

  
**GOVERNEMENT**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**PUCA**

plan  
urbanisme  
construction  
architecture

# PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE

# 2020

15ème édition







**PRIX DE THÈSE  
SUR LA VILLE**

**2020**

**15ème édition**



**Octobre 2021**

Plan Urbanisme Construction Architecture  
Ministère de la Transition écologique  
Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales  
Arche Sud - 92055 La Défense cedex  
[www.urbanisme-puca.gouv.fr](http://www.urbanisme-puca.gouv.fr)  
Octobre 2021

**Directrice de la publication**

Hélène Peskine, secrétaire permanente du PUCA

**Responsable de l'action**

Lionel Martins, chargé de mission

**Coordination éditoriale et mise en page**

Bénédicte Bercovici et Christophe Perrocheau, chargé.e.s de valorisation

ISBN : 978-2-11-138-206-0

Couverture : © Arnaud Bouissou, Terra

# SOMMAIRE

## Page 4

Le mot de la Présidente  
du jury

## Page 6

Grand Prix 2020,  
JULIEN DARIO

## Page 28

Prix Spécial 2020,  
LOUIS BALDASSERONI

## Page 42

Prix Spécial 2020,  
VINCENT LE ROUZIC

## Page 58

Thèses nominées au 1<sup>er</sup> tour

## Page 60

Le Prix de thèse sur la ville

## Page 72

Les partenaires du Prix



## LE MOT DE LA PRÉSIDENTE DU JURY



### FRANÇOISE POTIER

Directrice de recherche émérite,  
Université Gustave Eiffel

L'année 2020 restera gravée dans nos mémoires pour l'épreuve collective que nous avons traversée. Les transformations que la crise sanitaire et sa gestion ont engendrées nous ont questionné de manière inédite sur nos modes de vie, tout particulièrement ceux en ville. Jamais n'aurons-nous tant besoin dans les années à venir de la recherche pour mieux s'adapter aux évolutions du monde urbain, tant ici qu'ailleurs, avec un ici aujourd'hui de plus en plus lié à l'ailleurs. La jeune recherche urbaine est en ce sens essentielle, et le Prix de thèse sur la ville entend bien la mettre encore à l'honneur pendant de longues années.

Cette 15<sup>ème</sup> édition a été, vous l'imaginez, inédite. À bien des égards. Le jury a dû s'adapter. Au nombre record de thèses candidates. À des conditions d'exercice particulièrement complexes : en présentiel, au port du masque, à la distanciation sociale ; en distanciel, à des outils numériques pour la plupart inconnus jusqu'alors.

Des outils parfois capricieux, quand ce n'est pas la connexion Internet qui l'est. Organiser des réunions efficaces en mode hybride à plus de 30 personnes n'est pas chose simple. Cela l'est encore moins quand c'est une première ! Cela l'est encore moins pour des sessions de jury, où les échanges sont au cœur même du processus de sélection. Le jury a donc dû bricoler, innover, renouveler ses pratiques. Sans oublier le Comité d'organisation du Prix, pour qui ce fut un casse-tête permanent. Bravo à tout le monde !

Pour autant, les échanges au sein du jury ont été passionnants, fructueux, et ont constitué pour nombre de ses membres, tout particulièrement cette année, une respiration, une évasion, une promenade salutaire, au moment-même où l'on devait rester chez soi. Encore plus cette année, qui a vu près du tiers des thèses présentées porter sur des terrains hors de nos frontières. Mieux encore, le jury a eu à examiner en 2020 de nombreuses thèses soutenues en Belgique,

en Suisse, au Québec, en Afrique du Nord. Le Prix de thèse sur la ville se francophonise plus que jamais. Nous nous en réjouissons tous. Et on ne peut que renouveler nos encouragements à tout futur docteur des pays francophones à candidater !

En 2020, le jury a instruit de nombreuses thèses excellentes, sur des sujets toujours plus variés, originaux et/ou sur des champs et des espaces étudiés par des approches innovantes. Je citerai notamment les résistances urbaines à la mise en tourisme, les Grandes Structures Abandonnées, la Vefa-HLM, la crise idéologique des métiers de l'urbanisme, les pratiques d'habitat informel, les enfants et jeunes en situation de rue, le droit de superficie dans l'immobilier, les politiques de peuplement des villes en déclin, l'héritage spatial de guerriers du XVIIe siècle, le tournant esthétique de la participation urbaine.

Cette diversité des approches et des sujets traités est très large. Et c'est d'autant mieux, car qu'est-ce que la ville ? Celle du travail, des loisirs, de la culture, des vacances, celle des rues, des bâtiments, des réseaux physiques ou virtuels, celle des habitants, des touristes et leur usages, celle des imaginaires, des conflits sociaux, des luttes politiques,... ? Le Prix de thèse sur la ville offre au jury une formidable opportunité de pénétrer, à travers différents prismes, dans toutes ces villes, et d'appréhender en un temps relativement court l'état de la recherche francophone sur l'urbain. Pour donner à voir à celles et ceux qui gouvernent et font la ville les travaux dont ils pourraient, et devraient, se saisir pour mieux fabriquer la ville de demain.

83 thèses ont été présentées en 2020, 16 ont été nominées. Parmi celles-ci, le jury a attribué des prix à trois thèses de genre et de nature diffé-

rents, toutes remarquables tant par leur excellence scientifique que par leur utilité indéniable pour l'opérationnel.

Le Grand Prix a été décerné à Julien Dario qui analyse avec une très grande minutie méthodologique, en s'appuyant sur un socle théorique solide, les multiples mécanismes qui ont abouti à la fermeture progressive de l'espace viaire marseillais ainsi que les effets pervers de cette fermeture sur les circulations citadines, contribuant en cela à une meilleure compréhension de la ville (non)durable, de la ville libérale. La recherche, au plus près du terrain, réalisée en partenariat avec la ville de Marseille, se positionne aussi clairement dans une dynamique de l'action, pouvant inspirer des décideurs d'autres villes et régions cultivant ce type d'urbanisme de fermeture, et qui souhaitent en sortir.

Un Prix Spécial a été attribué à Louis Baldasseroni qui apporte une contribution précieuse, rigoureuse, claire et concise, à l'histoire de la rue à travers les conflits d'usage(r)s, et plus largement à l'histoire socio-politique de l'aménagement urbain lyonnais. Un autre Prix Spécial a été décerné à Vincent Le Rouzic qui propose un plaidoyer convaincant tout en nuances de ce qu'une société de la « post-propriété » pourrait ouvrir comme perspective d'une meilleure allocation du bien logement, autre que celle des formes dominantes de propriété, publique ou privée.



## JULIEN DARIO

Géographie d'une ville fragmentée.  
Morphogenèse, gouvernance des voies  
et impacts de la fermeture résidentielle à  
Marseille

**S'il fallait retenir une ou deux idées de votre thèse, ce serait...**

Dans la démarche d'abord, je dirais qu'il faudrait autant que possible privilégier les approches croisées de la ville, articuler perspective large et de détail. « On condamne souvent la monographie un peu vite », comme disait Marcel Roncayolo. Elle s'avère pourtant féconde pour tester nos hypothèses sur la ville. Un autre point essentiel est l'approche pluridisciplinaire. Les systèmes d'information géographiques apportent une puissance d'analyse sans précédent et nous sommes encore sans doute aux prémices de la révolution apportée par la géo-information (développement de l'IA, « jumeaux numériques » territoriaux...). On aurait cependant tort de négliger dans le même temps les approches qualitatives disciplinaires (urbanisme, sociologie, histoire...). Enfin, toujours considérer un phénomène dans sa temporalité parfois longue : ce qui est aujourd'hui de la géographie sera demain de l'histoire !

Du point de vue des résultats, ce serait l'importance pour les villes de traiter et de documenter la question des voies privées, et plus généralement du rapport espace public/espace privé. Peut-on vraiment parler de « privatisation » lorsque les espaces fermés par des associations syndicales leur appartiennent déjà, faute de reprise publique ? Un autre constat que nous apporte la lecture géo-historique des villes : les espaces de marge d'aujourd'hui seront sans doute demain des espaces intermédiaires. A l'heure où l'on projette de construire la ville sur elle-même, de limiter la consommation d'espaces périurbains, il faut bien envisager que « l'intensité » urbaine ne sera efficace qu'au prix d'une planification et d'une maîtrise poussée des processus d'aménagement. Or planifier c'est d'abord connaître et caractériser l'espace. Plus que jamais il est nécessaire de relever les « coupures » intra-urbaines, de connaître les faiblesses de leur plan de détail pour mieux le corriger et de faire véritablement de nos villes des espaces de « qualité ».



## **Comment celles et ceux qui gouvernent et/ou font la ville pourraient se saisir de vos travaux ?**

La recherche, dans des domaines aussi variés que la géographie, l'aménagement, la sociologie... a beaucoup à apporter aux sphères dites « opérationnelles ». Elle a pour avantage d'être menée dans des temporalités plus longues, généralement de mise dans une collectivité, une agence d'urbanisme... soumises à d'autres délais et impératifs. Il y a un matériau, une capacité à l'innovation d'autant plus essentielle à mobiliser à l'heure où la planification doit se penser comme stratégique. Sur le format, reconnaissons que la thèse, qui plus est en tant qu'exercice académique, n'est pas optimum du point de vue de la communication. Le format est d'autant moins adapté que les publics qui sont les plus à même de l'utiliser sont précisément ceux qui n'ont souvent qu'un temps limité à accorder à de la veille scientifique. La synthèse des travaux de recherche dans des formats plus courts est une nécessité pour permettre leur diffusion, c'est ce que j'ai fait dans le cadre de plusieurs articles scientifiques, mais il serait bien sûr opportun de développer d'autres formats. La recherche doit trouver le moyen d'aller vers l'opérationnel et inversement.

## **Comment en êtes-vous venu à choisir ce sujet de thèse ?**

Un peu par hasard au début puis le projet a connu un développement presque « naturel ». L'histoire commence en 2010. Je revenais alors du Mexique où j'avais mené un travail sur les centres commerciaux et la fragmentation socio-spatiale. Désireux de poursuivre sur des thématiques similaires mais sur le terrain français, j'ai alors rencontré Elisabeth Dorier qui avait

piloté une étude remarquable sur la fermeture résidentielle à Marseille entre 2007 et 2010. J'ai alors clôturé mon cycle de master en me concentrant sur le relevé de la fermeture dans le secteur sud de Marseille, en prenant en compte les impacts sur les déplacements et la question du statut des voies urbaines. L'objectif était d'apporter une véritable plus-value à un travail d'équipe déjà conséquent.

Par la suite, et après un temps de réflexion, j'ai démarré le doctorat avec le souhait de développer ce croisement entre fermeture résidentielle, statut des voies et impacts sur les circulations. Paradoxalement, ce qui m'a motivé dans ce projet était la possibilité d'en « sortir » et de voir plus large. En vérité, la thèse ne porte pas tant sur la fermeture résidentielle (bien que ce soit le point de départ) que sur celle des voies, de la « rue ». L'approche de détail a été l'occasion de mettre à l'épreuve des théories plus générales sur la ville, de vraiment donner corps à ce qui était des intuitions. J'ai trouvé passionnant de croiser une approche fine d'archives (ouvertes par les services techniques communaux et métropolitains), géo-historique et d'analyse spatiale. C'est ce qu'a permis le choix d'un sujet aussi transversal. Rentrer par le biais de l'utilité, des impacts, du coût des phénomènes centrifuges sur l'espace urbain est aussi ce qui a permis un dialogue avec les services municipaux et métropolitains que je ne remercierai jamais assez pour leur collaboration et leur ouverture. Ce prix, je le dois aussi beaucoup aux exceptionnels professionnels, ingénieurs, techniciens, chefs de service, directeurs... que j'ai croisés tout au long de ce parcours.



Le Vieux-Port de Marseille, ©Terra

### Qu'est-ce qui vous a motivé pour vous tourner vers la recherche ? Racontez-nous votre parcours...

Je pense que j'ai toujours voulu apporter une plus-value à la collectivité. La recherche était un canal intéressant parce qu'elle offrait un contexte où il était possible de développer dans le temps un travail que je voulais être de qualité. Tirer le fil aussi loin qu'il m'a semblé possible en somme.

Le souhait de se placer dans une dimension d'utilité publique a structuré mon parcours. Après le bac j'ai suivi deux années de classes préparatoires littéraires. Soucieux de me « challenger » mais surtout encore un peu dans le doute, j'ai suivi en troisième année un double cursus en histoire et en géographie. J'ai particulièrement apprécié cette dernière pour son caractère plus proche de l'opérationnalité et le lien avec le do-

main de l'aménagement avec dans le même temps une entrée passionnante par l'analyse spatiale, l'approche « humaine ». J'ai donc poursuivi en master. Première année au Mexique sur un sujet passionnant qui interroge nos modes de vie : les centres commerciaux. Je pense que c'est à ce stade que j'ai affiné un œil de géographe, en observant des logiques sociales, spatiales... différentes de celles auxquelles j'étais habitué. Revenu en France (pour le master 2) j'étais simultanément en stage au sein du service planification urbaine de la Ville de Marseille.

L'utilité de croiser le savoir-faire porté dans les services d'une collectivité et la démarche de recherche académique m'a semblé essentiel à développer. J'ai poursuivi la logique pendant la thèse en travaillant étroitement avec les services municipaux et métropolitains. La thèse a été développée sur un temps relativement long

puisque j'étais impliqué dans plusieurs études et programmes de recherche en parallèle. J'ai aussi enseigné pendant deux ans à plein temps au pôle Géographie d'Aix-Marseille Université. Je ne regrette pas cette extension du travail dans le temps, elle a permis de mûrir la réflexion.

### **Quels conseils pourriez-vous donner aux générations prochaines qui souhaiteraient se tourner vers la recherche ?**

D'avoir aussi tôt que possible à l'esprit dans son parcours la dimension « projet professionnel ». La recherche offre de magnifiques carrières mais de nombreuses autres voies sont possibles, de la fonction publique à l'emploi privé voire le lancement de *start-up*. Dans le cas où la recherche est la voie privilégiée postdoctorat, je pense qu'il faut avoir à cœur de sans cesse chercher l'innovation, s'ouvrir l'esprit, communiquer, rentrer dans des réseaux. Le temps de solitude est sans doute essentiel pour composer, mais on en trouve assez vite les limites. Dans le cas où une autre voie serait privilégiée, l'approche est peut-être un peu différente.

La recherche est un moment où l'on développe des compétences, un savoir-faire, à remobiliser dans un nouveau cadre à la fin du parcours académique. En s'engageant dans une dynamique de recherche, on construit un « profil » avec des méthodes, une organisation, qui seront demain une richesse dans votre contexte de travail. Au plus tôt on identifie ce dernier, au mieux on peut adapter son projet de recherche pour en faire un vrai projet professionnel. Notons à ce titre que de plus en plus de titulaires de doctorat lancent des *start-up* qui valorisent l'expertise développée pendant parfois de longues années. Cette tendance est de moins en moins marginale.

### **Que représente ce prix pour vous ? Pourquoi avoir candidaté ?**

Le Prix de thèse sur la ville est un dispositif particulièrement précieux puisqu'il fait le lien entre les travaux universitaires et le monde de l'aménagement professionnel. Ayant mené ce travail dans une optique de recherche appliquée, la perspective soutenue dans le Prix me semblait particulièrement pertinente. C'est véritablement le Prix de référence sur la question des études liées aux villes et aux territoires, un objet à enjeu puisque le contexte environnemental nous oblige plus que jamais à revoir nos modèles de développement urbain. Dans cette entreprise ambitieuse, la recherche universitaire a un rôle essentiel à jouer. J'en suis, comme beaucoup, largement convaincu.

### **Et maintenant quelles perspectives ?**

Cette année j'ai eu la chance d'obtenir la qualification de maître de conférences dans 3 domaines différents, mais j'ai fait le choix de rentrer dans un service de collectivité. Je travaille depuis un peu moins d'un an au sein du service 'Connaissance territoriale' de la Région Sud où je prendrai prochainement la direction de projet de la « plateforme connaissance du territoire », un dispositif d'appui à l'ingénierie tournée vers l'information géographique et l'observation du territoire. Les missions me passionnent et j'y trouve une vraie continuité avec la dynamique développée pendant le doctorat. Pour l'instant cela me plaît beaucoup, mais nous verrons bien pour la suite. Je garde naturellement dans un coin de la tête un retour vers la recherche ...

## Géographie d'une ville fragmentée. Morphogenèse, gouvernance des voies et impacts de la fermeture résidentielle à Marseille

Thèse de doctorat en géographie soutenue à l'Université Aix-Marseille, sous la direction d'Elizabeth Dorier et de Sébastien Bridier

**Mots-clés :** fragmentation ; gouvernance ; espace public ; morphogenèse ; rue/voie ; continuité/discontinuité ; résidences fermées ; Marseille.

Si communes désormais et pourtant à de maintes reprises commentées, les résidences fermées ou *gated communities* sont devenues un des symboles de la fragmentation socio-spatiale des villes et à ce titre, un objet commun des études en géographie, sociologie urbaine ... Peu d'entre elles se sont toutefois attachées à décrire de façon empirique et systématique le phénomène à l'échelle d'une ville. Les travaux menés depuis 2007 par une équipe de chercheurs, étudiants, ingénieurs ... dirigée par Elisabeth Dorier, ont permis un relevé et une analyse systématique du phénomène de la fermeture résidentielle à Marseille.

Troisième unité urbaine française, Marseille est marquée, comme bon nombre de métropoles méditerranéennes, par de nombreux problèmes, parmi eux le désordre de son plan structurel,

l'ampleur des inégalités socio-spatiales au sein de ses quartiers (que traduit la traditionnelle dichotomie « Nord / Sud »), le défaut historique de régulation publique... Plus que toute autre, et à plus d'un titre, Marseille est un « cas d'école », un « laboratoire » comme le soulignait si souvent le géographe et historien Marcel Roncayolo.

Ce travail initié en 2012 avait pour but d'un côté, de déterminer l'impact de la fermeture résidentielle sur la continuité, la cohérence du réseau de voirie ainsi que sur les déplacements intra-urbains. De l'autre, il s'agissait de cerner les mécanismes sociaux, historiques, juridiques ... favorisant le développement du phénomène. La question des voies privées est sur ce point un lien particulièrement signifiant.

Cette étude prenant comme point d'appui un relevé empirique de la fermeture résidentielle

actuellement sans équivalent, dépasse ce point et permet de traiter, d'interroger la « voie », la « rue ». Objet structurel et essentiel de la ville, elle s'observe dans son caractère pluridimensionnel (symbolique, social, fonctionnel, juridico-administratif).

Ainsi, quels mécanismes de gouvernance et de gestion, quels jeux d'acteurs observés sur le temps long favorisent la présence en milieu urbain de voies privées ? Quels facteurs locaux ou plus généraux peuvent mener à leur fermeture ? Dans quelle mesure la présence de voies privées (à plus forte raison si elles sont fermées) est-elle une entrave à la promotion des modes actifs ? Cette dernière question est centrale à l'heure où, plus que jamais, l'on évoque un enjeu de « durabilité » pour les villes, la défense de sa dimension « passante » (Mangin, 2004) ou « poreuse » (Secchi, 2011 ; Mager, Matthey, 2012), la réduction de ses « coupures »... (Héran, 2011) par une meilleure mise en œuvre de la cohérence urbanisme-transport, la promotion de la marche, du vélo, des transports en commun ... contre le « tout-automobile ».

## **POUR UNE GÉOGRAPHIE TERRITORIALISÉE ET DIVERSE**

Cette articulation entre problématiques territorialisées et questionnements plus larges sur la ville constitue une démarche particulière. Le discours d'ordre général sur la ville en tant qu'objet ne fait véritablement sens que lorsqu'il se trouve vérifié par le terrain. Inversement, l'observation de situations concrètes met à l'épreuve et fonde l'argument théorique. « Les villes sont nos laboratoires », cette affirmation de Robert E. Park prend ici tout son sens. Les théories sur la ville ne sont qu'une abstraction simplifiée du

réel dont l'origine est bien l'existence de situations concrètes, socialement et spatialement inscrites. Le territoire demeure ainsi un champ d'expérimentation incontournable. Cet essai d'aller-retours constants entre théorie et pratique, ce jeu entre les échelles – micro, meso et macro – marque l'inscription géographique de ce travail. L'approche est résolument pluridisciplinaire associant les techniques et les questionnements de la géographie à ceux de l'urbanisme, du droit, de l'histoire... Elle est aussi marquée par l'articulation de méthodes qualitatives et quantitatives, trop souvent développées dos à dos en sciences humaines. Cet élargissement de la focale, ce jeu d'échelles, cette liberté prise avec l'approche purement disciplinaire, voire « d'écoles », est sans doute nécessaire pour traiter de problématiques si riches, attachées à un objet si complexe et pluridimensionnel que la ville.

## **CORPUS ET MÉTHODES**

La donnée fondatrice de ce travail est le relevé des ensembles résidentiels fermés à Marseille : près de 1 550 entités (et de 4 700 accès piétons et véhicules), ont été répertoriés, et liés à une base diachronique (2007-2010 ; 2011-2014) de plus de 10 000 photos. Cette information précise, à l'échelle de la rue, a servi de base à un exercice de modélisation. Une couche-réseau a été référencée sur tout Marseille, prenant en compte la variable de la fermeture (avec niveaux de « perméabilité »), permettant de faire des calculs de détours physiques (à pied, en vélo, en voiture) et d'évaluation de l'efficacité structurelle du réseau.

La réflexion géo-historique sur la morphogenèse urbaine et la gouvernance des voies a été menée via des outils différents. Plusieurs stages dans diverses institutions publiques (Direction



Des niveaux de « perméabilité » différents de la fermeture

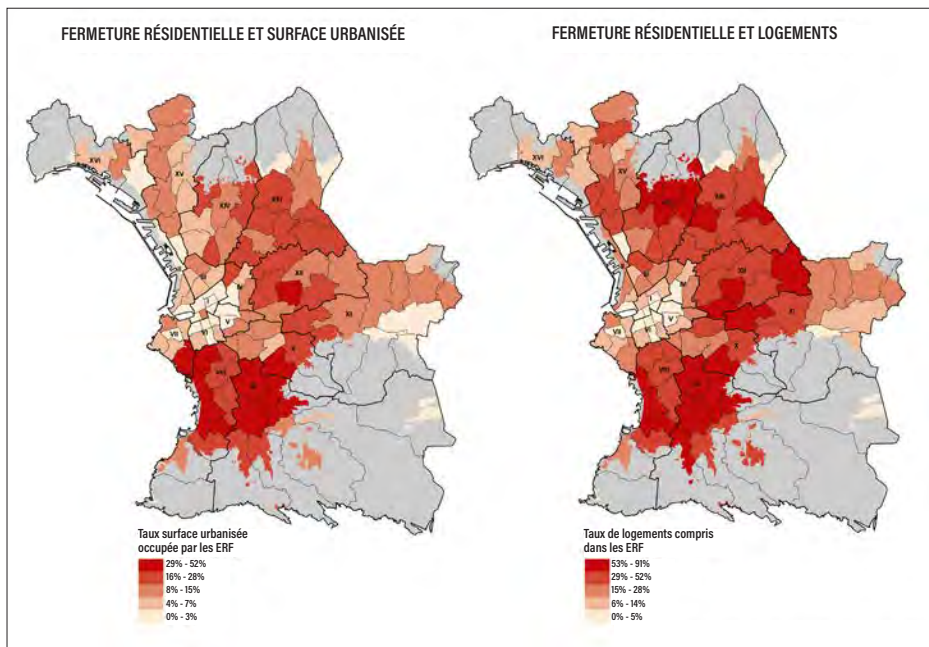
de l'Aménagement Durable et de l'Urbanisme de la Ville de Marseille, pôle 'Espace public voirie circulation' de la Métropole...) ont permis d'accéder à des sources documentaires de première main. Près de 80 dossiers portant sur des voies urbaines ont ainsi été constitués, avec numérisation de plus de 2 300 pages d'archives papier (actes administratifs, correspondances, plans...), compilées, analysées, pour la plupart « normalement » inaccessibles au public. A cela s'ajoutent près de 30 entretiens avec des élus, techniciens de l'urbanisme, chefs de service... sur la question de la gestion publique des voies et une quinzaine d'entretiens avec les habitants sur leur vécu. Enfin, l'analyse géo-historique n'aurait pu être menée efficacement sans la mise à disposition

par l'IGN d'une base de photos aériennes, entre 1923 et 1998. Ce travail associe donc les outils et techniques « modernes » de la géographie (bases SIG, modules d'analyse spatiale...) et une démarche plus « classique » en sciences humaines (entretiens qualitatifs, revue de la littérature - scientifique ou juridique - ou encore analyse d'archives).

## PRINCIPAUX RÉSULTATS

### La fermeture résidentielle, une réalité majeure de l'habiter à Marseille

La fermeture résidentielle concerne la quasi-totalité des périphéries urbaines marseillaises, avec des variations d'un secteur à l'autre. Le



### Un espace urbain largement occupé par la fermeture

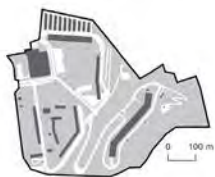
phénomène s'est massivement développé au tournant des années 1990-2000. Il est aujourd'hui si présent que les résidences forment à certains endroits des « agrégats » ou « clusters » (Dorier et al., 2010). On peut distinguer deux types importants d'ensembles fermés : d'une part, les résidences fermées *a posteriori* de leur construction (anciens lotissements, copropriétés...), d'autre part, celles livrées fermées, généralement issues de la dynamique de production immobilière à l'œuvre à Marseille ces 20-25 dernières années.

Si la fermeture à la construction répond à des logiques de promotion, parfois croisées avec des intérêts municipaux, la fermeture *a posteriori* résulte d'une volonté affirmée des propriétaires, le plus souvent réunis en associations syndicales.

Si la fermeture marque une forme de « retrait résidentiel » (Loudier-Malgouyres, 2013) caractéristique des villes contemporaines, elle ne doit néanmoins pas être assimilée au processus inhérent aux *gated communities*, au sens latino/nord-américain (Le Goix, 2003). L'ensemble du spectre résidentiel, et des contextes sociaux, sont concernés à Marseille. Dans le neuf comme dans l'ancien, dans des marges valorisées comme dans des périmètres de contact social, la fermeture s'applique comme une réponse stéréotypée à des besoins et des aspirations diverses. Cette adaptabilité assure la répliquabilité du phénomène.



**Lotissement pavillonnaire**  
(1920-1940)



**Grand collectif**  
(1950-1970)



**Ensemble HLM**  
(1950-1970)



**Programme individuel**  
(1970 - ...)



**Programme collectif**  
(1990 - ...)



Sources: IGN, BMP, LPED 2014, Auteur: cch, LPED - Aix-Marseille Université - 2020





Les rues fermées du lotissement Barry (années 1920)



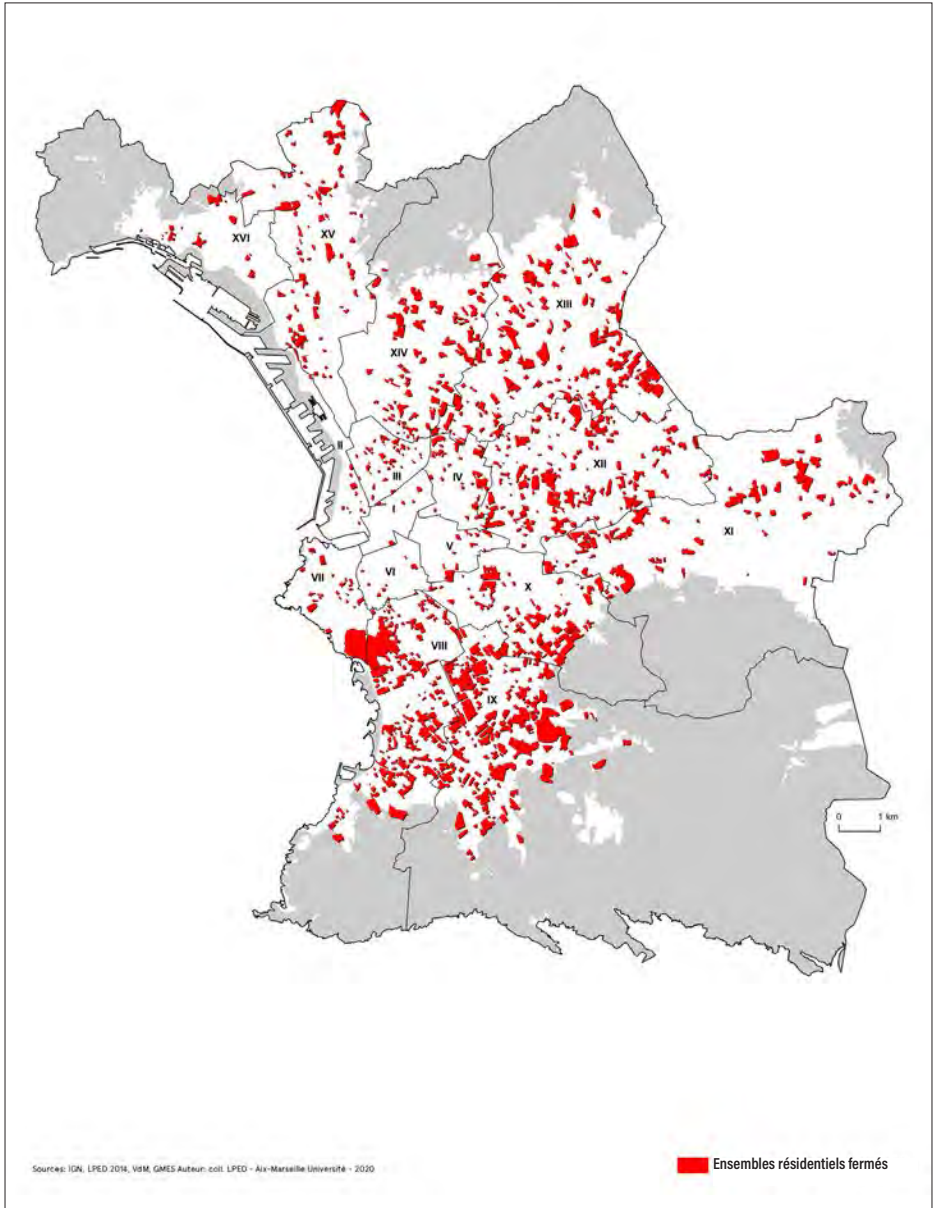
L'ensemble résidentiel fermé du clos Saint-Jérôme (années 2010)

### Fermeture résidentielle et voies privées

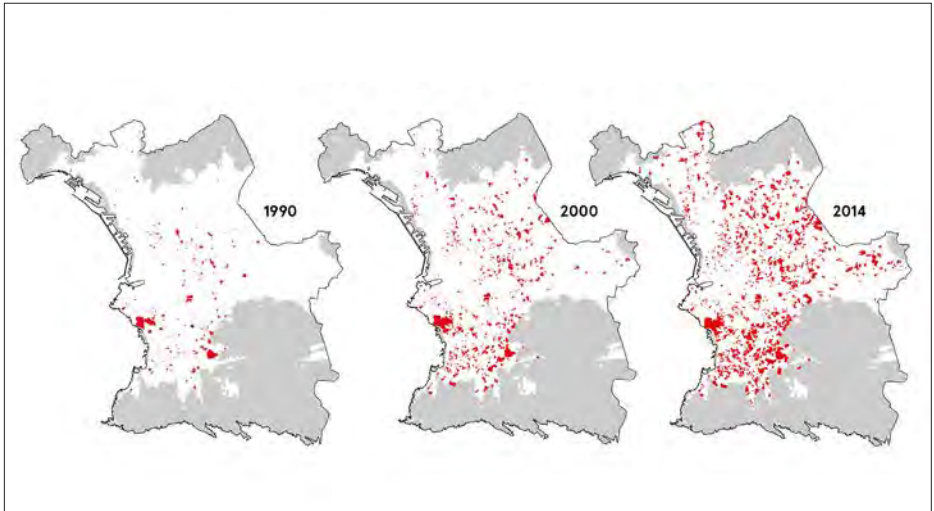
Une intuition empirique, tôt affirmée par Julien Dario dans ses travaux de thèse, est le lien évident entre fermeture résidentielle et statut privé des voies, ce qui l'a mené à traiter un problème pratique aussi important que surprenant. Le croisement entre fermeture et statut « officiel » des voies, s'est rapidement mué en « boîte de Pandore », « On ne connaît pas le statut des voies à Marseille », cette affirmation d'un technicien de l'urbanisme, interrogé au cours de cette recherche, apparaissant alors comme une boutade, s'est avérée en bonne partie juste dans la mesure où aucune source disponible ne permet d'arrêter un chiffre définitif. Cette situation bien connue des services a largement été documentée grâce à un important travail d'archivage. On trouve pêle-mêle des voies publiques dont l'emprise a été mal remembrée, des voies « réputées » publiques, « en réalité » privées... sans que les sources ne laissent parfois présager de telles imprécisions.

Si Marseille n'est pas la seule ville en France souffrant de telles imprécisions, d'autres connaissant

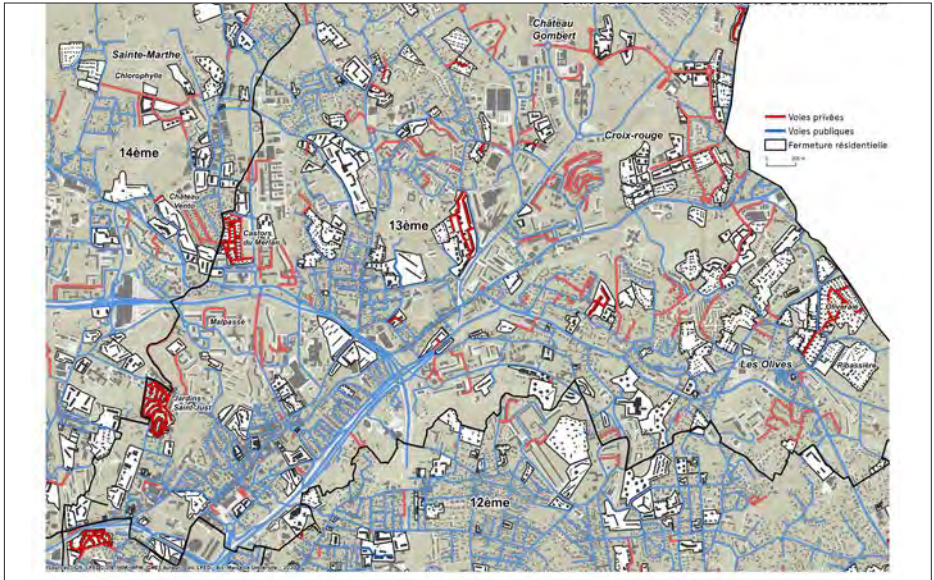
parfois une situation de flou sur la définition de leurs voies publiques ou privées, c'est sans doute à Marseille que les conséquences sont les plus visibles. Si la totalité des voies privées ne sont pas (encore) fermées, leur présence est une condition justifiant la fermeture. Aussi, l'une des raisons expliquant l'importance du phénomène de fermeture est déjà l'ampleur exceptionnelle de la trame privée à Marseille : près de 28% du réseau de voirie, à comparer aux 15% de Nantes, pourtant définie comme un cas extrême (Le Gallic, Madore, 2008), aux 13,1% de la métropole de Lyon ou encore aux 9% de celle de Bordeaux. Il faut souligner ici la rareté des études sur les voies privées en France alors même que la thématique apparaît essentielle. Derrière le statut privé, se profile l'appropriation exclusive d'usage, ce que n'anticipent pas nécessairement la plupart des collectivités. Le statut privé pourrait être perçu comme une « souche dormante », activée par des facteurs divers, d'ordre local et/ou général. C'est l'un des messages fort que véhicule l'étude du cas marseillais.



Les ensembles résidentiels fermés à Marseille (2014)



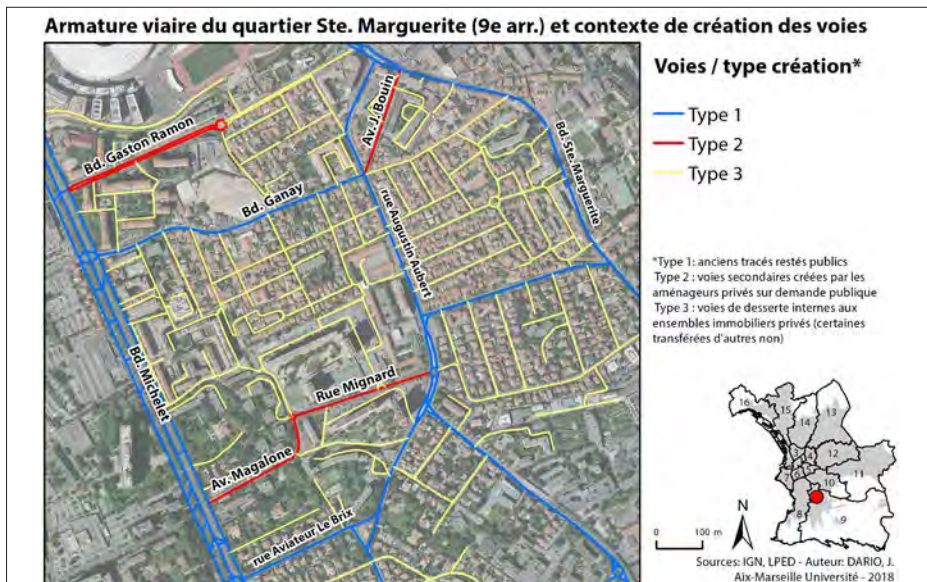
La fermeture résidentielle, un phénomène récent à Marseille



Fermeture et statut des voies dans les quartiers Nord de Marseille



Une planification des voies urbaines fragmentées dans l'après-guerre. Un projet de traversée publique sur la colline Périer



Des voies majoritairement issues d'une urbanisation privée en contact direct de l'hypercentre

## Morphogenèse urbaine périphérique et gouvernance des voies au XX<sup>ème</sup> siècle

Le constat d'une trame privée pléthorique, entrée depuis 20 ans dans un intense processus de fermeture, pose la question des conditions d'apparition. Les voies de desserte, et bon nombre de voies secondaires, ont été produites, pour la plupart, par des aménageurs privés, à l'occasion d'opérations immobilières en périphérie, la Collectivité se contentant, dans le meilleur des cas, d'imposer des tracés. La « coproduction » publique-privée de la ville est certes un élément commun du processus d'urbanisation à travers le monde et les époques. Ici, à Marseille, le recours excessif, et traditionnel, aux aménageurs privés dans la conception d'équipements voués à un usage public, en fait un paradigme de la « ville libérale » (Roncayolo, 1996).

Mais comment expliquer la faiblesse des reprises publiques *a posteriori* ? Bien que des campagnes de classement, classiques pour une ville de cette taille, aient été menées tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, la municipalité n'a que très partiellement intégré les anciennes voies privées dans son domaine. Les raisons sont principalement liées à une recherche généralisée d'économie, une posture marquée par le « laisser-faire » mais pas seulement. L'intégration, la régularisation des emprises sont généralement envisagées mais, dans les faits, prévues sur un temps relativement long. Dans l'attente, la municipalité agit sur la base d'arrangements avec les propriétaires, entretenant régulièrement les voies privées, prodiguant des services publics ... Cet équilibre traduit une culture de l'arrangement. Avec les promoteurs d'abord, régulièrement sommés de réaliser des aménagements d'utilité publique en contrepartie du permis de construire. Avec les

associations de propriétaires aussi, qui héritent des voies. Contrairement à l'intégration systématique, l'entretien informel et la dispense de services publics divers sont monnaie courante sur les voies privées. Ce système dont on observe l'âge d'or dans l'après-guerre permet à la fois de maintenir la trame ouverte et donne partiellement satisfaction aux propriétaires, qui sont, du reste, des électeurs potentiels ... Ce « système de connivences », assez classique dans les villes des Suds, a largement tenu jusqu'au tournant des années 2000.

### La ville durable en question : ruptures et continuités dans la gestion des voies à partir des années 2000

On observe une volonté de clarification de la gestion publique des voies avec l'apparition de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en 2000 (qui récupère automatiquement la compétence voirie). Une volonté clairement affichée est celle de rompre avec les arrangements communs de l'époque municipale (entretien informel, dispense de services divers ...) tout en définissant les espaces à intégrer. Cette posture a des conséquences directes sur l'entretien public des voies privées, désormais proscrit. Mais cette clarification ne s'accompagne pour autant pas d'une politique cohérente de gestion et d'intégration. Plus qu'une rupture, c'est en fait plus à une série de continuités qu'il est possible d'assister. D'une part, le statut des voies n'est pas remis à plat lors du passage à la gestion communautaire, ce qui explique la transmission de certains problèmes de délimitation. Ensuite, malgré les évolutions du contexte historique, des outils de planification ... on peut dire que les modes de production urbaine ont une continuité étonnante. Il y a une certaine similitude entre la logique de

production « publique-privée » semi-informelle décrite par Marcel Roncayolo (1996) sur la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle, et celle d'aujourd'hui.

Le fait qu'une voie urbaine soit le fruit de la promotion privée, et pas d'un aménagement public, n'est pas en soi un problème, sauf si cette situation initiale s'accompagne d'un défaut de suivi et d'encadrement sur la construction et de la transmission. Il est ainsi fréquent que des voies inscrites au Plan Local d'Urbanisme, conçues par des aménageurs privés à titre de « contributions », souffrent de défauts tels qu'ils remettent en question l'ouverture à la circulation, y compris dans des opérations récentes. Un tel constat amène Julien Dario à questionner dans sa thèse la notion de « partenariat public-privé » particulièrement en vogue depuis plusieurs années. Ensuite, la question de la délimitation du domaine public de voirie n'a jamais fait l'objet d'une politique stricte. La production privée des voies ouvre donc (trop) souvent sur une propriété privée et de plus en plus même sur un usage exclusif (tendance à la fermeture résidentielle, très présente dans les associations de propriétaires).

Si les modes de production de la ville n'ont guère changé depuis le siècle dernier, le jeu d'acteurs (associations de propriétaires, collectivité...) à l'œuvre dans la gouvernance des voies a, lui, considérablement évolué. « L'illusion du contrôle » qui découle de l'action publique fait peser une menace sur la teneur du projet public de ville « passante » et « durable ». Il semble ainsi difficile d'assumer de plus fortes densités dans un espace où la desserte n'évolue pas (voies nouvellement créées qui restent privées) voire régresse à cause de la fermeture. Si la « quantité sans la qualité » peut un temps s'assumer, la logique a forcément ses limites, ce que l'on ob-

serve déjà dans certains secteurs périphériques (du Nord et de l'Est) avec parfois une quasi-impossibilité de délivrer de nouveaux permis de construire.

### Impacts structurels de la fermeture

Julien Dario met à jour un lien évident à Marseille entre le défaut de planification historique et la structure très désunie du réseau, que perturbe encore davantage la fermeture. Le réseau de voirie marseillais comprend près d'un tiers de voies enclavées (en impasse, en raquette...). Près d'un tiers des voies fermées ne sont pas considérées comme enclavées. Il est donc difficile à Marseille de seulement considérer la fermeture comme un effet surimposé à l'enclavement, comme c'est le cas par exemple en Île-de-France. Les conséquences sont considérables sur la continuité du plan de voirie. La fermeture distend la trame locale, créant à certains endroits des îlots de taille importante et un espace globalement imperméable aux modes actifs.

L'impact le plus notable s'observe sur les voies de niveau « secondaire ». Le retrait de nombreuses « voies de délestage » concentre le trafic sur les axes laissés ouverts, avec pour effet la dégradation de leur qualité d'usage. Cette situation crée un environnement peu propice aux modes actifs. L'échelon secondaire, particulièrement touché par la fermeture, est l'un des plus essentiels pour lutter contre le « tout-voiture ». Les impacts les plus considérables sont observables en seconde et troisième couronne d'urbanisation ou en extra-périphérie. En fermant parfois les seuls itinéraires directs possibles, la fermeture a des impacts maximisés dans ces secteurs. La marge de progression du phénomène fait d'ailleurs craindre des effets encore plus importants dans les années à venir.

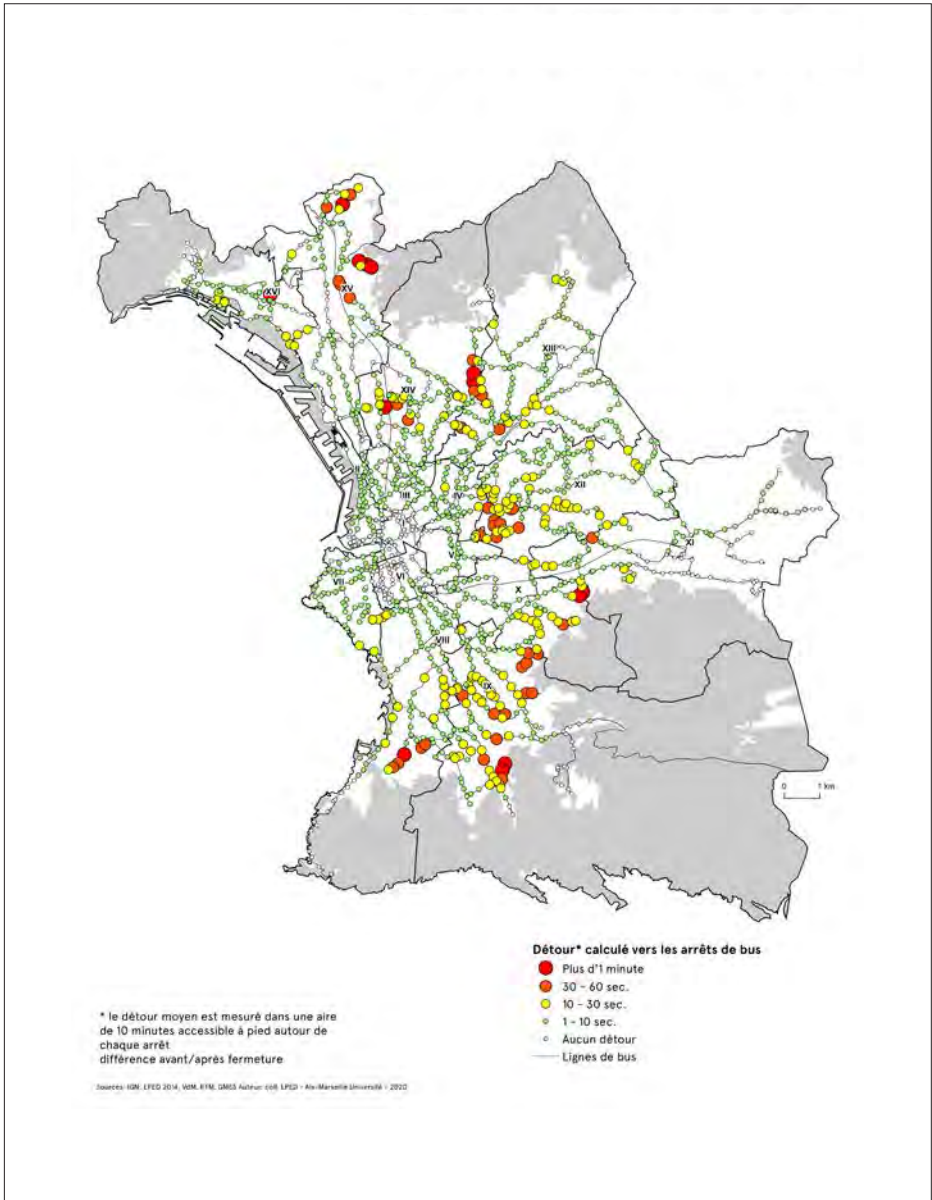


Une trame urbaine distendue : détours dans l'accès à l'école Coin Joli

Outre la structure du réseau, la fermeture remet en question les usages de la ville et les « urbanités », comme en témoignent les nombreux conflits liés à la fermeture résidentielle, apparus ces dernières années. Les détours provoqués dans l'accès à certains équipements questionnent la pertinence de certaines politiques publiques, notamment celles liées à la définition de nouvelles lignes de transport en commun, à forte empreinte territoriale. Le détour est fonction de la situation géographique et des acteurs concernés. Il y a donc des « bénéficiaires » (généralement les propriétaires) de la fermeture, et d'autres qui en subissent les conséquences (usagers, riverains ...). La voie, la rue, apparaissent comme un enjeu, soumis à une concurrence d'usages, alors même qu'elle est souvent

considérée comme un espace public naturel. Ce qui questionne la notion « d'habiter ».

Habiter la ville fermée, c'est déjà distinguer un « dedans » et un « dehors ». C'est se réserver un espace, ou au contraire subir l'exclusion physique, sachant que votre propre fermeture ne vous prémunit pas de celle des voisins. C'est donc constamment rentrer en concurrence avec les « autres », jouer du local contre le général. En s'assurant un confort d'usage (rue coupée du trafic, accès à un stationnement facilité...) ou pour répondre à des problématiques locales (insécurité perçue, insécurité vécue ...), les assemblées de propriétaires assument un repli socio-spatial. Cette somme de fermetures affecte la perméabilité générale de l'urbain. Mais surtout, habiter la



L'impact de la fermeture sur l'accès aux arrêts de bus (vision d'ensemble)



ville fermée c'est en subir les conséquences, notamment pour ceux dont le choix modal est limité (personnes âgées, handicapées, enfants ...) mais également pour ceux qui souhaitent ne plus dépendre de la voiture. Des actions simples du quotidien, y compris celles au cœur des politiques publiques (mobilités actives en direction des centralités ou des équipements publics ...), deviennent parfois des périples. Surtout, cette fracture, consommée, entre intérêt général et intérêt privé questionne le rôle de ceux qui « gèrent » la ville fermée. Plus que jamais les pouvoirs publics, à l'échelle locale comme nationale, doivent tenir compte des problématiques socio-spatiales induites par la dynamique de fermeture.

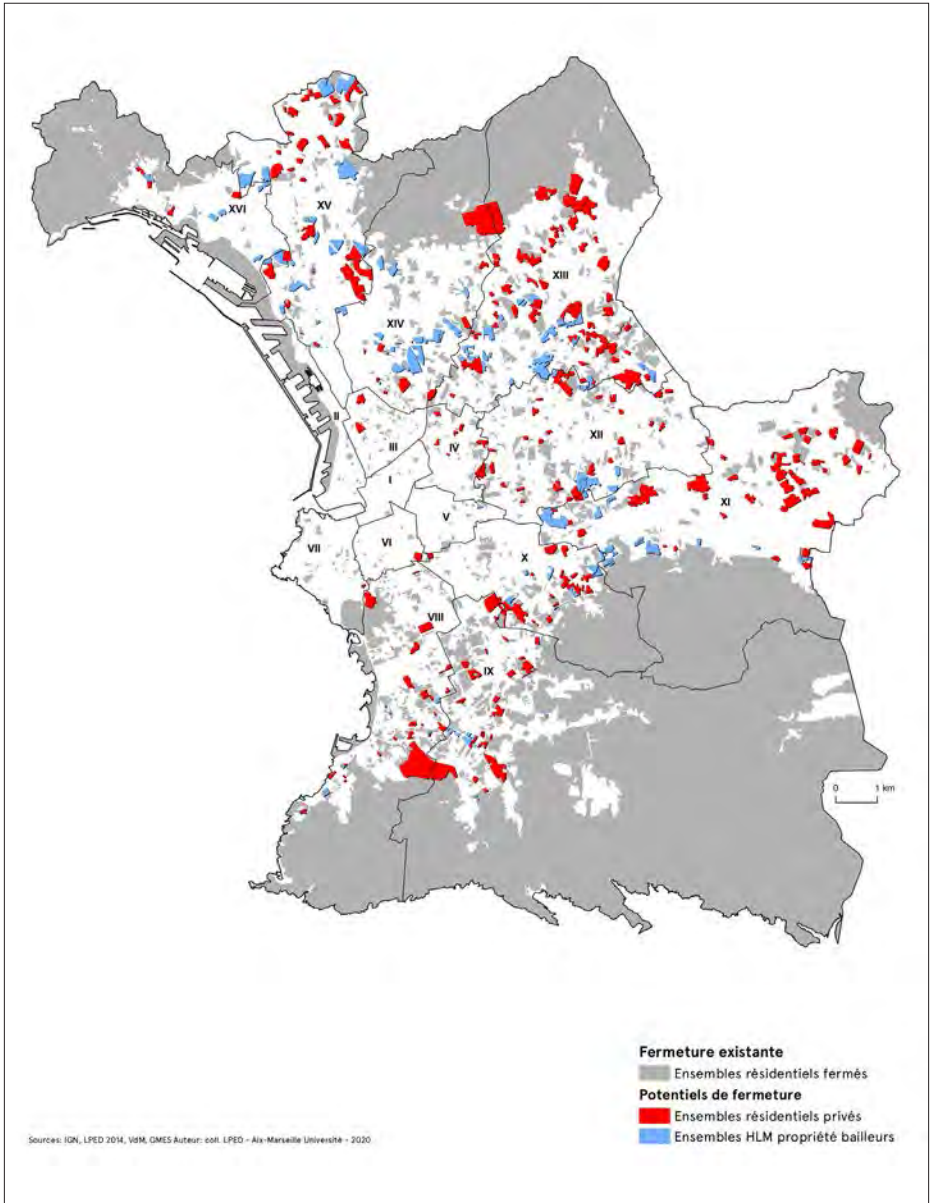
La thèse de Julien Dario se révèle comme un plaidoyer, « pour une géographie de la régulation », pour un recensement des coupures intra-urbaines, pour un regard critique sur la teneur des projets d'aménagement urbain. Car mettre en œuvre la « porosité » c'est déjà l'évaluer. C'est aussi à ce prix qu'il est possible d'espérer rassembler les fragments de la ville d'hier, pour fabriquer celle de demain ...



L'impact de la fermeture sur l'accès aux arrêts de bus (vue détaillée)



L'impact de la fermeture sur l'accès aux arrêts de bus (vue détaillée : les détours sur le chemin des écoliers)



Les « potentiels de fermeture » à Marseille (2014)

## Bibliographie

---

**Ascher F., Apel-Muller M. (eds.) (2007)**, *La rue est à nous... tous*, Paris, Au Diable Vauvert.

**Charmes E. (2011)**, *La ville émietée : essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, PUF.

**Donzelot J. (2004)**, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », *Esprit*, 303 (3-4), pp. 14-39.

**Dorier E., Berry-Chikhaoui I., Bridier S., Baby-Collin V., Audren G., Garniaux J. (2010)**, *La diffusion des ensembles résidentiels fermés à Marseille. Les urbanités d'une ville fragmentée*, Paris, PUCA.

**Fourcaut A. (1993)**, « Du lotissement au quartier. Le cas de la banlieue parisienne dans l'entre-deux-guerres », in *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, 105 (2), pp. 441-457.

**Hannerz U. (1983)**, *Explorer la ville*, Paris, Éditions de Minuit.

**Héran F. (2011)**, *La ville morcelée. Effets de coupures en milieu urbain*, Paris, Economica.

**Le Galès P. (1995)**, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, 45 (1), pp. 57-95.

**Le Gallic Y., Madore F. (2008)**, « Les voies privées à Nantes », *Les cahiers nantais*, 2, pp. 5-13.

**Le Goix R. (2003)**, *Les gated communities aux États-Unis. Morceaux de villes ou territoires à part entière*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

**Loudier-Malgouyres C. (2013)**, *Le retrait résidentiel. A l'heure de la métropolisation*, Paris, PUF.

**Mager C., Matthey L. (2012)**, « Pour une géographie des espaces poreux. Polymorphie et polysémie des communautés fermées », *Articulo*, 8.

**Mangin D. (2004)**, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Les Éditions de la Villette.

**Offner J.M., Pumain D. (1996)**, *Réseaux et territoires, significations croisées*, Paris, Éditions de l'Aube.

**Rojo Mendoza F. (2015)**, « Transformaciones urbanas vinculadas a barrios cerrados : evidencias para la discusión sobre fragmentación espacial en ciudades latinoamericanas », *Cuadernos de geografía*, 24 (1), pp. 121-133.

**Roncayolo M. (1996)**, *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Éditions de l'EHESS.

**Roncayolo M., Chesneau I. (2011)**, *Abécédaire de Marcel Roncayolo. Entretiens*, Paris, Infolio.

**Secchi B., Viganò P. (2011)**, *La ville "poreuse"*, Métispresses.



Fermeture fixe dans le lotissement Coin Joli (8ème arr.)



## LOUIS BALDASSERONI

Du macadam au patrimoine : modernisation de la voirie et conflits d'usage.  
Lyon, fin XIX<sup>e</sup>-fin XX<sup>e</sup> siècles

**S'il fallait retenir une ou deux idées de votre thèse, ce serait...**

L'idée principale me semble que l'évolution des infrastructures de voirie dépend avant tout de choix politiques, d'où leur variabilité d'une époque et d'un territoire à l'autre : il n'y a pas d'évidence « rationnelle » dans le choix d'une technologie plutôt qu'une autre, ni même de « sens de l'histoire ». Ce ne sont que des effets de discours produit par des acteurs qui cherchent à justifier leurs choix. Par ailleurs, cette thèse a permis de voir que la rue pouvait avoir sa propre histoire, qui est une sorte de kaléidoscope de celles de ses infrastructures : l'abribus, le trottoir, ou encore le pavé, sont des produits de leur époque et évoluent en fonction des technologies et surtout des configurations socio-politiques. On retrouve globalement les mêmes types d'infrastructures à chaque époque dans les villes occidentales, avec des

différences dans les formes et les chronologies, d'une ville à l'autre, voire d'une rue à l'autre.

**Comment celles et ceux qui gouvernent et/ou font la ville pourraient se saisir de vos travaux ?**

Pour un élu ou un urbaniste, regarder vers l'histoire me paraît essentiel pour mieux comprendre les configurations du présent, qui sont en partie le résultat de divers héritages. En ce qui concerne la rue, la considérer comme un espace à plusieurs strates, matérielles comme sociales, peut permettre d'éviter d'ajouter de la confusion par rapport aux aménagements existants, ou encore de mieux prendre en compte les attentes des usagers. Mon travail peut aussi donner quelques clés de lecture sur la ville et les manières d'en penser l'organisation. Par exemple, en ce qui concerne la gestion des mobilités, il

peut aider à comprendre d'où viennent les mobilisations actuelles pour rééquilibrer l'espace de voirie en faveur des cyclistes et piétons. Enfin, il peut contribuer à lutter contre des stéréotypes encore abondamment utilisés par ceux qui font la ville, souvent sans en avoir conscience : la conquête de la ville par l'automobile présentée comme agressive – alors qu'elle est le fruit d'un consensus quasi général, les années 1970 prises comme repoussoir – alors qu'elles ont été porteuses d'innovations fondamentales pour la circulation urbaine, ou encore l'idée – fautive – d'un caractère irréversible et linéaire des tendances en matière de mobilité. Dans l'histoire, rien n'est jamais évident et les retournements de situation ne sont pas rares !

### **Comment en êtes-vous venu à choisir ce sujet de thèse ?**

Mon premier projet de thèse tournait autour des interactions entre les différents modes de transport en ville, qui se déroulent dans l'espace de la rue. Au fil de mes réflexions, du travail en archives et des discussions avec mon directeur de thèse, j'ai appris à considérer cette dernière non comme un décor, mais comme un objet en soi. La disponibilité inégale des sources m'a aussi permis de préciser mon sujet : l'impact des infrastructures de voirie sur la vie des populations était difficile à étudier avec les trop rares archives des associations de riverains et d'usagers, donc je me suis recentré sur des problématiques d'aménagement en étudiant les archives des ingénieurs et techniciens de la voirie. En histoire, un sujet de thèse se précise bien souvent en fonction des archives disponibles : à Lyon, celles des techniciens des services de voirie sont abondantes et bien classées, avec des dossiers classés par rues qui se sont avérés

bien pratiques pour écrire cette thèse dans des délais raisonnables.

### **Qu'est-ce qui vous a motivé à vous tourner vers la recherche ? Racontez-nous votre parcours...**

Au départ, mon parcours me mène directement vers l'enseignement, ma passion première (qui l'est d'ailleurs toujours !). Juste après ma licence d'histoire et de géographie, j'ai souhaité faire une année de master Recherche avant de me lancer dans les concours de l'enseignement ... et le goût de la recherche ne m'a plus quitté, entretenu en parallèle de mon activité d'enseignant, en lycée, collège, puis université. Finalement, la recherche me passionne tout autant que la transmission de ses résultats. J'ai toujours eu à cœur de parler de mes travaux au plus grand nombre, lors de conférences, d'interviews et même en participant à la conception d'une exposition. Je ne suis pas tombé dans la recherche quand j'étais petit, mais par une série d'opportunités : la recherche, c'est avant tout une histoire de rencontres !

### **Quels conseils pourriez-vous donner aux générations prochaines qui souhaiteraient se tourner vers la recherche ?**

Le premier conseil, peu optimiste mais salutaire, serait d'envisager dès le départ un « plan B », tant les postes de chercheurs titulaires sont peu nombreux dans le secteur public, que ce soit dans les universités ou au CNRS. Heureusement, rien n'empêche de faire de la recherche ailleurs que dans ces institutions, même si cette pratique est souvent considérée comme un « hobby » lorsqu'elle est effectuée en parallèle

d'un autre métier. Un second conseil, que j'essaie toujours d'appliquer, est de faire le deuil du perfectionnisme et de l'exhaustivité dans le traitement de son sujet : la recherche, c'est une perpétuelle remise en question des connaissances établies et l'ouverture constante de nouvelles perspectives !

### Que représente ce prix pour vous ? Pourquoi avoir candidaté ?

Je suis très fier d'avoir obtenu ce prix, auquel j'ai candidaté pour faire connaître mes travaux auprès d'un public plus large que les seuls historiens, géographes et urbanistes universitaires. Pour moi, ce prix est aussi une forme de reconnaissance du caractère interdisciplinaire de ma thèse, qui n'est pas seulement un travail d'historien mais peut aussi être utile à un urbaniste. Après tout, je reste à moitié géographe, par ma formation.

### Et maintenant quelles perspectives ?

Depuis septembre 2020, je suis maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Nîmes. C'est un poste d'enseignant-chercheur titulaire, qui me permet d'exercer mes passions pour l'enseignement et la recherche en toute sérénité, même si le contexte actuel est plutôt celui d'une baisse de moyens pour l'université, à tous points de vue. Depuis mon arrivée dans cette université, j'entame un nouveau projet de recherche sur les patrimoines ferroviaires, en interaction avec plusieurs acteurs nîmois, qui s'annonce passionnant ! Je n'ai pas pour autant tiré un trait sur mes recherches antérieures, puisque je suis en train de travailler à la publication d'une partie de ma thèse, en un ou plusieurs ouvrages.







## Du macadam au patrimoine : modernisation de la voirie et conflits d'usage. Lyon, fin XIXe-fin XXe siècles

Thèse de doctorat en histoire  
soutenue à l'Université Marne-la-Vallée,  
sous la direction de Loïc Vadelorge

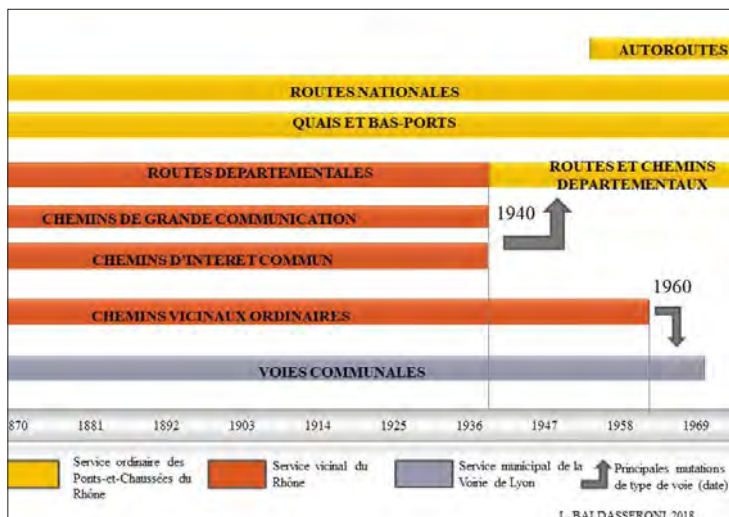
**Mots-clés :** voirie ; histoire urbaine ; rue ; mobilités ; urbanisme ; circulation.

Louis Baldasseroni propose dans sa thèse une histoire de la rue dans sa matérialité, centrée sur les infrastructures de transport. La rue est envisagée comme un environnement urbain, à la fois territoire du quotidien pour les populations qui l'habitent ou y travaillent et espace du déplacement pour ceux qui la parcourent. Six rues de Lyon ont été choisies pour représenter la diversité des rues et en étudier les archives issues des services publics de voirie et de circulation. L'approche croise l'histoire des mobilités avec celle de l'aménagement urbain, ce qui conduit à réfléchir à l'influence des modes de transport nouveaux que sont le tramway, l'automobile ou encore la bicyclette, sur le paysage ordinaire des rues de la ville ancienne. Ces problématiques historiques relèvent d'une approche de longue durée, des années 1880 aux années 1990, faisant écho à des questionnements toujours en

cours dans l'aménagement urbain : coordination transport/urbanisme, gouvernance locale et planification urbaine, partage de la rue et aménagement des espaces publics, standardisation du paysage urbain.

### LA RUE, INFRASTRUCTURE DE CIRCULATIONS : UNE HISTOIRE D'IMMOBILITÉS ?

La rue est abordée du point de vue de ses aménagements matériels, des processus de prise de décision jusqu'à leur inscription effective dans le paysage urbain. Cette enquête ouvre de nouvelles perspectives en histoire urbaine, sur le terrain de la ville de Lyon, déjà bien étudié par les historiens du contemporain. Il s'agit de se pencher sur les rues ordinaires de la ville ancienne, c'est-à-dire les territoires du quotidien, loin des



Typologie sommaire des catégories et gestionnaires des voies publiques urbaines de Lyon de 1870 à 1969

grandes infrastructures de transport et opérations de renouvellement urbain. Cette partie de la ville est finalement assez peu présente dans une historiographie urbaine du XX<sup>e</sup> siècle, qui a privilégié le développement des banlieues.

Cette histoire de la ville ancienne « par ses rues » ne fait pas le constat d'un immobilisme dans les aménagements et les pratiques : entre la fin du XIX<sup>e</sup> et la fin du XX<sup>e</sup> siècle, la rue est à la fois un espace du mouvement, par la présence croissante des moyens de transport modernes de masse, et un espace en mouvement par les divers travaux de « modernisation » de la voirie. L'aménagement des rues tient de plus en plus compte de la circulation, mais s'y adapte de manière sélective et avec des décalages par rapport à l'évolution des mobilités. Ces derniers sont le plus souvent dus à des conflits d'usages, pour lesquels les infrastructures de voirie constituent

des points de cristallisation, quelle que soit leur importance matérielle, financière ou symbolique. L'approche par les rues permet d'expliquer les échecs et les décalages dans les réalisations : ceux-ci s'expliquent autant par le contexte économique du moment que par les jeux d'acteurs micro-locaux (des riverains qui réclament du pavage, des administrations qui s'opposent sur le financement des travaux). La rue apparaît ainsi comme un révélateur des dynamiques de la ville, pour qui veut étudier son histoire.

L'utilité de l'approche par la rue est de pouvoir combiner plusieurs points de vue disciplinaires et d'interroger l'enchevêtrement de multiples temporalités. Notre étude a permis de montrer que les évolutions de la rue sont aussi celles de ses objets techniques, déterminées par leurs concepteurs et décideurs : si un revêtement de chaussées en pavés d'échantillon est prévu pour



Place Le Viste et de la rue de la République, vers 1900

durer une vingtaine d'années avant réfection, un panneau de signalisation peut perdurer plus d'un siècle, même après avoir perdu son utilité fonctionnelle, alors que certains abribus peuvent être renouvelés en l'espace d'une décennie. La réflexion sur la rue dans son épaisseur temporelle doit donc aussi faire appel à des jeux d'échelles pour en saisir précisément les acteurs et les enjeux territoriaux, qui font de la rue un objet géographique autant qu'historique. Elle conduit aussi à aller à l'encontre des évidences qui feraient de l'histoire de la rue et de ses aménagements un enchaînement de processus techniques se déployant de manière linéaire en fonction de l'évolution des technologies disponibles. Tous les dispositifs d'aménagement de voirie, des revêtements de chaussées au mobilier urbain en passant par les infrastructures dédiées à un mode de transport, sont des objets socio-techniques, sujets à des choix politiques et parfois à des conflits d'aménagement.

Sont explorés plusieurs domaines encore peu étudiés en histoire, voire en urbanisme. En premier lieu, l'étude du mobilier urbain et des in-



Rue de la République, 9 décembre 1901

frastructures de signalisation restent des angles morts de la recherche. Pourtant, ils constituent des objets de débat voire de conflits, dont l'étude est riche d'enseignements sur les différentes visions de la rue. Ainsi, le désintérêt montré par les services de voirie pour ces objets jusqu'aux années 1960 permet de mettre en évidence le rôle précoce et important d'acteurs privés dans l'aménagement des rues, comme les premiers plans de signalisation mis en œuvre dans les années 1930 par la société Citroën, ou encore la domination de l'entreprise JCDecaux sur le mobilier urbain à partir des années 1960. Ce caractère sélectif des usages privilégiés permet aussi d'expliquer les inégalités de traitement entre les modes de transport dans les infrastructures de voirie, en mettant en évidence le rôle déterminant des ingénieurs et techniciens des services de voirie.

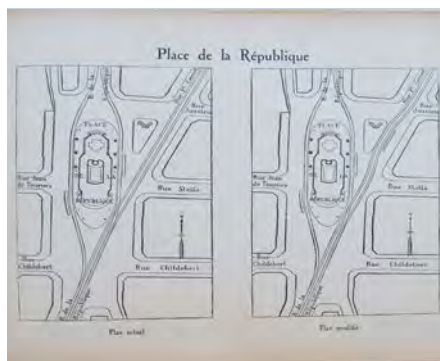
## LA RUE PAR SES ARCHIVES ET LES ACTEURS DE SON AMÉNAGEMENT

Se trouvent ainsi déconstruites les fausses évidences sur l'aménagement des rues, domaine souvent revendiqué comme technique pour en masquer les enjeux politiques. Le choix d'un dispositif matériel plutôt qu'un autre, malgré sa rationalité et son évidence souvent mises en avant par les aménageurs, est le produit de leurs intérêts du moment. L'histoire de l'aménagement des rues est donc aussi celle de l'évolution des intérêts de chaque acteur et des manières de les mobiliser. Cette étude a pour point de départ une histoire matérielle, celle de la forme des rues (tracé, largeur, relief, nature du sol ...), autant d'atouts ou contraintes pour leurs gestionnaires et aménageurs. Cette approche permet d'articuler une histoire politique, sociale et environnementale de l'urbain, en étudiant la manière dont les aménageurs remodelent la rue pour répondre aux enjeux du moment.

Le travail repose sur l'étude de l'évolution de six rues de Lyon (rue de la République, boulevard des États-Unis, rue Bugeaud, pont de la Guillotière, rue Saint-Jean, montée de Choulans), à partir des sources archivistiques diverses qui s'y rapportent. Le choix des rues a été opéré en fonction de la diversité de leurs caractéristiques morphologiques (largeur, longueur, relief, profil), de leur situation géographique, de leur composition sociale, de leur place dans les réseaux de voies ou leur quartier, ou encore de leurs héritages historiques (époques de construction, enjeux patrimoniaux). La représentativité a aussi été recherchée du point de vue des services gestionnaires de ces rues, puisque notre échantillon comporte deux portions de routes nationales, trois rues municipales et un chemin vicinal dans

les années 1910, dont deux rues qui font l'objet par la suite de transferts d'attributions entre administrations, offrant l'opportunité d'approfondir l'étude de leurs interactions. La comparaison de plusieurs rues, étudiées « au ras du sol » permet d'enquêter sur les déterminants de l'action publique urbaine : dans un temps long, cela conduit à réévaluer les périodes de rupture et de continuité dans les aménagements urbains, d'examiner les dynamiques d'évolution des territoires et d'accommodement des populations au-delà des temporalités courtes du discours politique.

Le cœur du corpus étudié est constitué par les archives des services techniques chargés de l'aménagement, notamment le Service municipal de Voirie de Lyon, le Service vicinal du Rhône et le Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées du Rhône. La rue constitue une entité cohérente dans les archives des services de voirie municipale et départementale, qui constituent des dossiers de travaux par rues pour les travaux de grande ampleur, ou dans les fonds du bureau municipal de la circulation, qui conserve principalement trace de travaux d'amélioration de la



Extraits du rapport « Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon », AICA, 1925

circulation et de plaintes d'usagers. Ces archives ne suffisent pas pour faire l'histoire de ces rues, dans la mesure où elles ne présentent que le point de vue des techniciens sur les travaux qu'ils jugent les plus importants. Ces archives techniques ont été complétées par celles des débats politiques sur ces questions (commissions de circulation, des sites et monuments historiques) et des archives d'acteurs extra-municipaux comme celles de la compagnie de transports 'Omnibus et Tramways de Lyon' ou de comités de quartier. Tous ces aménageurs ont un objet commun (la rue et son adaptation aux nécessités du moment), mais aussi des représentations de ce que « doit être » une rue qui divergent souvent, en fonction des enjeux du moment, des intérêts et du positionnement de chacun, ainsi que d'une rue à l'autre.



Affiche contre les tramways électriques à Lyon, 1896

## LA RUE : UN OBSERVATOIRE DU CHANGEMENT URBAIN, AVEC SA PROPRE HISTOIRE

L'enquête a permis de montrer que la rue a sa propre histoire, dont la chronologie peut être différente de celle de la ville, de ses populations et des usages des espaces urbains. Le processus est étudié à partir des aménagements matériels de la voirie, en considérant la rue comme un espace de circulation multimodal, à la fois support de réseaux techniques modernes, espace de circulation et espace public. Il s'agit de resituer les « transformations ordinaires » de la rue : changement de revêtement de chaussée, élargissement ou rétrécissement des trottoirs, implantation ou retrait de mobilier urbain ou d'infrastructures destinées au fonctionnement des transports. L'histoire débute dans les années 1880, marquées par l'émergence des transports modernes à Lyon (tramway, premières automobiles individuelles), et finit dans les années 1990, au cours desquelles une rupture dans la politique d'aménagement des espaces publics est revendiquée. Une approche de longue durée permet de revisiter la



Montage photographique du projet d'autoroute des bas-ports au niveau du pont de la Guillotière, vers 1935

chronologie traditionnelle d'une histoire urbaine encore largement fondée sur des inflexions politiques, en montrant par exemple que les deux guerres mondiales ont davantage constitué des moments d'interruption des travaux qu'impulsé des changements dans les paradigmes d'aménagement. Ces derniers s'enchevêtrent plus qu'ils ne se succèdent, comme le montrent les exemples concrets développés.

Certaines fausses évidences concernant les relations entre mobilités et aménagement urbain se trouvent ainsi dissipées. En premier lieu, l'association trop souvent faite entre l'âge automobile et le fonctionnalisme des infrastructures de voirie mérite d'être nuancée. La thèse montre que les logiques d'exclusion de certains usages de la rue et de séparation formelle des usages motorisés préexistent à l'avènement de l'automobile. Elle permet également de nuancer les discours convenus sur un « retour à la rue » mythifié (le piéton n'en a jamais été le seul usager) et les décennies 1950-1970 qui auraient été celles du tout-automobile.

Organisée en trois parties de trois chapitres, la thèse est structurée selon un plan chronologique. Deux périodes d'inflexion dans l'aménagement des rues ont pu être distinguées et analysées : les années 1920, qui marquent l'entrée dans une ère de modernisation de la voirie majoritairement guidée par l'automobile; les années 1950, période pendant laquelle apparaissent les premières remises en cause de cette logique fondée sur la circulation motorisée, en même temps qu'un apogée de l'urbanisme automobile.

La première partie montre une certaine continuité des dispositifs techniques traditionnels choisis pour les rues entre les années 1880 et 1920. Le modèle du « boulevard haussmannien »,



Rue de la Barre vers 1900

voie large et bien équipée qui pourrait accueillir toutes les circulations tout en préservant un aspect esthétique valorisant, reste l'idéal des aménageurs et des populations qui réclament des améliorations de voirie. Pourtant, les rues lyonnaises gardent une grande diversité dans les dispositifs jusqu'aux années 1920, autant dans les revêtements de chaussées que dans le mobilier urbain ou les infrastructures de transport. Dans ce contexte, l'arrivée du tramway à Lyon au début des années 1880 ne constitue pas un bouleversement majeur dans les pratiques d'aménagement des rues, les compagnies et les pouvoirs publics faisant en sorte que ce nouveau moyen de transport soit accueilli dans des rues déjà bien équipées. L'aménagement de la voirie apparaît alors comme une question plutôt consensuelle, les acteurs extérieurs aux services de voirie (compagnies de transport, riverains, commerçants) se mobilisant pour réclamer des aménagements, sans remettre en cause les choix des dispositifs par les aménageurs. Les questions d'aménagement des voies connaissent une impulsion nouvelle à partir des années 1910, avec d'ambitieux projets de transformation et de création de voies portés par la municipalité lyonnaise dans le cadre de son Plan d'Aménagement, d'Extension



Rue de la République, 1977

et d'embellissement, étudié à partir de 1912. L'approche par les rues permet d'analyser les décalages entre cette vision systémique nouvelle de l'aménagement des villes et des jeux d'acteurs encore bien présents au niveau de chaque rue. Elle permet aussi de relativiser l'impression d'immobilisme qui se dégage de la comparaison entre ces plans et leurs réalisations : face aux difficultés socio-économiques, la municipalité poursuit ses programmes d'aménagement définis au cours des décennies précédentes, continuant à transformer progressivement le paysage des rues.

La deuxième partie montre que le rôle moteur des transports dans l'aménagement des rues s'affirme dès les années 1920, lorsque la congestion est désignée comme un problème public



Rue Garibaldi, vers 1979

prioritaire. Cela entraîne un processus de sélection des usages jugés légitimes dans l'espace de la rue, à travers le paradigme de la fluidité de la circulation, qui devient aussi celui de la vitesse. Les aménagements de voirie s'inscrivent alors dans un paradigme de plus en plus marqué par la technique routière. En parallèle apparaissent de nouvelles problématiques, comme les nuisances des transports (fumées, bruit, insécurité) ou encore les problématiques de stationnement, avec une traduction modeste en termes d'aménagements matériels jusqu'aux années 1950. Mais les débats traduisent le fait que la rue devient un espace de plus en plus disputé entre ses différents usages et usagers. Leur inscription dans les discussions et l'agenda politique s'inscrit dans le contexte d'un premier âge de la concertation, avec l'établissement de commissions extra-municipales qui visent à intégrer le point de vue des usagers dans les débats politiques sur la circulation et l'aménagement urbain. L'échec relatif des commissions s'explique en partie par le fait que leurs membres sont soigneusement sélectionnés par les administrations, qui maintiennent aussi un cloisonnement entre les différents domaines d'action publique urbaine, au profit des aménageurs de la rue.



La troisième partie montre une transition très progressive et non linéaire de la conception routière de la rue vers son aménagement en tant qu'espace public, entre le milieu des années 1950 et les années 1990. Du point de vue des dispositifs matériels, c'est le moment d'une diversification considérable : les dispositifs modelés pour la circulation automobile que sont les barrières pour piétons, les trémies ou les carrefours à plusieurs niveaux voisinent dès les années 1960 avec les premiers couloirs réservés pour les transports en commun, un mobilier urbain destiné au repos des passants et, au cours de la décennie suivante, les premières rues piétonnisées. Ces évolutions s'opèrent sous l'effet de collectifs locaux d'usagers plus divers et revendicatifs, comme l'association *Les Droits du Piéton* ou le collectif *Lyon-Métro*. Cela permet de revisiter l'histoire de la planification dans la



Illustration anonyme, vers 1973

seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, en montrant que l'intervention grandissante de l'État dans l'urbanisme en général et les grands aménagements en particulier se fait en parallèle de l'affirmation d'associations locales comme forces de proposition en matière d'urbanisme. Cette diversification des acteurs intéressés par l'aménagement des rues s'observe aussi chez les aménageurs, avec une place de plus en plus importante donnée à des bureaux d'études et des experts extérieurs aux administrations, ou encore à l'affirmation d'acteurs privés dans l'aménagement du mobilier urbain. Cela ne se fait pas sans conflits, comme en témoignent les mobilisations contre certains éléments de mobilier urbain par l'entreprise *JCDecaux*, jugés trop envahissants. Là encore, l'approche comparée de plusieurs rues conduit à mettre en évidence les spécificités des lieux pour expliquer les inégalités concernant ces conflits : les rues de quartiers historiques ou à comité de quartier déjà affirmé apparaissent plus sujettes à ces conflits, indépendamment de l'intensité de la circulation. Chaque rue tend donc à avoir ses propres logiques de partage (ou d'absence de partage) entre ses divers usages, dont dépendent étroitement l'aménagement de dispositifs matériels pour les adapter aux nécessités politiquement construites du moment.

Finalement, cette thèse ouvre des perspectives nouvelles sur l'histoire urbaine et l'histoire des mobilités, par l'étude des infrastructures de voirie sur une longue durée. Le croisement des histoires de ces six rues permet de mettre en évidence des similitudes en termes de solutions préconisées et réalisées, selon les nécessités du moment affirmées par les élus, les aménageurs ou encore certains usagers : les infrastructures de voirie sont le produit de leur époque. En revanche, la chronologie des implantations révèle

des différences importantes selon le type de rue et l'entité gestionnaire : entre la rue de prestige censée servir de vitrine à une ville que la municipalité promeut comme moderne, une rue résidentielle d'un quartier périphérique dans laquelle la circulation est peu importante (dans la réalité comme dans l'esprit des aménageurs) et une rue utilisée comme voie de transit malgré sa morphologie peu favorable, les choix politiques de dispositifs matériels et les temporalités d'aménagement s'avèrent très différents tout au long de la période étudiée.

Les « vertus de la rue » mises en avant par Annie Fourcaut (2010) sont donc aussi visibles du point de vue de l'historien, parce qu'elle permet d'éclairer l'ordinaire de la vie urbaine et des transformations de la ville, au-delà de l'histoire de la planifi-

cation et des grands projets d'aménagement qui domine la recherche urbaine. Resserrer la focale sur un territoire plus restreint permet aussi de mettre en avant des acteurs rarement visibles à l'échelle municipale ou intercommunale de la planification, tels les comités de commerçants ou les associations de quartier. Ce détour par les aspects techniques des infrastructures de voirie agit ainsi comme un miroir des dynamiques d'aménagement de la ville et de leurs reconfigurations politiques et sociales, montrant la force de la rue comme objet d'études historiques. La rue peut avoir sa propre histoire, composée d'un enchevêtrement de paradigmes et de temporalités propres à ses infrastructures, qui peuvent être adaptées aux évolutions de la vie urbaine.

## Bibliographie

---

**Barles S. (1999)**, *La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIIIe-XIXe siècle*, Seyssel, Champ Vallon.

**Fleury A. (2007)**, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines : réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de Géographie, Paris 1, Paris.

**Fourcaut A. (2007)**, « Les vertus de la rue », *Urbanisme*, 353, pp. 66-67.

**Frioux S. (2013)**, *Les batailles de l'hygiène : villes et environnement de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris, PUF.

**Gardon S. (2011)**, *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes & Cie.

**Paquot T. (2010)**, *L'espace public*, Paris, La Découverte.

**Passalacqua A. (2010)**, *La bataille de la route*, Paris, Descartes & Cie.



© Boastien nvs sur Unsplash

Les organismes de foncier solidaire face au  
défi du logement abordable



## VINCENT LE ROUZIC

Essais sur la post-propriété.  
Les organismes de foncier solidaire face au  
défi du logement abordable

### S'il fallait retenir une ou deux idées de votre thèse, ce serait...

L'ensemble de ma thèse vise à procéder à une refondation à la fois théorique et pratique de notre droit de propriété en France. Les deux vont de pair, apportant la preuve qu'en changeant nos conceptions théoriques, on peut également changer la vie des gens, et réciproquement.

D'un point de vue pratique, mon travail de recherche-intervention a permis d'apporter la preuve qu'il est possible en droit positif français de créer de nouveaux régimes de propriété permettant de relever le défi du logement durablement abordable. L'inspiration nous vient des États-Unis où les *community land trusts* ont été expérimentés avec succès à partir des années 1980. Mon travail a consisté à la fois à étudier cet objet, et à favoriser sa transposition en France.

D'un point de vue théorique, cette refondation du droit de propriété est nécessaire, car la concep-

tion dominante de la doctrine juridique française, présentant la propriété comme un droit absolu et unitaire, nous empêche de penser dans sa complexité la réalité du phénomène d'appropriation, comme a pu l'avancer le professeur de droit Jean-Pascal Chazal (2014). En proposant l'idée de post-propriété, j'entends dépasser cette conception dominante de la propriété.

Si de nombreux théoriciens français ont pu « dénoncer » certaines dimensions de notre droit de propriété, c'est là encore aux États-Unis que j'ai trouvé les concepts théoriques les plus convaincants pour « énoncer » une nouvelle théorie de la propriété. Je reprends à l'économiste John Commons l'idée que, dans nos sociétés contemporaines, c'est l'État qui fonde et concède les droits de propriété, remettant ainsi en cause l'idée d'un propriétaire pleinement souverain sur son bien. Cette idée est d'ailleurs une évidence pour tout praticien de la fabrique de la ville puisque ce sont bien les collectivités locales qui définissent dans

leurs documents d'urbanisme une partie des droits qui peuvent être exercés par un propriétaire foncier.

Je me suis inspiré du travail du juriste Wesley Hohfeld qui conceptualisa l'idée d'une propriété comme faisceau de droits (et non comme droit unitaire). À partir de ses travaux, j'ai ainsi décomposé le droit de propriété associé au logement en sept droits distincts : accès/usage, prélèvement, gestion, exclusion, aliénation, transformation, préemption.

Enfin, j'ai repris à Elinor Ostrom, de nombreux concepts, dont l'idée qu'il existe une diversité des régimes de propriété. Par-delà le logement social et la propriété privée, j'ai démontré que l'organisme foncier solidaire peut être qualifié de régime de propriété commune.

### **Comment celles et ceux qui gouvernent et/ou font la ville pourraient se saisir de vos travaux ?**

En ayant réalisé ma thèse dans le cadre du dispositif CIFRE, au sein de l'agence de conseils *Espacités*, un certain nombre d'acteurs se sont déjà emparés d'une partie de mes travaux. Mon travail de recherche-intervention a été très expérimental et itératif : les missions de conseil et mes travaux de recherche se sont nourris mutuellement, au point qu'il n'est pas toujours simple de distinguer ce qui relève de la recherche ou ce qui relève du conseil. À ce stade, je dirai que la distinction s'opère principalement dans la manière d'adresser le sujet : le travail de consultant propose à des acteurs des réflexions à visée opérationnelle ou stratégique, là où le travail de recherche propose des réflexions théoriques visant à créer des concepts permettant si possible des montées en généralité.

Début 2021, la Direction Générale de l'Aménage-

ment, du Logement et de la Nature au Ministère de la Cohésion des Territoires dénombreait 52 organismes agréés, 5 en cours d'agrément, et 26 en projets. Dans le cadre de différentes missions de conseil, j'ai pu travailler auprès d'elle, et notamment auprès de la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages. Mais aussi auprès de différentes collectivités territoriales, d'organismes Hlm, de maîtres d'ouvrage ou encore d'établissements publics fonciers.

### **Comment en êtes-vous venu à choisir ce sujet de thèse ?**

Avant de devenir un sujet de thèse, j'étais d'abord à la recherche d'un objet nouveau permettant de « changer la ville » pour reprendre l'expression d'Anatole Kopp. J'ai rapidement pris conscience de l'importance de la question foncière et à partir de là j'ai découvert les *community land trusts* à travers la lecture d'un article de Jean-Philippe Attard dans la revue *Mouvements*.

Je vais être très honnête, au début, je ne comprenais pas grand-chose, mais je sentais qu'il y avait quelque chose à explorer. À la fin de mes études, je devais réaliser un mémoire de recherche et pour des raisons personnelles, je suis parti aux États-Unis, à New York. C'est là qu'a commencé mon étude du *community land trust* du Cooper Square à Manhattan qui a abouti récemment à la publication d'un article dans la revue *Métropoles*, où je propose une relecture institutionnaliste du droit à la ville.

De retour en France, un travail de transposition des *community land trusts* venait de commencer avec la création des organismes de foncier solidaire dans la loi ALUR. Je décide alors de continuer l'aventure, en lui donnant une triple dimension : intellectuelle, professionnelle et mi-

litante. Je fais la rencontre de Vincent Renard et de Natacha Aveline qui ont encadré mon travail de recherche. Je rejoins l'association *Community Land Trust France* qui venait de se créer, l'agence *Espacité* pour débiter la CIFRE et l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour l'inscription en thèse.

### **Qu'est-ce-qui vous a motivé pour vous tourner vers la recherche ? Racontez-nous votre parcours...**

Le doctorat a été pour moi une occasion unique d'approfondir des réflexions sur la propriété qui me travaillaient depuis longtemps. Quand est-ce que ce travail de recherche a réellement commencé ? Je ne saurais pas vraiment vous dire, mais je me revois adolescent lire des premiers ouvrages critiques de la propriété. Sans pour autant adhérer aux théories marxistes, j'avais déjà le pressentiment que nous pouvions concevoir la propriété différemment.

Bref, la recherche n'a pas commencé avec le doctorat. C'est dire si le temps long de la réflexion est absolument nécessaire... Le botaniste Francis Hallé raconte souvent que lorsqu'il explore une forêt primaire, il marche à la vitesse de trois mètres à l'heure. Cela pourrait en effrayer certains, mais je crois que c'est une formidable allégorie de ce qu'est un travail de recherche. D'une certaine manière, chaque chercheur élit domicile dans une forêt primaire qu'il parcourt à une vitesse délibérément réduite pour mieux observer ce qu'il s'y passe en bricolant des outils d'observation comme le radeau des cimes. Cette expérience de la recherche m'a permis de déconstruire des représentations trop systémiques que je pouvais avoir. À présent, je m'attache à regarder chaque sujet de façon beaucoup plus

minutieuse et détaillée. Les concepts et outils d'analyses façonnés par l'*Ecole de Bloomington* ont pour moi été une véritable révélation pour décortiquer les institutions.

Pour ce qui est de mon parcours, j'ai eu la chance de découvrir les études urbaines à l'ESSEC, grâce à la Chaire d'économie urbaine et aux Ateliers de Cergy. Par la suite, à la faveur d'un nouveau double-diplôme créé avec la rue d'Ulm, j'ai rejoint le département de géographie de l'ENS. À l'ESSEC, j'ai pu faire 2 ans d'alternance en entreprise, ce qui d'une certaine manière m'a plutôt bien préparé au dispositif CIFRE qui n'est autre qu'une forme particulière d'alternance au niveau doctoral.

### **Quels conseils pourriez-vous donner aux générations prochaines qui souhaiteraient se tourner vers la recherche ?**

De mon humble expérience de la recherche, j'ai principalement deux conseils à donner. Le premier est de privilégier la recherche exploratoire, car elle a potentiellement plus d'impact. D'après des travaux récents de Clément Plantec, la stratégie de recherche exploratoire permet d'avoir un plus grand impact à la fois sociétal (nombre de brevets déposés dans l'industrie) et académique (nombre de publications académiques). Mon travail de recherche-intervention autour de l'expérimentation des organismes de foncier solidaire montre qu'une stratégie de recherche exploratoire est également possible dans les sciences humaines.

Le second conseil est d'ordre plus pratique, mais cela a son importance. Au vu des perspectives professionnelles limitées dans le secteur de la recherche, je pense qu'il faut porter un nouveau regard sur la thèse CIFRE. Ce dispositif est encore

trop méconnu, mais il fonctionne parfaitement bien depuis plus de 40 ans maintenant ! Et ce cadre est particulièrement adapté aux thèses dans les différentes disciplines qui concourent à la compréhension du fait urbain.

### **Que représente ce prix pour vous ? Pourquoi avoir candidaté ?**

J'ai d'abord candidaté pour continuer à faire connaître mes travaux de recherche au plus grand nombre. Recevoir le Prix Spécial de thèse sur la ville, c'est la reconnaissance de la qualité du travail de recherche que j'ai pu mener par un jury composé de chercheurs et de praticiens. Je profite de votre question pour remercier chaleureusement les membres du jury pour l'attention et la distinction qu'ils ont accordées à mes travaux. Cela me touche réellement.

### **Et maintenant quelles perspectives ?**

Une petite pause peut faire du bien ! Le travail doctoral est un grand exercice de spécialisation, et je crois qu'un temps de respiration est à présent salutaire. Si je devais continuer des travaux de recherche, ce serait autour de la propriété des organisations productives (entreprises privées, publiques, coopératives, organisme à but non lucratif, etc.). Le sujet n'est pas simple, et les travaux que j'ai pu lire jusqu'à présent ne me semblent pas tout à fait satisfaisants. Je crois qu'en travaillant de façon minutieuse les concepts et outils d'analyse élaborés par *l'Ecole de Bloomington*, nous pouvons procéder à des avancées théoriques et pratiques significatives.



Résidence « Terra Arte », habitat participatif à Bayonne, © Terra

## Essais sur la post-propriété. Les organismes de foncier solidaire face au défi du logement abordable

Thèse de doctorat en urbanisme soutenue à  
l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous  
la direction de Natacha Aveline-Dubach

**Mots-clés :** organisme de foncier solidaire ; bail réel solidaire ; rente foncière ; régime de propriété ; faisceau de droits ; communs ; logement abordable ; action collective ; gouvernance.

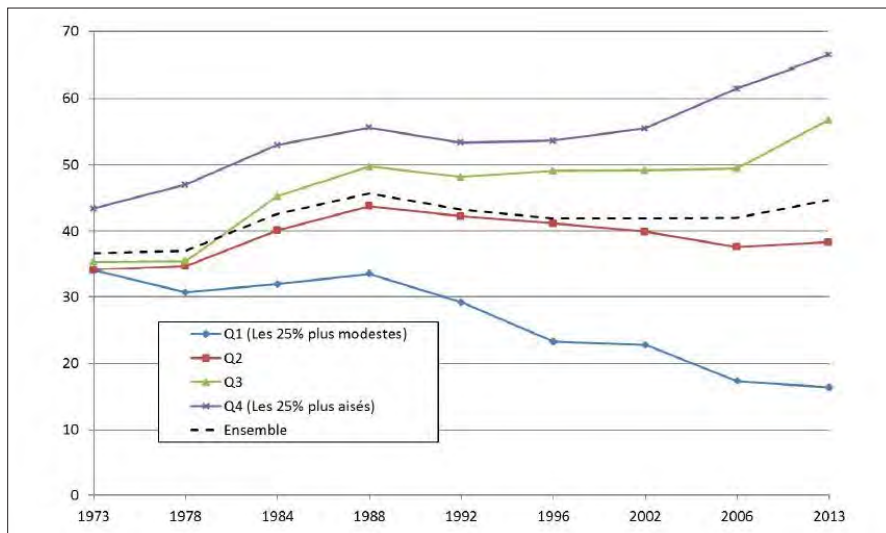
La place de la propriété résidentielle dans nos sociétés contemporaines fait débat parmi la communauté scientifique, les personnalités politiques et les acteurs de l'immobilier. Le débat actuel est paradoxal puisque des personnalités de tous bords peuvent se rejoindre sur de nouveaux constats remettant en cause le concept même de propriété. L'exemple le plus frappant est certainement la proximité entre l'observation d'une « crise de l'idéologie propriétaire » avancée par l'économiste hétérodoxe Benjamin Coriat (2015) et le pari de la naissance d'une « civilisation de l'usage » succédant à celle de la propriété proposée par Xavier Lépine, Président du fonds d'investissement La Française.

Le titre de la thèse que Vincent Le Rouzic défend est volontairement provocateur : « Essais sur la post-propriété : les organismes de foncier solidaire face au défi du logement abordable ». En

avançant l'idée de post-propriété<sup>1</sup>, il n'entend pas prédire la fin de la propriété, appeler à la naissance d'une civilisation de l'usage ou condamner par principe la propriété privée. Dans son esprit, la post-propriété est un « mot-obus » pour reprendre le néologisme de Paul Ariès. C'est un terme qui vise à réveiller une capacité d'étonnement face à la notion même de propriété. Avec la post-propriété, il s'agit de déconstruire la conception dominante de la propriété, présentée comme un droit inviolable et sacré, absolu et exclusif, unitaire et souverain (Chazal, 2014).

Ce travail de déconstruction est nécessaire car la hausse des prix du logement depuis deux décennies dans les territoires les plus attractifs pose de nombreux défis aux politiques publiques. Selon des recherches récentes de l'INED (Bonnet et al., 2016), les inégalités d'accès à la propriété résidentielle se sont depuis considérablement





Taux de propriétaires suivant le quartile de niveau de vie, parmi les 25-44 ans, en France (1973-2013) (Bonnet, Garbinti, Grobon , 2016)

accrues, alors qu'au début des années 1970 l'ensemble de la population avait des chances assez proches de devenir propriétaires.

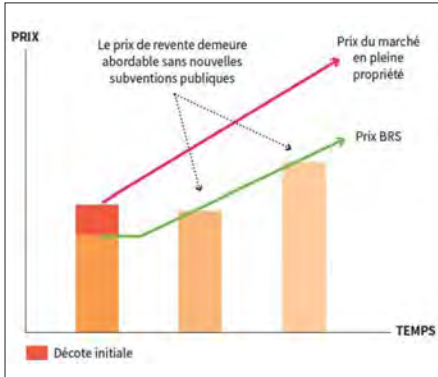
## DE NOUVELLES FORMES DE PROPRIÉTÉ RÉSIDENIELLE

Trois enjeux sont au cœur de la thèse : la réduction des inégalités d'accès à la propriété résidentielle, le maintien d'une mixité sociale dans les territoires les plus attractifs et la pérennisation des dépenses publiques en matière de logement abordable.

Face à ces enjeux, la véritable nouveauté de ces dernières décennies est la prolifération dans le monde de nouvelles formes de propriété résidentielle. De nombreux pays ont généralisé des formes de propriété occupante très éloignées de la conception hexagonale. D'autres ont cherché à développer des formes de propriété alternative visant à relever le défi du logement abordable.

Dans ce contexte, la thèse cible l'organisme de foncier solidaire (et le bail réel solidaire) comme objet de recherche. Introduit par la loi ALUR et l'ordonnance du 20 juillet 2016, ce dispositif constitue la déclinaison française du *community land trust* (CLT), expérimenté avec succès depuis plus de 40 ans aux États-Unis. Deux CLT ont d'ailleurs reçu le Prix Mondial de l'Habitat des Nations Unies.

L'image de la dissociation bâti/foncier est souvent mobilisée pour expliquer ce schéma novateur : l'organisme de foncier solidaire, à but non lucratif, demeure propriétaire du foncier lorsque le ménage fait l'acquisition du logement à titre de résidence principale (à un prix réduit de 25 % à 50 % du prix initial). En tant que locataire du foncier, ce dernier paye une redevance ayant vocation à rester abordable. En contrepartie de ce coup de pouce initial, il s'engage à revendre son titre de propriété en respectant une formule de revente lui permettant de retrouver sa mise ini-



Mécanisme du bail réel solidaire

tiale à laquelle s'ajoute une part de la plus-value. La plus-value limitée du ménage vendeur permet à l'acquéreur suivant de pouvoir à son tour acheter son logement dans des conditions favorables et ainsi de suite de sorte que le dispositif perdure de génération en génération.

## LE MÉCANISME DU BAIL RÉEL SOLIDAIRE

Une partie du travail de recherche de Vincent Le Rouzic vise à complexifier cette représentation sous l'angle de la dissociation bâti/foncier, à bien des égards, trop simplificatrice.

Pourquoi est-il nécessaire de dépasser la théorie de la propriété comme droit absolu ? Tout simplement parce que cette théorie dominante semble insatisfaisante d'un point de vue à la fois théorique et empirique.

D'un point de vue théorique, une telle approche est insatisfaisante, car elle ne décrit pas le contenu même du droit de propriété. La propriété demeure une boîte noire, un impensé théorique. En outre, cette théorie ne permet pas de penser la diversité des formes de propriété.

D'un point de vue empirique, force est de constater qu'elle n'a aucune prise avec le réel. Si on prend le cas de la propriété résidentielle, tout un chacun a déjà rencontré une situation où le droit du propriétaire, loin d'être absolu, est mis en concurrence avec d'autres droits, comme le droit de l'urbanisme ou le droit au logement.

Dans cette perspective, Vincent Le Rouzic propose d'ouvrir la « boîte noire » que constitue la propriété résidentielle, autour de trois questions principales :

1. Comment catégoriser ces nouvelles formes de propriété résidentielle ?
2. Dans quelle mesure sont-elles à même de relever dans la durée le défi du logement abordable ?
3. Quels sont les obstacles à leur développement ?

## L'APPROCHE INSTITUTIONNALISTE

Pour dépasser la conception absolutiste de la propriété, l'approche la plus pertinente a certainement été avancée par le courant de l'économie institutionnaliste. À la fin du XIXe siècle, l'économiste John R. Commons (1893) a souhaité jeter les bases d'une « économie de la propriété ». S'appuyant sur l'œuvre du juriste Wesley Hohfeld (1917), il a proposé de définir la propriété comme un faisceau de droits. Une telle approche invite à considérer que le phénomène d'appropriation n'est pas unitaire : à chaque type de bien correspond un faisceau de droits identifiable. Autrement dit, un propriétaire n'a pas les mêmes droits en possédant une voiture, un stylo, une œuvre de Banksy ou un logement.

Cette approche a été reprise plus récemment par Elinor Ostrom, première femme scientifique

distinguée par le Prix Nobel d'Économie en 2009 et fondatrice de l'*École de Bloomington* (Ostrom, 2009). À partir de l'étude minutieuse de nombreuses organisations collectives s'appropriant de façon volontaire des ressources naturelles, elle a précisé le faisceau de droits rattaché à l'appropriation de ce type ressource (Ostrom, 1990 ; Ostrom, Schlager, 1992). Des travaux du même type ont ensuite été menés autour des ressources informationnelles. Dans cette perspective, Vincent Le Rouzic se propose d'identifier plus spécifiquement les droits rattachés à la propriété résidentielle.

À partir de la théorie des faisceaux de droits, Elinor Ostrom propose une théorie de la diversité institutionnelle (Ostrom, 2005). Par-delà les États et les marchés, elle a mis en évidence l'existence d'arrangements institutionnels complexes autour de l'appropriation des ressources naturelles et informationnelles permettant une exploitation raisonnée de la ressource pour éviter la fameuse *tragédie des communs* identifiée par Garrett Hardin. Le concept clef pour décrire ces organisations est celui du régime de propriété, défini comme un arrangement institutionnel pérenne caractérisé par le croisement entre, d'une part, le faisceau de droits identifié et, d'autre part, des parties prenantes exerçant tout ou partie de ces droits de propriété (Ostrom, Hess, 2007). C'est ce concept de régime de propriété que Vincent Le Rouzic mobilise dans sa thèse, en l'adaptant, pour appréhender sous un nouvel angle les nouvelles formes de propriété résidentielle.

## MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

D'un point de vue méthodologique, on peut distinguer cinq phases principales dans ce travail de recherche-intervention.

La première phase a été celle de l'exploration, réalisée dans le cadre d'un mémoire de recherche sous la direction de Marie-Hélène Bacqué sur l'expérience singulière du *Cooper Square CLT* à New York. La problématique était principalement géographique : dans quelle mesure le CLT pouvait être une solution pour l'accession sociale à la propriété dans les villes globales ? Par la suite, Vincent Le Rouzic a volontairement placé la problématique spatiale, beaucoup trop délicate à appréhender autrement que par des généralités, au second plan. Pour étudier et accompagner la dynamique du changement institutionnel autour de l'introduction de ce dispositif en France, il a choisi d'effectuer son travail de recherche-intervention, au sein d'*Espacité*, agence de conseil spécialisée dans les politiques publiques de l'habitat et la rénovation urbaine, dans le cadre d'une CIFRE.

Vincent Le Rouzic a alors pu initier la deuxième phase de ses travaux consacrée à la sensibilisation des acteurs aussi divers que les promoteurs, les bailleurs sociaux et les collectivités locales dans le cadre d'appels à projet comme *Réinventer Paris* ou la *Zac Etoile* d'Annemasse.

Troisième phase : la transposition du modèle CLT dans le cadre légal et réglementaire français. L'implication de Vincent Le Rouzic dans l'association *CLT France* lui a ainsi permis de participer au groupe de travail sur la rédaction de l'ordonnance et des décrets créés par le Ministère du Logement. Par la suite, ce dernier a commandé à *Espacité* une étude de simulation des opérations en bail réel solidaire (BRS) permettant de préciser si les plafonds de prix et de revenu du Prêt Social Location-Accession pouvaient être adoptés pour le BRS, sachant que la charge foncière était retirée.

Phases	Terrains	Méthodes	Matériaux collectés ou produits
<b>Exploration</b> (2013 – 2014)	Cooper Square CLT (New York) Conférence CLT Network (Cleveland)	Entretiens Workshops	Baux, statuts, documents de présentation des workshops.
<b>Sensibilisation</b> (2014 – 2015)	Consultation Réinventer Paris / Zac Etoile Annemasse, PLH Seine Défense	Recherche intervention, Participation observante, Entretiens	Rédaction de réponse aux appels d'offre et de fiche action de PLH Production de documents de retour d'expérience des CLT, Groupe de travail du Ministère Logement
<b>Transposition</b> (2014 – 2017)	CLT France Ministère du logement		Relecture du cadre légal et réglementaire, simulation du modèle économique OFS
<b>Expérimentation</b> (2016 – 2017)	Lille Rennes, Fédération des Coop'HLM		Structuration juridique, élaboration modèle économique, étude de marchés
<b>Prise de recul</b> (2018 – 2019)	Coordin'action HP Tutorat Sciences Po	Entretiens	Collecte des statuts des OFS, veille réglementaire, veille presse.

Quatrième phase : l'expérimentation de la création des tout premiers OFS portés par les Métropoles de Lille, de Rennes et la Fédération nationale des sociétés coopératives d'Hlm (Coop d'Hlm). Il s'agissait alors d'élaborer le modèle économique des OFS et des opérations en BRS, d'apporter un appui juridique à la création des OFS et d'effectuer des études de marché (ou d'opportunité) autour des potentiels de ces nouveaux outils.

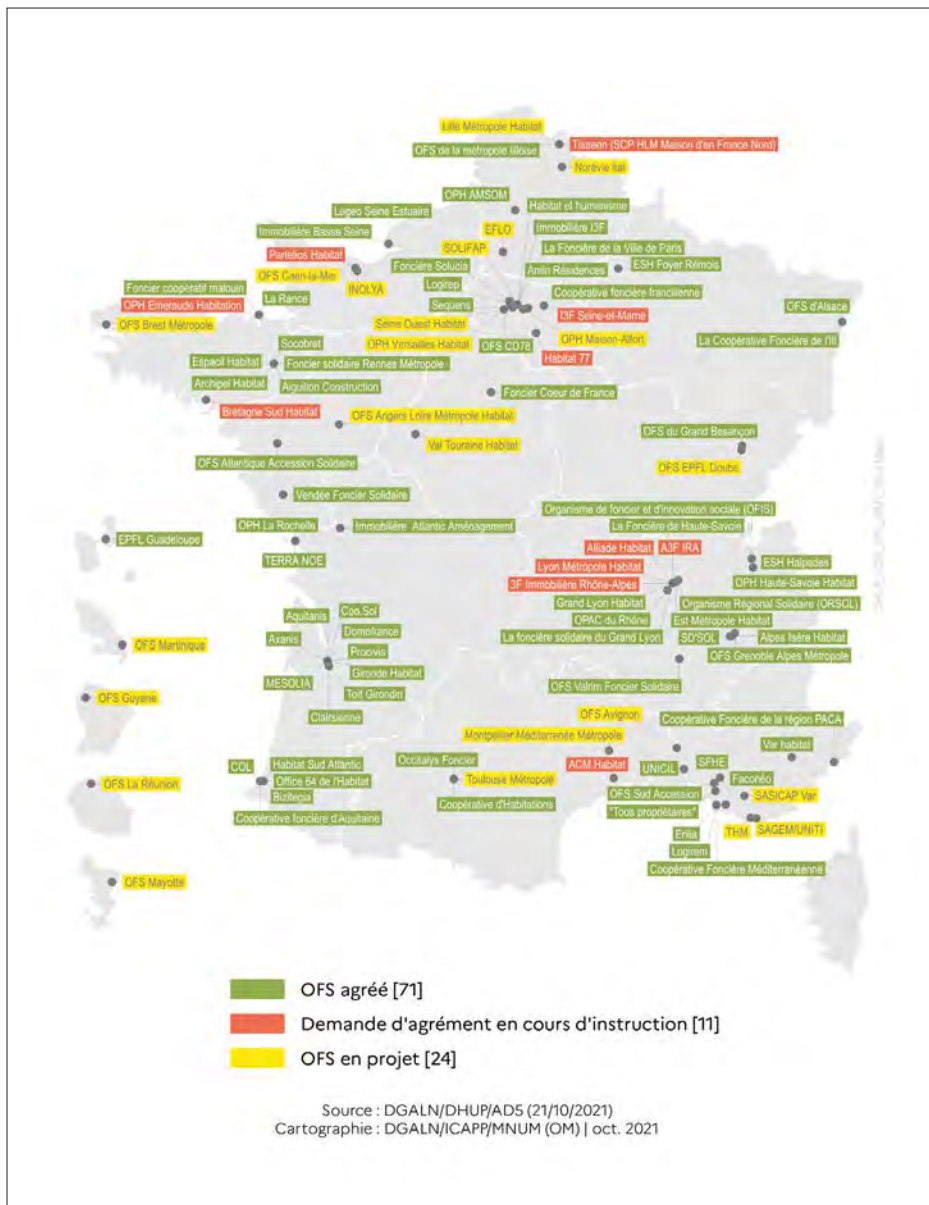
La dernière phase a été celle de la prise de recul en intervenant de façon moins opérationnelle dans l'expérimentation des OFS, mais en continuant à effectuer une veille sur le sujet. En rejoignant la *Coordin'action du Mouvement National de l'Habitat Participatif*, Vincent Le Rouzic a également pu approfondir le fonctionnement d'une coopérative d'habitants.

## PAR-DELÀ LE LOGEMENT SOCIAL ET LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE

Pour mener son travail de recherche, Vincent Le Rouzic a constitué au départ un échantillon des différents statuts intermédiaires d'occupa-

tion entre la location et la propriété expérimentés en France depuis le début des années 2000 en vue de relever le défi du logement abordable. La France est l'un des terrains d'expérimentation les plus fertiles en la matière. En tout, pas moins d'une dizaine de dispositifs portés par des acteurs publics ou privés ont été imaginés au cours des deux dernières décennies : le Prêt Social Location-Accession (PSL-A), la SCI Berké-Sadoun (devenue par la suite SCI d'accession progressive à la propriété - SCI APP), l'usufruit locatif social (et sa variante en accession), le Pass-foncier, le Coop Foncier, le bail réel immobilier, la propriété à vie, la coopérative d'habitants, ainsi que l'organisme de foncier solidaire et le bail réel solidaire.

L'étude attentive de ces différents statuts intermédiaires d'occupation permet de spécifier le faisceau de droits associés au logement. Pour cela, Vincent Le Rouzic s'est inspiré des faisceaux proposés par Ostrom (1990) pour les ressources naturelles et informationnelles. À partir des différents textes législatifs, réglementaires et des contrats (baux de courte et longue durée, convention d'usufruit), il lui a été possible de construire



Organismes de foncier solidaire (OFS) agréés et en projet (Octobre 2021)

ce faisceau de droits associés à la propriété résidentielle. Être propriétaire d'un logement, c'est la possibilité d'exercer 7 droits différents sur ce bien : accès/usage, prélèvement, gestion, exclusion, aliénation, transformation, préemption. Dans le cadre de démembrement de propriété temporaire ou de régime de propriété collective, ces droits peuvent être répartis ou partagés entre plusieurs propriétaires.

Une telle approche permet de complexifier l'image de la dissociation bâti/foncier habituellement mobilisée pour décrire le dispositif OFS-BRS. Il est ainsi plus commode de parler de partage de la propriété, plutôt que de dissociation.

## LES RÉGIMES DE PROPRIÉTÉ RÉSIDENIELLE

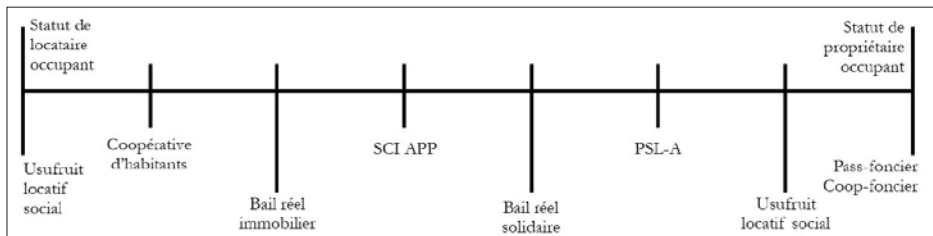
L'émergence de nouvelles formes de propriété résidentielle est une évolution institutionnelle complexe, jalonnée de tâtonnements et d'avancées par essai-erreur. Sur la dizaine de dispositifs étudiés, la grande majorité constitue des formes de démembrement de propriété temporaire. Cette première génération de dispositifs ne forme pas une alternative pérenne aux formes traditionnelles de propriété, qu'elles soient pu-



Premiers logements en bail réel solidaire livrés à Espelette (© Les Coop'HLM)

bliques ou privées. Plus récemment, une seconde génération d'arrangements institutionnels peut être qualifiée de nouveaux régimes de propriété résidentielle. En effet, ils ont de nombreux points communs avec les régimes de propriété mis en évidence par l'École de Bloomington dans des domaines aussi divers que les ressources naturelles ou informationnelles. Ici, la ressource en partage n'est pas directement le logement, ni même le foncier, mais la rente immobilière, constituée de la plus-value et des revenus locatifs.

Par-delà le logement social et la propriété privée, c'est désormais quatre régimes de propriété qui peuvent être mis en évidence. Ainsi, le dispositif OFS-BRS, peut être qualifié de régime de propriété commune et la coopérative d'habitants peut



Les statuts intermédiaires d'occupation

	OFS	Titulaire BRS	Locataire BRS
Accès/usage		X	X
Prélèvement		X	
Gestion	X		
Exclusion	X		
Aliénation		X	
Transformation	X		
Préemption	X		

Faisceau de droits de la propriété résidentielle



**Maison Familiale de Loire Atlantique - Les Champs Libres, Architecte : TICA Architecte**

Au sud de l'île de Nantes, la coopérative Maison Familiale de Loire Atlantique, associée à Atlantique Habitation développe un programme participatif mixte comportant 13 logements en accession sociale, 6 logements locatifs sociaux et la rénovation d'une maison de ville.

Source : [www.hlm.coop](http://www.hlm.coop)

constituer un régime de propriété-adhésion, pour reprendre le terme de Buchanan.

Il est également nécessaire de revisiter la typologie des biens du couple Ostrom (1977). Si un bien comme le logement est privé, il peut en réalité faire l'objet de différents régimes de propriété. Il est ainsi possible de classer ces régimes de propriété selon d'une part la capacité plus ou moins forte de ces régimes à limiter le prélèvement de la rente immobilière par le ménage et d'autre part la manière plus ou moins exclusive de répartir les droits de propriétés.

## LES POTENTIELLES VULNÉRABILITÉS INSTITUTIONNELLES

Dans le cadre de cette recherche-intervention, Vincent Le Rouzic a été amené à travailler avec les métropoles de Lille, de Rennes et la Fédération des coopératives Hlm dans l'expérimentation des tout premiers OFS. À ses dires, cette

aventure était réellement passionnante puisque tout était à construire, avec parfois la sensation vertigineuse que chaque petite question pouvait soulever une montagne de problèmes de répartition des droits et responsabilités entre l'OFS et le ménage. Le sujet le plus épineux a certainement été de rendre compatible deux régimes de propriété collective que constituent le régime de copropriété d'une part et le régime OFS-BRS d'autre part. Chemin faisant, un bon nombre de problèmes ont été résolus par des ajustements institutionnels, soit en légiférant à nouveau, soit en précisant certaines clauses dans le bail réel solidaire. La résolution des problèmes a souvent été facilitée par des retours d'expériences français ou étrangers.

Tout comme dans les ressources naturelles, la pérennité de ces nouveaux régimes de propriété constitue un réel défi que devront relever les futures générations de parties prenantes qui les feront vivre au quotidien. À partir de l'expé-

		Capacité à limiter le prélèvement de la rente immobilière	
		Faible	Forte
Répartition des droits de propriété	Exclusive	Régime de propriété privée Ex. : propriété occupante	Régime de propriété publique Ex. : logement locatif social
	Inclusive	Régime de propriété commune Ex. : bail réel solidaire	Régime de propriété-adhésion Ex. : coopérative d'habitants

Les régimes de propriété résidentielle



rimentation des premiers OFS, Vincent Le Rouzic a pu identifier quatre principaux risques institutionnels : le risque d'insécurité juridique (qui peut amener à une privatisation du logement), le risque de contournement du dispositif, le risque d'initiés dans la commercialisation des logements, et le risque de dégradation du bâtiment en raison d'un mauvais entretien.

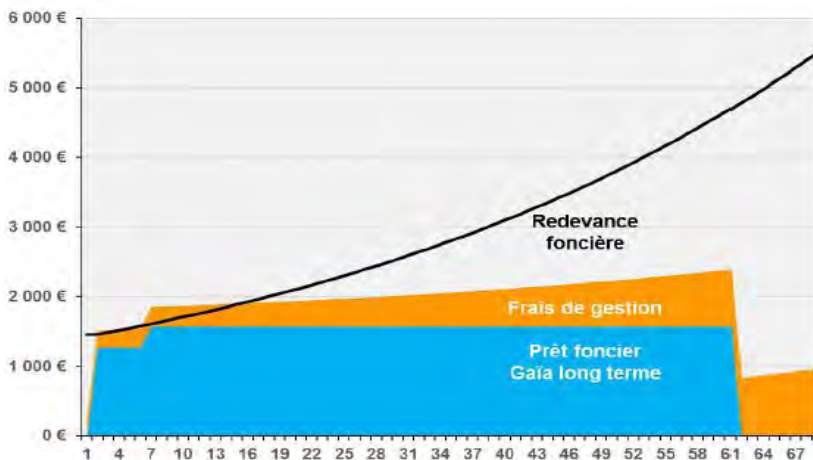
À ces risques institutionnels s'ajoute un réel défi en matière de modèle économique. Dès les premières simulations d'une opération en bail réel solidaire, on a pu observer que l'équation financière des OFS est complexe lorsqu'ils sont amenés à s'endetter sur 60 ou 80 ans, avec très peu de fonds propres ou de subventions. Par la suite, cette capacité d'endettement produit paradoxalement un effet inflationniste sur les valeurs foncières ou peut être utilisé pour améliorer le bilan d'opérations des promoteurs immobiliers. Plus largement, que se passera-t-il si un ménage ne paye pas sa redevance foncière ? S'il entretient

mal son logement ? Quid de l'obligation de rachat en pleine propriété en cas de refus d'agrément ?

## NOUVELLES PISTES DE RECHERCHE

Dans le sillage des travaux de l'économie institutionnaliste, Vincent Le Rouzic arrive à la conclusion que la compréhension de la diversité des arrangements institutionnels constitue une piste prometteuse pour trouver des solutions durables à la crise du logement abordable.

À la place d'un modèle unique de société de propriétaires, il apparaît plus que jamais nécessaire de donner une deuxième vie à l'idée de « démocratie de propriétaires » formulée initialement par John Rawls (1987). En tant que bien privé, le logement présente bien sûr une certaine prédisposition à faire l'objet d'une propriété privée. Toutefois, la théorie de la diversité institutionnelle renforce l'idée que ce bien peut être placé sous



Recettes et dépenses d'exploitation de l'organisme de foncier solidaire

d'autres régimes de propriété pour favoriser la dispersion la plus large possible du capital-logement. Les aides publiques en faveur du logement abordable devraient alors être progressivement recentrées pour financer de façon prioritaire le développement des trois régimes de propriété résidentielle alternatifs à la propriété privée. Ces régimes de propriété (publique, commune, propriété-adhésion) sont en effet complémentaires, et proposent des solutions pérennes permettant de rétablir, dans les faits, une égalité des chances en matière de parcours résidentiels.

Au terme de ce travail, deux pistes principales d'approfondissement se dessinent.

La première consiste à approfondir l'étude de ces nouveaux agencements institutionnels en mobilisant davantage le cadre heuristique de l'analyse institutionnelle et de développement (IAD) élaboré par l'*Ecole de Bloomington* et plus particulièrement le concept clef d' « arène d'action ». En l'absence d'opérations livrées avec des logements en bail réel solidaire, il a été impossible dans le temps imparti de cette recherche doctorale d'étudier la réalité quotidienne de l'action collective qui se joue dans ces nouveaux régimes de propriété résidentielle. Au-delà de l'analyse des règles de gouvernance écrites « sur le papier » (statuts, baux, etc.), il est nécessaire d'étudier la pratique de ces règles, ainsi que l'exercice de règles implicites (pratiques non écrites, règles orales). Des enquêtes qualitatives auprès des différentes parties prenantes de ce nouveau régime de propriété (habitants, opérateurs, administrateurs de l'OFS) permettront d'éclairer les règles de l'action collective, et éventuellement de résoudre certains conflits ou d'anticiper certaines vulnérabilités institutionnelles.

La seconde piste de recherche consisterait à poursuivre la dimension comparative de l'approche institutionnaliste. Il s'agirait alors de vérifier si la typologie des régimes de propriété est valide dans d'autres pays, d'autres contextes institutionnels, et si elle peut éventuellement être amendée ou complétée. En la matière, de nombreuses études mériteraient d'être élaborées dans des pays où les systèmes juridiques sont éloignés à la fois du Code civil et de la *Common law*, en particulier en Asie ou en Afrique.

#### Note

---

<sup>1</sup> Avec le recul du taux de propriétaires aux États-Unis, au Royaume-Uni, ou en Australie, Ronald et Kadi (2018) ont évoqué l'hypothèse de l'émergence d'une « société de la post-propriété » (*post-homeownership society*), sans pour autant en définir clairement le concept.

## Bibliographie

---

**Bonnet C., Garbinti B., Grobon S. (2016)**, « Accès à la propriété : les inégalités s'accroissent depuis quarante ans », *Études & Résultats*, 961.

**Chazal J.P. (2014)**, « La propriété : dogme ou instrument politique ? Ou comment la doctrine s'interdit de penser le réel », *Revue trimestrielle de droit civil*, 4, pp. 763-794.

**Commons J.R. (1893)**, *The Distribution of Wealth*, Londres, Macmillan and Co.

**Coriat B. (2015)**, *Le retour des communs. La crise de l'idéologie propriétaire*, Paris, Les Liens qui libèrent.

**Davis J.E. (1994)**, *The Affordable City : Toward a Third Sector Housing Policy*, Philadelphia, Temple University Press.

**Hohfeld W. (1917)**, « Fundamental Legal Conceptions as Applied in Judicial Reasoning », *Faculty Scholarship Series*, 4378, pp. 710-770.

**Ostrom E., Ostrom V. (1977)**, « Public Goods and Public Choices » in Savas E. (eds), *Alternatives for Delivering Public Services: Toward Improved Performance*, Westview Press, Boulder, pp. 7-49.

**Ostrom E., Hess C. (2007)**, « Private and Common Property Rights », Workshop in Political Theory and Policy Analysis, Indiana University, Indiana University Bloomington.

**Ostrom E., Schlager E. (1992)**, « Property-Rights Regimes and Natural Resources: A Conceptual Analysis », *Land Economics*, 68 (3), pp. 249-262.

**Ostrom E. (1990)**, *Governing the Commons : The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Political Economy of Institutions and Decisions.

**Ostrom E. (2005)**, *Understanding Institutional Diversity*, Princeton, Princeton University Press.

**Ostrom E. (2009)**, « Beyond Markets and States: Polycentric Governance of Complex Economic Systems », *American Economic Review*, 100 (3), pp. 641-672.

**Rawls J. (1987)**, *Théorie de la justice*, Paris, Seuil.

**Ronald R., Kadi J. (2018)**, « The Revival of Private Landlords in Britain's Post-Homeownership Society », *New Political Economy*, 23 (6), pp. 786-803.



## THÈSES NOMINÉES AU 1ER TOUR

### **Tiphaine ABENIA**

pour sa thèse de doctorat en architecture "Architecture potentielle de la Grande Structure Abandonnée (G.S.A). Catégorisation et projection", soutenue à l'Université de Toulouse Jean Jaurès et à l'Université de Montréal, sous la direction de Jean-Pierre Chupin et de Daniel Estevez.

### **Henri BRICHE**

pour sa thèse de doctorat en science politique "Repeupler la ville en déclin. Politiques de peuplement, trajectoires résidentielles et minorités ethniques à Detroit (Etats-Unis) et Saint-Etienne (France)", soutenue à l'Université Jean Monnet Saint-Etienne, sous la direction de Gilles Pinson et de Valérie Sala Pala.

### **Maxime COLOMB**

pour sa thèse de doctorat en sciences et technologies de l'information géographique "Simulation de formes réalistes de développement résidentiel, de l'échelle du bâtiment à celle de l'ensemble d'une région urbaine", soutenue à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, sous la direction de Julien Perret de Cécile Tannier.

### **Mathilde GIRAULT**

pour sa thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme "Professionnalités de l'urbain et crises écologiques. Politiser l'urbanisme et ses métiers par la reconnaissance de leur constellation mythologique", soutenue à l'Université Lumière Lyon 2, sous la direction de Guillaume Faburel.

### **Anne-Laure HINCKER JOURDHEUIL**

pour sa thèse de doctorat en aménagement et urbanisme "Une architecture de promoteur pour le logement social : la Véfa-HLM", soutenue à l'Université Paris Nanterre, sous la direction de Yankel Fijalkow et de Véronique Biau.

### **Rafaella HOULSTAN-HASAERTS**

pour sa thèse de doctorat en art de bâtir et urbanisme "Le tournant esthétique de la participation urbaine à l'épreuve de la société civile. Une recherche en terrains bruxellois", soutenue à l'Université Libre de Bruxelles, sous la direction de Judith Le Maire de Romsée, de Jean-Louis Genard et de Luca Pattaroni.

### **Marine LOISY**

pour sa thèse de doctorat en anthropologie sociale et ethnologie "La place des habitants dans le tourisme. Ethnographie d'une forme de résistance sur le territoire parisien", soutenue à l'EHESS, sous la direction de Anne Monjaret et Saskia Cousin.

---

### **Jean-Christophe RYCKMANS**

pour sa thèse de doctorat en science politique "Enfants et jeunes en situations de rue au Népal et leurs capacités. Des stratégies de survie urbaine aux carrières dans les dispositifs de protection", soutenue à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, sous la direction de Patrick Brunteaux.

---

### **Sara TASSI**

pour sa thèse de doctorat en art de bâtir et urbanisme "Du dedans au dehors. Connexions à partir d'un espace public d'une ville multiple : Ajacé, Xogbonú, Porto-Novo (Sud-Bénin)", soutenue à l'Université Libre de Bruxelles, sous la direction de Victor Brunfaut.

---

### **Estelle VALLIER**

pour sa thèse de doctorat en sociologie " 'Faire cluster' : entre imaginaire de l'innovation et dynamiques de coopération esquivées", soutenue à l'Université Paris Saclay, sous la direction de Philippe Brunet.

### **Céline VENIAT**

pour sa thèse de doctorat en sociologie "Se faire un 'platz' dans la ville. Pratiques d'habitat informel, expériences de l'accès aux droits et mobilisations de familles roumaines vivant en bidonville", soutenue à l'EHESS, sous la direction de Daniel Cefai.

---

### **Delphine VOMSCHEID**

pour sa thèse de doctorat en histoire de l'architecture "L'héritage spatial des guerriers de la ville de Kanazawa. Histoire architecturale, urbaine et paysagère d'une ville-sous-château japonaise (XVIIe - XXIe siècles)", soutenue à l'Université Paris Sciences et Lettres, sous la direction de Nicolas Fieue.

---

### **Sirio ZOLEA**

pour sa thèse de doctorat en droit privé "Le droit de superficie dans les systèmes des règles d'appartenance : une approche comparative", thèse soutenue à l'Université Paris 2 et à l'Université di Macerata (Italie), sous la direction de Hugues Perinet-Marquet et d'Ermanno Calzolaio.



Pour lire les résumés des thèses nominées, flashez ce QR code.

Organisé par le Plan Urbanisme  
Construction Architecture (PUCA),  
l'Association pour la Promotion de  
l'Enseignement et de la Recherche en  
Aménagement et Urbanisme (Aperau  
internationale) et l'Institut pour la  
Recherche - Caisse des Dépôts

le Prix de thèse sur la ville a pour objet de récompenser les meilleures thèses de doctorat soutenues en France ou à l'étranger, rédigées en langue française, et traitant de la ville avec une réflexion sur l'action et (ou) tournée vers l'action opérationnelle.

### **COMITÉ D'ORGANISATION**

Lionel MARTINS, PUCA

Bénédicte BERCOVICI, PUCA

Christophe PERROCHEAU, PUCA

Marc DUMONT, APERAU

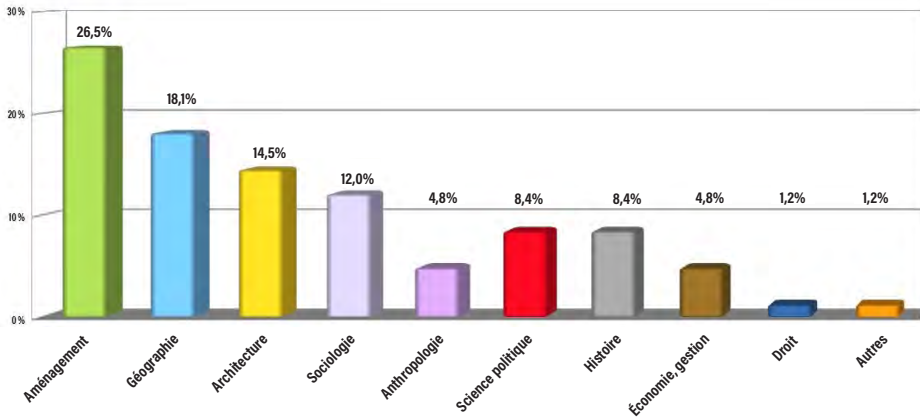
Laurent COUDROY DE LILLE, APERAU

Isabelle LAUDIER, Institut pour la Recherche - Caisse des Dépôts



# LE PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE 2020 EN CHIFFRES

## LES DISCIPLINES CANDIDATES



## NOMBRE DE THÈSES CANDIDATES

2020	83
2019	59
2018	58
2017	36
2016	64
2015	66
2014	66
2013	45
2012	50
2011	63
2010	38
2009	42
2008	45
2007	28
2006	45

## ORIGINE DES THÈSES CANDIDATES

Établissements Île-de-France	40
<i>dont cotutelle internationale</i>	2
Établissements Province	28
<i>dont cotutelle internationale</i>	5
Établissements hors France	15

## RÉPARTITION PAR SEXE DES CANDIDATS

Candidats	42,2 %
Candidates	57,8 %



## **JURY DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE 2020**

### **PRÉSIDENTE**

**Françoise POTIER**, Université Gustave Eiffel

### **MEMBRES**

**Patrice AUBERTEL**, PUCA

**Jérôme BARATIER**, Agence d'Urbanisme de Tours

**Francis BEAUCIRE**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**Martine BERGER**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**Lucie BRENON**, Ville Ouverte

**Éric CHENDÉROWSKY**, Strasbourg Eurométropole

**Rémi DORMOIS**, Saint-Etienne Métropole

**Jocelyne DUBOIS-MAURY**, Université Paris-Est-Créteil-Val-de-Marne

**Gabriel DUPUY**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**Annie FOURCAUT**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**Jean-Pierre FREY**, Ecole d'Urbanisme de Paris

**Cynthia GHORRA-GOBIN**, Sorbonne Université

**Antonio GONZALEZ ALVAREZ**, Agence d'Urbanisme de Bordeaux

**Anne GOTMAN**, Université de Paris

**Brigitte GUIGOU**, Institut Paris Région

**Louis HENRY**, Institut pour la Recherche - Caisse des Dépôts

**Noémie HOUARD**, EpaMarne

**Claude LACOUR**, Université de Bordeaux

**William LE GOFF**, AORIF

**Nicole LEROUSSEAU**, Université de Tours

**Claire LÉVY-VROÉLANT**, Université Paris 8

**Jean-Pierre MAUGENDRE**, Suez Environnement



**François MÉNARD**, PUCA

**Michel MICHEAU**, Sciences Po Paris

**Benjamin MICHELON**, Groupe Huit

**Florian MUZARD**, Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations  
avec les Collectivités Territoriales

**Pauline PRAT**, Conseil Régional Bourgogne- Franche-Comté

**Denise PUMAIN**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**Sarah RUSSEIL**, Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations  
avec les Collectivités Territoriales

**Frédéric SEITZ**, Université Technologique de Compiègne

**Jean-Jacques TERRIN**, ENSA Versailles

**Serge THIBAUT**, Université de Tours

**Christian VANDERMOTTEN**, Université Libre de Bruxelles

## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

Le Prix de thèse sur la ville a été créé en 2006 par l'APERAU, le Conseil Français des Urbanistes, le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques et le Plan Urbanisme Construction Architecture.

Ce Prix aspire à être une vitrine de la jeune recherche urbaine. Mais pas n'importe quelle recherche urbaine. Une recherche urbaine si ce n'est opérationnelle, du moins tournée vers l'action, utile à l'action, avec une réflexivité sur/pour l'action. Car c'est bien là l'essence même de ce concours, qui en fait son originalité, sa singularité. C'est bien là l'esprit qui anime les débats passionnants au sein du jury, qui le guide dans ses choix, d'abord des thèses nominées, ensuite de thèses primées combinant excellence scientifique et pertinence pour l'action.

Chaque année, le jury trouve, au fil des lectures des thèses candidates, qui plus est des thèses sélectionnées, des pépites pour l'action, des nouvelles façons de saisir les transformations urbaines en cours, de nouvelles manières de concevoir la ville, de faire société en ville<sup>1</sup>. Près de 800 jeunes docteur.e.s ont candidaté au Prix de thèse sur la ville depuis sa création ; 38 thèses ont été honorées : 15 ont reçu un Grand Prix et 23 un Prix Spécial. Qu'ils en soient toutes et tous remerciés !

Lionel Martins,  
Pour le comité d'organisation

---

<sup>1</sup> Pour les thèses de 2006 à 2014, lire le rapport *La ville en thèse* (Lacour, 2015) publié à l'occasion des 10 ans du Prix de thèse sur la ville.



Pour retrouver toutes les éditions du Prix de thèse sur la ville, flashez ce QR code.



## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

---

### 2019

---

#### GRAND PRIX

**Gaspard LION,**

pour sa thèse de doctorat en sociologie "Habiter en camping. Trajectoires de membres des classes populaires dans le logement non ordinaire", thèse soutenue à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, sous la direction d'Isabelle Backouche et d'Olivier Schwartz

---

#### PRIX SPÉCIAUX

**Annarita LAPENNA,**

pour sa thèse de doctorat en architecture "Le dispositif intermilieux : mode de culture du projet urbain ouvert. Enquête sur des espaces végétalisés à Milan (1953-2016)", thèse soutenue à l'Université Paris 8 et au Politecnico di Milano, sous la direction de Chris Younès et d'Alessandro Balducci

**Pierre MAURER,**

pour sa thèse de doctorat en histoire de l'architecture "Architectures et aménagement urbain à Metz (1947-1970). Action municipale : la modernisation d'une ville", thèse soutenue à l'Université de Lorraine, sous la direction d'Hélène Vacher et d'Anne-Marie Châtelet

---

### 2018

---

#### GRAND PRIX

**Matthieu GIMAT,**

pour sa thèse de doctorat en géographie "Produire le logement social. Hausse de la construction, changements institutionnels et mutations de l'intervention publique en faveur des HLM (2004-2014)", thèse soutenue à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction de Sylvie Fol

---

#### PRIX SPÉCIAUX

**Zhipeng LI,**

pour sa thèse de doctorat en géographie "La diaspora Wenzhou en France et ses relations avec la Chine", thèse soutenue à l'Université de Poitiers, sous la direction d'Emmanuel Ma Mung

**Julie VASLIN,**

pour sa thèse de doctorat en science politique "Esthétique propre. La mise en administration des graffitis à Paris de 1977 à 2017", thèse soutenue à l'Université de Lyon 2, sous la direction de Gilles Pollet



## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

---

### 2017

---

#### GRAND PRIX

##### **Perrine POUPIN,**

pour sa thèse de doctorat en sociologie "Action de rue et expérience politique à Moscou. Une enquête filmique", thèse soutenue à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, sous la direction de Daniel Cefai et d'Yves Cohen

---

#### PRIX SPÉCIAUX

##### **Paul CITRON,**

pour sa thèse de doctorat en géographie "Les promoteurs immobiliers dans les projets urbains. Enjeux, mécanismes et conséquences d'une production urbaine intégrée en zone dense", thèse soutenue à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction de Sylvie Fol

##### **Antoine COURMONT,**

pour sa thèse de doctorat en science politique "Politique des données urbaines. Ce que l'open data fait au gouvernement urbain", thèse soutenue à Sciences Po, sous la direction de Dominique Boullier

---

### 2016

---

#### GRAND PRIX

##### **Sophie BUHNIK,**

pour sa thèse de doctorat en géographie "Métropole de l'endroit et métropole de l'envers, décroissance urbaine, vieillissement et mobilité dans les périphéries de l'aire métropolitaine d'Osaka, Japon", thèse soutenue à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction de Natacha Aveline et de Sylvie Fol

---

#### PRIX SPÉCIAUX

##### **Thomas AGUILERA,**

pour sa thèse de doctorat en science politique "Gouverner les illégalismes urbains, les politiques publiques face aux squats et aux bidonvilles dans les régions de Paris et Madrid", thèse soutenue à l'Institut d'Études Politiques de Paris, sous la direction de Patrick Le Galès

##### **Claire LAGESSE,**

pour sa thèse de doctorat en physique "Lire les Lignes de la Ville. Méthodologie de caractérisation des graphes spatiaux", thèse soutenue à l'Université Paris Diderot, sous la direction de Stéphane Douady et de Patricia Bordin

## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

**2015**

### GRAND PRIX

**Marie GIBERT,**

pour sa thèse de doctorat en géographie "Les ruelles de Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Trame viaire et recomposition des espaces publics", thèse soutenue à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne sous la direction de Thierry Sanjuan

### PRIX SPÉCIAL

**Kristel MAZY,**

pour sa thèse de doctorat en aménagement et urbanisme "Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositifs de reconnexion ? Regards croisés sur Bruxelles et Lille", thèse soutenue à l'Université Libre de Bruxelles - Université Lille 1, sous la direction de Jean-Luc Quoistiaux, Philippe Menerault et Yves Rammer

**2014**

### GRAND PRIX

**Ophélie ROBINEAU,**

pour sa thèse en géographie et aménagement de l'espace "Vivre de l'agriculture africaine. Une géographie des arrangements entre acteurs à Bobo-Dioulasso, Burkina Faso", thèse soutenue à l'Université Paul Valéry Montpellier, sous la direction de Lucette Laurens

### PRIX SPÉCIAL

**Marion BONHOMME,**

pour sa thèse en génie civil "Contribution à la génération de données multiscalaires et évolutives pour une approche pluridisciplinaire de l'énergie urbaine", thèse soutenue à l'INSA Toulouse, sous la direction de Luc Adolphe



## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

---

### 2013

---

#### GRAND PRIX

**Rodrigo Andres CATTANEO PINEDA**, pour sa thèse en géographie "La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logement à Santiago du Chili", thèse soutenue à l'Université Paris 8, sous la direction de Marie-France Prévôt-Schapira

---

#### PRIX SPÉCIAL

**Fanny GERBEAUD**, pour sa thèse en sociologie "L'habitat spontané: une architecture adaptée pour le développement des métropoles. Le cas de Bangkok (Thaïlande)", thèse soutenue à l'Université Bordeaux 2, sous la direction de Guy Tapie

---

### 2012

---

#### GRAND PRIX

**Max ROUSSEAU**, pour sa thèse en science politique "Vendre la ville (post)industrielle. Capitalisme, pouvoir et politiques d'image à Roubaix et Sheffield, (1945-2010)", thèse soutenue à l'Université de Lyon, sous la direction de Joseph Fontaine et de Gilles Pinson

#### PRIX SPÉCIAL

**Benjamin MICHELON**, pour sa thèse en sciences de la ville "Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique, études de cas à Douala et Kigali", thèse soutenue à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, sous la direction de Jean-Claude Biolay



## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

---

### 2011

---

#### GRAND PRIX

##### **Athina VITOPOULOU,**

pour sa thèse en histoire "Mutations foncières et urbaines pour la production des espaces et équipements publics dans la ville grecque moderne. Les propriétés de l'armée et de l'université et la formation de l'espace public de Thessalonique de 1912 jusqu'à nos jours", thèse soutenue à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, sous la direction de Yannis Tsiomis

---

#### PRIX SPÉCIAUX

##### **Fanny LOPEZ,**

pour sa thèse en histoire de l'architecture "Déterritorialisation énergétique 1970-1980 : de la maison autonome à la cité auto-énergétique, le rêve d'une déconnexion", thèse soutenue à l'Université Paris 1, sous la direction de Dominique Rouillard

##### **Élise ROCHE,**

pour sa thèse en géographie "Territoires institutionnels et vécus de la participation en Europe. La démocratie en questions à travers trois expériences (Berlin, Reggio Emilia et Saint-Denis)", thèse soutenue à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, sous la direction de Marie-Vic Ozouf-Marignier

---

### 2010

---

#### GRAND PRIX

##### **Amélie LE RENARD,**

pour sa thèse en science politique "Styles de vie citadins, réinvention des féminités. Une sociologie politique d'accès aux espaces publics des jeunes Saoudiennes à Ryad", thèse soutenue à l'Institut d'Études Politiques de Paris, sous la direction de Ghassan Salame

---

#### PRIX SPÉCIAL

##### **Sandrine GUEYMARD,**

pour sa thèse en urbanisme et aménagement "Inégalités environnementales en Ile de France : répartition socio-spatiale des ressources, des handicaps et satisfaction environnementale des habitants", thèse soutenue à l'Université Paris-Est, Créteil-Val de Marne, sous la direction de Jean-Pierre Orfeuill et Guillaume Faburel



## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

### 2008

#### GRAND PRIX

**Bénédicte GROSJEAN,**

pour sa thèse en sciences appliquées et architecture "La ville diffuse' à l'épreuve de l'Histoire. Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge", thèse soutenue à l'Université catholique de Louvain et à l'Université Paris 8, sous la direction de Christian Gilot et de Yannis Tsiomis

#### PRIX SPÉCIAL

**Laurent SABY,**

pour sa thèse en génie civil "Vers une amélioration de l'accessibilité urbaine pour les sourds et les malentendants : quelles situations de handicap résoudre et sur quelles spécificités s'appuyer", thèse soutenue à l'INSA Lyon, sous la direction de Gérard Guarracino et d'Eric Premat

### 2009

#### GRAND PRIX

**Stéphanie VINCENT-GESLIN,**

pour sa thèse en sociologie "Les 'altermobilités': analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?", thèse soutenue à l'Université Paris 5, sous la direction de Dominique Desjeux

#### PRIX SPÉCIAL

**Marcel MORITZ,**

pour sa thèse en droit public "Les communes et la publicité commerciale extérieure. Pour une valorisation environnementale et économique de l'espace public", thèse soutenue à l'Université Aix-Marseille, sous la direction de Jean Frayssinet





## LAURÉATS DU PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE (2006-2019)

---

### 2007

---

#### GRAND PRIX

**William LE GOFF,**

pour sa thèse en géographie "Divisions sociales et questions du logement en Grande Bretagne, entre technicisation et privatisation, les cas de Leicester et Bradford", thèse soutenue à l'Université Paris 1, sous la direction de Pétros Petsimeris

---

#### PRIX SPÉCIAUX

**David CAUBEL,**

pour sa thèse en sciences économiques "Politiques de transport et accès à la ville pour tous, une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise", thèse soutenue à l'Université Lyon 2, sous la direction de Dominique Mignot

**Elisabeth ESSAÏAN,**

pour sa thèse en architecture "Le plan général de reconstruction de Moscou de 1935. La ville, l'architecte et le politique. Héritages culturels et pragmatisme économique", thèse soutenue à l'Université Paris 8, sous la direction de Jean-Louis Cohen

---

### 2006

---

#### GRAND PRIX

**Agnès BERLAND-BERTHON,**

pour sa thèse en aménagement et urbanisme "La démolition des ensembles de logements sociaux. L'urbanisme, entre scènes et coulisses", thèse soutenue à l'Université Bordeaux 3, sous la direction de Jean Dumas

---

#### PRIX SPÉCIAUX

**Claude NAPOLÉONE,**

pour sa thèse en sciences économiques "Prix fonciers et immobiliers et localisation des ménages au sein d'une agglomération urbaine", thèse soutenue à l'Université catholique de Louvain, sous la direction d'Hubert Jayet

**Fabrizio MACCAGLIA**

pour sa thèse en géographie "Gouverner la ville : Approche géographique de l'action publique à Palerme", thèse soutenue à l'Université Paris 10, sous la direction de Colette Vallat

## LES PARTENAIRES DU PRIX DU THÈSE SUR LA VILLE

**PUCA**

plan  
urbanisme  
construction  
architecture

**Le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA)** est un Plan interministériel de recherche et d'expérimentation placé sous la tutelle des ministères de la Cohésion des territoires, de la Transition écologique et solidaire, de la Culture, et de la Recherche. Le PUCA développe des programmes de recherche incitative, de recherche-action et d'expérimentation. Il apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

[www.urbanisme-puca.gouv.fr](http://www.urbanisme-puca.gouv.fr)



**APERAU**

Association pour la Promotion de  
l'Enseignement et de la Recherche  
en Aménagement et Urbanisme

**L'Aperau Internationale**, l'Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme, regroupe des institutions d'enseignement supérieur du monde francophone qui s'engagent à appliquer les principes d'une charte de qualité dans les formations et diplômes en aménagement et urbanisme qu'elles délivrent. L'Aperau Internationale promeut également la recherche scientifique dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme, sous toutes ses formes.

[www.aperau.org](http://www.aperau.org)



Caisse  
des Dépôts  
et Finances

**Institut pour  
la recherche**

**L'Institut pour la Recherche** est un programme de la Caisse des Dépôts, au sein de la direction de la communication, qui a pour objet le soutien à des travaux de recherche dans les champs d'intervention stratégiques du groupe Caisse des Dépôts.

[www.caissedesdepots/fr/institut-cdc-pour-la-recherche](http://www.caissedesdepots/fr/institut-cdc-pour-la-recherche)





Plan Urbanisme Construction Architecture  
Grande Arche de La Défense  
Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex

---

Tél. +33 (0)1 40 81 24 33 | +33 (0)1 40 81 73 09  
[www.urbanisme-puca.gouv.fr](http://www.urbanisme-puca.gouv.fr)

 @popsu\_puca