central. Les limites de ceux-ci sont souvent floues et issues d'un ressenti personnel. Nous allons fixer notre attention sur le cas de la capitale française.

Paris couvre environ 12000 km² de terres et accueille 11.4 millions d'habitants. La région Paris-Ile-de-France regroupe huit départements, répartis dans la petite couronne et la grande couronne. La petite couronne comprend trois départements limitrophes de Paris : la Seine-St-Denis (93), le Val-de-Marne (94) et les Hauts-de-Seine (92). La grande couronne comprend le reste des départements franciliens : la Seine-et-Marne (77), les Yvelines (78), l'Essonne (91) et le Val-d'Oise (95).

La capitale elle-même est divisée en vingt arrondissements municipaux possédant aujourd'hui, contrairement au moment de leur création, des taux de populations inégales. Chaque arrondissement est divisé en quatre quartiers administratifs. Ces limites administratives entretiennent un rapport étroit avec la justice. Chaque fragment est géré par un système administratif précis qui fixe des lois applicables à chaque catégorie de territoires. Par exemple, la gestion de la commune de Paris et du département revient au conseil de Paris. Il équivaut à lui tout seul à un conseil municipal et général. Les limites administratives des arrondissements se calquent parfaitement sur le réseau des voiries publiques existant au moment de leur création.

Ces constations permettent d'affirmer qu'une limite administrative est une ligne virtuelle commune à plusieurs territoires. Il existe donc un intérieur et un extérieur propre à chaque subdivision.

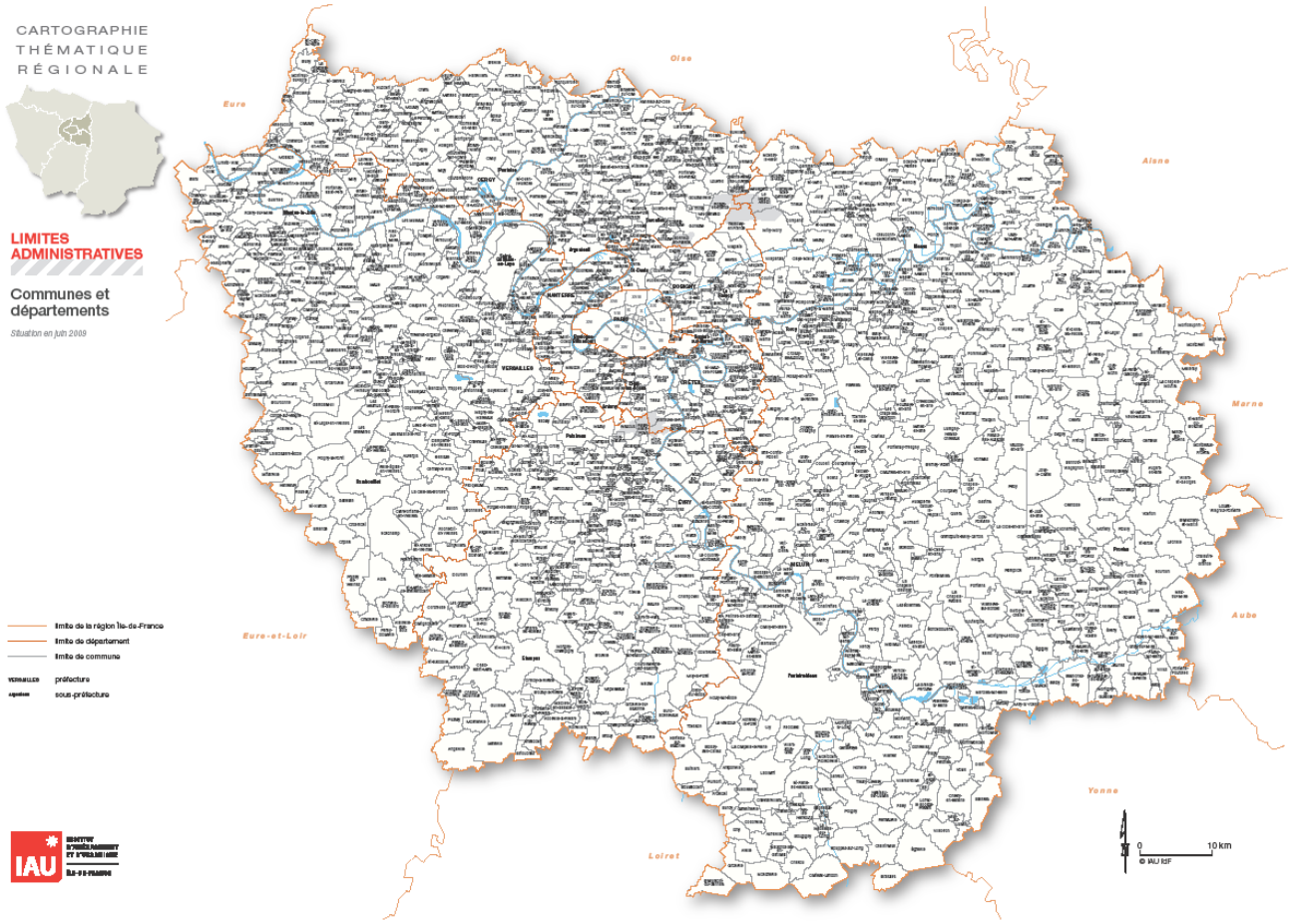


Figure 1.1 - Fond de carte avec des limites administratives, issu du site Internet de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IDF).

b. La limite d'un point de vue statistique, le cas de Paris et de l'Ile-de-France

Ici, nous aborderons le sujet de la limite d'un point de vue statistique. Nous nous baserons sur une source clef dans ce domaine, l'INSEE. L'institut National de la Statistique et des Etudes Economiques représente l'instigateur officiel français dans la diffusion de relevés, de sondages et d'analyses statistiques. Cette référence française porte un nouveau regard sur le terme limite. Comme dans le champ administratif, la limite divise le territoire, mais selon une méthode différente de l'administration française. Effectivement, l'INSEE porte un intérêt particulier aux éléments bâtis existants et aux statistiques de population que l'administration française ignore. Les unités de découpage portent les noms d'unités urbaines, d'aires urbaines, de pôles urbains et de couronnes périurbaines.

Une unité urbaine se définit en tant qu' « *une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants*[1] ». Ainsi le principal facteur de limite entre deux unités urbaines est dû à une discontinuité. Une unité urbaine se divise en deux sous-groupes : la/les ville(s)-centre(s) et sa/leurs banlieue(s). Si 50% de la population de l'unité urbaine sont regroupés dans une commune, alors cette dernière sera désignée comme la ville-centre. C'est le cas de Paris. Par ailleurs, si une commune affiche un taux d'habitants supérieur à la moitié de celui de la commune la plus importante, elles seront toutes deux désignées comme villes-centre. Toutes les communes de l'unité urbaine qui ne sont pas des villes-centre établissent ce que l'on appelle la banlieue.

Si une unité urbaine offre au moins 5 000 emplois, elle sera autorisée à porter le titre de pôle urbain. Autour de celui-ci se constitue la couronne périurbaine. Elle est formée de communes dont au moins 40% des résidents travailleurs sont employés dans le pôle ou les communes attirées par celui-ci. La couronne périurbaine est divisible en deux catégories : les communes 'rurales' et les communes 'urbaines'.

[1] INSEE Ile-de-France, *Les zonages urbains en Ile-de-France, l'aire urbaine de Paris déborde largement des limites de la région*, mis en ligne en 2009, consulté en 2013, URL : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=20&ref_id=14206&page=alapage/alap311/alap311_encad1.htm

L’assemblage du pôle urbain et de sa couronne constitue une aire urbaine. Pour résumer, une aire urbaine se divise concentriquement en ville-centre / banlieue / couronne périurbaine. Dans le cas parisien, la banlieue s’étend au-delà des trois départements précédemment exposés. Elle se compose aujourd’hui de 395 communes, dont plus de la moitié se situe dans un des quatre départements de la grande couronne. Sur la carte, nous pouvons aussi observer le débordement de la couronne périurbaine sur les limites régionales, particulièrement au Nord et à l’Ouest.

Ces constats permettent d’affirmer qu’une limite définie dans le champ de la statistique est aussi une **ligne** virtuelle dans le **territoire**, mais son existence est le résultat d’une **discontinuité**.

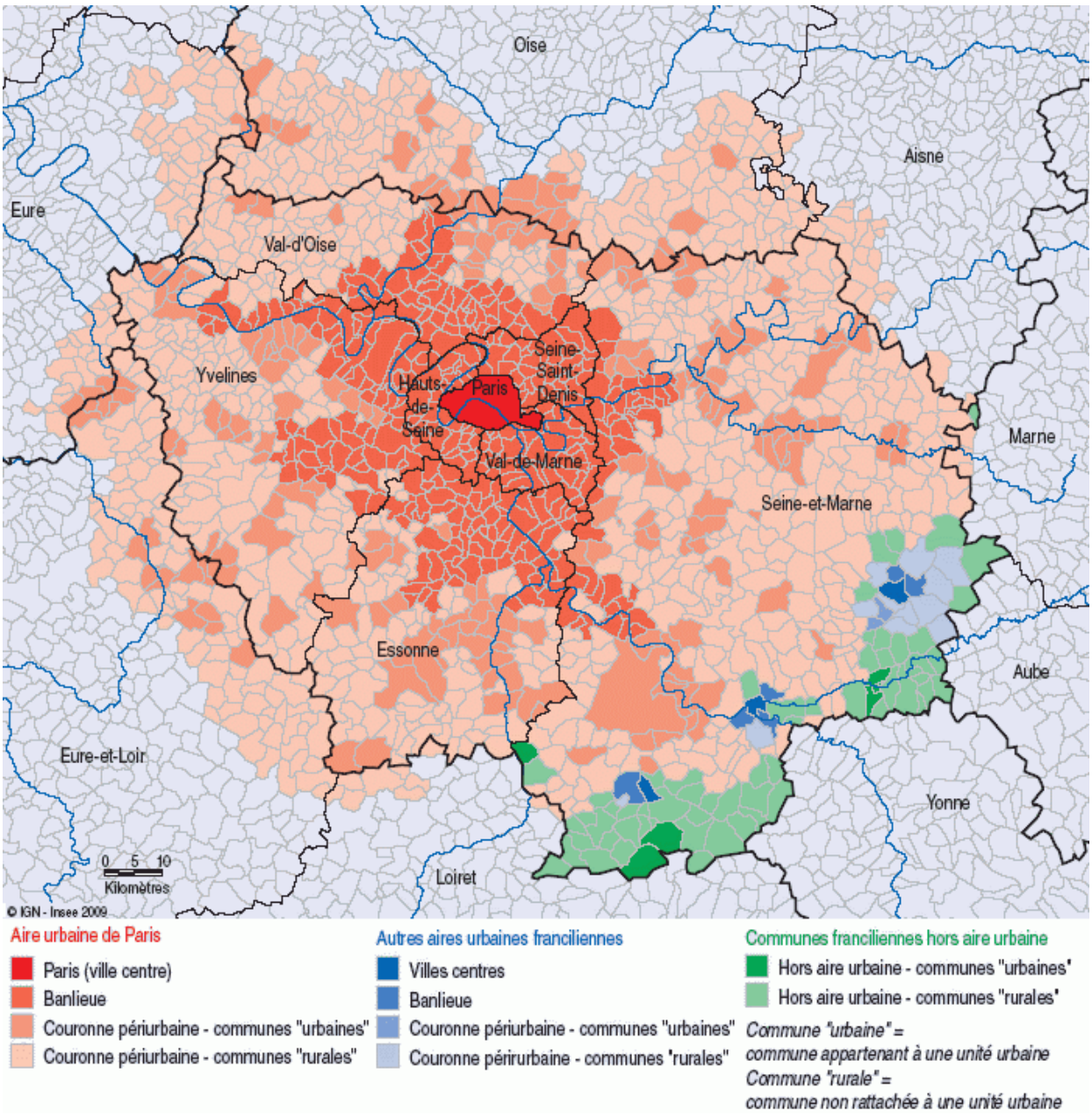


Figure 1.2 - Carte publiée par l'INSEE en 2009 dans le cadre d'un article sur *Les zonages urbains en Ile-de-France : l'aire urbaine de Paris déborde largement des limites de la région*.

c. La limite d'un point de vue de l'aménagement de l'espace

Dans le *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace*, le terme limite est toujours appliqué à une situation. Dans un premier temps il est employé dans le contexte de *limite de construction : « **ligne** au-delà de laquelle il n'est pas permis d'implanter la façade d'une construction*[1] ». Dans un second temps, il est employé dans la situation *de limite de propriété : « ligne **séparant** un terrain d'un autre terrain, ou **propriété**, public ou particulier*[1] ». La récurrence du mot ligne est visible. Nous trouvons aussi les termes « au-delà, séparer, permis, propriété ». Ces mots expriment le trait, la division et l'appartenance. Une limite est ici figurée tel un trait divisant des parties de territoire appartenant à différents acteurs. Cette limite semble correspondre à des limites de type juridique. L'intérêt est ici de ne pas dépasser les limites. Le caractère dangereux, voire interdit, du débordement conduit à un point de vue inscrit dans la négation et l'introspection.

d. La limite d'un point de vue géographique

Dans le domaine de la géographie, la limite est une notion fondamentale. D'après Jacques Lévy et Michel Lussault, directeurs du *Dictionnaire de la géographie*, la limite fait partie des « 100 concepts pour penser l'espace ». Dans l'ouvrage, une limite se définit comme un « ***agencement** mettant en **contact** deux **espaces** juxtaposés et permettant leur **interface***[2] ». Les auteurs de ce dictionnaire placent ici la limite dans le registre de l'interaction spatiale. Une limite n'est pas la simple résultante d'une interaction entre deux espaces, elle n'est pas la conséquence inconsciente d'un « *rapprochement progressif d'entités qui finiraient par se toucher*[2] ». Elle constitue une modulation, une variation, une adaptation. Ces phénomènes sont contrôlés, une limite est dessinée, elle participe à la constitution de l'espace qu'elle borde.

Cette notion aborde la notion de contact et d'interface. La limite insiste donc sur le rapprochement, l'état de deux éléments qui se touchent. On parle donc d'une frontière commune qui permet l'échange.

[1] H.J. Calsat, *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace*, Paris, Conseil international de la langue française, 1993, p.183
[2] J. Levy, M. Lussault*, Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, p.617

e. La limite d'un point de vue mathématique

Dans le champ des mathématiques, une limite se définit comme « *ce vers quoi* ***tendent****, sans jamais les* ***atteindre****, des rapports de quantités variables*[1] ». Ces propos sont issus d'un article de l'*Encyclopédie Universalis* mais ont été prononcés par Benjamin Robins, un mathématicien anglais, en 1735. On parle d'une valeur vers laquelle une suite de nombres tend. On attache moins d'importance à la dimension de cette limite qu'à sa composition. L'essentiel est seulement de savoir quel est l'objectif et le point d'orgue d'une suite de nombres dont la composition est basée sur la continuité. Une limite engendre l'idée de mouvement et d'action. On insiste plus sur l'action que sur la finalité et l'idée d'un réseau fermé. Effectivement, une limite s'adapte à une seule suite de nombres. Deux rapports différents ne possèdent pas la même limite. On considère la frontière comme élément de terminaison.

f. Observations

Afin de clarifier la situation et établir des occurrences interdisciplinaires, nous allons extraire de chaque définition des mots-clés significatifs. Nous pouvons dans un premier temps énumérer ces termes suivant leurs champs d'étude, et dans l'ordre d'apparition de ceux-ci dans les définitions. Dans un objectif de compréhension et de clarification, nous avons ensuite recherché la définition de chaque mot-clé. Pour cela, nous nous sommes toujours basés sur la dernière édition du dictionnaire des éditions Larousse, dans le but d'établir un constat actuel de la définition de limite. Cette liste est visible dans les pages suivantes.

[1] J.M. Pruvost-Beaurain, « Limite (mathématique) », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 6 février 2014. URL : http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/limite/

SENS COMMUN

LIMITE	**Ligne séparant** deux **pays**, deux **territoires**, ou terrains **contigus**.
LIGNE	**Trait continu**, dont **l'étendue** se réduit pratiquement à la seule dimension de la longueur.
SEPARER	Mettre à part, **éloigner** l'une de l'autre ou les unes des autres des choses qui étaient ensemble.
PAYS	**Territoire** d'une nation délimité par des **frontières** et constituant une entité géographique.
TERRITOIRE	**Étendue** de **pays** qui ressortit à une autorité, à une **juridiction** quelconque.
CONTIGU	Qui **touche** à quelque chose, à un lieu ; qui en est **voisin**.

Figure 1.3 – Définition dans le sens commun

ADMINISTRATIF

LIMITE	**Ligne** qui **divise** le **territoire** en différentes **unités**.
LIGNE	**Trait** continu, dont l'**étendue** se réduit pratiquement à la seule dimension de la longueur.
DIVISER	Mettre à part, **éloigner** l'une de l'autre ou les unes des autres des choses qui étaient **ensemble**.
TERRITOIRE	**Étendue** de **pays** qui ressortit à une autorité, à une **juridiction** quelconque.
UNITE	Caractère de ce qui est un, unique.

Figure 1.4 – Définition dans le champ administratif

STATISTIQUE

LIMITE	**Ligne** formée à partir des **discontinuités** du **territoire**.
LIGNE	**Trait** continu, dont l'**étendue** se réduit pratiquement à la seule dimension de la longueur.
DISCONTINUITE	Absence de continuité matérielle.
TERRITOIRE	**Étendue** de **pays** qui ressortit à une autorité, à une **juridiction** quelconque.

Figure 1.5 – Définition dans le champ statistique

AMENAGEMENT DE L'ESPACE

LIMITE DE CONSTRUCTION	**Ligne** au-delà de laquelle il n'est pas **permis** d'**implanter** la **façade** d'une construction.
LIGNE	**Trait** continu, dont l'**étendue** se réduit pratiquement à la seule dimension de la longueur.
PERMETTRE	Donner à quelqu'un le **pouvoir**, le droit de faire quelque chose, d'agir de telle ou telle manière.
IMPLANTER	Planter, fixer, insérer quelque chose dans autre chose.
FACADE	Chacune des faces extérieures d'un bâtiment.
LIMITE DE PROPRIETE	Ligne **séparant** un **terrain** d'un autre terrain, ou **propriété**, **public** ou **particulier**.
SEPARER	Mettre à part, **éloigner** l'une de l'autre ou les unes des autres des choses qui étaient **ensemble**.
TERRAIN	**Espace** de terre, considéré du point de vue de sa nature, de sa forme, de son état.
PROPRIETE	Droit d'user, de jouir et de disposer d'une chose d'une manière exclusive et absolue sous les seules restrictions établies par la loi.
PUBLIC	Relatif à une collectivité, par opposition à privé.
PARTICULIER	Qui appartient, est affecté en propre à quelqu'un, à quelque chose.

Figure 1.6 – Définition dans le champ de l'aménagement de l'espace

GEOGRAPHIE

LIMITE	**Agencement** mettant en **contact** deux **espaces juxtaposés** et permettant leur **interface**
AGENCEMENT	Action d'agencer ; état de ce qui est agencé ; arrangement, disposition.
CONTACT	État ou position de deux corps ou substances qui se **touchent**.
ESPACE	Propriété particulière d'un objet qui fait que celui-ci occupe une certaine **étendue**, un certain volume au sein d'une étendue, d'un volume nécessairement plus grands que lui et qui peuvent être mesurés.
JUXTAPOSER	Placer des choses immédiatement l'une à côté de l'autre.
INTERFACE	Plan ou surface de **discontinuité** formant une frontière commune à deux domaines aux **propriétés** différentes et unis par des rapports d'échanges et d'interaction réciproques.

Figure 1.7 – Définition dans le champ de la géographie

MATHEMATIQUE

LIMITE	Ce vers quoi **tendent**, sans jamais les **atteindre**, des rapports de **quantités variables.**
TENDRE	Soumettre quelque chose à une traction, le tirer de telle sorte qu'il devienne droit, qu'il s'allonge au maximum, qu'il occupe un plus grand **espace**.
ATTEINDRE	Gagner un lieu, y arriver en se déplaçant.
QUANTITE	Propriété de ce qui peut être mesuré ou compté.
VARIABLE	Elément qui peut prendre des valeurs différentes à l'intérieur d'un ensemble, d'un système, d'une relation.

Figure 1.8 – Définition dans le champ des mathématiques

L'assemblage de ces mots-clés rend compte d'une liste de vocabulaires, élaborée autour du terme de la *limite*. Cela nous permet donc d'établir des connexions et d'observer des occurrences dans les signifiés, selon chaque discipline. Nous observons dans un premier temps que, comme dans le sens commun, les champs administratifs, statistiques et de l'aménagement de l'espace utilisent la notion de *ligne*. Ils expriment alors un objet, un élément formel, dont la définition insiste sur le caractère géométrique : une ligne ne se définit quasiment que par sa longueur, réduisant volontairement la valeur de la largeur. Le champ disciplinaire de la géographie, lui, définit une limite comme un *agencement*. Il met ainsi en valeur le pouvoir d'action généré par une limite. Les mathématiques, eux, ne s'attachent pas à définir formellement une limite ; on exprime seulement sa valeur d'objectif.

Dans un deuxième temps, nous pouvons observer l'action exprimée dans les définitions. A l'utilisation du terme géométrique de ligne s'ajoutent les verbes *diviser* et *séparer*. Cette redondance exprime une action particulière établie par la limite. De plus, ces deux termes connotent l'éloignement et la fragmentation. A l'inverse, les disciplines mathématiques et géographiques mettent l'accent sur la notion de toucher et de rapprochement, avec les termes de *contact* et *atteindre*. Le champ géographique aborde même la notion de *juxtaposition* et d'*interface*, présentant donc une limite comme un élément communautaire générateur d'échanges entre deux entités déjà établies. Ces deux constatations nous laissent supposer qu'une limite n'a pas toujours pour vocation première de séparer et de diviser, mais parfois d'assembler. Le dictionnaire Larousse est le seul à considérer une limite sous ces deux angles. Effectivement, sa définition contient les termes *séparer* et *contigu* réunis.

Nous pouvons ensuite nous intéresser à ce que sépare ou rassemble la limite. Plusieurs disciplines intègrent la dimension spatiale, que ce soit par l'utilisation des mots *territoire* ou *pays* (sens commun, administratif, statistique) ou des mots *espace* ou *terrain* (sens commun, aménagement de l'espace, géographie). Cependant, il existe une différence entre les groupes de mots *territoire*/*pays* et *espace/terrain*, qui est visible dans leur définition. Le territoire suggère la présence d'un groupement d'humains vivant sous une certaine juridiction. Il est ainsi possible de faire un parallèle avec la discipline de l'aménagement de l'espace, qui, elle, parle directement de *propriété*. Les champs administratifs et statistiques peuvent donc établir un lien avec celui de l'aménagement de l'espace, ces trois disciplines insistant sur la notion de loi et de droit d'un point de vue juridique, contrairement aux autres disciplines où l'on ne s'attache pas à qualifier l'espace.

Pour résumer, le terme de limite est employé dans chacune des disciplines selon différents points de vue. Certains domaines insistent sur ses qualités géométriques (*ligne*, *trait*), d'autres sur son potentiel d'action (*agencement*) ; d'autre part, certains mettent l'accent sur la qualité légale de l'espace dans lequel une limite agit. Cependant, tous les domaines s'attachent à définir son action, qu'elle soit de diviser et séparer, ou justement qu'elle soit d'assembler pour créer le contact. Le sens commun est le point de vue répertoriant quasiment toutes ces acceptions. Nous allons donc développer le terme employé dans son sens commun, toujours dans l'idée de rendre visible la richesse du mot par ses différentes acceptions.

2. L'ENTOURAGE DU MOT, CONNOTATIONS ET OCCURRENCES

a. Mots-clés et définitions

Ici, nous nous sommes attachés à étudier la limite plus profondément dans son sens commun. Nous avons ainsi étudié le mot dans son entourage. Par entourage, nous entendons tous les mots qui se rapportent et gravitent autour du mot limite, par association de définition. Par « sens commun », nous entendons nous baser sur le dictionnaire Larousse des éditions 2013, toujours dans le but d'établir un constat des plus actuels. Le point de départ de cette analyse est la définition du mot limite issue de ce dictionnaire : « *Ligne séparant deux pays, deux territoires ou terrains contigus*[1] ». A partir de cette définition, nous allons, comme dans l'analyse précédente, nous attacher aux mots-clés issus de celle-ci. Ils sont : « *ligne*, *séparer*, *pays*, *territoire*, *contigu* ». Ensuite, il s'agit, suivant un protocole identique, de répertorier les définitions de chacun de ces mots-clés relevés. Ainsi de suite, à partir de ces définitions, un ou plusieurs autres mots-clés seront retenus, sans perdre l'objectif de définir la limite. Ce travail sera effectué jusqu'à l'apparition d'un vocabulaire que nous jugerons suffisamment explicite, grâce à la rencontre d'occurrences. Il s'agit donc d'une étude sémantique – non-exhaustive – se déroulant sur quatre niveaux, en considérant le mot limite tel le niveau zéro.

[1] Larousse, *Encyclopédie et dictionnaire en ligne*, 2013, URL : www.larousse.fr

Dans un souci de compréhension du protocole, voici deux exemples qui décrivent le raisonnement suivi.

Exemple 1

LIMITE : « ***Ligne*** *séparant deux pays, deux territoires ou terrains contigus.* »

> **LIGNE** : « ***Trait*** *continu, dont l'étendue se réduit pratiquement à la seule dimension de la longueur.* »
>
> > **TRAIT** : « ***Ligne*** *qui* ***délimite*** *les contours d'un dessin, ou* ***lignes*** *qui le constituent.* »

Exemple 2

LIMITE : « *Ligne séparant deux* ***pays****, deux territoires ou terrains contigus.* »

> **PAYS** : « *Territoire d'une nation délimité par des* ***frontières*** *et constituant une entité géographique.* »
>
> > **FRONTIERE** : « ***Limite*** *du territoire d'un État et de l'exercice de la compétence territoriale.* »

Ce système de définition nous a permis de répertorier au total vingt-trois mots, dont vous trouverez l'ensemble des définitions page 26. Les mots en gras correspondent aux occurrences.

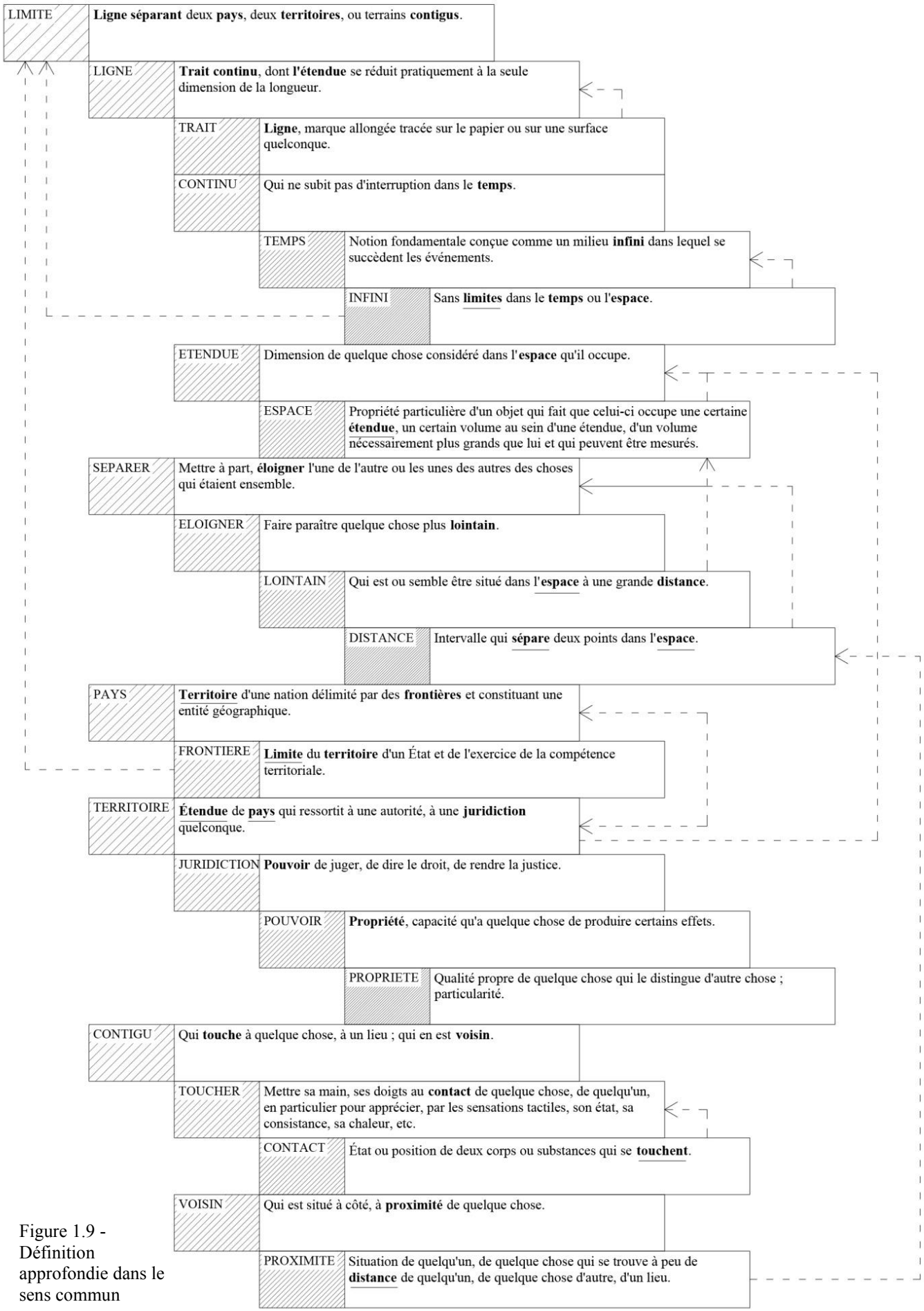


Figure 1.9 - Définition approfondie dans le sens commun

Ce graphique rend visible les relations qu'entretiennent les vingt-trois mots entre eux. Il s'apparente formellement à un tableau, composé de lignes et de colonnes. Sont visibles dans un premier temps les lignes, composées de définitions et de sous-définitions, sur quatre niveaux. Cette lecture horizontale est une première interprétation. Dans un deuxième temps, il est possible de lire le graphique de manière verticale. Il s'agit alors d'une lecture par niveau de définition. La première colonne se compose simplement des mots-clés extraits de la définition de *limite*. Mais si l'on s'intéresse à la seconde colonne, apparaît alors une suite de mots qui sont les suivants : *trait*, *continu*, *étendue*, *éloigner*, *frontière*, *juridiction*, *toucher*, *voisin*. Si l'on regroupe ces mots suivant leur ordre d'apparition, nous pouvons alors créer une nouvelle « définition », qui peut être : Un *trait continu* entre des *étendues* qui *s'éloignent* des *frontières juridiques* où se *touchent* les *voisins*. La troisième colonne se compose, elle, des mots suivants : *temps*, *espace*, *lointain*, *ensemble*, *pouvoir*, *contact*, *proximité*. Nous pouvons alors composer une seconde définition qui pourrait être : Le *temps* et *l'espace* génèrent de *lointains ensembles* qui ont le *pouvoir* de rentrer en *contact* dès qu'ils sont à *proximité*. La troisième colonne se compose des mots suivants : *infini*, *distance*, *propriété*. On peut alors composer la citation suivante : l'*infini* n'a pas de *distance* de *propriété*.

Les lignes fléchées en pointillés signifient des occurrences entre les mots. Concrètement, si lors d'une définition, un mot a déjà été rencontré précédemment, plutôt que de réécrire sa définition, une ligne fléchée est dessinée. Deux de ces traits rejoignent le mot limite. Ce sont les termes *frontière* et *infini*. Cette lecture linéaire à deux dimensions (horizontale et verticale) ne permet pas de mettre en réseau d'autres mots entre eux. Nous avons donc établi dans un deuxième temps un graphique rendant visible au mieux les ramifications et les relations directes.

b. Mise en réseau

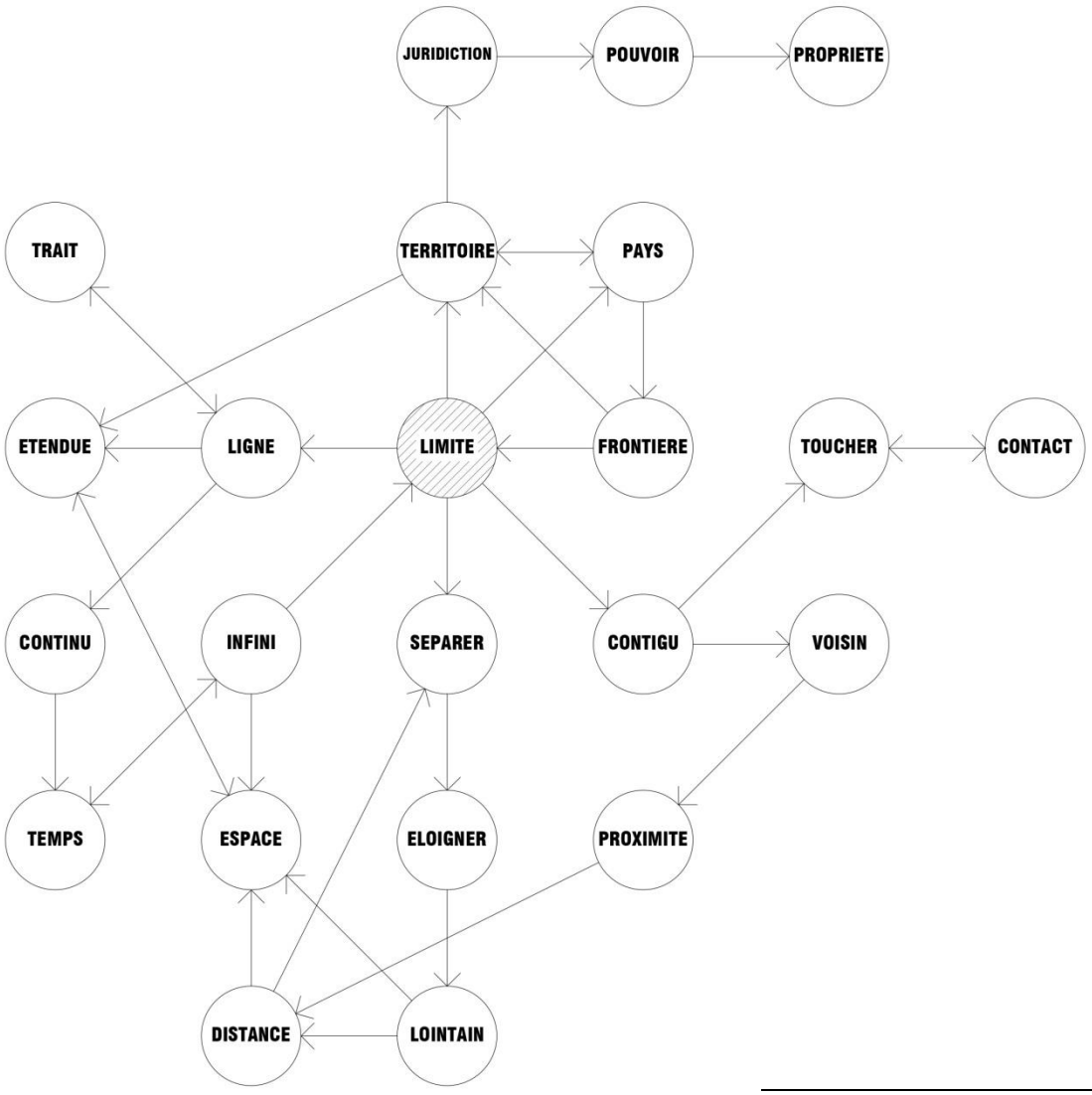


Figure 1.10 – Mise en réseau du mot Limite

Ce schéma rend compte d'une mise en réseau des mots-clés entre eux. Ces termes sont représentés par des « cellules » et les liens par des flèches. Par exemple, si nous prenons le mot contigu, sa présence dans la définition de *limite* explique la flèche provenant de ce dernier terme. Ensuite, dans la définition même du mot contigu sont présents les mots *toucher* et *voisin*, ce qui explique les flèches le reliant à ces deux cellules. Ce schéma permet donc de lire un réseau composé de chemins et donc une nouvelle lecture du terme. On peut par exemple suivre le chemin suivant : *limite* > *contigu* > *voisin* > *proximité* > *distance* > *séparer*. Nous pouvons donc remarquer qu'à partir du terme *contigu*, il est possible d'arriver au mot *séparer*. Cela propose un point de vue consistant à tourner la réflexion dans des sens non apparus auparavant.

c. Nuage de mots

Par la suite, nous nous sommes attachés au corpus de définitions, composé grâce aux vingt-trois mots. Ces définitions mises bout à bout rendent compte d'un texte composé de mots dont nous allons mesurer la redondance. Nous allons donc utiliser un nouvel outil intitulé « nuage de mots », pour rendre compte au mieux des échos entretenus par les mots. Cet outil est disponible sur Internet, notamment via le site http://www.wordle.net/. C'est un programme qui fonctionne suivant les occurrences et la fréquence des mots utilisés, en mettant en valeur les termes les plus rencontrés. Les autres mots apparaissent alors plus petits, permettant ainsi une lecture d'ensemble. Concernant leur emplacement, le programme génère de manière aléatoire l'agencement entre les mots. Ce nuage de mots est visible ci-dessous.



Figure 1.11 – Nuage de mots à partir des définitions

Nous pouvons alors observer que les mots mis en exergue sont *territoire*, *espace*, et *étendue*. Dans un deuxième temps, il est possible de lire une seconde catégorie de mots composé des termes *ligne*, *propriété*, *séparer*, *autre*, *distance*, *pouvoir*, *toucher*, *temps*, *pays*. Cet ensemble correspond quasiment au corpus des mots retrouvés plus haut. La qualité du graphique se trouve dans sa lecture de globalité. Il est intéressant de lire les mots placés les uns à côté des autres. Cependant, le programme propose un emplacement aléatoire des mots entre eux, cela fait donc disparaître leur distance avec le mot initial. De plus, leur disposition aléatoire tend à mettre en exergue, sans le vouloir, certains termes, plaçant ainsi non volontairement des mots au second plan.

2

« LIMITE »

UNE NOTION, DES INTERPRÉTATIONS

1. POINT DE VUE D'UN URBANISTE/GEOGRAPHE (MARCEL RONCAYOLO)

Nous nous intéresserons dans un premier temps au point de vue de Marcel Roncayolo, urbaniste et géographe. Pour cela, nous nous baserons sur un ouvrage référence, *L'abécédaire de Marcel Roncayolo*, édité en 2011 par les éditions Infolio. Cet ouvrage se déroule sous forme d'un entretien entre deux interlocuteurs : l'architecte et urbaniste Isabelle Chesneau interrogeant Marcel Roncayolo. L'ouvrage se déroule suivant un système alphabétique. Chaque lettre se rattache à un mot-clé autour duquel Isabelle Chesneau et Marcel Roncayolo s'interrogent et débattent, car selon ce dernier, « *le mot-clé est toujours occasion de remises en question*[1] ». Toujours dans notre objectif initial, nous nous intéresserons donc au chapitre concernant la lettre « L » comme « Limite ».

Isabelle Chesneau introduit l'entretien en se référant aux écrits de Marcel Roncayolo. Ce dernier estime que pour comprendre une ville, il est essentiel de s'attacher autant à son intérieur qu'à son extérieur. Ce sont deux espaces en perpétuelle mutation, de manière à ce que l'intérieur déborde parfois sur l'extérieur, et inversement. La limite joue alors le rôle de transition entre ces deux espaces. Il affirme ainsi l'importance de cette notion dans la compréhension de la relation des villes et de leurs territoires, la limite étant considérée comme témoin de l'évolution urbaine. D'après Marcel Roncayolo, la limite peut être abordée de différentes manières selon le contexte historique dont on parle. Il existe dans un premier temps la « *conception principalement matérielle et statique de la limite*[2] », usitée dans les villes closes murées d'enceintes. Cette limite spatiale ne prenant pas en compte les aléas politiques, économiques et démographiques, la notion a évolué. Aujourd'hui, elle tient compte de la continuité de l'évolution urbaine, amenant ainsi à penser la ville dans un contexte plus global appelé agglomération. Ces limites flexibles se voient dessinées par une dynamique définie par une impulsion centrale. Ainsi, les limites tendent à englober la périphérie. Mais avec l'arrivée de la métropole est né un second mouvement : centrifuge. Les limites deviennent floues par le flux permanent d'échanges entre intérieur/extérieur, centre/périphérie, ville/campagne. Marcel Roncayolo et Isabelle Chesneau se questionnent donc sur la possible obsolescence de la notion de limite dans l'étude des territoires.

[1] M. Roncayolo, I. Chesneau, *L'abécédaire de Marcel Roncayolo, Entretiens*, Gallion, éditions Infolio, 2011, p.7
[2] *Ibid*, p.262

Dans un premier temps, Marcel Roncayolo rétorque cette hypothèse en affirmant que les termes de *limite* et de *territoire* se rejoignent dans leur définition. Comme nous l'avons vu précédemment, les définitions détiennent en effet des occurrences :

> Territoire : « *Étendue de pays qui ressortit à une autorité, à une juridiction quelconque.*[1] »
>
> Limite : « *Ligne séparant deux pays, deux territoires ou terrains contigus.*[2] »

Cependant, Marcel Roncayolo précise la difficulté dans les manières d'appréhender une limite, compte-tenu du rapport différent entre la limite réelle et la limite perçue. Il aborde ainsi la notion de distance entre les choses, dont la représentation constitue selon lui « *la mesure et l'interprétation*[3] ». Marcel Roncayolo porte un intérêt tout particulier à la notion de limite abordée dans le monde des mathématiques. A l'origine, sa définition ne prenait en compte que le côté géométrique, mais au XVII^{ème} siècle, la discipline à modifier la définition : « *ce vers quoi tendent, sans jamais les atteindre, des rapports de quantités variables*[4] ». Cette évolution dans la définition mathématique souligne deux angles d'attaque. Un premier qui peut se reporter à la topologie, c'est à dire la séparation et la continuité selon une « *logique de position*[5] », et un second, la topographie, qui est une description immédiate et concrète du territoire. Isabelle Chesneau et Marcel Roncayolo vont donc se questionner sur la limite selon ces deux logiques.

> Topographie : « *Technique de représentation sur un plan des formes du terrain, avec les détails des éléments naturels ou artificiels qu'il porte.*[6] »
>
> Topologie : « *Branche des mathématiques, appelée initialement analysis situs (analyse de situation), devenue ensuite tout à fait autonome, et où, selon Riemann, on étudie les propriétés invariantes sous l'effet de transformations biunivoques continues.*[7] »

[1] Larousse, *Encyclopédie et dictionnaire en ligne*, 2013, URL : www.larousse.fr
[2] *Ibid.*
[3] M. Roncayolo, I. Chesneau, *op. cit.*, p.263
[4] J.M. Pruvost-Beaurain, *op. cit.*
[5] M. Roncayolo, I. Chesneau, *op. cit.*, p.264
[6] Larousse, *op. cit.*
[7] *Ibid.*

Isabelle Chesneau constate qu'aujourd'hui les territoires sont composés d'unités éparses, dont la continuité peut néanmoins se lire dans l'ensemble du réseau. Marcel Roncayolo rétorque que malgré cette fragmentation du territoire, des limites sont toujours présentes, car une limite n'est pas seulement matérielle, elle peut se définir de différentes manières : « *elle peut s'appliquer à des principes, des rapports immatériels, des concepts ou simplement des conventions*[1] ». Marcel Roncayolo met en avant l'analogie possible avec la définition de la liberté dans la déclaration des droits de l'homme : « La liberté de chacun s'arrête là où commence la liberté d'autrui ». Cela exprime toute la subtilité de la notion. La limite est parfois un objectif, un idéal, voire une utopie. Mais flexible et évolutive, elle est aussi une conséquence des rapports de forces existant entre deux morceaux de territoires. Autrement dit, il peut exister deux catégories de limite : la limite élaborée dans les faits et la limite de principe.

Par la suite, les deux auteurs expriment leurs craintes quant à la définition juridique d'une limite, pour eux synonyme de solidification et de rigidité. Ils soulignent ainsi l'antinomie présente entre sa définition juridique figée et la réalité évolutive d'une limite.

Les délimitations juridiques font indirectement référence à la notion de frontière. Selon l'anthropologue Daniel Nordman, cette notion de frontière renvoie à la guerre – à l'affrontement ou à la défense. Par définition, elle exprime une certaine rigueur, dans la division du pays en état/région/département. Ils prennent ensuite l'exemple de la région, que Marcel Roncayolo définit telle une division spatiale basée sur des tendances majoritairement culturelles et induites par des pôles d'attractivités. Mais ceux-ci évoluent selon les évolutions de la société. Ce fait met en avant la relativité des limites institutionnelles, autant dans l'espace que dans le temps. Cependant, faut-il faire fi du passé et reconsidérer des choses que l'on a jugées auparavant relativement certaines ? Daniel Nordman, cité dans l'ouvrage, dit que « *les limites des sciences sont comme l'horizon : plus on s'approche, plus elles reculent*[2] ». Il existe donc un système de tension, entre une ligne d'horizon jamais atteinte et ce qu'il est possible de concevoir.

[1] M. Roncayolo, I. Chesneau, *op. cit.*, p.264
[2] *Ibid*, p.268

Définir une limite peut donc être un danger, car cela peut tendre à élaborer des catégories et ainsi figer la mutation. Elaborer un modèle de ville considère celle-ci à un instant du temps figé, et donc un état des lieux non conscient des évolutions à venir. Un modèle suit souvent une géométrie, en niant le phénomène de sociabilité.

> Sociabilité : « *Réseau de relations sociales établies dans des groupes présentant une cohérence idéologique, culturelle, ou religieuse.*[1] »

La réflexion suivante porte sur la conscience ou non du spatial. Faut-il, à défaut d'exacerber la sociabilité d'un territoire, éliminer le contexte spatial dans lequel on se trouve ? Le sentiment d'appartenance doit-il nier l'existence d'appartenance géographique ? Le sociologue Maurice Halbwachs différenciaient deux types d'organisation : ce qui n'était pas de caractère spatial : « *famille, clan, tribu, langue, idées politiques – de ce qui était de nature spatiale – territoire, peuplement, groupes d'humains urbains ou ruraux*[2] ». Dans tous les cas, la création du sentiment d'appartenance est impulsée par une centralité (pas forcément géométrique) et non par son enveloppe extérieure. Effectivement, la création d'un territoire découle d'une civilisation fixe et sédentaire, d'où la présence indéniable du sentiment d'appartenance dans l'élaboration d'un territoire, autrement dit la distinction entre « *ceux du dedans* » et « *ceux du dehors*[3] ». Marcel Roncayolo insiste donc sur les éléments constituants d'une ville que sont « *la réalité géographique, institution, repère à travers le temps*[2] ».

Toujours autour de la question sur l'obsolescence de la notion de limite, Marcel Roncayolo défend l'idée selon laquelle dépasser ses limites est une nécessité, et « *le débordement du périmètre est un processus inhérent à la notion de limite*[4] ». Tout dépend de la manière d'aborder la notion. Elle peut tendre à se renfermer, ou justement à la volonté d'en sortir, d'aller voir ce qui se passe à l'extérieur. La limite permet de penser local dans un contexte global. Cependant, il insiste particulièrement sur les notions de proche, de lointain et de continuité, car il existe aujourd'hui des réseaux et des infrastructures qui reconsidèrent différemment la notion de proximité. Le proche ne se définit plus par ses réalités géographiques, mais par son accessibilité. Certaines autoroutes sont utilisées à la fois pour des trajets nationaux et pour des parcours plus locaux. Cela dépend donc de chaque individu et de son interprétation du proche et du lointain.

---

[1] Larousse, *op.cit.*
[2] M. Roncayolo, I. Chesneau, *op. cit.*, p.269
[3] *Ibid*, p.271
[4] *Ibid*, p.280

Les deux auteurs finissent donc par s'accorder sur la notion de limite. Ils confirment l'importance de celle-ci dans l'élaboration d'un projet. Isabelle Chesneau affirme qu'une limite se conçoit dorénavant à partir d'une continuité des usages et des pratiques, et non plus d'un continuum de formes dans l'espace. Aujourd'hui, faire du projet revient ainsi à créer de l'accessibilité et proposer stratégiquement une possible appropriation. En d'autres termes, « *c'est penser des possibilités*[1] ».

Les deux auteurs affirment ainsi la nécessité de la limite dans la définition d'un territoire. Comprendre une ville, c'est analyser son intérieur et son extérieur. Ces deux morceaux d'espaces fondamentalement différents ont chacun été régis par une impulsion centrale propre à chacun. Etudier une limite revient donc à analyser ce qui se passe à la jonction de ces deux morceaux de territoires. Cet avis est similaire à la définition exprimée dans le *Dictionnaire de la Géographie* précédemment citée. Effectivement, l'ouvrage parlait d'interface et de lieu d'échange. Marcel Roncayolo considère aussi les limites comme témoin de l'évolution urbaine. Cela laisse donc penser qu'une limite laisse des traces visibles dans la composition urbaine d'une ville. C'est ce qu'affirment les architectes et historiens Jean Louis Cohen et André Lortie dans leur ouvrage *Des fortifs au perif* : « *témoignage des pulsations où alternent stase et expansion, elles se forment et se déplacent, mais ne s'effacent jamais totalement de la mémoire des cités.*[2] ». Le troisième point relevé par Marcel Roncayolo et Isabelle Chesneau est la multiplicité des catégories de limites : les limites juridiques, les limites élaborées par la continuité d'éléments et les limites engendrées par des rapports immatériels. Ils mettent en avant le danger des limites institutionnelles qui ont tendance à figer l'espace. Les notions abordées dans l'ouvrage sont la temporalité, la flexibilité et la continuité.

[1] M. Roncayolo, I. Chesneau, *op. cit.*, p.282
[2] J.L. Cohen, A. Lortie, *Des fortifs au perif, les seuils de la ville*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1992, p.9

2. POINT DE VUE D'UN SOCIOLOGUE DE L'URBAIN (JACQUES DONZELOT)

Dans un deuxième temps, nous allons nous intéresser à la notion de limite abordée par un sociologue de l'urbain, Jacques Donzelot. Pour cela, nous nous baserons sur un ouvrage de référence, *La ville à trois vitesses*[1], édité en 2009. Dans ce livre, l'auteur tente de comprendre comment la ville peut-elle faire société aujourd'hui. Après analyse de l'évolution des topologies du territoire, la transformation et la déformation des frontières, des villes médiévales à celles d'aujourd'hui, il conclue qu'actuellement, les villes fonctionnent à trois vitesses, qui s'expriment par trois phénomènes : la relégation, la périurbanisation et la gentrification. Pour comprendre les relations qu'entretiennent ces phénomènes entre eux, il va s'appuyer sur quatre éléments : l'entre soi, le mouvement, la sécurité et l'école comme lieu témoin de ces modes de vie. L'entre soi est une expression vivement utilisée par Jacques Donzelot. Nous pouvons considérer que cela exprime la capacité qu'à une personne à rejoindre d'autres personnes présentant des similarités – que ce soit dans la catégorie socio-professionnelle ou bien dans le mode de vie. Cela résulte alors d'un comportement élaboré autour presque de l'égoïsme et de la crainte des différences.

- Comment sommes-nous arrivés à une ville à trois vitesses ?

A l'époque des villes médiévales, les gens étaient « *unis par les mêmes caractéristiques*[2] ». Habiter dans la ville était gage de liberté. C'était un privilège, un objectif. Populations riches et pauvres ont alors convergé vers la ville. Par crainte que cette dernière ne devienne la scène du théâtre de l'indignation des classes pauvres, la politique de la ville opta pour un éloignement de celles-ci. C'est ainsi qu'une nouvelle catégorie d'habitat dit social verra le jour à la périphérie des centres urbains. Pour ne pas éveiller les soupçons, les classes moyennes vont être parsemées entre ces deux pôles, avec pour rôle d'unifier et de dissimuler la séparation volontaire. C'est à cette époque que les villes nouvelles et les grands ensembles verront le jour. Cette séparation a supprimé l'unité de la société. Rétrospectivement, nous pouvons aujourd'hui observer le phénomène des classes moyennes. Elles forment elles-mêmes la frontière entre ceux qui peuvent jouir de la centralité urbaine et ceux qui se retrouvent en périphérie. La distance, auparavant explicite, est peu appréciée aujourd'hui. Elle alimente le sentiment de ne pas appartenir à la même ville. D'où la naissance d'une ville à trois vitesses.

[1] J. Donzelot, *La ville à trois vitesses*, synthèse, Paris, Editions de la Villette, 2006
[2] *Ibid*, p.1

- Comment définir la relégation ?

La relégation des classes pauvres à la périphérie de la ville est issue d'un urbanisme volontarisme et assumé. Le phénomène s'est concrétisé à l'époque des villes nouvelles. On proposait aux gens un confort moderne dont ils ne pouvaient jouir en ville : l'espace, l'hygiène, la nature. A l'époque, classes moyennes et classes populaires cohabitaient. Mais les emplois industriels se faisant de plus en plus rares, le chômage s'est installé, parallèlement à l'installation des immigrés au même endroit. Les classes moyennes ont alors fui ce territoire rejeté. Habiter les grands ensembles n'était plus un choix, mais une conséquence. On assiste donc à un entre soi contraint, car les populations issues de la classe pauvre ne peuvent se loger ailleurs. Ce sentiment inconfortable de rejet vécu par ces populations s'est fait sentir dans des manifestations publiques. La hausse de la délinquance n'est que la conséquence du rejet. Après s'être vainement battues pour l'intégration dans les années 80, les populations pauvres ont décidé d'assumer leur caractère marginal. Ils jouent de leur image en soulignant l'étiquette hostile qu'on leur a collée. Les délinquants jouent de l'identité à laquelle on les assimile et décident de s'assumer en poussant le phénomène à son paroxysme. « *Ainsi va-t-on d'une volonté de sortir d'une relégation spatiale subie pour un motif ethnique non reconnu à celle d'assumer ce qui vous vaut d'être rejeté…*[1] ».

Mais ce phénomène dessert. Beaucoup assimilent les appartenances ethniques à un milieu hostile. On a donc renfermé ces populations entre elles dans des espaces clos que personne ne veut pénétrer. On assiste alors à un « *spectacle de l'immobilité volontaire*[2] ». Ne se sentant pas désirés, les habitants s'isolent du reste de la société. Société, qui, par ailleurs, ne cherche aucunement à pénétrer les frontières de ces quartiers, y compris les forces de l'ordre. Ces quartiers en marge deviennent alors la scène d'actions illégales dissimulées. La crainte globale de la société évolue en insécurité locale. Les habitants eux-mêmes n'apprécient pas leur environnement. Même l'espace public se voit approprié par des populations qui rejettent leurs voisins. Les espaces communs sont synonymes d'insécurité. La cellule de sécurité minimale se retrouve cantonnée à la frontière du logement. L'individualité ne peut s'exprimer au dehors, seul le logement offre la liberté d'expression à l'échelle de l'individu. Récemment, le Conseil d'Analyse Économique démontre l'idée que les cités subissent une hyperesthésie spatiale. Ils expriment une distance spatiale et ainsi sociale qui se creuse entre l'habitat et l'emploi. Ils mettent aussi en avant le terme de « distance légale » avec le reste de la société.

[1] J. Donzelot, *op. cit.*, p.7
[2] *Ibid*, p.8

- Comment définir la périurbanisation ?

A l'époque de la ville industrielle, le périurbain était constitué de vieux centres villageois et de lotissements pavillonnaires. Comme nous avons vu précédemment, il constituait la continuité spatiale entre les cités et les gens issus des cités. Aujourd'hui le pavillonnaire a peur des gens des cités, alors qu'ils se sont constitués grâce à eux. L'insécurité criante et l'image des cités alimente la crainte face à la population qui y loge. Soutenus par les initiatives politiques qui tendent à préserver les classes moyennes, les habitants du périurbain ont tendance à se renfermer. Nous avons affaire à un entre soi protecteur. En réaction aux cités à l'image négative, le périurbain leur tourne volontairement le dos. Cela confirme les dires précédents. On tourne le dos aux cités, ce qui crée intuitivement leur rejet et donc leur isolement. Concernant la mobilité, leur éloignement des villes et l'étalement urbain allongent les distances entre la propriété privée et les services extérieurs. Cela pousse les habitants à effectuer des distances allongées, et donc à utiliser leur voiture. Une hyper-mobilité contrainte s'affirme. La proportion d'espaces privés face à celle d'espaces publics aboutit à une démarche d'espaces publics fonctionnels, plus que d'agréments. L'espace public se constitue majoritairement de voiries de transports. Les gens ne partagent pas l'espace. Ils aiment s’isoler dans leur maison et leurs cercles d'échanges s'arrêtent aux portes du quartier. Les impasses que nous trouvons beaucoup dans les lotissements pavillonnaires n'invitent pas l'étranger à y pénétrer. Nous avons à faire à une privatisation de l'espace commun. La cellule de sécurité minimale se trouve établie par les limites du quartier, et non au logement comme dans les cités. L'école est un exemple concret en ce qui concerne ce degré d'appartenance.

- Comment, à partir de ces constats, la gentrification a-t-elle fait sa place dans le dessin de la ville ?

A la base, la gentrification débuta dans les années 1980, quand le charme des villes recommença à attirer les classes moyennes. Ce sont les anglo-saxons qui sont à l'initiative de ce mouvement. La ville étant devenue une terre que les gens ne désiraient plus, artistes et autres intellectuels décidèrent d'installer une résidence de luxe dans un quartier industriel. Le goût pour un mode de vie dit « plus populaire » attirait les gens. La ville est synonyme de partages, d'échanges, d'honnêteté et d'ouverture. Alors, dans les années 90, les promoteurs ont saisi l'opportunité du marché : les « jeunes riches » qui veulent s'installer en ville. Il a donc fallu réaménager les villes pour les rendre plus confortable. Ajoutant ainsi une valeur ajoutée aux centres urbains, les populations originelles et populaires aux moyens modestes se sont vues éjectées par la hausse du prix de la vie. De plus, on leur proposait un mode de vie plus attrayant en lotissement pavillonnaire : moins cher, plus de mètres carrés, un jardin, la propreté, le végétal, une rentabilité inébranlable à leurs yeux. Les classes moyennes ont donc fuit les centres villes et se sont vus remplacées par les classes plus riches. On a ainsi eu à faire à une fuite des populations qui constituaient, à l'origine, la qualité du quartier.

D'après ces constats, Jacques Donzelot parle d'un entre soi sélectif. Il parle de « sélection naturelle » engendrée par le coût de l'accession à ce lieu de vie. Quant au mouvement, « *les habitants des centres gentrifiés ne sont ni dans l'immobilité volontaire, ni dans la mobilité contrainte, mais dans l'ubiquité*[1] ». Une mise à disposition quasiment complète du territoire. Un rayonnement de possibilité mondiale. Une facilité d'accès qui s'étend du service de proximité à la planète (proximité aéroport). Vis-à-vis de l'insécurité, le problème ne se pose pas, car la sélection des habitants se fait naturellement. L'accès à la ville est impossible pour les classes pauvres qui effraient. Concernant le domaine scolaire, n'ayant aucune difficulté de mobilité, aucune crainte ne transparaît.

[1] J. Donzelot, *op. cit.*, p.19

Jacques Donzelot conclue en affirmant que cette tripartition de la ville n'est pas systématique. Il existe par exemple des quartiers d'habitats sociaux qui ne relèvent pas de la relégation et des quartiers bourgeois qui dénigrent la gentrification. Jacques Donzelot confirme la vision de Churchill qui affirmait que tout n'était question que de tendance. Et celle d'aujourd'hui minimise la classe moyenne. A l'époque de l'ère industrielle, cette classe constituait un idéal et un objectif dont la relation avec le reste s'établissait sur le lieu de travail. Il existait donc une relation entre deux pôles de la ville. Aujourd'hui, Jacques Donzelot définit deux types de mondialisation : la mondialisation par le bas qui tire les classes pauvres au retranchement issu de la relégation et la mondialisation par le haut qui soutient la gentrification, une classe émergente. Cependant, la classe moyenne ne trouve sa place nulle part. Elle contribue à la relégation tout en étant exclue du processus de gentrification. Aucune place ne lui est réservée, elle subit donc les effets de la mondialisation.

Quand Jacques Donzelot parle de vitesses, il décrit concrètement le rapport entre le temps et la distance d'un parcours. Mais la particularité de ces trois vitesses qui sont, rappelons-le, la relégation, la péri-urbanisation et la gentrification, est qu'elles fonctionnent entre elles. Telles des polarités électriques, un système de réaction se met en place. L'une rejette l'autre, laissant ainsi de la place pour une suivante. Jacques Donzelot aborde une deuxième notion importante, celle de la tendance. Ceci peut se définir comme un dispositif spécifique impactant sur le comportement d'un individu. Cela rejoint donc complètement ses propos précédents. Ce sont des dispositifs socio-spatiaux pratiqués initialement par une petite masse de gens, créant peu à peu un fort pouvoir attractif, et ainsi générateurs de comportements similaires. Les limites entre ces trois vitesses se créent par l'éloignement progressif, le rejet et la recherche d'identité.

3. POINT DE VUE D'ARCHITECTES (TOMATO ARCHITECTES ET KEVIN LYNCH)

Dans cette partie, nous allons étudier la notion de limite abordée par quelques acteurs issus du champ disciplinaire de l'architecture. Nous allons donc étudier les points de vue du collectif Tomato architectes, tel que développé dans leur ouvrage *Paris, la ville du périphérique* publié en 2003, issu de leur diplôme du même nom, et de l'architecte américain Kevin Lynch dans son ouvrage *L'image de la cité*, publié en anglais en 1968 et traduit en français en 1976.

Le point de vue des Tomato Archtitectes est intéressant car novateur. Ils ont ciblé leur réflexion sur l'étude d'une seule limite. Leur terrain d'analyse choisi est Paris, « la ville aux multiples limites ». Ils affirment qu'elle se voit aujourd'hui contenue dans son ultime limite, le périphérique. Aux yeux de tous, c'est aujourd'hui la frontière la plus claire de la capitale. Cette limite, dont le groupe Tomato architectes revisite le statut, est à la fois visible et ressentie. Dans leur ouvrage *Paris, la ville du périphérique*, ils réévaluent les enjeux de cette limite souvent décriée. Ils mettent en avant ses qualités, dans l'objectif de comprendre son enjeu dans le dessin de la ville. Effectivement, comme le souligne Jacques Lucan, l'expression du titre de l'ouvrage laisse induire que cette infrastructure propose une urbanité spécifique. C'est à la fois un lieu de vie et de déplacement. Elle offre un parcours séquencé et continu du paysage Paris/Banlieue. La manière dont ils observent le territoire est également particulière. Ils se placent sur la limite, et non à côté. Ils parcourent la frontière et étudient sa relation avec le territoire. Remettant en cause la définition littérale du mot limite, ils affirment qu'une limite n'est pas qu'une ligne mais un territoire, qui possède une épaisseur.

Dans un deuxième temps, ils dépassent les clichés en proposant un point de vue spécifique, celui du périphérique comme espace de lien entre les fragments du territoire, et non forcément comme facteur de séparation. Cette importance donnée à la qualité pas forcément séparative d'une limite avait déjà été énoncée en 1968 par Kévin Lynch. A l'époque, il s'était interrogé sur la polyvalence des limites, qui « *peuvent être des barrières, plus ou moins franchissables, qui isolent une région de l'autre ; ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre.*[1] ». Mais ces réflexions se trouvent être un détail dans la recherche engagée par Lynch. Il était surtout l'un des premiers à proposer des cartes mentales de l'espace, un exemple est visible en annexe page 72. Sa force se trouve donc dans sa capacité à transgresser les règles de la cartographie.

[1] K. Lynch, *L'image de la Cité (The image of the city)*, Paris, Dunod, collection Aspects de l'Urbanisme, 1969, p.54

Dans cette démarche, il met en valeur la différence entre la perception et la réalité. Toujours dans cette recherche de retranscription des perceptions individuelles, Lynch va considérer cinq éléments fondateurs de « *l'image mentale d'un territoire pour chaque individu*[1] ». Il est bon de savoir qu'il s'attache seulement « *au rôle de la forme elle-même*[2] », en éliminant volontairement « *la signification sociale d'une zone, sa fonction, son histoire, ou même son nom*[2] ». Les cinq éléments retenus sont donc les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère. Nous nous intéresserons principalement à sa définition de la limite. Ce sont pour lui des éléments linéaires matérialisés par des murs, des éléments naturels ou des agencements urbains tels que des voies ferrées. Leurs qualités se trouvent aussi dans leur continuité et leur sentiment de barrière impénétrable. C'est justement quand cette régularité se rompt que la limite atténue son sentiment de frontière infranchissable. Mais c'est au moment où Lynch les qualifie en tant que suture ou couture que l'on voit comment Tomato architectes se situent dans sa continuité.

Prenant pour exemple la ville de Los Angeles, il compare deux voies : une rue simple (Figueroa Street) et une autoroute placée juste derrière. Les gens considèrent alors Figueroa street comme limite du quartier, effaçant presque l'impact aérien de l'autoroute en arrière-plan. Kevin Lynch démontre ici que l'impact visuel ne joue pas que sur la limite, mais influe sur l'usage. Nous pouvons faire une relation avec la notion de distance telle qu'abordée par Marcel Roncayolo. Une autoroute sert à établir de grandes distances. C'est pour cela qu'elles sont souvent minimisées dans la définition des limites des quartiers, elles se situent à une échelle supérieure qui fait d'elles des axes mentaux. Kevin Lynch aborde ensuite la qualité directionnelle que propose une limite. Il aborde notamment la présence des limites aériennes dans la ville. Celles-ci tendent à exprimer des directions sans forcément être considérées comme des limites.

[1] M. Chiappero, *Le dessin d'urbanisme. De la carte au schéma-concept, construire les projets de villes et de* territoires, Lyon, Certu, 2002, p.55
[2] K. Lynch, *op. cit.*, p.53

3

VISIBILITÉ, RÉALITÉ ET PERCEPTIONS DANS LA VILLE

Après avoir étudié de manière théorique le mot et la notion de limite, il est essentiel d'observer les faits *in situ*. Comme nous le disions précédemment, le meilleur moyen d'analyser une limite est de vivre l'expérience de son franchissement. C'est pourquoi le dispositif expérimental choisi est une sorte de *transect*, procédé utilisé par les géographes. Il s'agit d'un tracé virtuel ayant un début et une fin, dont le but est de couper et de traverser l'espace pour faire émerger sa composition. Les architectes Bernardo Secchi et Paola Viganò, lors de leur participation au projet du Grand Paris, ont usé d'un protocole similaire dont nous nous sommes inspirés (voir Annexe page 73). Dans notre cas, cela s'est traduit physiquement par une traversée de la ville dans le but d'en explorer sa composition architecturale, urbaine et sociale. Il s'agissait de pénétrer les lieux de manière consciente.

Pour cela, les observations effectuées auparavant nous ont permis de répertorier les éléments potentiellement générateurs de limites dans la ville. Ils sont les suivants : les traces historiques, les éléments naturels, les agencements spécifiques en termes de formes urbaines et la composition sociale. Le terrain a donc été choisi de manière à traverser le plus de limites possibles, et ce de façon la plus expressive et manifeste.

1. LE TERRAIN D'ETUDE

a. Paris, ville aux multiples limites

Notre étude portera donc sur une portion significative du territoire parisien. Paris est une ville radioconcentrique, dont les enceintes successives témoignent de l'évolution grandissante de la superficie de la ville. Au IV^{ème} siècle sonne l'heure de la première enceinte nommée Gallo-Romaine, érigée pour accueillir le pouvoir et abriter le peuple en cas d'attaques des barbares. A l'époque, le niveau de sol se trouvait six mètres plus bas que le niveau actuel. Il est donc difficile de trouver des traces visibles aujourd'hui.

Par la suite, Paris a commencé à se développer sur la rive droite, qui abritait à l'époque trois églises placées en haut de trois monceaux naturels, possédant chacun leur périmètre défini. L'enceinte des X-XI^{ème} siècles fut donc le résultat de la décision d'« *enclore cet ensemble de bourgs dans une nouvelle enceinte*[1] ». Celle-ci se présentait sous forme d'un fossé, entrecoupé de portes, constituant les seuls éléments maçonnés de l'ouvrage. L'emprise de cette enceinte est visible dans le tracé des rues et par moment dans le dessin du parcellaire. Mais l'urbanisme grandissant, elle est vite devenue obsolète. Elle ne répondait ainsi plus à un rôle défensif.

C'est sur ce constat que Philippe Auguste exigea la construction d'une enceinte à son nom, en 1190. Cet imposant ouvrage avait la particularité de prendre en compte, à défaut de son prédécesseur, la rive droite et la rive gauche. Il se présentait sous la forme d'un mur d'environ 2.50 mètres de large, sur 10 mètres de hauteur, chapoté par un chemin de garde. L'ouvrage était percé d'une dizaine de portes principales, et de presque autant de poternes (ouvertures secondaires répondant aux besoins de communications). De plus, tous les 60 mètres se manifestait une tour cylindrique, dont la distance était calibrée sur la portée des « *tirs croisés à l'arbalète*[2] ». En d'autres termes, la création comme l'agencement répondent à une fonction majoritairement défensive. Beaucoup de vestiges sont encore visibles en sous-sol, à travers l'orientation des cheminées, dans les divisions parcellaires et les traces conservées des murs et des tours. Deux siècles plus tard, la victoire des Anglais à Poitiers persuada Paris de se munir d'une enceinte élargie. Du point de vue de l'urbanisation stagnante, la rive gauche ne nécessita pas la refonte de l'enceinte de Philippe Auguste. Charles V et Etienne Marcel jugèrent suffisante la creusée d'un fossé accolé au mur existant. Rive droite, on élargit le périmètre au Louvre à l'Ouest, et jusqu'à la Bastille à l'Est. En 1356, cette nouvelle muraille prenait la forme d'un fossé accolé d'une montée de terre de 7 mètres et d'une palissade. Le tout s'établissait sur une largeur de presque 80 mètres.

[1] R. Gagneux, D. Prouvost, *Sur les traces des enceintes de Paris*, Paris, Parigramme, 2004, p.16
[2] *Ibid.,* p.24

Lorsque Charles V monta au pouvoir en 1364, il « *décida de perfectionner cette enceinte primitive par la construction d'un mur crénelé reliant des tours carrées ou rectangulaires*[1] ». Mais par la suite, cette enceinte fut détruite pour plusieurs raisons. Par exemple, en 1633, la construction du Palais Royal mit au second plan l'enceinte de Charles V. Mal entretenue, sa dégradation fut lente et progressive. Par ailleurs, un nouveau mode de fortification vit le jour, en réaction aux avancées militaires en matière d'artillerie. On parle d'enceinte bastionnée, dont la construction sembla débutée en 1525. Il s'agissait à l'Est de renforcer la précédente muraille et à l'Ouest de reconstruire une nouvelle enceinte nommée « Les Fossés Jaunes ». La conjoncture de ces deux ouvrages se trouvait au niveau de la porte St Denis de l'époque. Celle qui se nomme comme telle aujourd'hui n'a rien à voir avec celle de l'époque. La porte St Denis que l'on voit aujourd'hui à Paris est une construction datant du XVIII^{ème} siècle, érigée à la gloire de Louis XIV. C'était une porte d'entrée triomphale qui n'a aucun rapport avec l'enceinte des Fossés Jaunes.

Dans les années 1785, Louis XVI suggéra une autre fonction à ces ceintures. Les enceintes de Charles V et des Fossés Jaunes ont alors été transformées en lieu de promenade, correspondant aux actuels grands boulevards. On confia alors le projet à « la Ferme Générale », compagnie financière responsable du prélèvement de l'impôt. Ils décidèrent de construire le Mur des Fermiers Généraux, première muraille à vocation administrative et fiscale. Celle-ci s'apparentait à un mur épais de 1 mètre pour 3 mètres de hauteur. Une zone large de 30 mètres fut établie, dans l'objectif de mettre en place un boulevard extérieur destiné à la desserte. Finalement, un simple chemin de ronde fut installé. Les habitants jugeaient ce mur inutile, voire emprisonnant. Ce mur des Fermiers Généraux équivaut au tracé actuel des lignes 2 et 6 du métro.

Les évènements subits en 1814-1815 « *montrèrent cruellement les faiblesses du système de fortifications*[2] ». C'est ainsi qu'en 1840, la décision fut prise d'élever une nouvelle muraille qu'on nommera cette fois « l'enceinte de Thiers ». Il s'agissait d'une enceinte large de 140 mètres et composée de quatre-vingt-quinze bastions en saillies ; devant s'étendait une zone de protection de 250 mètres de large, nommée zone *non aedificandi*.

[1] *Ibid*, p.68
[2] R. Gagneux, D. Prouvost, *op. cit.*, p.186

En 1860, « *Paris annexa la zone comprise entre le mur des Fermiers généraux et le pied du glacis de la nouvelle enceinte*[1] ». Au nord de Paris, il s'agit actuellement du 10ème arrondissement. Ceci équivaut donc à une fusion des limites administratives, fiscales et militaires. Jugée inutile face aux nouvelles armes apparues durant la première guerre mondiale, l'enceinte fut déclassée en 1919. Paris annexa dans un second temps la zone *non aedificandi*, dans l'objectif idéaliste d'en faire la ceinture verte de Paris. On entreprit donc à cet emplacement la construction de HBM, de cités universitaires et d'équipements sportifs. L'idée du boulevard périphérique émergea dès 1940, avec la volonté de doubler le boulevard des Maréchaux pour dissocier deux types de circulation : locale et transit. Il prendra la forme d'un ouvrage large d'environ 60 mètres sur une longueur de 35 kilomètres : le périphérique.

Ce bref rappel de la formation des limites parisiennes issues de fortifications permet d'appuyer le choix de cette ville comme terrain d'étude. Nous porterons donc une attention particulière aux signes visibles aujourd'hui des traces du passé, tels que la toponymie des voies, leurs directions et leurs emplacements.

b. De la place Saint-Michel à la ville de Saint-Ouen

D'après notre précédente étude autour de la notion abordée par des architectes (Tomato Architectes et Kévin Lynch), un sociologue (Jacques Donzelot) et un géographe (Marcel Roncayolo), nous pouvons conclure sur la variabilité des éléments facteurs de limites. Nous allons limiter nos observations à quatre éléments qui sont : les traces historiques, les éléments naturels, les agencements spécifiques en termes de formes urbaines et la composition sociale.

Le parcours choisi relève d'une volonté de couper à travers le territoire parisien. Nous souhaitons dans un premier temps rencontrer les limites historiques successives de la capitale. Dans un seconde temps, ayant remarqué précédemment le rôle des éléments naturels dans le dessin d'une limite, il parut indispensable de jouer avec les propriétés du sol durant l'expérience. Paris possède deux particularités naturelles visibles : la présence d'une rivière, la Seine, qui se divise en deux bras au centre pour laisser place à deux îles, et une modulation de sol.

[1] *Ibid*, p.191

L'enjeu est donc de traverser doublement la Seine pour s'intéresser au cas de la traversée de l'eau, ainsi qu'au cas de l'île, qui représente un élément particulier dans l'agencement d'une ville. Cette volonté va inébranlablement influencer le trajet de l'expérimentation, car la Seine traverse Paris d'Est en Ouest. De plus, au Nord se trouve la célèbre Butte Montmartre. Le trajet choisi sera donc de direction Sud / Nord, géométriquement semblable à un diamètre de la ville.

Ces volontés dessinent une ligne verticale qui ressemble fortement à un autre tracé, celui de la ligne 4 du métro parisien, qui lie Montrouge au Sud à la Porte de Clignancourt au Nord, en passant par l'île de la Cité au centre. Ce système de transport est le plus utilisé par les parisiens. Il est incubateur de flux et représente un réseau majeur. Kévin Lynch écrit que « *les nœuds sont des points, des lieux stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur, et points focaux intenses vers et à partir duquel ils voyagent*[1] ». Nous partons donc du postulat que les nœuds du territoire parisien se matérialisent notamment par les stations de métro. Ce sont, comme l'écrit Kevin Lynch, des lieux stratégiques par lesquels toute la population voyage. Il nous semble donc intéressant de calquer le parcours expérimental sur le trajet du métro, telle une transposition en surface de la ligne souterraine. Cependant, nous sommes parfois amenés à nous poser des limites ; c'est donc pour des raisons pratiques et fonctionnelles que nous considérons suffisant d'effectuer la moitié de la traversée, en se fixant sur la partie nord de Paris, tout en conservant la traversée de la Seine. Cet itinéraire présente des qualités spécifiques nécessaires à nourrir notre réflexion. Le point de départ du parcours sera donc situé place St Michel, au niveau de la dernière station de métro sur la rive gauche : St Michel. Pour l'arrivée, l'étude portant sur les limites dans la ville et de la ville, il parut inévitable de dépasser le périmètre de la capitale. La ligne 4 du métro s'arrête à Porte de Clignancourt, la ville la plus proche est donc Saint-Ouen. Le point d'arrivée du parcours se situe au niveau du panneau d'entrée de ville indiquant Saint-Ouen.

[1] K. Lynch, *L'image de la cité, op. cit.,* p.55

Sur l'aspect social et culturel, notre trajet se justifie par des disparités avérées. Nous nous baserons sur les chiffres de l'Apur émis en octobre 2011 et répertoriés dans un corpus intitulé *Paris et ses quartiers. Etat des lieux. Eléments pour un diagnostic urbain. Les vingt arrondissements*[1], téléchargeable sur leur site internet. En terme de composition sociale, passer du 6ème arrondissement au 18ème, en passant par le 4ème, le 1er, le 2ème, le 3ème, puis le 10ème, nous fait rencontrer des quartiers aux différences formelles et sociales visibles. Le 6ème arrondissement présente une densité d'édifices monumentaux, presque 10 fois supérieure au 18ème. Suivant une approche plus socio-économique, l'Apur a effectué des catégories concernant l'habitat. Le 18ème arrondissement présente beaucoup de logements en résidence principale sans confort, tandis que ce taux est quasiment nul pour le 6ème. Concernant la population, le taux de chômage augmente progressivement du 6ème au 18ème. Concernant les catégories socio-professionnelles, le 6ème et le 4ème présentent un taux dominant de « Chefs d'entreprises, cadres, et professions libérales », tandis que le 10ème et le 18ème affichent un plus fort pourcentage d'« Employés et ouvriers ». Concernant la mixité emploi/habitat, le 6ème et le 10ème ne présentent pas de dominantes, tandis que le 4ème affiche une dominante « emploi », à l'inverse du 18ème.

Ce trajet correspond donc à un rayon de la ville de Paris, du centre à la périphérie, de la place Saint-Michel à la ville de Saint-Ouen. Cet itinéraire relève d'un arrangement optimal prenant en compte les volontés énoncées précédemment. Il nous fait traverser au total sept arrondissements et une frontière de ville, nous laissant ainsi franchir sept limites administratives. L'itinéraire du parcours est visible **page 50**. Cette carte a été élaborée grâce à différents outils qui sont : le site du Géoportail, Google Maps et un plan de Paris imprimé aux Editions Michelin à échelle 1.10000ème.

[1] Apur, *Paris et ses quartiers. Etat des lieux. Eléments pour un diagnostic urbain. Les vingt arrondissements*, Paris, octobre 2011, URL : http://www.apur.org/etude/paris-quartiers-lieux-elements-un-diagnostic-urbain-vingt-arrondissements



Carte relatant le parcours dans le territoire parisien

2. LE PROTOCOLE

Le protocole consiste en un relevé régulier des lieux et situations rencontrés le long de l'itinéraire. Il a été effectué sous forme de relevé photographique. Le rythme a été donné par les variations de rues. A chaque changement de rue, trois photographies ont été prises. Cela rend compte d'un triptyque descriptif de la rue dans laquelle nous nous trouvions. Il est bon de noter que le parcours a toujours été effectué du côté droit de la rue, dans un souci d'homogénéité. Concernant le moment choisi, les photos ont été prises en février, sur le temps de l'après midi (entre 13h et 17h), durant la semaine (du lundi au vendredi). Dans cet espace temps, les lieux sont parcourus à la fois par les touristes, les travailleurs et les habitants des lieux, à l'inverse du weekend où, en grande majorité, les gens ne travaillent pas. Cela semble donc être le moment le plus propice à rencontrer un visage significatif des lieux. Le parcours a donc été effectué d'une seule traite dans la mesure du possible – en raison de quelques imperfections, certaines photos ont été rééditées un autre jour, ce qui peut expliquer les différences de luminosité de certains clichés.

Nous nous sommes attachés dans un premier temps aux limites administratives. La manifestation de celles-ci en ville se produit via le biais des plaques des rues. Elles informent à la fois du nom de la rue et de l'arrondissement dans lequel on se trouve. Il s'agissait de relever de face et le plus près possible (entre 1 et 3 mètres en moyenne) une photographie de la plaque à chaque changement de rue. Ce protocole est semblable à celui entrepris par le photographe polonais Eustachy Kossakowski en 1971, lors d'une expérience intitulé *6 mètres avant Paris*[1]. Il s'agissait d'un constat volontairement objectif des panneaux indicateurs de Paris. Dans ce travail sont visibles à la fois les panneaux, leur contexte, leur environnement et la collection de ces 88 photos produit une visualisation exhaustive et objective des seuils de la capitale.

Dans un deuxième temps, il s'agissait de capturer la rue dans sa profondeur. Chaque photographie a été prise du centre de la rue, de manière à offrir un panorama significatif de l'axe, de sa composition et de son point de convergence (ce vers quoi il dirige).

[1] G. Gassiot-Talabot, *Six mètres avant Paris*, Opus international n°27, éditions Georges Fall, septembre 1971, p.64

Dans un troisième temps, pour se rendre compte du contexte, il s'agissait de prendre en photo le rez-de-chaussée de cette rue, afin de lire la liaison existante entre l'architecture et le sol public, de rendre visible les habitants du lieu et de renseigner la topographie du lieu (inclinaison). Pour plus de recul, la photo a été prise du trottoir opposé.

Toutes les photos ont été prises à hauteur d'environ 1.60m (équivalent à une vue moyenne d'un être humain), car il s'agit d'une étude de perception des limites par l'humain.

Notons que le protocole suivi s'est appuyé sur les réflexions et les démarches entreprises dans l'ouvrage *Migropolis : Venice / Atlas of a Global Situation*[1]. Les auteurs offrent un panel de cartographies et de photographies selon des thèmes précis. Prenons par exemple leur démarche autour de l'enseigne Macdonalds implantée sur l'île de Venise. Le relevé photographique fait preuve d'une régularité et d'une rigueur, tant dans le point de vue que dans l'action. Nous tentons, dans notre démarche, de faire preuve d'autant de clarté au niveau des intentions et du résultat.

[1] W. Scheppe & the IUAV Class on Politics of representation, *Migropolis : Venice / Atlas of a Global Situation*, Hatje Cantz, 2009

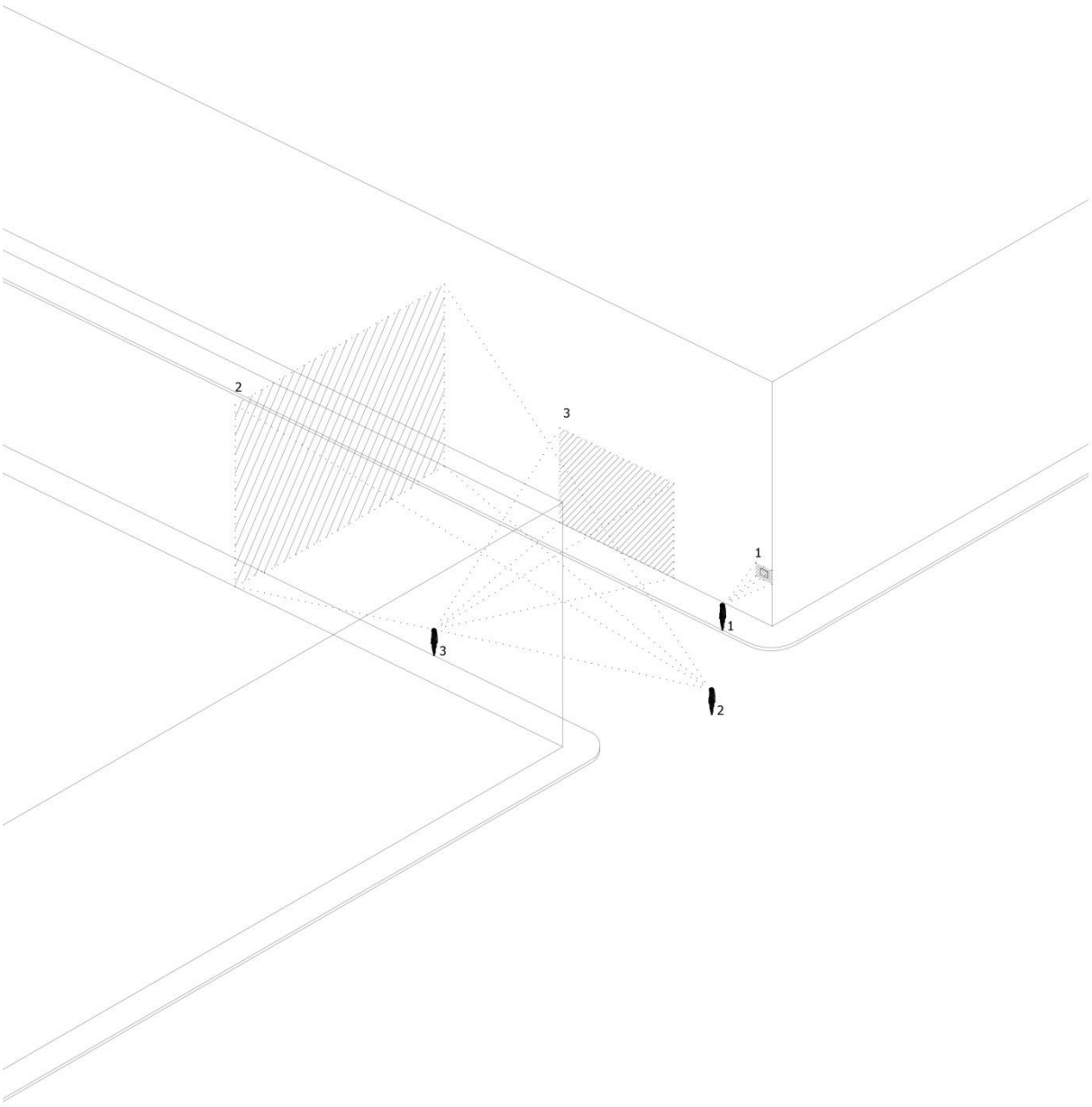


Figure 3.2 - Schéma explicatif du protocole, renseignant les cadrages et l'ordre dans lequel les photos seront prises.

Notons que le relevé photographique est disponible **page 63** et il nous parait essentiel de le visionner parallèlement à la lecture de la description du parcours ci-dessous. Pour une meilleure visualisation, de fréquents allers retours seront effectués entre la narration et les illustrations.

Pour plus de clarté, nous allons dans un premier temps vous expliquer comment lire le relevé photographique, qui se présente sous forme d'une frise composée d'éléments placés en cohérence avec l'itinéraire effectué. Ce document se lit donc de manière linéaire. La première ligne (**A**) renseigne le rythme du protocole suivant les plaques de rue (photos prises de face, entre 1 et 3 mètres) ; certaines photos, comme celle du panneau *rue du Faubourg Saint-Denis*, peuvent sembler médiocres et ne pas suivre le protocole, mais l'expérimentation s'étant déroulée dans la ville, nous avons dû faire avec les aléas des éléments urbains. La deuxième ligne (**B**) concerne les photographies des voies en profondeur, l'objectif étant de mettre en évidence le point de convergence de la rue. Le ciel de ces photos a volontairement été supprimé de manière à mettre en valeur les formes urbaines. Par exemple dans la *rue St Denis*, la visibilité de la porte St Denis est alors mise en avant (**B17**). La troisième ligne (**C**) concerne les façades bordant les voies, montrant ainsi le rez-de-chaussée, le rapport à la rue et les usagers des lieux. Ces derniers ont justement été retirés de chaque photo pour créer la quatrième ligne (**D**). Cela met en avant la composition sociale, par la mise en évidence des usagers du lieu et de leur comportement dans le milieu urbain. Par exemple, la photo concernant le *boulevard de Strasbourg* (**C20**) met en avant l'agitation ressentie dans cette voie au moment de l'expérimentation couplée à l'immobilité de certains groupes de personnes. Notons que durant le parcours, nous avons rencontré des places. N'étant pas comparables à des voies, une seule photo représentative de celles-ci est affichée, selon le point de vue le plus représentatif du lieu. Par exemple, sur la *place Joachim du Bellay*, nous avons capturé de manière frontale la fontaine des Innocents (**C12**).

Notons que, parallèlement au relevé photographique, des prises vidéos ont eu lieu à chaque station de métro, au niveau des sorties sur la rue. Mais le résultat n'a pas été aussi significatif que ce que nous avions pu imaginer, et donc nous n'avons pas jugé utile d'intégrer ce corpus filmique au reste du document – de peur que cela porte défaut aux propos exprimés. Une image est cependant visible en Annexe page 74, dans un souci de visualisation que nous préciserons plus loin.

3. DESCRIPTION ET OBSERVATIONS

a. Du 6è Arrt au 2è Arrt

L'aventure commence *place Saint-Michel*, 6è Arrt[1]. C'est une place majoritairement habitée par les touristes, plus que par les résidents. Par touriste nous entendons voyageurs non-résidents à Paris, venus de France ou d'ailleurs dans le but de visiter et découvrir la ville. Nous pouvons affirmer leur présence ici par l'observation visuelle et sonore de la population de la place. Les gens en groupe représentent majoritairement la population, plus que les personnes seules (constat visible sur la photographie). De plus, il suffit de s'approcher un peu pour entendre de nombreuses langues étrangères. Un lieu touristique est souvent siège de spectacles de rues, c'est ce que nous pouvons observer sur la photographie, un « homme statue » se prépare sur la gauche de la fontaine (**C1**). Il est aussi visible sur la photographie des gens prenant des clichés de cette fontaine, élément emblématique et symbolique du lieu. Le trajet continue ensuite sur l'île de la Cité, en empruntant le *Pont Saint-Michel*, toponymie renseignée sur une plaque de marbre. Nous traversons donc le bras sud de la Seine. La place et le pont possèdent la même dénomination – Saint-Michel. Cela permet de créer un lien entre la rive gauche et l'île, mais la Seine reste un élément synonyme de limite.

Effectivement, les premiers pas sur l'île sont ressentis comme tels, grâce au nouveau paysage urbain qu'elle représente. La composition urbaine est différente de celle de la rive gauche que nous venons de quitter. De hauts et larges bâtiments en pierre de taille viennent border le *boulevard du Palais*, 4è Arrt (**B3**). Nous avons donc quitté le 6è Arrt pour pénétrer le 4è Arrt. La limite administrative est alors matérialisée par la Seine. Les touristes affluent toujours autant, parqués entre des barrières en attendant qu'on leur accorde le droit de pénétrer enfin dans la fameuse Sainte Chapelle. Nous pouvons par ailleurs noter la forte présence de la police sur l'île qui peut s'expliquer par la localisation de leurs bureaux administratifs à deux pas du *boulevard du Palais*. Toujours dans l'objectif de calquer notre trajet sur celui du métro, nous tournons sur notre droite pour emprunter la *rue de Lutèce*, 4è Arrt. Apparait alors la *place Louis Lépine*, 4è Arrt, habitée par le célèbre Marché aux Fleurs (**C5**). Pour l'instant, notre trajet ne se constitue que de lieux célèbres de la capitale.

[1] Dans cette partie du document, tous les odonymes seront écrits en italique ; il s'agit du rythme du parcours instauré dans le protocole. Chaque odonyme sera accompagné de son Arrondissement, volontairement abrégé en Arrt, telle que le renseignent les plaques de rue.

Nous empruntons ensuite *le quai de la Corse*, lui aussi bordé d'imposants édifices. Par ailleurs, la composition sociale se remarque dans les marques de voitures garées le long du quai (**C6**). Nous traversons par la suite le *Pont au Change*, renseigné par une plaque similaire à celle du précédent pont (marbre). Nous quittons donc l'île de la Cité et ses imposants éléments architecturaux.

Une percée se fait alors sur la *place du Châtelet*, 4è Arrt. Notons que sur le côté Ouest de la place, une plaque de rue renseigne le 1er Arrt. Nous pouvons alors considérer la *place du Châtelet* comme élément de relation entre les arrondissements. Elle se trouve à la jonction du 1er Arrt et du 4è Arrt. Elle est bordée par un flux moteur majeur, parallèlement coule la Seine et la dénomination Châtelet est un repère pour les parisiens. Ici, la frontière entre le 1er Arrt et le 4è Arrt se situe *place du Châtelet*, un lieu commun à ces deux divisions administratives. Kévin Lynch nommerait cette limite « couture ».

Une fois la *place du Châtelet* traversée, nous empruntons la *rue St Denis*, 1er Arrt. Nous continuons donc *rue des Halles*, 1er Arrt, puis *rue Sainte-Opportune,* 1er Arrt. Malgré le changement d'arrondissement, aucun changement majeur n'est à noter. Au bout de la rue *Sainte-Opportune*, nous traversons un porche. Apparaît alors la *place Joachim du Bellay*, dont la plaque de rue renseigne l'histoire de Joachim du Bellay, poète du XVIè siècle (**A12**). Cependant, impossible de trouver une plaque comprenant le numéro d'arrondissement. Nous nous sommes donc renseignés en aval, par le biais du site de la ville de Paris[1], répertoriant chacune des rues de Paris. Nous nous trouvons donc dans le 1er Arrt, mais la valeur de cette place nous a questionnés. Au moment de l'expérimentation, en plein après-midi, ce lieu présente peu d'agitation. C'est une place que l'on traverse ou que l'on contourne. La fontaine sans eau au milieu en fait pourtant un repère. Nous emboîtons ensuite le pas dans la *rue Pierre Lescot*, 1er Arrt. Actuellement bordée à l'Ouest par les travaux du centre commercial Châtelet, cette rue ne vit que d'un côté (**B13**). Elle est alors lieu de passage, de transit.

[1] Recherche des voies publiques et privées de Paris, mis en ligne le 9 juin 2008, consulté le 23 février 2014, URL : http://www.v2asp.paris.fr/commun/v2asp/v2/nomenclature_voies/Voieactu/1920.nom.htm

Nous poursuivons *rue de Turbigo*, 2ème Arrt. De la *place du Châtelet* (entrée dans le 1er Arrt) à la fin de la *rue Pierre Lescot* (sortie du 1er Arrt), la composition urbaine est assez similaire. Des activités et commerces en rez-de-chaussée animent les rues. Les habitants des lieux sont alors très divers : touristes, familles, solitaires ou autres. Cependant, la *rue de Turbigo* présente un vrai élargissement (**B14**). Nous marchons depuis 500 mètres au sein de rues piétonnes, le choc des voitures se fait alors sentir. Le changement majeur se trouve être donc dans le changement d'usage du réseau. Le piéton est alors relégué à la seconde place. Il est possible ici de faire un parallèle avec la théorie de Jacques Donzelot, dans l'idée qu'un phénomène engendre la fuite d'un autre.

b. Du 2è Arrt au 10è Arrt

Nous pénétrons par la suite le 3è Arrt par le biais du *boulevard de Sébastopol*. Nous bifurquons ensuite sur la gauche, *rue Réaumur*, et réintégrons ainsi le 2è Arrt. Aucun changement ne se fait ressentir. La suite du parcours nous fait emprunter la *rue Saint-Denis*, 2è Arrt. Cette rue présente un nouveau type de sol. Les trottoirs se composent des longs et larges pavés habituels, mais leur forme arrondie présente un caractère non aperçu auparavant. La route, elle, est composée d'une juxtaposition de petits pavés clairs (**BC17**). Cela s'explique peut-être par son histoire. La plaque de rue indique que nous nous trouvons aussi dans l'*ancienne route de Saint-Denis*. Il s'agissait effectivement d'une ancienne voie romaine menant à Saint-Denis[1]. De nos jours, les rez-de-chaussée des bâtis ne présentent quasiment que des enseignes de prêt-à-porter et de vente en gros, à la nomination particulière n'ayant aucun rapport avec les grandes chaines de magasins. Les trottoirs sont habités par des chariots de tissus, bruyamment poussés par des hommes ou simplement accrochés à des poteaux (**C17**). On aperçoit au bout de la rue un évènement spécial, la présence d'une arche, se dénommant la porte Saint-Denis (**B17**). Il s'agit, comme nous l'avions vu précédemment, d'une arche symbolique construite à la gloire de Louix XIV au XVIIIè siècle. C'est un ouvrage majeur dans l'histoire de la ville. Sa position centrale entre les voies de circulation en fait un espace peu accessible, aujourd'hui plus investi par les pigeons que par les hommes. Pour l'anecdote, des nuées d'oiseaux s'en envolent régulièrement. La porte offre une situation particulière dans le paysage parisien, ce qui nous amène à nous questionner sur son véritable impact.

[1] Recherche des voies publiques et privées, www.paris.fr, *op.cit.*

Derrière celle-ci se trouve la *rue du Faubourg St-Denis*, 10è Arrt. L'ouvrage de la porte Saint-Denis matérialise ainsi physiquement la limite administrative entre le 2è et le 10è Arrt. Si l'on regarde la carte, on aperçoit qu'elle se situe aussi à la jonction du 9è Arrt. Mis à part sa situation stratégique d'un point de vue administratif, le changement d'arrondissements se fait-il ressentir pour autant ? A peine quelques pas dans la *rue du Faubourg St Denis* que le lieu s'identifie. Beaucoup d'odeurs émanent des nombreux marchands de nourriture bordant et débordant sur la rue. Les enseignes se composent d'une majorité de spécialités turques, dont les ventes se font particulièrement en façade des magasins (**C18**). Nous avons ainsi affaire à un mélange des populations. Les restaurants vendant directement aux clients sur le trottoir, une mixité s'établit entre l'espace intérieur et l'espace extérieur. Les frontières du privé sont atténuées. De plus, les trottoirs sont au même niveau que la route, ce qui crée un sentiment d'ensemble de la voie cohérent.

Pour revenir sur la porte St Denis, cet ouvrage présente la particularité d'être à la jonction du 2è et du 10è Arrt ; il est aussi la représentation symbolique d'un élément de division de deux morceaux de ville que l'on pourrait chacun appeler quartier. La différence entre l'avant et l'après se ressent dans l'usage et les usagers, mais les deux quartiers gardent un lien par leur toponymie similaire (*St Denis*). Par la suite, nous quittons le quartier Saint-Denis en empruntant sur notre droite la *rue du Château d'Eau*, 10è Arrt. Comme nous le disions précédemment, un quartier est une unité administrative subjective (à ne pas confondre avec les quartiers administratifs). Les limites sont souvent floues, mais l'expérience nous fait nous rendre compte que l'on prend conscience d'un quartier surtout lorsqu'on le quitte. Nous allons d'ailleurs voir par la suite qu'un quartier fait abstraction des limites administratives. Effectivement, la plaque de la *rue du Château d'Eau* indique toujours le 10è Arrt, mais c'est pourtant un autre visage qui apparaît. On quitte l'agitation précédente pour entrevoir une nouvelle agitation menée par les voitures. Mais plus on s'approche du boulevard que nous apercevons au bout, plus le visage change. Des magasins de beauté apparaissent. Nous pouvons lire des enseignes de type « Sly Beauty », « Cali Ongles » ou « Miss Afro » (**C19**). Une boutique située à la jonction de la *rue du Château d'Eau* et du *boulevard de Strasbourg* indique « F&W, le leader mondial des soins de peaux pour les femmes de couleur ». Le message est clair, cette rue est un espace destiné aux personnes de couleur. Cette tendance est visible aussi dans le caractère des piétons, la majorité possède une peau de couleur (**D19**).

Arrivée au bout de la rue, nous commençons à monter le *boulevard de Strasbourg*, 10è Arrt. Nous employons ici le terme « monter » car le boulevard est ascendant. Le long de celui-ci, les boutiques spécialisées continuent d'habiter les rez-de-chaussée des deux côtés de la voie. Des rabatteurs sont même présents au dehors des boutiques, dans le but d'attirer les clients. Ces gens qui parlent forts et abordent sans aucune gêne les passants constituent le principal facteur d'agitation de la rue. La photographie concernant la vision frontale du boulevard est significative de l'ambiance du lieu (**C20**). Dans un premier temps sont visibles les boutiques dénommées « Elégance coiffure, 100% brésiliennes », « MC Coiffure, international », « restaurant Saumo, spécialité Afro-Caraïbe ». Il est intéressant dans un second temps d'observer les usagers des lieux. Comme nous le disions précédemment, leur identité physique est semblable aux enseignes spécialisées des boutiques. Quant à leur comportement, la photo est significative de l'agitation ambiante. Le cliché a été pris lorsque que le feu piéton s'est allumé au vert. Nous voyons donc des personnes traverser la rue, mais de manière désordonnée. La population est étalée sur toutes les voies, à l'extérieur du passage pour piétons sensé délimité leur étendue d'action. En arrière-plan, nous pouvons apercevoir des groupes de personnes installés le long des murs. Ce type de comportement est visible tout le long du boulevard. L'espace public se voit habité, à la manière de *la rue du Faubourg St-Denis*. Les portes des magasins sont ouvertes et l'intérieur du commerce à tendance à déborder sur le trottoir. Plus on s'éloigne de la *rue du Château d'Eau*, plus les magasins spécialisés se font rares, plus l'agitation redescend. Pourtant, les groupes de personnes immobiles sont présents tout le long du boulevard. Néanmoins, leurs comportements ne sont plus les mêmes. Les rabatteurs ont disparu, ce sont donc ces groupes de personnes qui reprennent « l'assaut sur les inconnus ». Ils abordent sans distinction les passants. Lors de l'expérimentation, l'appareil photo qui servait à capturer des clichés a attiré l'attention de quatre personnes qui m'ont gaiement demandé de les photographier. Au milieu du boulevard, l'appareil photo a été rangé pour analyser les différences de comportement. Cela fut probant, on ne parlait plus de l'appareil. Cependant, on nous a accosté deux fois pour savoir ce que nous faisions, un peu comme si nous marchions sur leur terrain. Notons que ces usagers au comportement spécifique disparaissent dès lors que nous nous approchons de la gare de l'Est (**B20**). Apparaissent alors des voyageurs munis de valises et bagages en tout genre. Le mouvement reprend, on assiste à des flux de personnes qui n'ont pas l'air d'avoir pour but de s'arrêter.

Pour revenir sur cette expérience, le sentiment de limite a été ressenti dès la pénétration de la *rue du Château d'Eau*. Nous avons ensuite eu l'impression de réellement nous trouver au milieu d'un quartier cohérent où boutiques spécialisées et habitants se correspondent. Mais comme nous le précisions, plus la distance diminuait à vue de la gare de l'Est, plus les comportements spécifiques se sont dissipés. Un éloignement progressif de la *rue du Château d'Eau* peut faire référence à la notion de limite abordée dans le champ disciplinaire des mathématiques. Effectivement, la définition parle de rapports de quantités qui tendent vers cette limite, sans jamais l'atteindre. Comme si les rapports de quantités se matérialisaient par des groupes de personnes, et la limite était la gare de l'Est.

c. Du 10è Arrt à Saint-Ouen

Une fois la gare de l'Est dépassée, nous empruntons la *rue du 8 mai 1945*. C'est une courte voie occupée principalement par des couloirs de bus. Nous tournons ensuite sur notre droite sur le *boulevard de Magenta*, 10è Arrt, puis encore sur notre droite sur le *boulevard de Denain*, 10è Arrt, dont la voie a pour point de convergence la gare du Nord. Nous n'apercevons ici rien de remarquable. Nous quittons donc la gare du Nord par la *rue de Dunkerque*, 10è Arrt. Ensuite, nous réempruntons pour la seconde fois le *boulevard de Magenta*, 10è Arrt.

Apparaît au bout du boulevard le métro aérien, géométriquement perpendiculaire à la voie où nous nous trouvons (**B25**). En second plan émerge l'enseigne Tati, aux couleurs notables (bleu et rose). Symbole du quartier, il s'agit du premier magasin implanté par l'enseigne. Arrivés en haut du boulevard, un véritable nœud de flux s'offre à nous. Sous le métro aérien, bordé par deux boulevards, un terre-plein central se dessine. A cet emplacement se situe la station de métro Barbès. Réputée pour son activité en matière de trafic de drogues et de cigarettes, ce lieu est une véritable plateforme d'échanges de tout genre. Il constitue à la fois le nœud administratif entre le 10è Arrt et le 18è Arrt, le croisement entre la ligne 4 et la ligne 2 du métro, l'emplacement de l'ancien mur des Fermiers Généraux et le nœud de flux piétons et motorisés. Notons aussi la forte présence policière. Certains agents observent tels des piquets de garde, tandis que d'autres contrôlent et fouillent des individus. La présence policière n'est pas du tout la même que celle observée préalablement, sur l'île de la Cité, dans le 4è Arrt. Ici règne presque un climat de tension. Le relevé photographique ne montrant pas cet aspect du lieu, nous avons décidé d'extraire une image de l'une des vidéos enregistrés sur le terrain, visible en annexe page 74.

Ce lieu est le théâtre d'une agitation extrême. On assiste à un véritable changement d'atmosphère et de comportements. Une fois passés sous le métro aérien, nous poursuivons *boulevard de Barbès*, 18è Arrt. L'agitation constatée au niveau de la station de métro est la même dans ce boulevard. A 10 mètres de la brigade policière, les vendeurs à la sauvette murmurent aux oreilles des passants la vente de stupéfiants.

Nous continuons de monter le long du boulevard, jusqu'à l'apparition de la *place du Château Rouge*. Aucune plaque de rues ne renseigne l'arrondissement. Géographiquement, nous nous trouvons à un sommet. De parts et d'autres de la place débouchent des rues pour la majorité descendantes. La *place du Château Rouge* est un lieu de forte agitation, semblable à ce que nous traversons depuis le début du *boulevard de Barbès*. Cette agitation s'arrête dès lors que nous quittons la place et continuons notre route sur la suite du *boulevard de Barbès*, dont l'inclinaison est maintenant descendante. De nouvelles architectures apparaissent (**C28**), nous quittons peu à peu le caractère Haussmannien, et de surcroit l'agitation ressentie précédemment. Quelques immeubles de type années 1960 bordent le boulevard. Nous continuons d'ailleurs notre route sur le *boulevard Ornano*, 18è Arrt, sans véritablement sentir de changement de rue. Il est très long et le point de convergence passe ainsi inaperçu. Pourtant, nous ressentons que la limite extrême de la ville de Paris est proche.

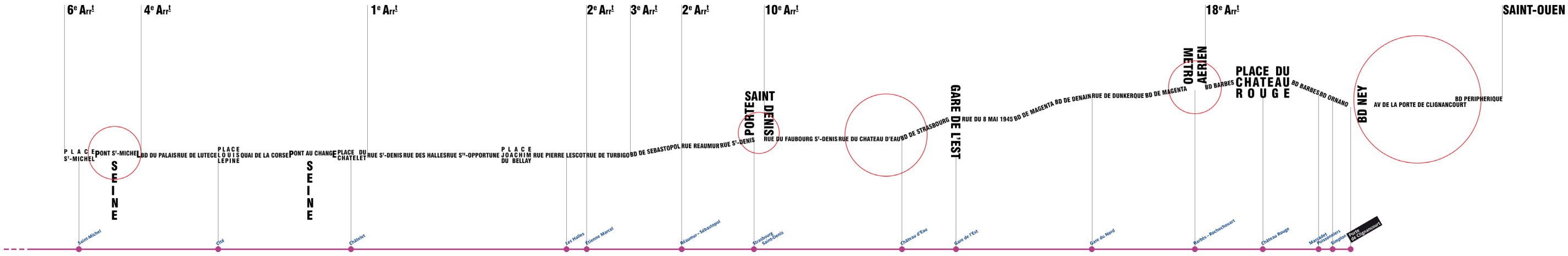
Au bout du *boulevard Ornano* apparaît le *boulevard Ney*. Perpendiculaire à notre parcours, sa grande largeur rend sa traversée difficile. Composé d'une dizaine de voies motorisées et couplées à l'ancienne petite ceinture de Paris, le *boulevard Ney* apparait finalement comme un énorme espace ouvert où le piéton n'a pas sa place. Une fois ce boulevard traversé, nous continuons sur l'*avenue de la Porte de Clignancourt*. La plaque de rue, accrochée à un grillage, renseigne toujours le 18ème Arrt (**A30**). Pourtant, rien ne suggère que nous sommes encore dans la ville de Paris. Nous sommes situés à l'emplacement que les politiques ont faussement appelé *la ceinture verte* de Paris lors de la construction du périphérique. Nous portons un jugement de valeur sur cette situation car nous considérons le terme « verte » inapproprié à la vue de ce qu'est véritablement cet endroit. Un espace ouvert où la vue se dégage sur de hauts bâtiments, reliés à un espace public inhabité – car inhabitable ? (**C30**) Nous entendons là qu'aucun aménagement n'est prévu pour le piéton. Les distances ne sont pas si grandes, mais le parcours est long et troublé par des véhicules motorisés provoquant des nuisances visuelles et sonores.

Finalement, nous poursuivons notre chemin jusqu'au panneau d'entrée de ville indiquant *Saint-Ouen*. Ce trajet nous fait donc passer sous le *boulevard périphérique* aérien, dont l'impact est complètement minimisé comparé au no man's land que nous venons de traverser (**B30**). Dans beaucoup d'esprits, le périphérique est synonyme de frontière infranchissable à caractère repoussant. A cet endroit de Paris, ce n'est pourtant pas cela que nous retiendrons. Selon un avis personnel, l'ultime frontière de Paris se matérialise par le territoire nommé *la ceinture verte*. C'est alors une frontière épaisse de 300 mètres qu'il s'agit de franchir. Nous pouvons ici créer un lien avec les écrits du collectif Tomato Architectes où ils mettaient en exergue l'épaisseur du territoire engendré par le boulevard périphérique. Nous pouvons aussi rapprocher notre constat avec celui de Kevin Lynch à propos des limites réelles et ressenties. Son expérience dont nous parlions précédemment à propos de *Figueroa Street*, où les habitants ne considéraient pas l'autoroute pourtant massive comme limite d'un quartier, mais une petite avenue en contre bas. Il en va de même pour le périphérique et le *boulevard Ney*. Nous pouvons considérer que ce dernier détient beaucoup plus d'impact que l'infrastructure du périphérique. De plus, si l'on crée le rapprochement avec l'histoire de Paris, cette ceinture verte se tient à l'emplacement exact de l'ancienne *enceinte de Thiers*. Le passé est donc toujours un peu présent.

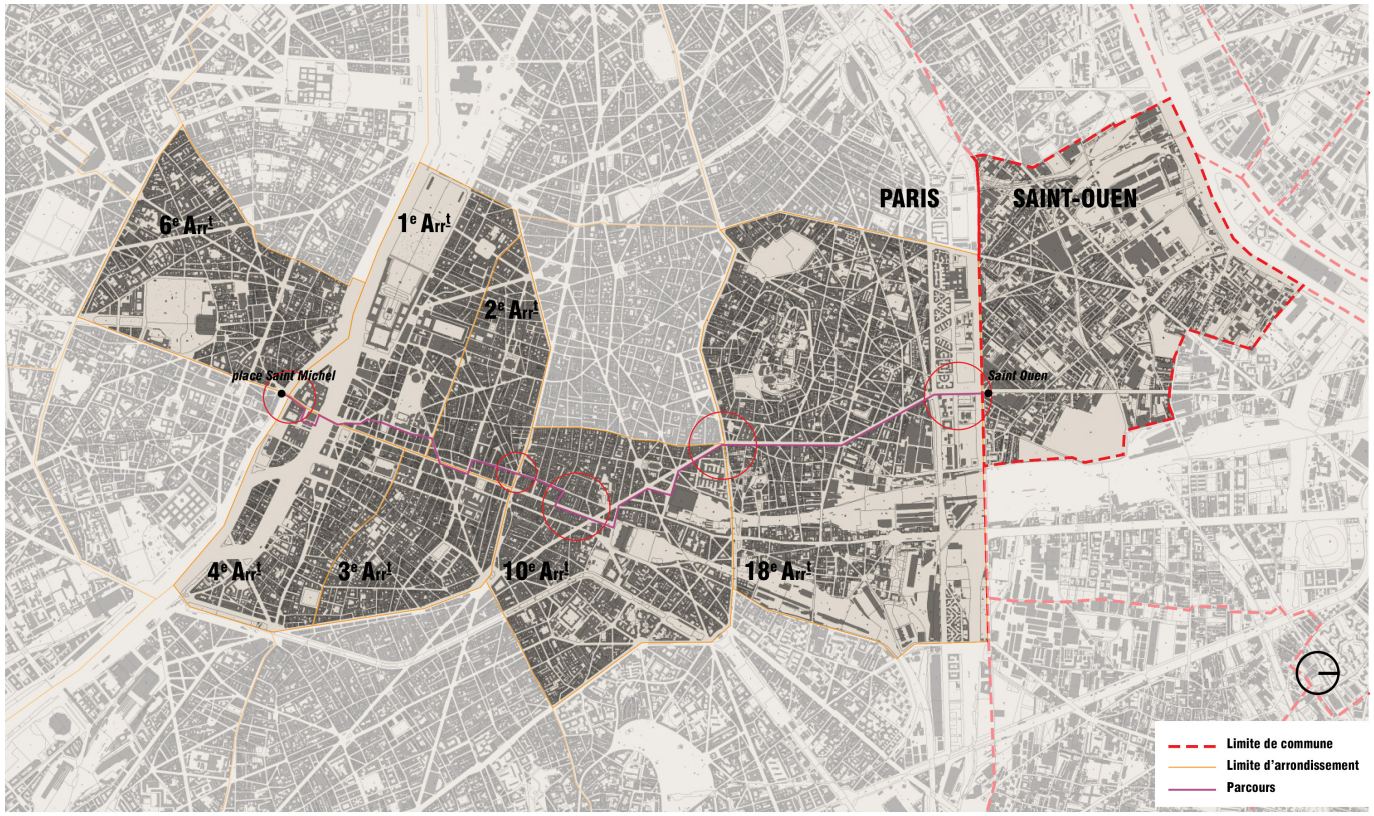
Un document synthétique du parcours et des observations est présenté **page 64**. Il s'apparente à un schéma/coupe/synthèse et rend visible le rythme orchestré par les changements de rue, leur toponymie, leur inclinaison, les limites administratives franchies, les éléments « perturbateurs » facteurs de limite (éléments verticaux) et les zones où l'on a justement ressenties des limites (représentées par des ronds rouges).

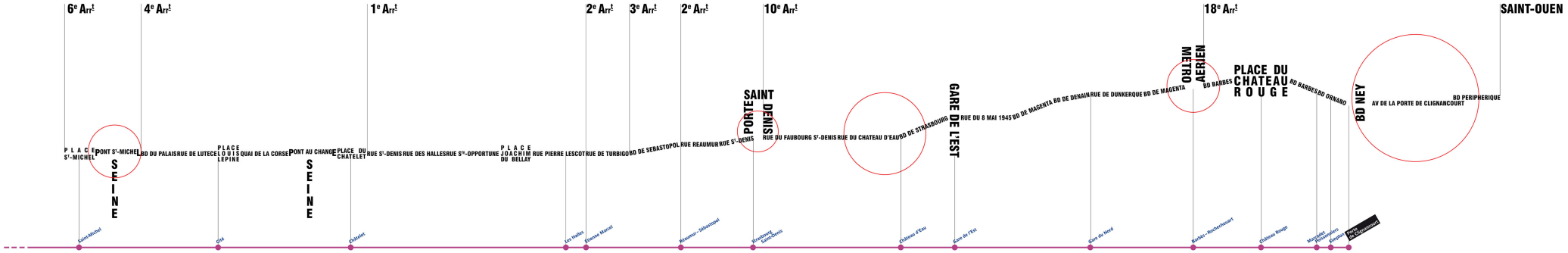


Figure 3.3 - Relevé photographique, de la place Saint-Michel à Saint-Ouen



Carte relatant le parcours dans le territoire parisien


6e Arrt
1e Arrt
2e Arrt
4e Arrt
3e Arrt
10e Arrt
18e Arrt
PARIS
SAINT-OUEN
place Saint Michel
Saint Ouen
Limite de commune
Limite d'arrondissement
Parcours


6e Arrt
4e Arrt
1e Arrt
2e Arrt
3e Arrt
2e Arrt
10e Arrt
18e Arrt
SAINT-OUEN
PLACE S'-MICHEL
PONT S'-MICHEL
SEINE
BD DU PALAIS
RUE DE LUTECE
PLACE LOUIS LEPINE
QUAI DE LA CORSE
PONT AU CHANGE
SEINE
PLACE DU CHATELET
RUE S'-DENIS
RUE DES HALLES
RUE S'H-OPPORTUNE
PLACE JOACHIM DU BELLAY
RUE PIERRE LESCOT
RUE DE TURBIGO
BD DE SEBASTOPOL
RUE REAUMUR
RUE S'-DENIS
PORTE SAINT DENIS
RUE DU FAUBOURG S'-DENIS
RUE DU CHATEAU D'EAU
BD DE STRASBOURG
GARE DE L'EST
RUE DU 8 MAI 1945
BD DE MAGENTA
BD DE DENAIN
RUE DE DUNKERQUE
BD DE MAGENTA
METRO AERIEN
BD BARBES
PLACE DU CHATEAU ROUGE
BD BARBES
BD ORNANO
BD NEY
AV DE LA PORTE DE CLIGNANCOURT
BD PERIPHERIQUE
Saint-Michel
Cité
Châtelet
Les Halles
Etienne Marcel
Réaumur - Sébastopol
Strasbourg Saint-Denis
Château d'Eau
Gare de l'Est
Gare du Nord
Barbès - Rochechouart
Château Rouge
Marcadet Poissonniers
Simplon
Porte de Clignancourt

CONCLUSION

L'objectif général de cette étude est de percevoir les limites de la ville et dans la ville, en dépassant nos préjugés sur le terme, sa réalité et sa visibilité. Nous avons pour cela étudié le mot selon une analyse sémantique qui nous a permis d'affirmer les diversités d'acceptions que possède le mot. Nous nous sommes ensuite intéressés à la notion abordée dans différentes disciplines : sociologie urbaine, géographie et architecture, chacune portée par un acteur/auteur spécifique. L'ensemble de ces recherches a alors enrichi nos connaissances et ouvert notre esprit sur de nouvelles acceptions. Il nous a aussi permis d'établir un protocole judicieux pour notre expérimentation sur le terrain, en guidant notre regard sur la visibilité et la perception des limites dans la ville.

Le tout nous a ainsi permis de déterminer 4 éléments potentiellement générateurs de limites qui étaient : les traces historiques, les éléments naturels, les agencements spécifiques en termes de formes urbaines et la composition sociale des lieux. Nous allons donc conclure sur cette expérience en relayant nos principales observations.

Dans un premier temps, nous avons rencontré à plusieurs reprises la manifestation de limites historiques. La première limite historique franchie et ressentie fut celle de Charles V. Son emplacement est aujourd'hui matérialisé par la porte Saint-Denis (l'ouvrage actuel n'a aucun rapport avec l'enceinte de l'époque). D'une forme urbaine particulière, il s'agit du point de liaison entre le 2è Arrt et le 10è Arrt, entre la *rue St-Denis* et la *rue du faubourg St-Denis*. La seconde limite ressentie fut le mur des Fermiers Généraux, matérialisé aujourd'hui par la ligne de métro aérien, que nous avons franchie au niveau de la station Barbès. Les rails aériens rendent compte d'une forme urbaine particulière et représentent une ligne de césure à la jonction du *boulevard de Magenta* et du *boulevard de Barbès*. Situé à l'emplacement de l'ancienne enceinte de Thiers, il représente aujourd'hui encore une frontière entre deux morceaux de villes. Cependant, cette limite n'est pas particulièrement difficile à franchir. Nous avons dans un troisième temps été confrontés au boulevard Ney puis à la « ceinture verte », mise en place suite au déclassement de l'enceinte de Thiers. Ce fut la première frontière épaisse que nous avons rencontrée, au franchissement difficile. Une frontière composée de trois éléments : le *boulevard Ney*, le *boulevard périphérique* et le vaste espace contenu entre eux.

Dans un deuxième temps, les éléments naturels, tels que la Seine et la butte Montmartre, n'ont pas eu un impact aussi fort que nous le pensions. La butte matérialisée par l'inclinaison des voies n'a produit aucune sensation particulière. Rétrospectivement, nous pensons qu'il s'agit d'une pente trop faible pour impacter réellement. La Seine, quant à elle, délimite particulièrement l'île de la Cité, siège de toutes les grandes institutions. Celles-ci apparaissent sous la forme d'imposants édifices, ne constituant pas pour autant une limite infranchissable. La Seine constitue donc une limite, qu'il n'est cependant pas difficile à traverser.

Concernant l'observation de la composition sociale d'un lieu, l'exemple le plus remarquable se situa au niveau du « quartier » du château d'eau. Une population au comportement particulier fait de ce « quartier » un lieu peu ouvert à la différence. Ceci constitue donc un domaine, un territoire, facteur de limites. Ce quartier est d'ailleurs délimité au Sud par la rue du Château d'Eau et tend vers le Nord direction gare de l'Est. Le relevé photographique réalisé durant l'expérience rend compte de la juxtaposition de ces situations. Il rend visible l'expérience du franchissement, mais met aussi en avant les limites de la méthode.

L'expérimentation effectuée dans cette étude ne représente qu'un échantillon du territoire parisien, qu'un rayon de la ville. Il serait intéressant de le placer dans un projet global ; en effet, effectuer cette démarche au niveau de toutes les portes de Paris, permettrait de façon judicieuse de comparer et de questionner à nouveau nos constats sur plusieurs points du territoire. La limite entre le 10ème et le 18ème arrondissement, matérialisée par le métro aérien de la ligne 2, n'est peut-être pas ressentie comme telle sur tout le pourtour des arrondissements. Naitrait alors une nouvelle cartographie du territoire, qui ferait disparaître des limites à certains endroits, et, à contrario, en ferait apparaître des nouvelles à d'autres endroits.

L'étude nous a également amené à nous questionner sur l'impact des termes employés. Nous pouvons par exemple questionner celui de « ceinture verte ». Une ceinture est un élément que l'on ferme dans l'objectif de contenir quelque chose. Ouvrir la ceinture verte, amènerait donc une nouvelle valeur au périphérique. Le périphérique constitue actuellement l'ultime limite, mais si Paris s'étendait à l'extérieur de celui-ci, cette fameuse « ceinture verte » deviendrait alors peut-être un simple espace vert, dont l'épaisseur deviendrait une qualité et non un élargissement du boulevard périphérique.

A la question « les limites de la ville sont-elles celles que l'on s'imagine ? », il est possible d'y répondre positivement. A Paris, les limites renseignées sont celles des arrondissements. Effectivement, de par leur formation corrélant avec l'expansion historique de Paris, beaucoup sont visibles – et ressenties – dans la ville. Elles se manifestent par le biais de différences sociales avérées et sont parfois même soulignées par la présence d'éléments urbains incisifs : par exemple, porte Saint-Denis, limite significative entre le 2è et le 10è arrondissement, idem pour la ligne de métro aérien à la frontière du 10è et du 18è. Ce constat tend à nous questionner sur l'impact de ces limites administratives. Les limites administratives ne sont-elles pas elles-mêmes génératrices de nouvelles limites ? Cette réflexion se rapproche des écrits de Jacques Donzelot qui disait que les phénomènes sociaux tels que la gentrification engendrent la relégation des classes pauvres aux périphéries. La délimitation du 18ème arrondissement rejette-elle les inconnus à l'extérieur de son périmètre ?

BIBLIOGRAPHIE

W. Scheppe & the IUAV Class on Politics of representation, *Migropolis : Venice / Atlas of a Global Situation*, Hatje Cantz, 2009

M. Roncayolo, I. Chesneau, *L'abécédaire de Marcel Roncayolo, Entretiens*, Gallion, les éditions Infolio, 2011

J.L. Cohen, A. Lortie, *Des fortifs au perif, les seuils de la ville*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1992

J. Donzelot, *La ville à trois vitesses, synthèse*, Paris, Editions de la Villette, 2006

Tomato Architectes, *Paris, la ville du périphérique*, Paris, les éditions du Moniteur, 2003

K. Lynch, *L'image de la Cité (The image of the city)*, Paris, Dunod, collection Aspects de l'Urbanisme, 1969

M. Chiappero, *Le dessin d'urbanisme. De la carte au schéma-concept, construire les projets de villes et de* territoires, Lyon, Certu, 2002

R. Gagneux, D. Prouvost, *Sur les traces des enceintes de Paris*, Paris, Parigramme, 2004, 241p.

Article, conférences

L. Coudroy, O. Pégard, *Sénart à 40 ans, ou la mesure d'un horizon*, Supplément traits urbains n°63, sept.-oct. 2013

P. Vigano, Conférence, *Projets de territoire : la ville poreuse et autres*, Grenoble, 2010

J. Lévy, *Périurbain : le choix d'habiter entre soi*, Le Monde – Hors-série : L'atlas des villes, Paris, p.128, 2013

A.M. Filaire, *Paysages, frontière et appartenance*, Cycle de conférence : Secrets de fabrique, Paris, ENSAPVS, 2013

G. Gassiot-Talabot, *Six mètres avant Paris*, Opus international n°27, éditions Georges Fall, septembre 1971, p.64

CORPUS

Larousse, *Encyclopédie et dictionnaire en ligne*, 2013, URL : www.larousse.fr

Hachette, *Dictionnaire Hachette Encyclopédique*, Paris, éditions Hachette, 2000, p.1093

G. Bonnerot, F. Joly, *« Cartographie »*, *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 11 février 2014. URL : http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/cartographie/

Les Fonds de plan à moyenne et à grande échelle, STU, 1985, p.22

INSEE Ile-de-France, *Les zonages urbains en Ile-de-France, l'aire urbaine de Paris déborde largement des limites de la région*, mis en ligne en 2009, consulté en 2013, URL : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=20&ref_id=14206&page=alapage/alap311/alap311_encad1.htm

H.J. Calsat, *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace*, Paris, Conseil international de la langue française, 1993, p.183

J. Levy, M. Lussault, *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, p.617

J.M. Pruvost-Beaurain, « Limite (mathématique) », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 6 février 2014, URL : http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/limite/

http://www.wordle.net/ *(programme générateur de nuages de mots)*

Apur, *Paris et ses quartiers. Etat des lieux. Eléments pour un diagnostic urbain. Les vingt arrondissements*, Paris, octobre 2011, URL : http://www.apur.org/etude/paris-quartiers-lieux-elements-un-diagnostic-urbain-vingt-arrondissements

IAU IDF, *Cartes interactives topographiques et des limites administratives*, URL : http://sigr.iau-idf.fr/webapps/visiau/?id_app_visiaurif=28

Géoportail, *Cartes interactives du relief, des limites administratives et des bâtiments*, URL : geoportail.gouv.fr

APUR, *Paris et ses quartiers, Etat des lieux des arrondissements*, édité en octobre 2001, consulté en décembre 2013

APUR, *Atlas des données et cartes de la Métropole Parisienne*, édité en juillet 2012, consulté en décembre 2013

Recherche des rues de Paris, mis en ligne le 9 juin 2008, consulté le 23 février 2014, URL : http://www.v2asp.paris.fr/commun/v2asp/v2/nomenclature_voies/Voieactu/1920.nom.htm

R. Depardon, C. Nougaret, *Journal de France*, Arte Editions, 2012

TABLE DES ILLUSTRATIONS

INTRODUCTION

Figure 0.1 - Image concept de la Seine se diffusant dans les deux villes (Master 1) – p.5

Figure 0.2 - Image concept du territoire de Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers (Master 2) – p.7

PARTIE 1

Figure 1.1 - Fond de carte avec des limites administratives – p. 14

Figure 1.2 - Carte publiée par l'INSEE avec de nouvelles limites – p. 17

Figure 1.3 - Définition dans le sens commun – p. 20

Figure 1.4 - Définition dans le champ administratif – p. 20

Figure 1.5 - Définition dans le champ statistique – p. 21

Figure 1.6 - Définition dans le champ de l'aménagement de l'espace – p. 21

Figure 1.7 - Définition dans le champ de la géographie – p. 22

Figure 1.8 - Définition dans le champ des mathématiques – p. 22

Figure 1.9 - Définition approfondie dans le sens commun – p. 26

Figure 1.10 - Mise en réseau du mot Limite – p. 28

Figure 1.11 - Nuage de mots à partir des définitions – p. 29

PARTIE 3

Figure 3.1 - Carte relatant le parcours effectué lors de l'expérience – p. 50

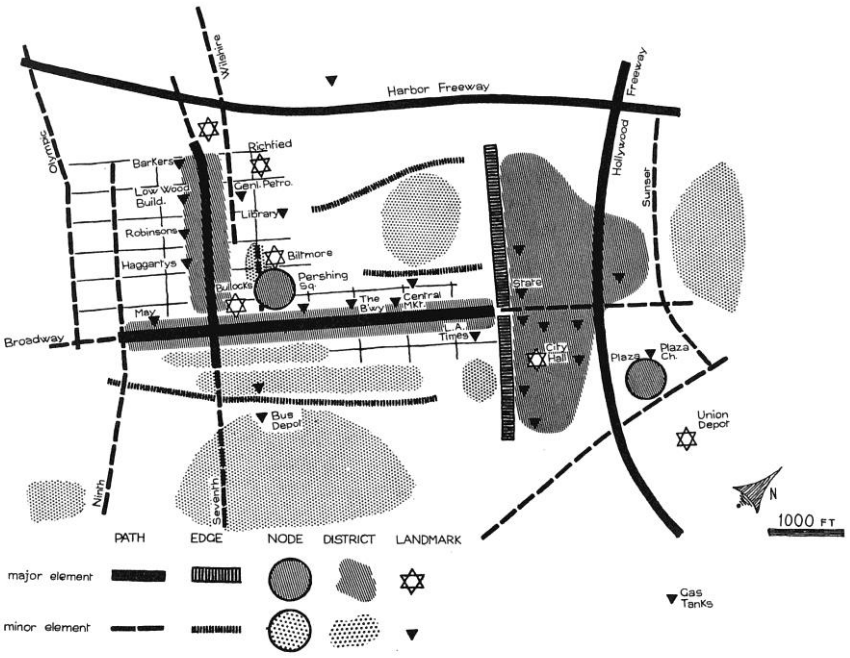
Figure 3.2 - Schéma explicatif du protocole – p. 53

Figure 3.3 - Relevé photographique – p. 63

Figure 3.4 - Schéma synthétique du parcours – p. 64

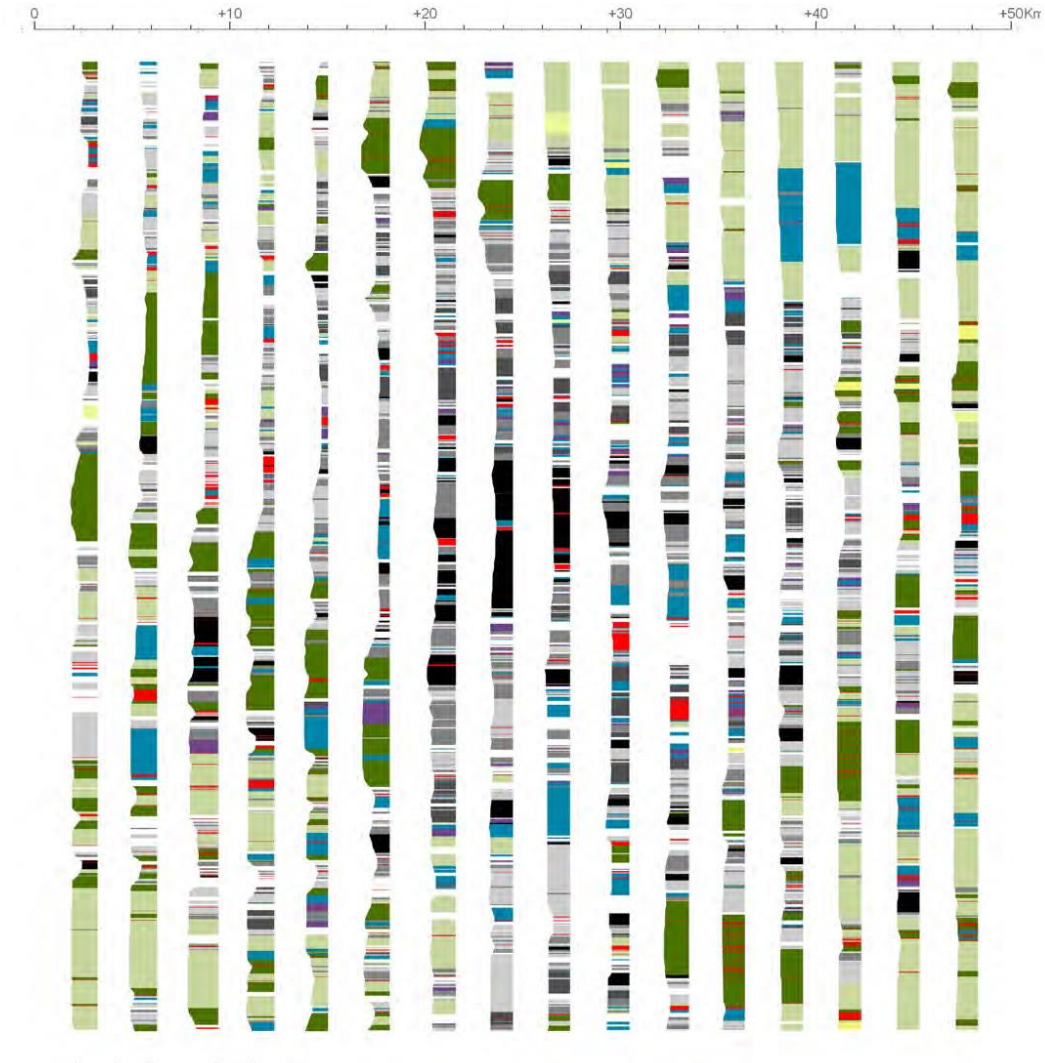
ANNEXES

FIG. 14. *The visual form of Los Angeles as seen in the field*



« La forme visuelle de Los Angeles telle qu'elle ressort de l'enquête sur le terrain. »

K. Lynch, *L'image de la Cité (The image of the city)*, Paris, Dunod, collection Aspects de l'Urbanisme, 1969, p.176

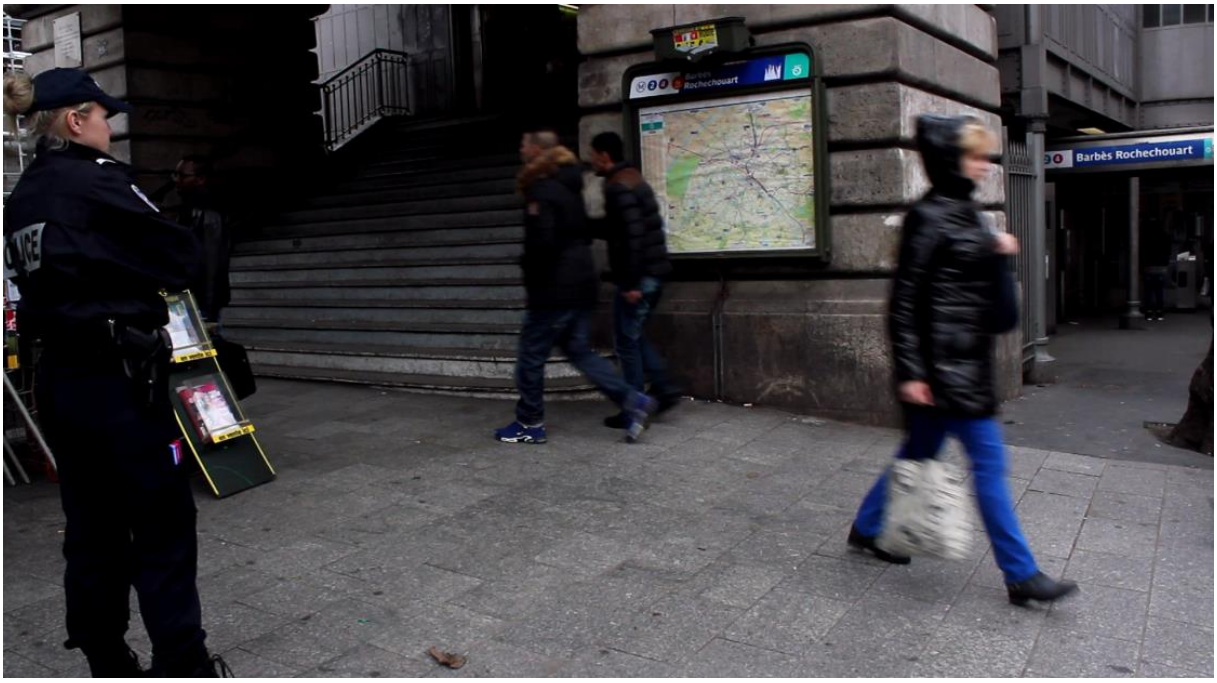


coupes et modes d'occupation du sol
© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

de certaines grandeurs dans l'espace. Le mot vient de Daniel Krige, un ingénieur des mines sud-africain qui, sur des bases empiriques, développa sa méthode au cours des premières décennies du XXème siècle. Son but était d'augmenters la précision dans l'estimation des concentrations d'or et d'autres métaux précieux, à partir d'une grille d'échantillonnage distribuée dans un espace geo-référencié. La méthode a été formalisée et nommé krigage par l'ingénieur français Georges Matheron, pionnier de la géostatistique, en 1963.

11

Equipe Studio 09 – B. Secchi et P. Viganò, *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, Milan, 2009, p.11



Aperçu d’une vidéo prise à la station de métro Barbès - Rochechouart

Ce mémoire porte sur les limites de la ville et dans la ville. Il tend à rendre visible les limites selon trois angles de vue qui s'organisent en trois parties. La première concerne le mot, ses définitions et ses acceptions. La seconde étudie la notion telle qu'elle apparaît dans le vocabulaire spécifique de différentes disciplines qui sont la sociologie, la géographie et l'architecture. La troisième partie, elle, est une exploration des limites de et dans la ville de Paris, suivant l'élaboration d'un protocole rigoureux, questionnant à la fois leur existence et leur perception par l'homme. L'ensemble inscrit ce mémoire dans le champ de la recherche urbaine.

Limite ; territoire ; Paris ; sémantique ; sociologie urbaine; géographie ; architecture ; rendre visible ; recherche urbaine