



HAL
open science

Un barbare à Ahmedabad : exploration et enseignements des rez-de-ville aux rez-de-route

Léo-Paul Baudet

► **To cite this version:**

Léo-Paul Baudet. Un barbare à Ahmedabad : exploration et enseignements des rez-de-ville aux rez-de-route. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-04279882

HAL Id: dumas-04279882

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04279882>

Submitted on 10 Nov 2023

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

UN BARBARE À AHMEDABAD

Exploration et enseignements des rez-de-ville aux rez-de-route



Léo-Paul Baudet



Situation urbaine à Bangalore, Inde. Extrait de l'ouvrage *L'Alcazar*, écrit et dessiné par Simon Lamouret

Remerciements

Avant de commencer, je souhaiterais remercier Pauline Boyer pour son accompagnement, et nos échanges qui m'ont aidé à cadrer et à faire avancer ma recherche, pour sa disponibilité et sa capacité à mettre à l'aise.

Plus largement, je remercie Maëlle Tessier, Marie Rolland et tous les étudiants du séminaire NPU, pour la richesse des discussions, des mises en perspective et des remarques qui ont menés à l'écriture de ce mémoire.

Je remercie les enseignants et les étudiants de l'école d'architecture de Nirma à Ahmedabad, pour leur accueil et leur aide qui m'ont permis de découvrir la ville et m'ont guidé dans mon travail de terrain.

Je remercie mes amis, ma famille, et tous ceux qui m'ont écouté et soutenu, quand je partageais mes idées, mes réflexions ou mes doutes.

Merci à ma maman pour sa curiosité et tout le travail de relecture qui a grandement amélioré la qualité de mon écriture.

Un merci particulier à Ludivine pour son aide si précieuse, pour m'avoir suivi dans mes divagations tardives, pour m'avoir accompagné dans ce voyage vers l'inconnu, pour avoir été un soutien considérable dans la rédaction de ce mémoire, pour ses observations et réflexions qui ont poussées ma recherche, et tout simplement pour sa présence rassurante de tous les jours.

Et pour finir, je remercie toutes ces personnes que j'ai rencontrées à Ahmedabad, sur mon parcours ou ailleurs, avec qui j'ai pu discuter, explorer la ville, simplement échanger un regard ou un geste. Tous ces inconnus ou nouvelles connaissances qui m'ont rendu moins étranger à l'Inde. Tous ces visages de l'ailleurs, avec qui j'ai pu, paisiblement, échanger un thé.

Couverture : Photographie personnelle

Installation d'un coiffeur au rez de Gota Road, Ahmedabad, Inde, février 2020

MÉMOIRE DE MASTER

Léo-Paul Baudet

Séminaire : Nouvelles Pratiques Urbaines

Pauline Boyer

École Nationale Supérieure d'architecture de Nantes

Septembre 2021

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SOMMAIRE

7	Préambule
8	Introduction
16	Lexique
20	I/ L'EXPLORATION DU TRANSECT <i>Récit sensible le long d'une route pénétrante à Ahmedabad, Inde</i>
20	<i>Protocole</i>
24	<i>Première route pénétrante - A à F</i>
82	<i>Rive Est - G à J</i>
122	<i>Dernière route pénétrante - K à P</i>
172	<i>De retour en France</i> <i>Mise en perspective des rez-de-ville traversés</i>
176	II/ DU REZ-DE-VILLE AUX REZ-DE-ROUTE <i>Où comment repenser la place de l'infrastructure routière dans la ville</i>
176	<i>A) Comment l'infrastructure transforme la ville ?</i>
186	<i>B) Comment la ville transforme l'infrastructure ?</i>
196	<i>C) La vitesse, un espace de la ville indienne</i>
204	<i>D) Études sur (ce qui s'appelait autrefois) la route</i>
226	Conclusion
230	<i>Bibliographie - Médiagraphie</i>
234	<i>Aparté : Les villes utopiques</i>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PRÉAMBULE

Avant de partir en Inde j'orientais mon mémoire autour de l'impact des infrastructures urbaines (autoroute, périphérique, aéroport, etc...) sur leurs environnements proches. L'urbain diffus, globalisé et globalisant influence et trame une grande partie du territoire, créant entre et autour de ces réseaux des espaces d'entre-deux, des interstices, des abords peu ou pas qualifiés. Ainsi, je me demandais la place que pouvaient occuper ces espaces impensés, inhérents à la construction fonctionnelle de la ville. Ces abords d'infrastructures sont-ils vraiment sans possibilité d'usage, inhabités ? Peut-on changer notre regard sur ces espaces que l'on pratique tous les jours sans vraiment les voir, voués à être des non-lieux de la modernité, immobiles, invisibles et pourtant si proches des hyper-lieux¹ de la vitesse et de la connexion. Je voyais qu'en France ces interstices étaient souvent des lieux accueillant des personnes marginalisées et insensibilisées, tout comme eux, ou alors simplement des entre-deux de nature laissée plus ou moins à l'abandon, des micros paysages. Comme Patrick Bouchain et Gilles Clément dans la forêt des délaissés², Philippe Vasset dans un petit livre blanc³ ou le Collectif Stalker dans ses marches urbaines⁴, explorer ces zones blanches⁵ c'est découvrir les richesses qu'elles contiennent et changer la vision ou la pratique des habitants, planificateurs et théoriciens de la métropole contemporaine.

En m'envolant pour l'Inde, j'étais donc bien décidé à arpenter, analyser et comparer les abords d'infrastructures routières à Nantes et Ahmedabad. Entre un voyage proche et lointain, la possibilité d'infléchir un paradigme culturel et de décaler un regard personnel sur ces lieux.

Notes

1. Michel Lussault, *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies politiques de la mondialisation*, Paris, Seuil, coll. « La couleur des idées », 2017, 307 p.
2. Bouchain Patrick, Clément Gilles. *La forêt des délaissés*. Paris : IFA, 2000, 43 p.
3. Vasset Phillipe. *Un livre blanc: récit avec cartes*. Paris : Fayard, 2007, 135 p.
4. Collectif Stalker. *à travers les territoires actuels*. Paris : Jean-Michel Place, 2000.
5. Zone du territoire qui apparait comme blanc sur la carte, dans *Un livre blanc, récit avec cartes*. Philippe Vasset.

INTRODUCTION

Il est 11h du matin, nous devons prendre l'avion de Bombay à Ahmedabad. Mon esprit est embrumé, pris de fatigue, mon corps, lui, bouge presque machinalement. Je vais devoir rejoindre l'aéroport domestique à vingt minutes d'ici, je vais devoir sortir dehors, sortir de ce hall d'arrivée, quitter cet environnement presque familier, sauter dans l'inconnu.

Je charge mes valises et monte dans ce taxi, je fais comprendre ma destination, et déjà je suis au cœur de Mumbai. Étranger dans cette ville qui se déploie sous mes yeux, seul dans mes pensées, je prends pourtant un bain de foule et de bruit. Par à-coups je saisis ce qu'il se passe sur la route et ses abords, je trébuche d'immeubles en logements de tôles, de rickshaws en scooters, de devantures de magasins en vendeurs ambulants, de fruits en tissus de couleurs, de visages en paroles indistinctes.

J'essaie de me raccrocher à ce paysage mouvant, à certaines formes habituelles, mais je n'ai presque aucune prise et je me laisse glisser au rythme de la circulation. Vingt minutes confuses, de déluges d'informations, seulement vingt minutes, pourtant si longues.

Je sais déjà que je voudrais m'y replonger, saisir une partie de cet inconnu, comprendre une partie de cette multitude. Ou tout du moins, je l'espère, sortir en partie de l'incompréhension, de la peur ou de la fascination.

C'est sûrement ce qui marque le plus l'étranger qui arrive en Inde, ce désordre qui imprègne les rues et les routes. Percer cette abondance de ce que le voyageur nomme "chaos indien" est devenu rapidement pour moi le sujet de mes recherches, curiosités et réflexions. Je voulais explorer les abords des routes à Ahmedabad et à Nantes, mais j'étais bien loin des délaissés d'infrastructures françaises que j'avais en tête. En Inde, la perception et l'occupation de ces abords sont culturellement opposées car faisant pleinement partie de la vie de la cité. Au fur et à mesure de ma découverte d'Ahmedabad, je comprenais qu'une comparaison formelle avec Nantes n'aurait pas de sens. Et pourquoi ne pas simplement décaler son regard d'étudiant en architecture en France, pour apprendre de l'ailleurs, sans comparaison directe, mais comme possibilité de remise en cause d'une vision universelle de la construction urbaine, comme possibilité de s'ouvrir à d'autres

imaginaires et visions de la ville ?

Finalement, en roulant sur ces routes encore impénétrables à l'investigation de mon regard, je compris que ces formes et usages, me sautant au visage et à la pensée, étaient bien assez riches pour être un sujet en soi, d'explorations urbaines et théoriques.

L'importance pour moi de se tourner vers l'analyse d'une métropole des suds¹ vient d'un double constat porté à la fabrication de la ville en France.

Premièrement, comme évoqué plus tôt, la planification rationnelle de la ville crée de nombreux délaissés qui sont peu saisis par les institutions et les habitants. La route est un espace fonctionnel, avec comme seul critère la vitesse du déplacement, ou chacun, de manière individuelle, se détache de la vie urbaine pour se rendre d'un point A à un point B. De plus, la ville fonctionnelle n'articule pas les espaces entre eux, ici nous travaillons, ici nous habitons,

ici nous consommons. De plus en plus pointée du doigt, cette fabrication de la ville a créé des espaces péri-urbains et des entrées de villes qui amènent à une perte du commun et de ce qui fait l'essence de l'espace public. Certains diront même que "la France est devenue moche"², et que la périphérie alterne entre espaces à faible identité et qualité architecturale; zone commerciale, quartier pavillonnaire et parking. Même si ce constat est à tempérer nous pouvons nous demander comment retrouver ici une intensité de la vie urbaine qui est pour beaucoup l'essence de la vie de la cité ? Même pour Éric Chauvier qui s'oppose à l'idée soutenue dans l'article de Télérama³ d'un péri-urbain complètement aseptisé, un problème persiste dans la planification de ces espaces : " Si le périurbain peut être un lieu d'invention, il est difficile d'y nourrir l'idée de collectif, d'agora, d'espace public. Les rares espaces publics qui existent dans les lotissements, qui pourraient faire office d'espace public, servent de parking."⁴.

A l'opposé, on pourrait croire que c'est le centre-ville qui est le grand gagnant de cette fabrication de la ville. Mais le deuxième constat qui m'a amené à entreprendre mon exploration est le même manque de vitalité et la rigidité des rues et des bords de routes pénétrantes que l'on peut retrouver au cœur de la métropole. Le centre lui souffre beaucoup de la vacance commerciale⁵, il a vu disparaître ses commerces de proximité au profit des centres commerciaux en périphérie, des grands magasins ou encore de l'essor de l'e-commerce⁶. L'image du centre-ville dense en commerces de rez-de-chaussée, et donc en usages, est peu à peu délitée par l'éclatement et la diffusion de l'urbain et par la fabrique rationnelle de la

ville périphérique notamment, mais les causes sont évidemment multiples et complexes. Quant à elle, l'architecture contemporaine est loin de se saisir pleinement de cette question. Les quartiers de ZAC et nouveaux quartiers du centre offrent des rez-de-chaussée sur-déterminés architecturalement et peu inventifs en matière de programmation ou de lien avec l'espace public. Le rez-de-chaussée, espace où l'intimité est dure à trouver, finit par être un socle à parking, à espace technique, à local vélo ou poubelle. Malgré quelques tentatives comme l'îlot ouvert de Portzamparc, l'aménagement contemporain à tendance, par économie ou facilité, à se fermer sur l'espace public ou à prendre directement partie entre la rue ou l'îlot intérieur, perdant ainsi sa fonction première de seuil entre intime et public. Pourtant, si nous voulons que les rues, et les rez-de-chaussée qui les infusent, retrouvent leur caractère d'espace publique, d'appropriation habitante, de vitalité, ou de chaos et désordre ou tout simplement leur capacité à faire commun et société, nous devons dépasser ces constats et déployer nos imaginaires pour construire une ville de demain plus soutenable, agréable et démocratique.

1. Opposés au «Nords» pays industrialisés ou occidentaux, «les suds» remplacent l'ancien terme plus péjoratif «tiers-mondes» ou les termes, à vision seulement économique, de «pays émergents», pays en voie de développement», «pays les moins avancés». Le terme «Les suds» invite donc à se pencher sur la diversité et la richesse des situations des pays non occidentaux. Il amène aussi à renverser une vision binaire voir post-coloniale du monde entre pays développés du Nord et ceux qui seraient en retard en terme économique et civilisationnel.

2. Xavier de Jarcy et Remy Vincent, «Comment la France est devenue moche ?», dans Télérama, 12 février, 2010.

3. Chauvier Eric. La rocade Bordelaise : une exploration anthropologique. Lormont : Le bord de l'eau, 2016, 130 p.

4. Agier Michel. «La ville révue des philosophes», dans Philosophie magazine, janvier 2018, page 19

5. et 6. Source Procos : 85% des projets commerciaux concernent la périphérie. 7,2% de vacances commerciales en 2012, 11,9% en 2018. L'e-commerce représente 7% du commerce de détail, 15% pour certains marchés, comme le textile ou les produits techniques.

C'est à travers ce double constat personnel que j'ai été amené à saisir le concept de rez-de-ville, introduit par l'exposition "rez-de-ville, rez-de-vie" au pavillon de l' Arsenal en 2013¹. La même année, cette volonté de prendre en compte le rez-de-chaussée et l'espace public qui le borde avait aussi été saisie par l'ouvrage collectif "(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville"². Plus récemment, en 2019, David Mangin et Rémi Ferrand ont proposé un dossier "le droit au rez-de-ville" dans la revue Urbanisme. Ils invitent à leur tour à penser les rez-de-ville en amont et à leur donner de l'importance dans la construction urbaine pour créer une richesse d'usage et de vie commune dans nos rues. Pour cela, ils présentent un large atlas de ces situations à travers le monde, et notamment dans les métropoles des suds, qu'ils ont coordonnées.

"La notion de rez-de-ville englobe le rez-de-chaussée des immeubles, isolés ou à l'intérieur d'opérations d'ensemble, mais également les espaces ouverts qui les bordent : on considère ici et tout à la fois les espaces privés, publics, les formes urbaines elles-mêmes et les processus ou systèmes qu'elles accueillent."³ Pour moi, cette notion permet de bien comprendre et de décrire les phénomènes en vigueur le long des routes et des rues à Ahmedabad. Pour comprendre et analyser les différentes situations, il est nécessaire de rendre compte des usages et appropriations, aussi bien formelles qu'informelles, qui prennent part sur l'espace public et privé, bâti et non bâti. Premièrement, car le bâti du rez-de-chaussée nourrit et transforme l'occupation de l'espace extérieur qui le borde et vice et versa. Deuxièmement, car c'est justement dans ce flou du seuil entre intérieur et extérieur que les rez-de-ville d'Ahmedabad nous apprennent le plus et trouvent leurs intérêts à mes yeux. Cette approche peut montrer une autre façon de faire la ville, entre le rez-de-chaussée formel plus facile à décrire, son extension sur l'espace qui le borde, et des usages mouvants et informels qui échappent à notre représentation occidentale de ce que peut être la rue et le rez-de-ville. La notion de rez-de-ville était cependant limitante et n'englobait pas forcément toutes

mes réflexions où les situations rencontrées lors de mon enquête de terrain. J'ai eu par la suite besoin d'une nouvelle notion qui me permettait une lecture plus large et plus opérante des situations traversées.

À partir de ce premier principe de rez-de-ville, j'ai souhaité apporter une nouvelle idée qui sera au cœur de la réflexion de mon mémoire et de l'enquête de terrain à Ahmedabad.

La notion de rez-de-route part de celle des rez-de-ville pour la lire au travers de l'infrastructure routière. Ainsi, nous prenons comme sujet d'étude la voirie, mais également les espaces ouverts qui la bordent. Nous réfléchissons ensuite à la capacité ou non de l'espace de la route à accueillir des processus ou des systèmes urbains, notamment sa capacité à créer ou à accueillir de l'appropriation habitante ou commerciale, des usages variés et de l'espace public.

Cette nouvelle figure permet de coller au mieux aux réflexions approfondies dans ce mémoire et de mieux caractériser les faits urbains que j'ai rencontrés. En effet, cela m'a semblé nécessaire, à la fois à la vue de l'importance que j'ai portée à l'infrastructure routière urbaine lors de mon enquête et de mes réflexions, mais surtout à l'importance que la route a et ses usages dans les mégapoles des suds, et précisément ici en Inde. De plus, c'est le décalage entre la perception ou l'appropriation des abords de la route en France et en Inde qui a fait naître les réflexions qui infusent dans toute la production du mémoire.

Nous pouvons donc dire que la première notion de rez-de-ville questionne la forme des rez-de-chaussée et de leurs abords immédiats, en se demandant s'ils facilitent ou non l'appropriation multiple des habitants, la possibilité d'évolution dans le temps, questionnant la rigidité et le contrôle ou la possibilité de créer ou non du commun et de la vitalité dans les rues. Mais finalement, se contenter de cela, c'est nier les contributions de la route aux usages du rez-de-ville, notamment par l'accessibilité, la visibilité, l'apport d'un

grand nombre d'usagers, et l'articulation à la grande échelle que la route permet.

Se contenter de cela, c'est aussi nier un grand nombre d'usages qui utilisent la route elle-même comme terrain de jeu, un espace qui semble absent ou juste sous-entendu dans la définition du rez-de-ville.

Comme je l'expliquais, la définition du rez-de-route permet sur un lieu donné d'étendre l'espace du rez-de-ville, mais dans un second temps, la notion de rez-de-route permet aussi de saisir des questionnements à plus grande échelle. En effet, si le rez-de-ville permet ponctuellement de prendre en compte l'extension du rez-de-chaussée bâti, le rez-de-route, lui, en suivant de tout son long l'infrastructure qui le caractérise, traverse la ville et lie de nombreux lieux. Sur toute la longueur de l'infrastructure le rez-de-route englobe donc tous les rez-de-ville rencontrés. Et c'est bien en ayant suivi les abords de routes pénétrantes, de la périphérie jusqu'au centre que j'ai pu traverser différentes périodes de la ville et de l'urbanisme et que je vais pouvoir comparer, analyser, et mettre en critique les différents rez-de-ville rencontrés. Pour résumer, dans ce mémoire, les rez-de-ville sont les différentes localités traversées sur un rez-de-route.

À petite échelle, la notion de rez-de-ville permet de comprendre la richesse de forme et d'usage que propose Ahmedabad. Mais c'est bien l'ensemble des rez-de-ville additionné à la grande échelle qui nous donne l'identité, le paysage de la ville.

Le concept de rez-de-route permet d'articuler l'importance de l'usage et la forme des rez-

de-ville au niveau local à une réflexion sur la construction de la ville dans son ensemble. Les deux notions sont donc complémentaires et s'élargissent à la culture des villes des suds, très liées à leurs infrastructures routières. Ayant la capacité de créer des processus et systèmes urbains là où chez nous, nous ne verrions seulement que des délaissés.

C'est la nécessité, à mes yeux, du décalage culturel, de l'enquête de terrain à l'étranger, et de l'immersion dans d'autres pratiques et fabriques urbaines qui ont fondé les hypothèses de départ de ma recherche. J'ai pris le parti de dire que les villes du sud - et donc Ahmedabad - pouvaient nous apprendre d'autres façons de penser, pratiquer et donc projeter les rez-de-ville et rez-de-route, et pouvait nous donner des pistes originales pour panser certaines blessures de nos villes contemporaines occidentales, notamment au regard d'un certain dépérissement des rez-de-ville de la périphérie ou du centre-ville. Peut-on les soigner en retrouvant d'autres paradigmes, en retrouvant une forme de folie ou d'utopie dont les projecteurs actuels manquent parfois ? Mon hypothèse était donc que dans certain cas, le rez-de-ville ou le rez-de-route d'Ahmedabad pouvaient être mieux traités, pouvaient créer plus d'usages, d'appropriations, de rassemblements et de communs.

1. GRAU architectes (dir.). *Rez-de-ville, rez-de-vie*. Cat. Expo. Paris, Pavillon de l'Arsenal (31 mai - 16 juin 2013). Paris : Pavillon de L'arsenal, 2013, 176 p.

2. Masboungi Ariella (dir.). *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville*. Paris : Le Moniteur, 2013, 143 p.

3. Mangin David et Ferrand Rémi (dir.). *Le droit au rez-de-ville*. *Revue urbanisme*. 2019, Juillet/août/septembre, n°414, page 94.

Ainsi, sans fascination ni binarité, entre formel et informel ou ailleurs et ici, regarder la ville d'Ahmedabad à travers ces deux notions permet de nous questionner sur la façon dont nous projetons et construisons nos villes européennes. Que peuvent-ils nous apprendre si nous analysons les qualités et les limites de leurs différents modèles urbains au regard des rez-de-ville et de route ? Comment construire des villes vivantes et capables d'accueillir des usages variés grâce à des rez-de-chaussée et des rues ou routes pensées pour être ouvertes, poreuses, modulables, appropriables, et capables de faire le seuil entre commerces, logements et espaces publics, et faisant émerger une vie en société dans l'espace public ? Pour saisir au mieux ce besoin de vitalité que je défends, nous pouvons nous pencher sur l'idée de faire-ville introduit par Michel Agier dans "Anthropologie de la ville". On peut se demander comment l'espace urbain peut créer du lien, se demander en quoi il est porteur d'identité, d'attachement, d'enracinement et de symbolique. Comment, justement, cet espace de la ville est caractérisé par sa vitalité, ses usages et sa capacité à faire espace commun. "Après avoir mesuré tout ce que la culture des villes doit, (...) à cette dynamique sociale du "faire-ville", aux croisements, rencontres, traductions et apprentissages qu'elle nous met sans cesse au défi d'expérimenter, de renouveler, et qui à leur tour transforment encore les villes et la vie citadine en profondeur, ou en inventent d'autres, imaginaires ou rituelles ?"¹. Ainsi comprendre ces autres imaginaires qui font ville est tout l'enjeu de ce mémoire.

Nous essayons d'analyser les formes urbaines, mais aussi les usages et tactiques habitantes où comment les habitants d'Ahmedabad arrivent à "faire ville". Pour compléter cette notion nous pouvons dire qu'elle se rapproche de la volonté de "droit à la ville" d'Henri Lefebvre, elle admet un besoin et un droit pour tous à la forme d'une ville qui permettrait trois choses primordiales pour l'Humain : "rassemblement, simultanéité, rencontre"². Ainsi, en partant des constats préalablement établis, nous pouvons dire

que certains pans entiers de l'urbain seraient sortis de ces valeurs, et qu'il n'aurait plus la possibilité de "faire-ville" ou de donner aux gens et à la société cet indispensable espace qui fait commun. Nous pouvons aussi nous demander quelles sont ces populations qui n'accèdent plus au droit à la ville et comment transforment-elles leurs espaces urbains ? "Comment les gens, les groupes, la société peuvent, eux, «faire ville» - ce qu'on peut dire des citoyens qui s'adaptent, bricolent et inventent leur ville alors même qu'ils en sont exclus ?"³ En partant des délaissés d'infrastructures, j'étais parti de la notion de non-lieux⁴, où on se croise sans réel lien social, où l'Humain reste anonyme, à laquelle Marc Augé oppose l'idée de "lieu anthropologique"⁵, un espace porteur de liens et relations sociales, capable de créer de l'identité par l'affirmation d'une portée symbolique, historique, collective, donc un espace capable de "faire-ville" comme le propose Michel Agier.

Ainsi, à Ahmedabad, métropole indienne, nous pouvons nous défaire de notre conception occidentale de la fabrique de la ville. Finalement, cette exploration urbaine de l'ailleurs permet de nous demander en quoi les rez-de-ville et rez-de-route à Ahmedabad nous interrogent sur la façon de «faire-ville», ici et là-bas ?

Cette problématique permet d'englober plusieurs questions rencontrées dans l'élaboration de ce mémoire. De manière plus précise, avec le regard de l'étudiant en architecture à Nantes, nous pouvons aussi nous demander en quoi l'exploration et l'analyse d'un transect à l'étranger permet de porter un regard neuf sur les rez-de-ville et rez-de-route ? En s'interrogeant sur les qualités des formes bâties rencontrées, nous pouvons nous demander en quoi la forme des rez-de-ville influence ou non l'appropriation et les usages des habitants ? Comment des pratiques habitantes permettent de renverser notre vision de l'urbanisme post-moderne ? Et pour finir, dans cette logique de rencontres et de confrontations des modèles de société et d'urbanisme, anciens, modernes,

contemporains, globalisés ou locaux, nous pouvons nous demander comment les habitants d'Ahmedabad arrivent à mêler un modèle d'urbanisme résolument moderne et occidental avec une culture de l'espace public vernaculaire ? A la suite de toutes ces questions, ma problématique s'articule autour de trois notions fondamentales dans ma recherche, à savoir les rez-de-ville, les rez-de-route, et leurs capacités ou non à faire-ville.

Pour répondre à la problématique de ce mémoire, j'ai décidé de mettre en place une enquête de terrain un peu particulière. J'ai parcouru la ville de long en large avant de choisir d'enquêter sur un large transect de 25km, cela m'a permis de croiser de nombreux rez-de-ville et m'a poussé à comprendre la ville dans sa grande échelle et donc de mieux comprendre les rez-de-route d'Ahmedabad. Dans la même veine que les situationnistes⁶, ou Michel De Certeau⁷, j'ai décidé d'explorer la ville par différentes vitesses, en donnant une très forte importance à la marche. Pour moi, ce protocole permettait de mettre en avant la portée sensible du regard sur le réel. En mettant en avant des constats de non-lieux le long des routes, je devais marcher à la hauteur des usages habitants pour mieux les comprendre, pour éviter que mon mémoire n'ait une dimension trop hors-sol. De manière presque instinctive, j'ai laissé court aux errances de ma pensée et de ma curiosité ou à ma volonté d'explorer plus en profondeur un lieu, ou encore de passer plus rapidement sur un autre. Cette façon d'enquêter sur la ville, en levant ses préjugés, et en essayant d'investir même ce que l'on peut trouver ordinaire ou médiocre est lié à deux ouvrages : Learning from Las Vegas

et Learning from Lagos. Dans ces recherches, les équipes ont voulu tirer des enseignements de lieu peu investigués, ils font le lien entre une analyse d'une situation réelle et des théories post-modernes qui veulent changer notre façon de voir le monde, qui veulent nous montrer qu'elles sont les nouveaux paradigmes de nos sociétés humaines, de nos villes et de nos architectures. Ces deux ouvrages ont donc, eux aussi, fondé ma recherche.

En faisant le lien entre toutes mes perceptions et la théorie de la recherche, mon enquête de terrain est presque phénoménologique, ou au minimum revendique l'importance de tous les sens et du regard personnel pour se projeter vers des situations urbaines complexes et des lieux porteurs de sens. Comme ma problématique du faire-ville est éminemment anthropologique, mon protocole et mon mémoire le deviennent aussi. Il essaiera de prouver qu'on peut mener la recherche de manière non exhaustive ou rationnelle, mêler théorie et récit sensible tout en restant très précis sur les usages rencontrés.

De cette méthode, je tire des chroniques et des récits sensibles mis en correspondance avec des réflexions qui analysent plus en profondeur les différentes situations anthropologiques rencontrées. Le récit du parcours permet de présenter et raconter l'expérience de terrain qui a été la mienne. Elle présente les questionnements, les premiers décalages culturels et les analyses, presque brutes, que j'ai saisis au fur et à mesure d'un transect urbain le long de deux routes pénétrantes à Ahmedabad. Le récit fait le lien entre plusieurs niveaux de lecture, notamment

1. Agier Michel. *Anthropologie de la ville*. Paris : PUF, 2015, page 116

2. Lefèbvre Henri. *Le droit à la ville*. Paris : Anthropos, 1972, page 156

3. Agier Michel. *Anthropologie de la ville*. Paris : PUF, 2015, page 14

4. et 5. Augé Marc. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, 1992, 150 p.

6. -Paquot Thierry. *Les situationnistes en ville*. Gollion : Infolio, 2015, 157p.

et -Debord Guy. *Théorie de la dérive*. Les lèvres nues. 1956, n°9 décembre.

7.-De Certeau Michel. *L'invention du quotidien : tome 1, arts de faire*. Paris : Gallimard, 1990, 349 p.

avec l'utilisation du je, du on ou du nous. En effet, les chroniques peuvent être lues à travers le je, à travers le regard sensible, quant à lui le on prendras lecteur par la main pour l'emmener sur les pas du chercheur, pour finir le nous permettra d'avoir une approche plus réflexive et théorique des situations, à travers des analyses faites sur le terrain ou développé à mon retour en France. Le lecteur est invité à découvrir, à travers mon regard, mes expériences et mes souvenirs, les usages des rez-de-ville et de rez-de-route rencontrés tout au long de deux routes pénétrantes. Le parcours ainsi mené permet d'ouvrir notre imaginaire à d'autres façons de faire-ville, presque de manière brute, le récit nous les offre pour repenser nos façons de concevoir les rez-de-chaussée, les espaces publics accolés et l'infrastructure routière, et pour analyser leurs capacités ou non à faire-ville. Plus précisément centré sur Ahmedabad, mais de la même manière que l'atlas du "droit au rez-de-ville" dirigé par David Mangin et Rémi Ferrand, le regard vers l'ailleurs et la diversité des situations proposées permet de comprendre les qualités et limites de différents rez-de-ville. Peuvent-ils nous aider à trouver des pistes pour projeter nos villes européennes dans une rigidité moindre, notamment grâce à des formes bâties originales ou grâce à un équilibre entre appropriations formelles et informelles de la ville, par exemple. Pour aller plus loin, nous élargirons la notion de rez-de-ville, et nous analyserons de manière plus théorique la capacité des rez-de-route à faire-ville. De manière plus précise sur la question de l'infrastructure, nous analyserons comment la route transforme la ville et la façon dont l'espace de la route est pleinement pris en compte par les habitants dans leurs possibilités d'appropriation. Nous verrons que l'infrastructure n'est pas simplement un espace fonctionnel ou un hyper-lieu de la vitesse, mais fondamentalement un lieu capable de créer des sociabilités et capable de faire-ville. De la même manière que Robert Venturi et Denise Scott Brown dans Learning from Las Vegas, la partie plus conceptuelle invite à se saisir de la route comme un lieu essentiel de la ville post-moderne, capable de transformer ses abords et

la ville elle-même. Plus proches des situations rencontrées à Ahmedabad, nous pouvons aussi citer les études Learning from Lagos et Pearl River Delta de l'ouvrage collectif dirigé par Rem Koolhaas. Ces études questionnent le rôle de l'infrastructure routière dans la construction des mégapoles mondialisées des Suds. Comme dans mon mémoire, ces études offrent un regard plus précis sur des situations urbaines qui échappent à la représentation occidentale que l'on se fait de la ville, sur la façon dont les habitants hackent les délaissés ou s'approprient l'infrastructure elle-même pour faire-ville. Dans des situations de prime abord vues comme chaotiques, comment comprendre l'équilibre des forces en place, entre appropriations formelles et informelles ? Auto-organisation, etc...

Comment prendre en compte la valeur d'usage de ces nouvelles formes d'urbanité ? Plus que la question de l'architecture ordinaire ou sans architecte de Learning from Las Vegas, ici nous nous questionnons sur l'urbanisme sans urbaniste qui échappe plus ou moins aux contrôles politiques.

De la même façon que dans ces deux ouvrages, l'étude des rez-de-route permet aussi de montrer les paradoxes de la construction post-moderne et contemporaine de la métropole globale. La route pénétrante étudiée traverse différentes périodes de la fabrique de la ville et permet donc de voir et de confronter différentes formes et modèles urbains. Le lieu de la route permet, en reliant des questionnements à petite et grande échelle, de saisir les paradoxes et les enjeux qui traversent la mégapole mondialisée contemporaine. Ici, la route est un élément symbolique de la fabrique fonctionnelle, pouvant créer un délitement de la ville. En est-il de même ailleurs ?

Comment des rez-de-route indiens peuvent-ils faire-ville et comment peuvent-ils nous permettre de relativiser les constats pessimistes et catégoriques, du non-lieu¹ au junkspace², de la ville générique³ à l'hyper-lieu⁴ ? Comment les rez-de-route à Ahmedabad sont-ils porteurs d'espoirs pour sortir d'une fabrication de la ville rationnelle et purement économique qui individualise de plus en plus ? Comment recréer

du lien et du commun dans une ville globale qui connecte sans relier, et de moins en moins porteur d'un droit à la ville. Comme le "non-lieu", le "faire-ville" est un horizon symbolique qui n'existe que dans une représentation fictive de la ville, mais c'est surtout un outil qui permet de juger à travers un regard particulier des situations rencontrées. Comme le couple lieu/non-lieu¹⁶, c'est le couple non-ville et faire-ville aux deux extrêmes fictifs qui permet de saisir un degré et une gradation dans la capacité des différents lieux traversés, à devenir des espaces sociaux, à créer une histoire commune, un enracinement symbolique et identitaire, ou tout simplement à déborder de vie et d'usages. C'est à travers ces premières réflexions et sur la base de ces ouvrages que j'ai enquêté et articulé la pensée de mon mémoire.

Mon mémoire est donc à la croisée des disciplines, il porte une dimension anthropologique et sociologique dans sa façon d'enquêter et de résister les situations urbaines. Entre rez-de-ville et rez-de-route nous mêlerons des questionnements sur l'architecture, ses effets et sa production, des questionnements sur l'aménagement urbain, sur l'espace public et sur la fabrication de la ville. Nous mènerons aussi des réflexions à la grande échelle, à travers la question du paysage, de la géographie ou de l'impact de la ville sur son territoire. Pour finir nous porterons des réflexions plus conceptuelles ou philosophiques sur la post-modernité en architecture, sur les différences culturelles, sur la ville post-coloniale, sur l'influence de la globalisation sur nos villes, ou tout simplement sur le rôle que peuvent jouer les nouvelles mégalo-poles du sud en pleine expansion.

Toutes ces disciplines s'associent pour mieux répondre à ma problématique, elles ont toutes été dans mes pensées lors de parcours. Dans le besoin de fournir une pensée complexe pour un monde et des situations complexes, j'ai voulu décroiser mon étude pour pouvoir mieux comprendre et rendre compte les observations de mon enquête

Ainsi, suivez-moi dans l'investigation des rez-de-ville et des rez-de-route d'Ahmedabad, suivez-moi dans l'insurrection du faire-ville là où on ne l'attend pas.

1. -Augé Marc. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, 1992, 150 p.

2. Koolhaas Rem. *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. (trad.) Paris : Payot & Rivages, 2011, 120 p.

3. Koolhaas Rem. *La ville générique* page 720 à 742. Dans *Mutations*. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, 720 p

4. Lussault Michel. *Hyper-lieux : les nouvelles géographies de la mondialisation*. Paris : Seuil, 2017, 307 p.

LEXIQUE

*Mots et notions utilisés dans ce mémoire,
notamment lors du récit de parcours*

Rez de ville : La notion de rez-de-ville englobe le rez-de-chaussée des immeubles, isolés ou à l'intérieur d'opérations d'ensemble, mais également les espaces ouverts qui les bordent : on considère ici et tout à la fois les espaces privés, publics, les formes urbaines elles-mêmes et les processus ou systèmes qu'elles accueillent.

Rez de route : La notion de Rez-de-route part de la notion de rez-de-ville pour la lire au travers de l'infrastructure routière. Ainsi nous prenons comme sujet d'étude la voirie et les espaces ouverts qui la bordent : nous réfléchissons ensuite à la capacité ou non de la route à accueillir des processus ou des systèmes urbains, notamment sa capacité à créer ou accueillir de l'appropriation, des usages variés et de l'espace public.

Route : Voie de communication importante qui permet la circulation de véhicules entre deux points géographiques donnés, généralement deux agglomérations. Elle peut pénétrer à l'intérieur de la ville mais elle gardera des différences par rapport à la notion de rue. On la définit d'abord pour sa capacité de transport et de communication, plus ou moins rapide. La notion de route renvoie donc de prime abord à une notion de vitesse et d'efficacité pour relier des points du territoire. Elle sera la plupart du temps plus grande qu'une rue et accueille un flux important de véhicules. On la classe ensuite par sa taille, sa forme et sa capacité d'accueil d'un débit de véhicules.

Rocade (ou périphérique) : Une rocade est une route construite en périphérie des villes et permettant d'effectuer rapidement un trajet sans passer par le centre-ville. Elle permet de relier rapidement les différentes autoroutes et voie rapide qui arrive vers la ville. Elle fait le lien entre les routes et les rues de la ville et les grands axes de communication du territoire élargi.

Route pénétrante : Route urbaine majeure reliant la périphérie au centre-ville. Elle se connecte à la fois aux routes extérieures à la ville et fait le lien avec des plus petites voies de communication et les rues.

Intersection (ou nœud routier) : Lieu de jonction de plusieurs chaussées, ou route. Il est caractérisé par la taille des voiries qui se croise et sa position dans le réseau de l'infrastructure

Transect : Le transect désigne la traversée, selon une ligne imaginaire, d'un espace géographique, paysager, urbain ou architectural. C'est un outil d'analyse mis en place par le tracé d'une ligne virtuelle ou physique, pour étudier un phénomène sur une grande échelle.

Pratique (ou usage) Informelle : Caractérise des activités économiques, des revenus et des pratiques spatiales ou architecturales échappant aux normes et règles de l'État de droit, de l'institution, voire de la culture, notamment des règles de propriété privée, de sécurité, de construction ou de limite entre les espaces. Concept ensuite étendu pour caractériser des modes d'occupation des sols, des tenures et usages échappant aux procédures administrées. Plus largement l'adjectif informel peut renvoyer à ce qui échappe aux cadres normatifs, notamment du monde occidental, dans d'autres lieux les normes évoluent et une pratique informelle peut être perçue différemment entre chaque culture.

Les suds : Opposés au «Nords» pays industrialisés ou occidentaux, «les suds» remplacent l'ancien terme plus péjoratif «tiers-mondes» ou les termes, à vision seulement économique, de «pays

émergents», pays en voie de développement», «pays les moins avancés». Le terme «Les suds» invite donc à se pencher sur la diversité et la richesse des situations des pays non occidentaux. Il amène aussi à renverser une vision binaire voire post-coloniale du monde entre pays développés du Nord et ceux qui seraient en retard en termes économique et civilisationnel. Par extension le terme des suds peut évoquer les usages, les appropriations et les façons de pratiquer la ville qu'on retrouve dans ces pays.

Bande active : C'est l'espace libre entre la route et le bâti, c'est un espace aux limites floues qui est laissé à l'appropriation. Elle permet soit à l'activité du bâti existant de s'étendre, soit de recevoir de nouvelles activités. A partir d'une bande active commerciale classique de cinq mètres, de multiples tailles sont proposées, s'adaptant aux besoins des habitants, du bâti existant et elle s'ajuste à l'aménagement urbain. Elle peut être doublé ou mixé avec une bande de stationnement qui sur le même principe sert de parking aux véhicules.

Appropriation de l'espace : Prise de possession d'une étendue de terrain. L'acte peut être individuel mais, s'exprimant par rapport aux autres, il est bien un acte social. Il peut également être collectif, le fait d'un groupe, d'une communauté, d'un peuple. L'appropriation peut surtout au début, ne s'exprimer que par un usage, plutôt que par une réelle propriété, et avec des marges floues; elle n'en est pas moins âprement défendue le cas échéant. Même contestable, l'appropriation tend toujours à s'exprimer par un marquage du territoire, serait-il virtuel...

Au second sens, qui est complémentaire du premier, affectation de l'espace à une activité ou une production déterminée: l'étendue dont on dispose (appropriée au premier sens) est appropriée à cette activité, serait-ce au prix de quelques adaptations. (Dans le dictionnaire critique de géographie de Brunet R, 1992, p.40)

Condominiums : C'est une structure de bâtiment divisée en plusieurs unités qui sont chacune détenues séparément, entourées d'aires communes qui sont détenues en copropriété.

Pushcart : souvent façonné de quatre roues de vélo fixées sur une structure métallique et surmontée d'un plateau de bois, c'est le support des vendeurs ambulants. Légumes, thé masala, pani puri... c'est une étale mobile, qui peut se faire déplacer par une seule personne facilement. Ils servent aussi à transporter toutes sortes de choses, même des humains. Certains vendeurs les customisent, ajoutant un petit toit, des pancartes, changent leurs couleurs...

Rickshaw : plus précisément il s'agit d'auto-rickshaw, que nous connaissons comme "tuk-tuk" (sa dénomination thaïlandaise). C'est un petit véhicule à trois roues, protégé d'un toit mais ouvert sur les côtés. C'est un moyen de transport commun, abordable, qui utilise le même principe qu'un taxi. Il peut accueillir deux personnes confortablement sur sa plage arrière, mais se remplit souvent bien plus. Les rickshaws d'Ahmedabad sont de couleur jaune et verte.

Charpoy (ou khatlo) : c'est le lit traditionnel. L'armature qui autrefois était faite de bois est souvent remplacée par du métal et les cordes tressées entre la structure pour former la couche sont souvent de plastique. Le tressage est espacé pour permettre à l'air de circuler. Ces lits, facilement transportables, sont souvent déplacés dans la rue : il y fait souvent plus frais qu'à l'intérieur et la place ne manque pas. Outre sa fonction de lit, il peut servir d'assise et même de table.

Tawa : grande poêle plate ou concave traditionnellement en fer ou en fonte, servant à confectionner toutes sortes de pains plats. Elle sert aussi à frire des aliments.

Roti : mot hindi désignant un type de pain sans levain très populaire dans la cuisine Indienne. C'est

une galette ronde et plate préparée à base de farine, de sel et d'eau. Il est cuit sur la tawa à sec mais peut être enduit de ghee (équivalent du beurre clarifié).

Chapati : signifie "rond et aplati", c'est un type de roti, toujours préparé avec de la farine d'atta (farine de blé non raffinée).

Paratha : la pâte est la même que celle du chapati mais elle est pliée à plusieurs reprises et enduite d'huile ou de ghee (équivalent du beurre clarifié) avant d'être cuite sur la tawa. Il est souvent fourré de légumes ou se déguste avec des chutneys ou des yaourts.

Puri : pain frit gonflé utilisant de la farine de blé (raffinée ou non). Il est cuit dans du ghee ou de l'huile ce qui fige le gonflement de la pâte.

Naan : pain composé de farine de blé blanche, de sel, de levain et d'eau. L'eau peut être remplacée par du lait ou du yaourt rendant la pâte plus molle. C'est une spécialité musulmane importée en Inde durant la période moghol. Il diffère des autres pains par son mode de cuisson : le naan est cuit dans un four (originellement en terre cuite appelé tandoor).

Dosa : crêpe croustillante originaire de l'Inde du sud. Elle est façonnée de riz et de légumineuses trempés dans l'eau puis broyés et fermentés toute une nuit. La pâte s'étale ensuite finement sur la tawa préalablement graissée avec de l'huile ou du ghee.

Pani-puri : Le pani puri est une collation salée que l'on trouve sur les bords de la route. Elle se compose du puri, un pain creux, rond et frit, dont le sommet est cassé pour accueillir des ingrédients. Il est souvent rempli de pommes de terre, de pois chiches et/ou d'oignons sur lesquels on verse le pani, une eau assaisonnée. Il s'agit souvent du chutney de tamarin sucré, du chutney de piments vert, d'ail ou de menthe mais les recettes varient en fonction des régions.

Masala chaï : chaï est le terme hindi pour le thé, et masala est un terme générique pour désigner un mélange d'épices. À Ahmedabad le Masala Chaï est donc l'expression utilisée par les habitants pour parler du thé épicé mélangé à du lait et sucré que l'on peut trouver partout dans la rue.

Pols : petit groupement d'habitations faites de bois accueillant des habitants d'une même communauté (en fonction des métiers, de la religion...). Elles se placent autour d'une cour possédant un chabutaru (mangeoire à oiseaux sculpté, plus ou moins décoré en fonction des moyens de la communauté). Les pols sont ensuite reliés au réseau de rues de la vieille ville. C'est une organisation typique de la vieille ville d'Ahmedabad.

Shiva : c'est l'un des trois dieux primordiaux de la religion Hindou. Il est membre de la trimurti (divinité suprême) avec Brahma et Vishnou. Chacune de ces divinités joue un rôle crucial dans les différentes étapes de l'univers : Brahma est la création, Vishnou est la préservation et Shiva la destruction. Les hindous qui vénèrent principalement Shiva sont appelés shivaïtes. Le shivaïsme est l'une des plus influentes variantes de l'Hindouisme.

Lakshmi : c'est la déesse hindou de la fortune, de la prospérité, de la richesse et de l'abondance. Elle est l'épouse de Vishnou, l'un des trois dieux primordiaux. Une légende raconte qu'elle réside dans la vieille ville d'ahmedabad. Une flamme éternelle est entretenue en son honneur dans une alcôve de teen Darwaja aux portes de la vieille ville. Elle visiterait les maisons lors du festival Diwali.

Saree : est l'habit traditionnel porté par un grand nombre de femmes, notamment de religion

hindoue. C'est un tissu de 5 m de long (mais pouvant aller jusqu'à 10 m), s'enroulant autour de la taille et rabattu sur l'épaule. Les motifs, les couleurs, le drapé varient selon les régions, les castes, et parfois les activités de la journée.

Kurta : chemise ample arrivant à mi-cuisse ou jusqu'au genoux. Elle est portée aussi bien par les hommes que par les femmes aussi bien au quotidien que pour de plus grandes occasions. On la voit souvent portée avec un pantalon ample, la "kurta-pajama" mais aussi avec un jeans ou un legging.

Chaniya choli : c'est l'habit porté traditionnellement par les femmes durant les mariages et les fêtes. Il se compose d'un choli : une blouse avec de petites manches, un col rond et coupée au-dessus du nombril et d'un chaniya : une longue jupe brodée et plissée. La tenue s'accompagne souvent d'un dupatta (chal).

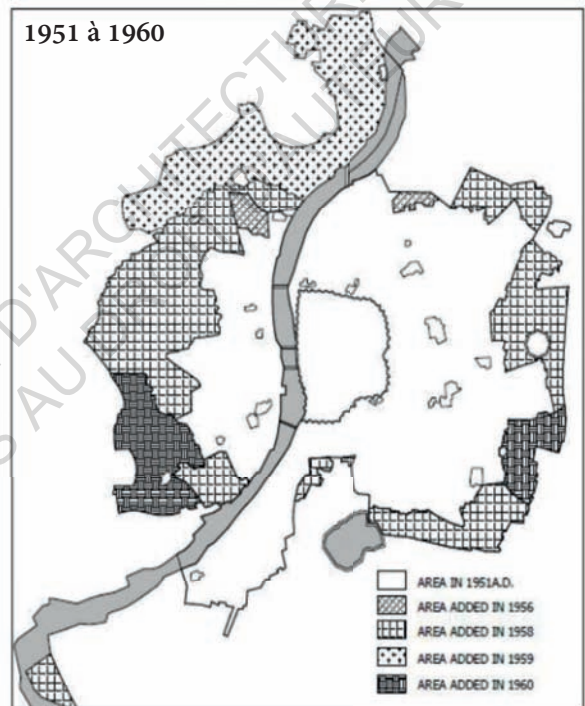
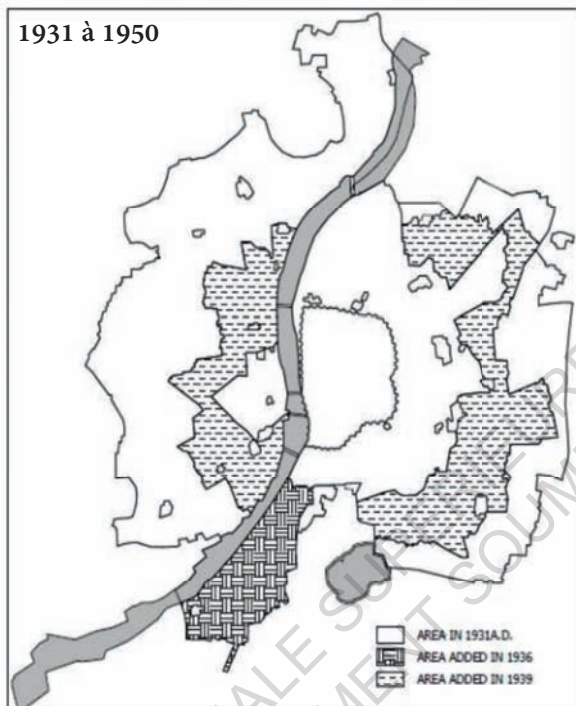
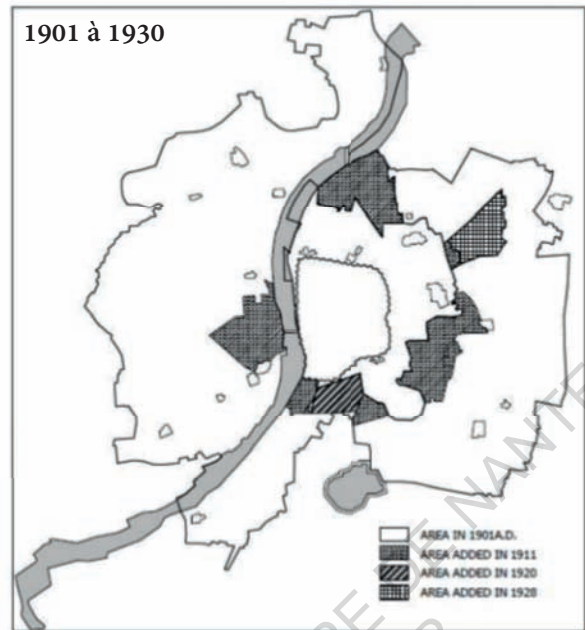
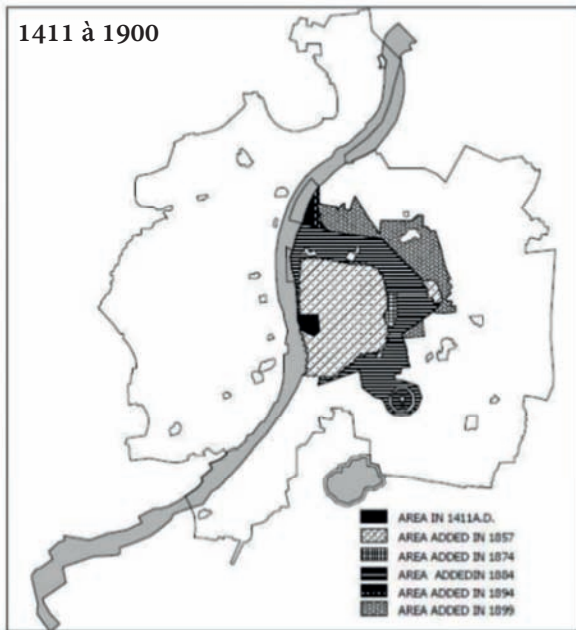
Dhoti : vêtement à l'usage des hommes, c'est une grande pièce de tissu rectangulaire mesurant 5 m sur 1,20 m. Il s'enroule autour de la taille et l'un de ses pans passe entre les jambes avant de se coincer au niveau de la ceinture.

Slum : pourrait se traduire par bidonville. C'est une poche d'urbanisation alternative.

Riverfront : terres le long d'un cours d'eau. Cette dénomination est souvent utilisée après de grands aménagements des berges, souvent au sein de grandes villes, associées à la modernisation et l'embellissement de l'espace. Dans le cas d'Ahmedabad le grand projet du Sabarmati riverfront a considérablement modifié le paysage, ses usages et sa perception.

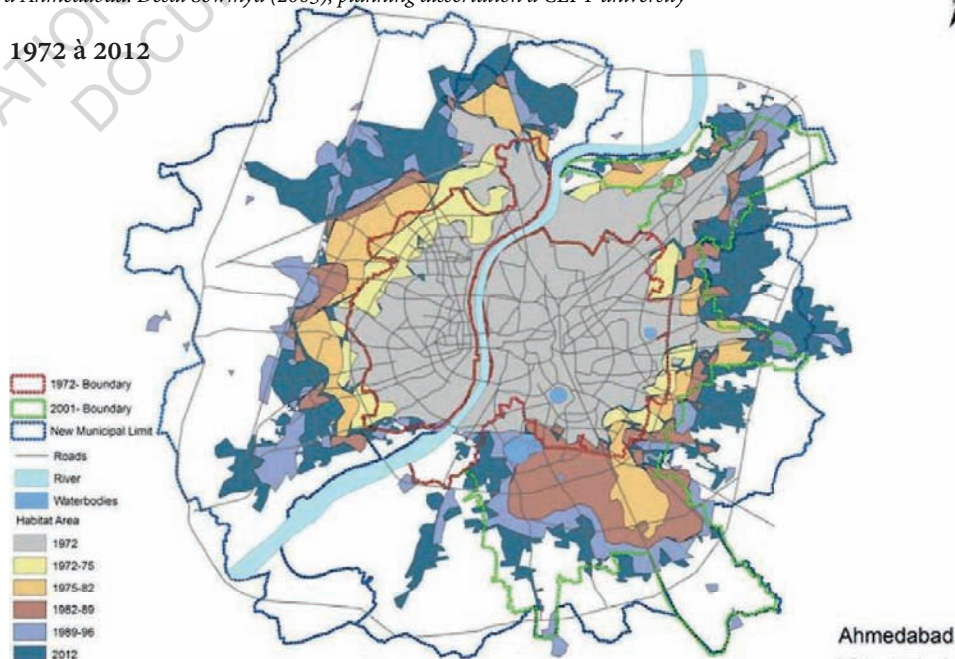
Foodcourt : lieu de restauration rassemblant une multitude de restaurants, le plus souvent autour de mets facilement et rapidement consommables. Le lieu est en libre accès, exemptant les restaurants du service.

Foodtruck : camionnette aménagée pour élaborer et vendre de la nourriture.



L'évolution d'Ahmedabad. Desai Sowmya (2005), planning dissertation à CEPT university

1972 à 2012



Carte de la croissance d'Ahmedabad. Rapport : "Ahmedabad slum atlas" à CEPT university

Ahmedabad présente un développement urbain singulier. La ville a été fondée en 1411 par le sultan Ahmed Shah sur la rive Est du fleuve Sabarmati. Ainsi historiquement, Ahmedabad est une ville fortifiée, mêlant architecture islamique et hindoue. Elle présente une forme et un tissu urbain très particuliers, les îlots qui sont des petites rues communautaires aux habitats denses. La vieille ville, ou ville fortifiée, s'est densifiée au fur et à mesure du temps et marque le début de l'urbanisme d'Ahmedabad. Par la suite, la ville s'est étendue au-delà des fortifications qui sont aujourd'hui détruites. A partir du 20^e siècle, la ville s'est aussi développée sur la rive Ouest du fleuve Sabarmati avec la création des premiers ponts permettant de le franchir. La vieille ville a donc été le point de départ d'un étalement urbain très important. Le fleuve est maintenant au cœur d'Ahmedabad, il marque la frontière entre les deux faces d'une même pièce : la nouvelle ville, moderne et contemporaine et la vieille ville, ancrée dans son histoire très ancienne, renvoyant l'image d'une architecture vernaculaire. Les habitants eux même, amplifient les particularités des deux rives. La vieille ville tire son identité de pratiques et de mode de vie communautaires et traditionnels. Ces usages sont très liés à la religion, à l'organisation historique de son bâti et à des métiers ou des savoir-faire réunis par quartier. Les familles de la vieille ville sont souvent installées au même endroit depuis plusieurs générations, favorisant l'ancrage des pratiques vernaculaires. Elle apparaît comme une bulle, prise dans le temps et dans sa propre inertie, au milieu d'une ville qui s'est étendue et accélérée. Pour les habitants, la nouvelle ville à l'ouest, apparaît quant à elle plus riche, un peu moins chaotique ; elle se pratique à plus grande échelle grâce aux véhicules motorisés, notamment les motos. Elle représente le progrès et le futur d'une ville indienne qui, depuis son indépendance de l'empire britannique en 1947, est lancée à grande vitesse dans la modernité et le développement économique du 20^e siècle. Même si ces constats peuvent être tempérés, ce sont ces deux facettes, de chaque côté du fleuve, qui fondent l'identité d'Ahmedabad aujourd'hui. C'est cet équilibre entre son histoire et sa modernité qui fait son intérêt et toute sa particularité et c'est ce qui a notamment motivé mon choix de la choisir comme sujet d'étude.

Comme expliqué précédemment, Ahmedabad a connu et connaîtra, comme d'autres grandes villes indiennes, une forte croissance démographique et une expansion urbaine importante. Ainsi, il est intéressant de l'investiguer pour comprendre des phénomènes et des logiques urbaines présentes dans d'autres villes du sud, en prise avec des développements accélérés. En m'intéressant aux rez-de-route, je voulais parcourir, décrire et analyser des infrastructures majeures et comprendre comment elles interagissaient avec la ville. Ainsi, je me suis intéressé aux routes pénétrantes, reliant la périphérie au centre-ville. En suivant les routes pénétrantes, on traverse des dynamiques urbaines différentes et on pénètre dans toute l'étendue de la ville pour mieux la comprendre. De la périphérie jusqu'au centre, je traverse donc des quartiers correspondant à différents modèles d'urbanismes, à différentes périodes de la production de la ville. Je traverse des quartiers avec différentes atmosphères, différentes caractéristiques et donc différentes façon de créer et de s'approprier le rez-de-ville et le rez-de-route. Le transect, suivant les routes pénétrantes, devient une tranche de ville ; il ne se veut pas exhaustif mais permet de rendre compte des différentes facettes de son identité.

Nous pouvons compter cinq routes pénétrantes majeures sur la rive ouest, qui, du nouveau périphérique extérieur, traversent les ponts et rejoignent la vieille ville. J'ai débuté ma découverte en les parcourant assez rapidement en rickshaw. Les premières semaines m'ont permis de commencer à comprendre la ville d'Ahmedabad et de m'acclimater à la culture indienne en traversant de long en large ces routes et la vieille ville. A partir de ces premières observations, j'ai choisi un parcours plus précis. Il comprend deux routes pénétrantes se rejoignant dans la vieille ville ; elles étaient pour moi, de bon exemple de ce qui se passait sur les autres routes pénétrantes.

La première route, en rouge, se trouve plus au nord, plus en périphérie de la ville. Elle permet de décrire des quartiers d'habitation et des zones de commerce classique. Mais elle passe aussi par des zones industrielles, des quartiers assez pauvres, voir des bidonvilles ; elle me permet de traverser des quartiers aux pratiques et à l'architecture plus informelles. La deuxième route, plus au sud, passe par des quartiers plus riches et des zones d'institutions ou d'université ; elle me permet d'analyser des quartiers d'affaires et des zones de la ville qui sont au cœur du développement économique. Les deux routes traversent des quartiers péri-urbain, présentant

des formes d'architectures plus contemporaines, et des quartiers encore en développement ou en construction. Plus on se rapproche du fleuve, plus les quartiers et les activités se densifient. Ainsi, les deux routes choisies permettent-elles de comparer des façons de faire et de pratiquer la ville d'Ahmedabad qui peuvent paraître opposées ou contradictoires. Mais dans mon analyse, elles sont complémentaires et offrent un panel assez large et diversifié de situations.

J'ai commencé par parcourir le transect en rickshaw pour le comprendre dans sa grande échelle, presque en tant que paysage urbain. Cela m'a permis de me faire un premier avis sur les différentes séquences traversées. Ensuite, j'ai parcouru le transect à pied, de manière plus méticuleuse. J'ai pris le temps de m'arrêter et d'observer, plus ou moins longtemps ; certaines situations urbaines ou architecturales, certains usages m'ont interpellé et ont nourri mes questionnements sur les rez-de-route et ma

recherche d'appropriation originale des rez-de-ville. Je me suis aussi, donné le droit de me détourner de mon parcours. Je suis revenu dans la plupart des lieux traversés à différentes heures de la journée pour avoir conscience de l'évolution des usages et pour être un peu plus complet sur la réalité d'un lieu. L'analyse et la mise en récit des situations urbaines ne se veulent pas exhaustives. Le transect agit ainsi comme une enquête de terrain à grande échelle, mais parcourant et reliant des situations précises. Le long de ces routes, j'ai collecté des photos, des schémas, des croquis, des prises de notes et des souvenirs. Mon travail a ensuite été, de mettre en récit et de retravailler ces matériaux bruts de l'enquête de terrain. Et bien sûr, par la suite, il a été important de hiérarchiser et trier ces ressources. Le transect est découpé en séquence répondant à des thématiques de réflexions communes. Cette grande marche me permet aussi, à posteriori, de comparer les deux routes pénétrantes entre elle et vis-à-vis de la vieille ville.



Transect au sein d'une vue aérienne d'Ahmedabad

A/ DE VASANT NAGAR À SG HIGHWAY

Habitations et zone industrielle, rez-de-ville d'un péri-urbain

Cette première séquence d'environ 2km commence juste après le quartier Ognaj et s'étend jusqu'à l'intersection SG highway. Je découvre une zone à faible densité qui commence tout juste à s'urbaniser entre le nouveau périphérique et une route à grande vitesse que je rejoindrais bientôt.

La majeure partie des constructions sont rassemblées au nord de la route. Les typologies d'habitations sont très hétéroclites, tout d'abord un quartier récemment construit d'environ 50 hectares. Il est fermé de l'espace public et mixe des condominiums, des grandes tours, et quelques habitats intermédiaires.

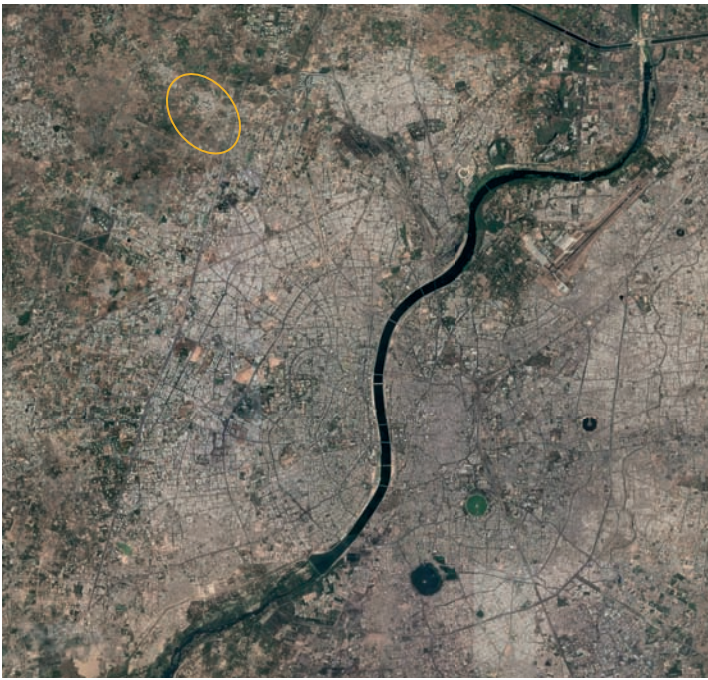
Au sud de la route, nous pouvons trouver de nombreux champs, des zones en friche, des restes de forêts, et quelques poches d'espaces préservés d'urbanisation. Parcourir cet espace nous donne un indice sur ce qu'était cette zone avant l'étalement urbain ou l'action de l'humain.

A l'entrée de ce grand quartier, une intersection joue un rôle majeur. On y voit l'implantation de commerces nomades et elle accueille une grande quantité de personnes qui pénètrent ensuite dans les condominiums.

Ensuite détaché du précédent, on peut observer un quartier d'une quinzaine d'hectares, fait d'habitat collectif de deux ou trois étages. Ce quartier semble plus ancien, il comprend une population plus modeste et un habitat plus informel. (reconstruction, extension, baraque).

En continuant vers l'intersection avec SG hwy nous trouvons un petit îlot industriel avec une partie constituée en majorité des garages, de la réparation et des petits magasins de ventes diverses.

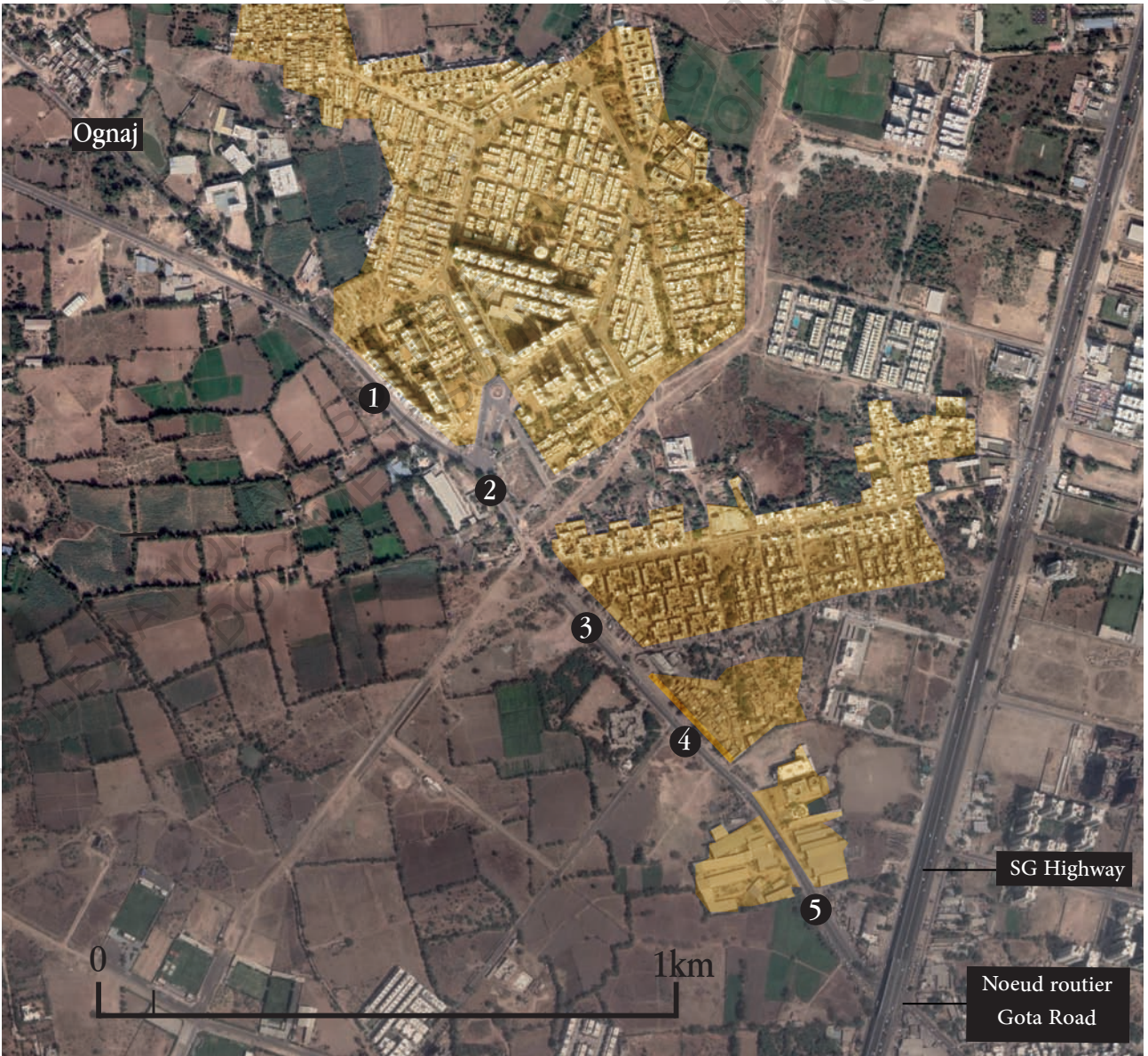
L'autre partie est isolée et comprendant une vingtaine de hangars de revente de matériaux de construction. Cet îlot industriel est une des premières traces de l'implantation de magasin de vente de matériaux que nous découvrirons après l'intersection.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- ① Condominium
- ② Intersection
- ③ Quartier d'habitations
- ④ Garage
- ⑤ Hangar



Vue aérienne de la séquence parcourue

Au loin, j'aperçois un grand ensemble de logements ; comme sorties de nulle part, ces silhouettes blanches et beiges se dessinent au milieu du paysage. Ici, je ne suis pas encore dans l'effervescence de la ville indienne. Le sable me sert de trottoir tandis que le soleil commence à me taper sur la peau. Les quelques arbres restants sur le bord de la route m'offrent leur ombre réconfortante. Ils sont le prétexte de l'installation de ces quelques échoppes faites de bâches qui ponctuent le bas-côté. En s'éloignant de la route, ces arbres se multiplient, formant des bulles de forêt qui se donne du mal pour résister à l'étalement d'Ahmedabad. Je ne saurais dire si devant moi s'étalent des champs, des friches attendant un futur chantier ou des terrains simplement abandonnés.

Ici la campagne et la nature, ou ce qu'il en reste, touchent du bout de doigt la ville dans une confusion de leurs signes et symboles.

Il n'est pas rare de voir des antilopes

Nilgaut, sauvages, dont on m'a dit qu'il fallait s'écarter, manger des déchets, ou les arbustes des futurs aménagements.

Dès la périphérie, et jusque dans le centre de la ville, les vaches côtoient la circulation, mangent ici et là. Elles sont usagères comme moi et d'autres de la ville, de la route et de ses abords, m'obligeant même souvent à m'écarter ou à descendre du trottoir. Vers 20h, elles rentreront toutes seules chez leurs maîtres, vers les bidonvilles.

Elles me font penser aux singes nourris par les personnes âgées dans les parcs, ou les chiens un peu partout qui se nourrissent des restes. Presque sauvages, mais seraient-ils là sans nous ?

Les oiseaux seraient-ils là sans les Chabutaro, les historiques mangeoires de la vieille ville ? Seraient-ils là, tous ces animaux, oiseaux, écureuil, chien, vache, qui sont au cœur des quartiers de la vieille ville ?



Photographie personnelle - Installation d'un coiffeur au rez de Gota Road, Ahmedabad, Inde, février 2020, 17h



Photographie personnelle - à l'approche des condominiums, Ahmedabad, Inde, février 2020, 17h

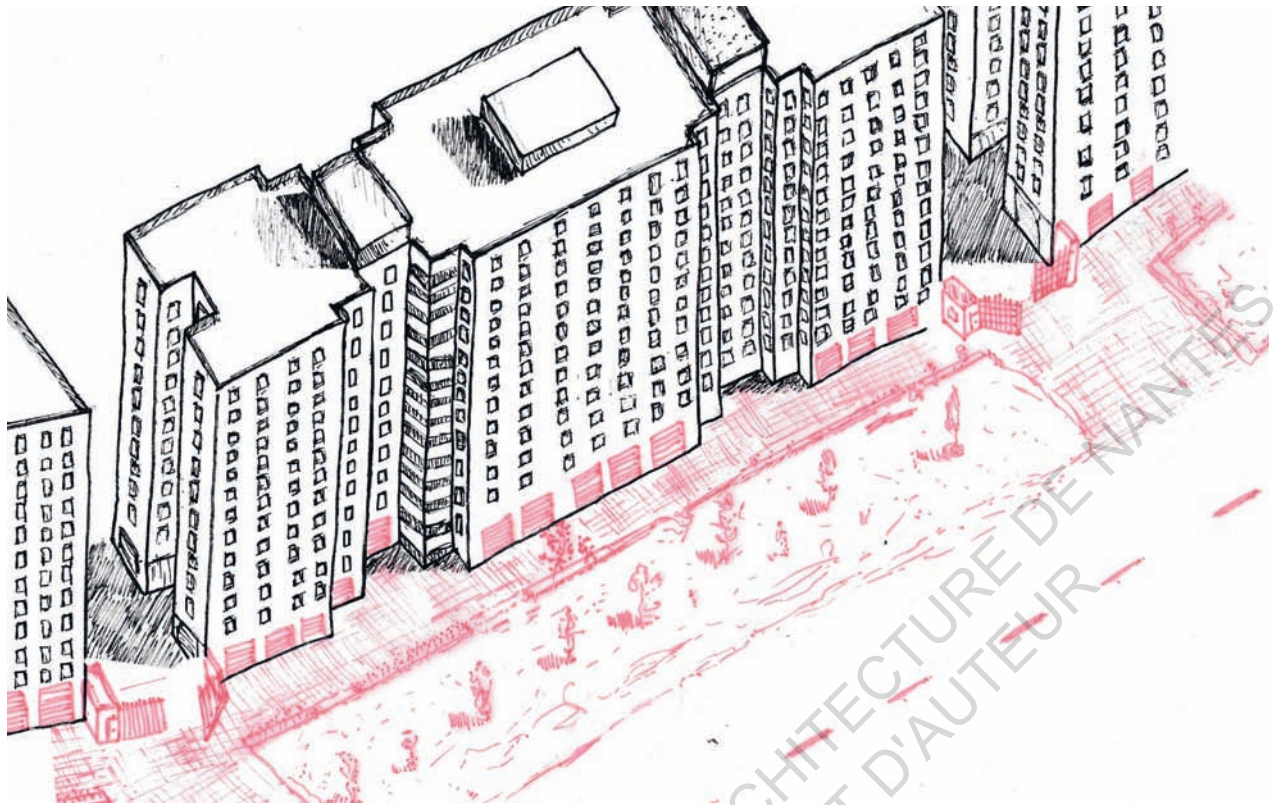


Illustration personnelle - Axonométrie des rez-de-ville des condominiums

Continuant à marcher, je m'approche petit à petit. Après quelques minutes, trois tours se dressent face à moi, alignées le long de la route, elles m'écrasent du haut de leurs douze étages.

En face, mon regard peut s'échapper en admirant le coucher du soleil derrière les arbres ; de ce côté-là, le bitume devient poussière, la poussière devient terre et la terre se couvre de végétation. Comment peut-il y avoir un tel contraste de chaque côté de la rue ? Plein et vide. Seules trois maisons, faites de bois, tôle et tissu, font face aux tours de béton. Des déchets de plastique volent sur tout le terrain vague jusqu'au bord de la route. Derrière eux, un

homme est debout au milieu des chèvres, muni d'un bâton, il les guide. Le terrain vague semble être leur champ. Mais elles le partagent avec la famille habitant sur ce terrain, une femme et ses enfants se tiennent assis là, entre du linge qui sèche. Ils ne s'éloignent pas trop de cette maison qui semble peu solide et peu protectrice, comme si elle était déjà prête à déménager face à l'arrivée des tours.

En m'arrêtant, j'aperçois quelques personnes aux balcons des tours. A différents étages, des discussions et des rires d'enfants s'élèvent, mais ici au niveau de la rue il n'y a rien. Les locaux sont inoccupés, tous les deux mètres des rideaux de fer, baissés, rythment la façade.

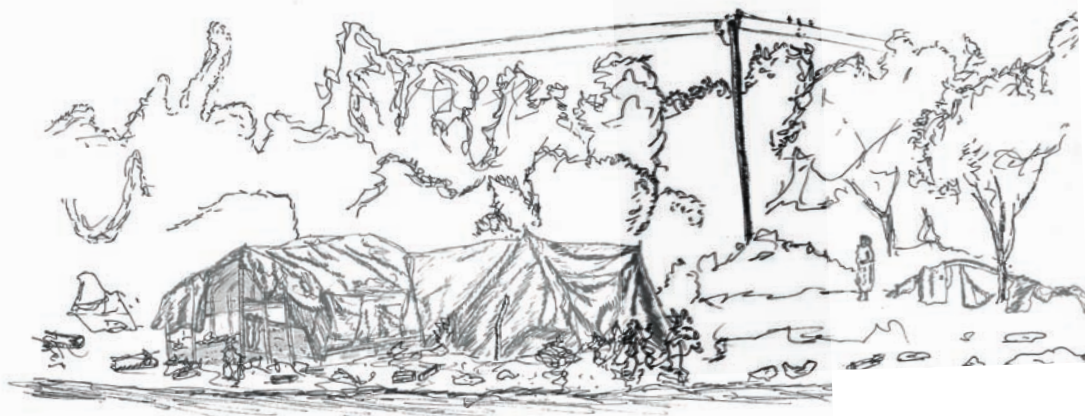


Illustration personnelle - Un abri et un et une famille sur un terrain vague



Photographie personnelle - Le portail d'entrée d'un groupement de condominiums, Ahmedabad, Inde, février 2020, 17h

Le long de la route, un espace semble avoir été aménagé récemment ; des arbustes pas plus hauts que mon genou, commencent à pousser au milieu de la terre et de la boue. Ils semblent bien tristes en face des grands arbres de l'autre côté de la rue, à la fois espoir d'un futur aménagement réussi et terrain vague. Qu'est-ce qui différencie cet espace nouvellement aménagé de cette zone poussiéreuse en face ?

Les quelques passants sont mis à distance, marchant sur le bitume le long de la circulation. Même si des commerces étaient là, ils seraient inaccessibles directement à la circulation lui faisant pourtant face.

Mes pensées sont interrompues par l'arrivée d'une moto ; comme les habitants, elle attend que le portail s'ouvre pour pénétrer derrière la rangée de bâtiments. Devant les grilles, deux gardes sont postés et surveillent les alentours, n'ouvrant qu'au moment opportun. Derrière les grilles, je peux apercevoir une vraie ville intérieure ; des personnes se baladent, discutent, rentrent chez eux, des enfants courent, protégés par un mur haut de deux mètres filant tout le long de l'îlot.

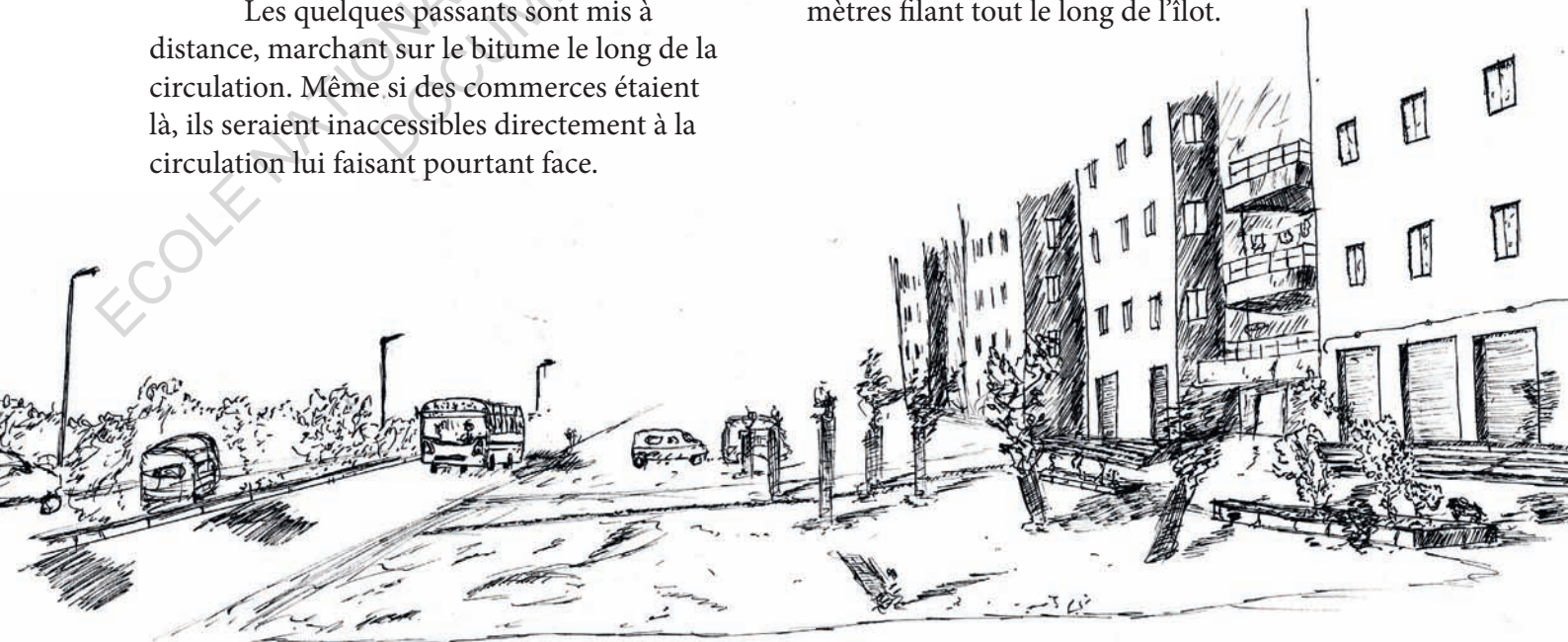


Illustration personnelle - L'aménagement paysager d'un rez-de-ville de condominium

Je marche le long du mur, il n'est pas possible pour moi de voir plus loin. J'aperçois une arche, elle symbolise l'entrée dans le quartier ; derrière elle des dizaines de tours s'étendent, répétant inlassablement leurs monotonies, seulement brisées par les couleurs des vêtements aux balcons et des échoppes le long de la route.

Suivant le berger, les chèvres longent et débordent sur la route, la traversent et s'éloignent, séparant la circulation en deux. Les habitants ont l'air habitué, ils ne se retournent pas devant ce troupeau, noir et ordonné.

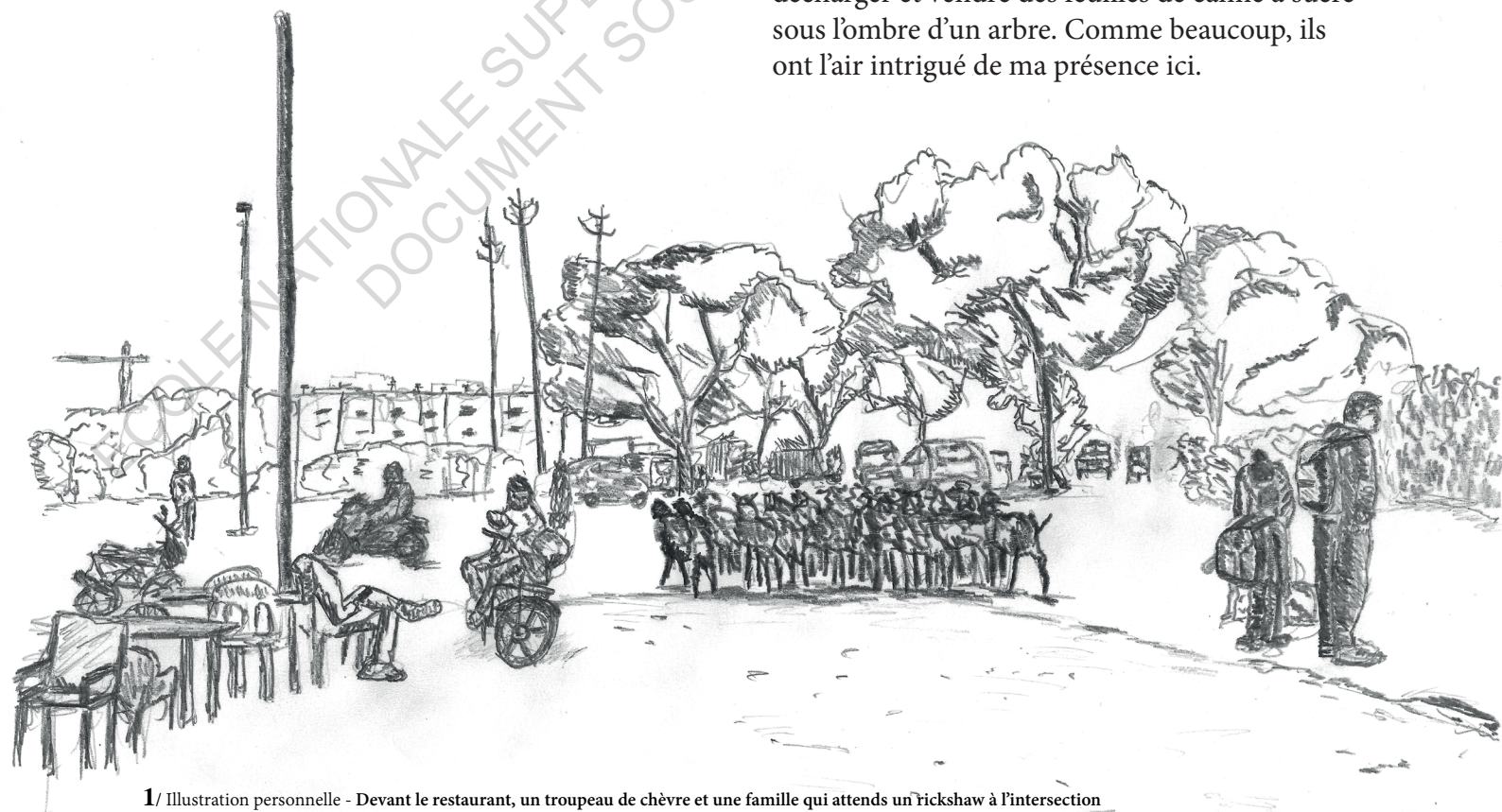
Au bout du terrain vague deux personnes sont près d'une construction en tôle. Ils attendent à côté d'une charrette et de caquettes vides. Ils sont assis sur un khatlo, laissant de la place pour étaler les fruits qu'ils souhaitent vendre. Aussi appelé charpoy, c'est une sorte de lit qu'on trouve partout dans les rues en Inde. De l'autre côté de la rue, un homme charge sa charrette de canne à sucre et s'engage dans la circulation au rythme des autres passants, rentrant eux aussi chez eux.

Tout de suite en arrivant à cette intersection, je me retrouve au milieu de plusieurs tables, personne n'y est installé. Je comprends qu'une trentaine de personnes, surtout des hommes, préfèrent être abrités sous la tôle, pour manger, boire, discuter et fumer. J'y vois un petit restaurant, un autre homme vend des cigarettes. Juste à côté, un pushkart, comme on en voit tant, avec son plateau en bois posé sur ses grandes roues caractéristiques. Je pourrais y acheter des panipuri, petites boules frites, remplis au bon vouloir de l'homme qui tient la charrette, mais je n'ai pas très faim.

Ces différents comptoirs de nourriture se dispersent tout autour de l'intersection. D'autres pushkart ponctuent le trottoir, l'un de ces chariots permet d'étaler les couleurs criardes des fruits et légumes.

De ce côté-là, un aménagement de l'intersection occasionne une absence de trottoir ou de bas-côté, les habitants marchent en partie sur la route pour rentrer, chargés de leurs sacs de courses.

En partant, je vois des hommes décharger et vendre des feuilles de canne à sucre sous l'ombre d'un arbre. Comme beaucoup, ils ont l'air intrigué de ma présence ici.



1/ Illustration personnelle - Devant le restaurant, un troupeau de chèvre et une famille qui attend un rickshaw à l'intersection

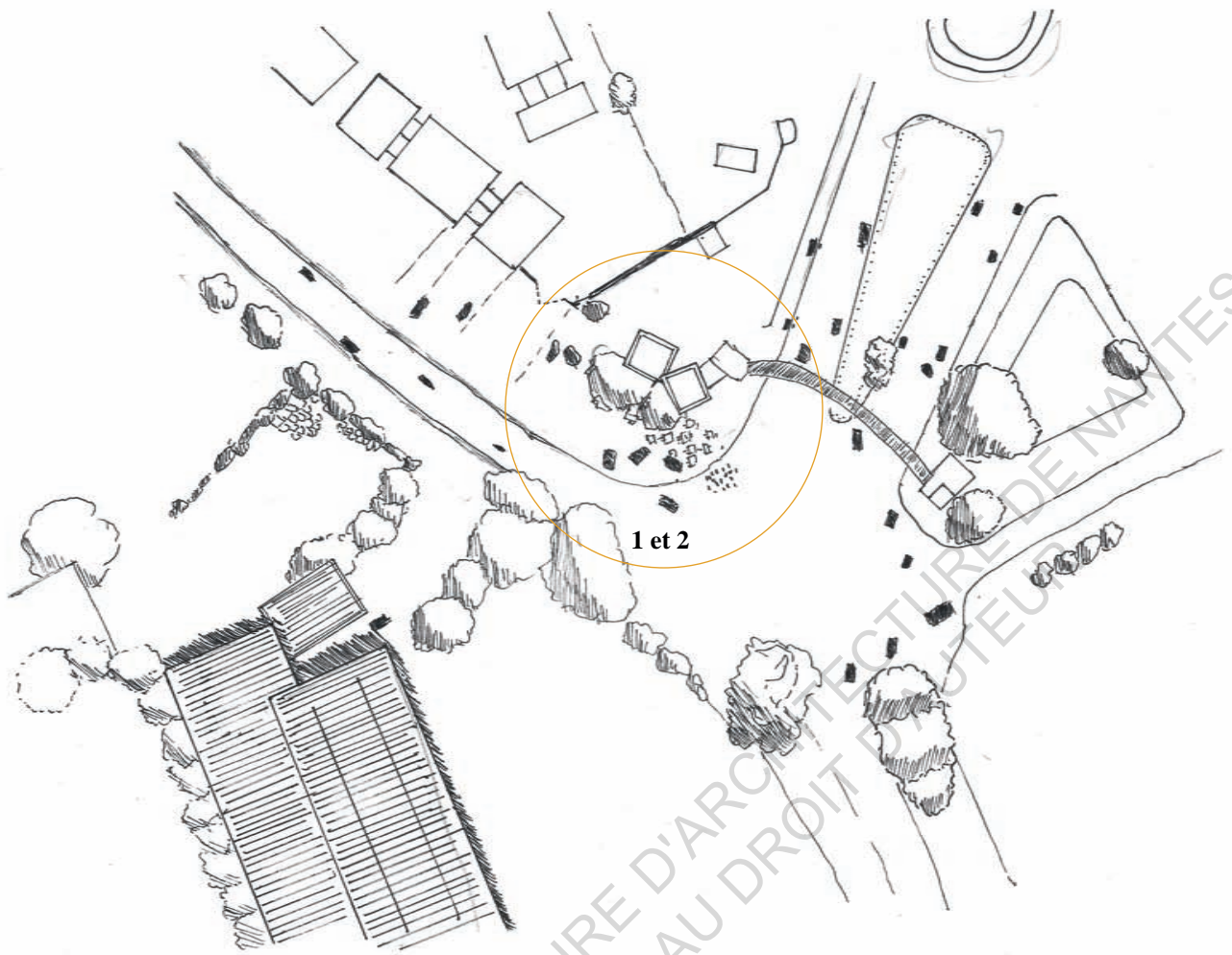


Illustration personnelle - Plan de l'intersection



2/ Illustration personnelle - De nombreuses personnes dans un restaurant à l'architecture informel, une terrasse et quelques puschcars

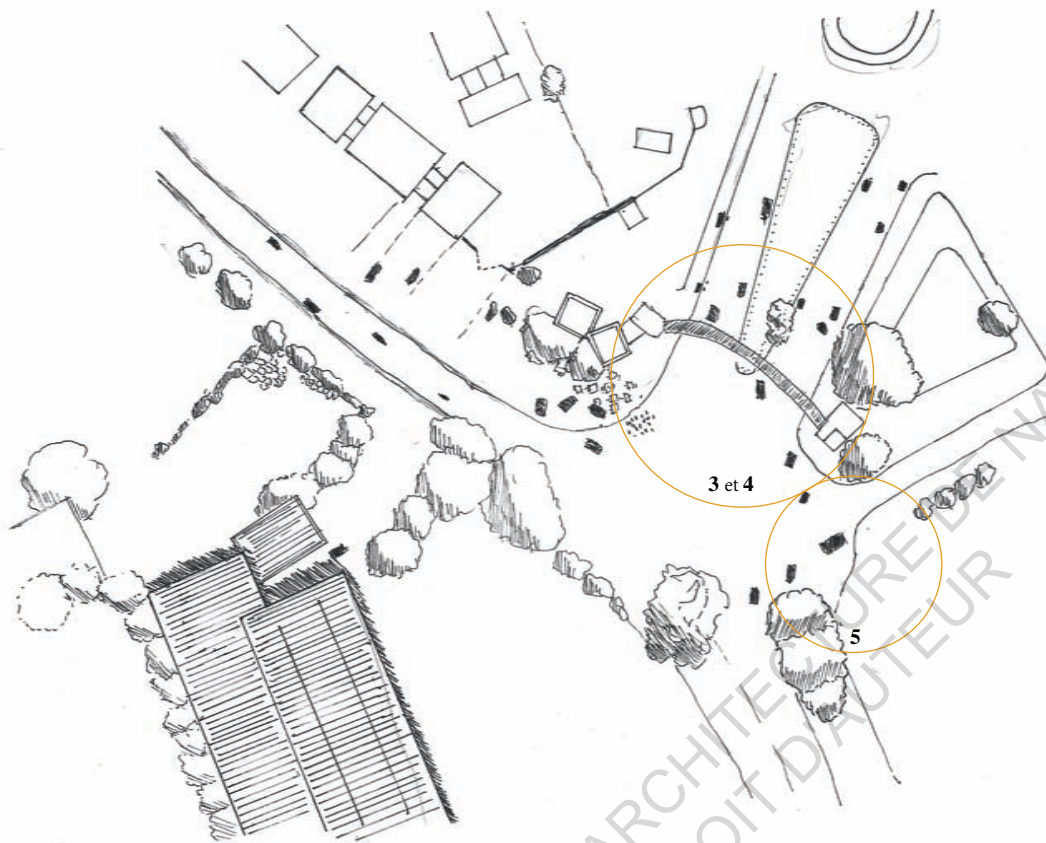


Illustration personnelle - Plan de l'intersection de Vasant Nagar



3/ Illustration personnelle - Un vendeur nomade au milieu de la route, en dessous de l'arche qui marque l'entrée du quartier. Derrière un petit commerce.



4/ Illustration personnelle - Des vendeurs nomades et des habitants marchant et achetant le long de la route menant aux condominiums



5/ Illustration personnelle - Des vendeurs de canne à sucre déchargent leurs marchandises le long de la route.

3 Vasant Nagar - QUARTIER D'HABITATIONS

Une grande friche sépare les deux zones de logement, comme deux mondes différents. Les maisons s'accumulent, bétons et briques se mélangent, et au pied des maisons, des cabanes faites de tôles se répandent, comme si chaque m² était important. Les maisons débordent, je peux voir des objets de tous les jours, des meubles, des cagettes, des motos, des vélos, du linge, des plats, tout un amoncellement entre la route et les habitations.

Les cabanons créent des nouveaux seuils entre l'espace public et l'habitation, entre mon regard et l'intimité. Ils sont une pièce, un garde-manger, un garage, un rangement ou une maison supplémentaire. En regardant de plus

près, je peux apercevoir une femme rangeant ces papiers sur une armoire collée à la tôle du cabanon. Du bâtiment jusqu'à la route, s'étale un espace domestique, de rangement, de débarras, de parking, de jeu pour les enfants, ou juste de passage. Comme pour les condominiums, la frange de logements me coupe de la réalité des habitants. Même si ici, on me donne plus d'indices, l'architecture crée un mur encore plus haut qu'avant.

Un homme arrive avec une charrette, la range à côté d'un tas de bois, et pénètre dans une petite rue tortueuse d'un mètre, il disparaît bientôt, pénétrant dans l'épaisseur de ce quartier.



Photographie personnelle - Façade type, Ahmedabad, Inde, février 2020, 18h

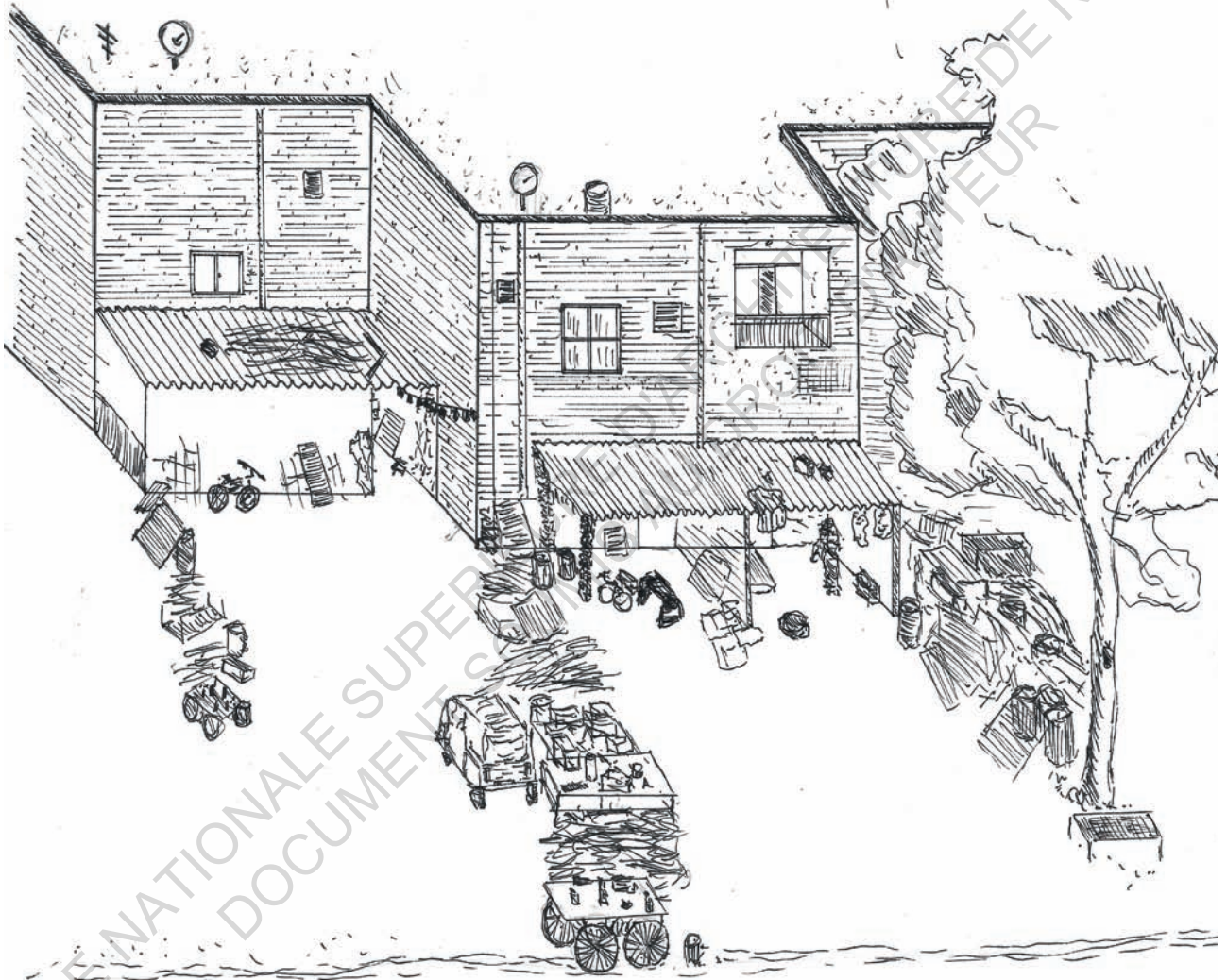


Illustration personnelle - Axonométrie type des rez-de-ville du quartier de logements

4 Vasant Nagar - GARAGES

Quelques pas me suffisent pour m'apercevoir que les maisons ont changé ; maintenant des bâtiments désordonnés d'un étage se pressent le long de la route. Seuls des panneaux de toutes tailles créent une cohérence globale ; jaune, bleu, rouge, des dizaines de couleurs attrapent mon regard. Des pictogrammes et des mots en gujarati couvrent les bâtiments. Heureusement des carcasses, des motos et des voitures en réparation m'indiquent ce que l'on fait ici. Entre les voitures stationnées, des tas de métaux en tout genre sont entreposés, certains couvrent tout le bas-côté.

Les bruits de la circulation sont maintenant couverts par le bruit des marteaux tapant sur le métal, le bruit des moteurs qui tournent et l'odeur de poussière est couverte par une odeur d'essence. Dans chaque garage, je peux voir des hommes travailler ; je trouve enfin l'origine du bruit, en face de moi deux hommes frappent une carrosserie. Ce bruit pourrait même couvrir celui du chantier de l'autre côté de la route, ils construisent sûrement une nouvelle tour. Dans les interstices des bâtiments, j'aperçois quelquefois des habitations, il doit y avoir toute un quartier caché derrière les garages.



Photographie personnelle - Un linéaire de garages et de magasins de ciments, Ahmedabad, Inde, février 2020, 18h

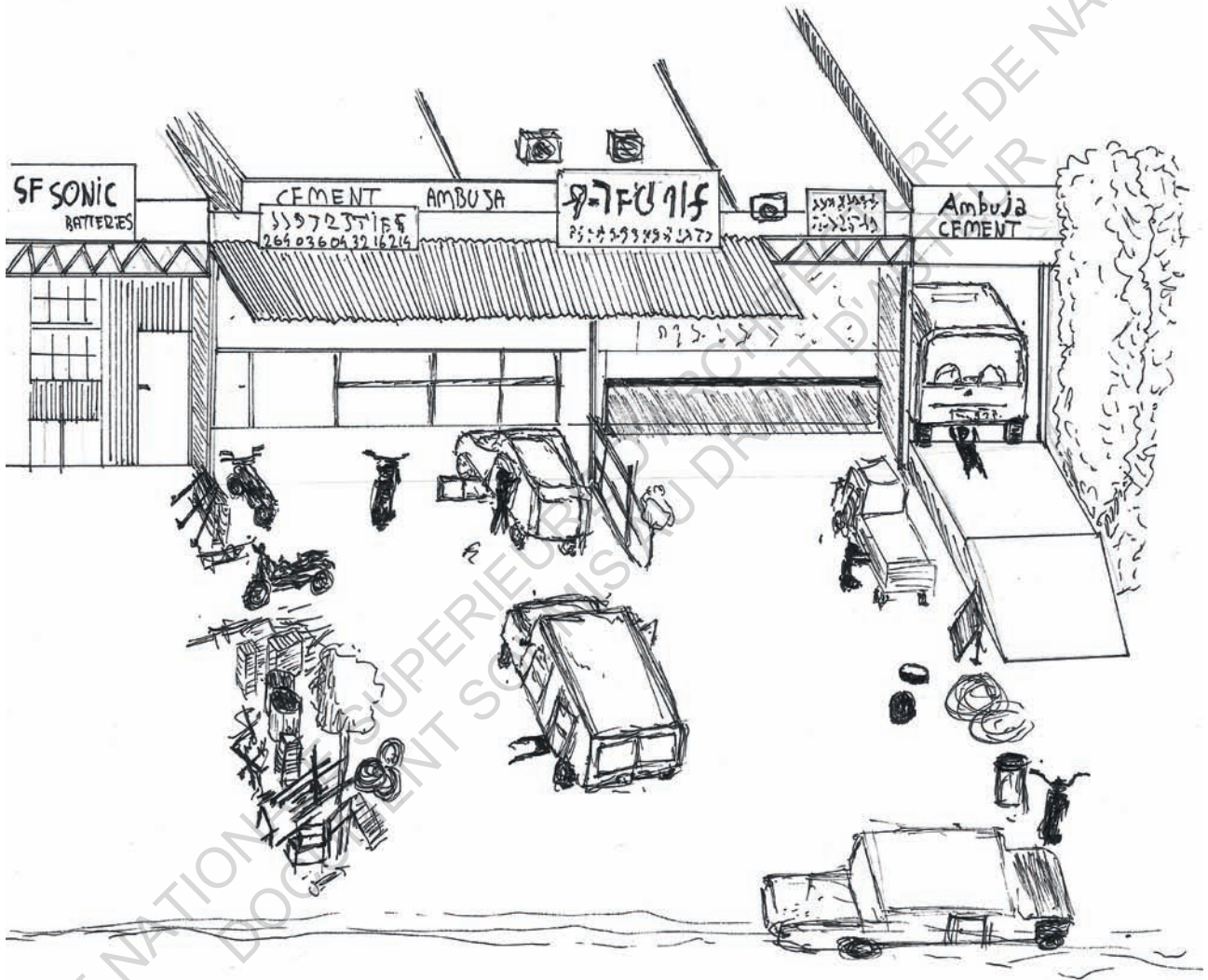


Illustration personnelle - Axonométrie type des rez-de-ville des garages

5 Vasant Nagar - HANGARS

Ici je ne change presque pas d'univers, mais l'échelle est différente. D'un coup les garages deviennent des hangars, pourtant rien n'indique une zone industrielle, les bâtiments sont comme perdus au milieu des champs.

De grands hangars allongés se montrent depuis la route, exhibant leurs marchandises, des grandes plaques de béton, de céramique, des matériaux en tout genre, des articles alignés sur des dizaines de mètres que je discerne de moins en moins au fur et à mesure que le hangar s'assombrit.

Je peux être sûr de ce que je vais trouver dans cette zone, tout est sous mes yeux ; depuis la route je peux même voir des clients choisir, négocier, et charger les plaques dans leurs camions alignés le long de la route.

Parfois des dizaines de camions sont stationnés le long de la voie et je ne peux alors rien apercevoir ; un grand espace vide est laissé devant tous les bâtiments pour permettre cela.



Illustration personnelle - Plan d'un groupement de hangars

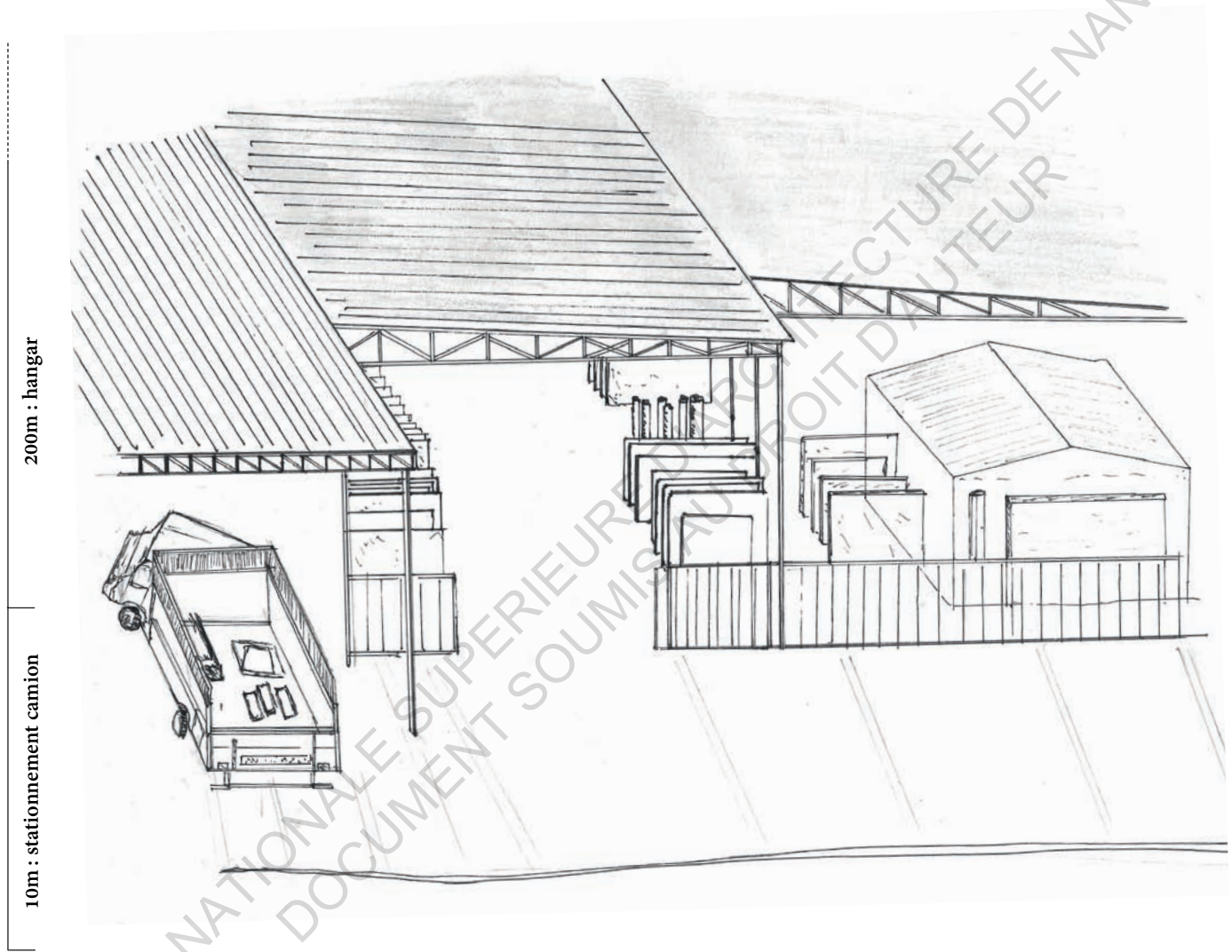


Illustration personnelle - Axonométrie types des hangars, structures en métal légères et ouverte sur la rue



Illustration personnelle - Un nouvel ami rencontré sur les routes de mon transect

Un peu plus loin, j'entends le fracas assourdissant des klaxons. J'aperçois une foule de véhicules et de personnes, je sens déjà la ville s'affairer autour de la grande intersection qui me détourne des hangars blancs et rationnels, fait de métal et de tôle.

Juste avant d'arriver à l'intersection un homme en scooter s'arrête auprès de moi. Il me demande ce que je fais ici, pourquoi j'ai un carnet et un appareil photo, pourquoi je marche seul là où tout le monde se déplace à moto ou en scooter. C'est aussi une question que je me pose parfois, c'est vrai que je dois être intrigant. Je lui raconte mon enquête, il me raconte que lui fait des études pour devenir policier.

Rapidement il me propose de monter derrière lui, sur son scooter, j'accepte et il m'emmène, non loin de là, où un petit bois subsiste au milieu de l'urbanisation. Je comprends difficilement qu'il s'agit de l'endroit où il se rend tous les jours pour prier. Sur ma gauche, au sol, je vois un cadre avec un dessin de serpent, entouré de quelques guirlandes. Quelques coupelles d'eau et de nourriture sont disposées. Mon nouvel ami me dit qu'ici, ils restent des serpents sauvages et qu'on les nourrit ainsi ; le soir, on peut même les apercevoir

sortant de leur cachette pour récupérer les offrandes. En échange, ils assurent prospérité et protection. En s'enfonçant dans le bois, un temple est érigé. L'homme est très content de me faire découvrir l'intérieur où beaucoup de guirlandes, de cadres, et de représentations religieuses colorées cohabitent. Avec ces quelques explications, je comprends que le temple est dédié à la divinité serpent Vāsuki, que je retrouve sur les illustrations, seule ou enroulée autour des épaules de Shiva. Parmi la centaine de dieux Hindous, c'est celui-ci qu'il a choisi de vénérer plus particulièrement. Au final, je ne pourrais pas dire si le temple était là avant les serpents sauvages ou l'inverse.

Au retour, c'est moi qui essaye de conduire sa moto. Roulant au pas, un peu timoré, j'essaye de me frayer un chemin dans la circulation. Au milieu des autres, je comprends que les Indiens sont habitués à cette logique, au coup de klaxon à chaque fois que l'on veut dépasser. Immergé dans ce chaos bruyant, qui ne va pas si vite finalement, je comprends mieux le miracle qui arrive à chaque seconde, à chaque seconde où il n'y a pas d'accident. Heureusement pour moi, nous arrivons déjà au nœud de Gota.

Vasant Nagar à SG Highway - RÉFLEXION APPROFONDIE

Cette séquence urbaine revêt un caractère particulier de par sa place dans la ville. En effet, nous pouvons remarquer que SG Highway marque une frontière entre la fin d'une urbanisation plutôt dense autour des routes et le début d'une ville en cours de développement. Ainsi de chaque côté de SG hwy la ville apparaît très différente, sur cette séquence la densité est disparate. Cela se ressent dans l'appropriation des bords de route, en effet certains quartiers (comme le numéro 3) pourraient sembler ouverts à l'appropriation habitante de par sa typologie et les premiers signes que l'on repère le long de la route (extension des maisons sur l'espace public, rangement, etc.) mais finalement le quartier souffre du manque de dynamisme de la zone du fait de son éloignement par rapport à la ville. Au final, même sans barrière, le quartier apparaît plutôt fermé sur lui-même. Il faut être initié, habitant, pour pénétrer dans les petites rues tortueuses, de plus leur taille et leur forme ne permettent pas d'apercevoir ce qui se passe à l'intérieur des îlots.

Il en va de même pour le quartier de tours d'habitation (numéro 1), on ressent que la

ville n'a pas encore complètement atteint cette zone. Le quartier reste une zone-dortoir sans grandes activités autour. Les habitants peuvent voir cette séquence seulement comme une zone pour vivre plus calmement que dans le reste de la ville malgré l'inconvénient que le quartier soit excentré. Le manque d'activité est renforcé par le contrôle qu'opèrent l'architecture et les différents gardes. En effet, l'aménagement paysager met la route à une distance de 10 m minimum et empêche les voitures de se garer, un muret sépare aussi l'espace devant l'immeuble. Ainsi privé du contact direct avec la route, et donc des clients et ne pouvant pas vraiment s'installer au milieu de la terre et de la boue, les vendeurs ambulants et informels préfèrent aller s'installer à l'intersection, loin de la surveillance des gardes. De plus, ils ne sont pas remplacés par une figure commerciale plus formelle, car personne ne loue encore les locaux d'activités au rez-de-chaussée. L'immeuble apparaît trop récent et il n'est pas encore assez rentable de louer les locaux, compte tenu du manque d'activité ou de densité d'habitants autour de ce bloc. Par ailleurs, la présence de gardes



Photographie personnelle - Quelques îlots de pause, au milieu de la route, Ahmedabad, Inde, février 2020, 16h

peut dissuader l'appropriation ; les habitants préfèrent passer les grilles et profiter de la protection qu'elles offrent. Ainsi, ce quartier peut ressembler à une gated community, fermée de l'espace public. Nous pouvons retrouver ces phénomènes dans d'autres quartiers d'Ahmedabad ; en effet, ce type d'urbanisme est assez présent car il permet la création rapide de nombreux logements et la rentabilité importante du foncier. Ainsi même à Godrej Garden City, un quartier similaire plus proche de la ville, les locaux au rez-de-chaussée restent à moitié vides. Néanmoins, la protection qu'offrent ces grilles peut-être bénéfique, elle permet aux enfants de jouer plus facilement en bas des immeubles et dans les rues internes sans inquiéter ; nous pouvons aussi remarquer beaucoup d'habitants s'asseyant sur les bancs à l'intérieur des murs d'enceinte. Mais ces usages restent plutôt fermés à la route et les blocs d'habitations restent impénétrables pour les usagers étrangers, créant une privatisation de l'espace public.

Le jeu de spéculation peut cependant expliquer les locaux vides et la surprenante disparité de densité entre les deux côtés de la route. En effet, cette zone est vouée à être fortement urbanisée dans les prochaines années, la ville s'étend et ce quartier sera sûrement plus dynamique, et surtout les terrains et les logements seront sans doute plus chers. Ainsi, même si les locaux et une partie des habitations restent vides, cette cité sera rentable dans un futur proche pour les promoteurs immobiliers.

Nous pouvons remarquer que l'autre côté de la route commence à être aménagé, ce qui créait aussi des troubles à l'appropriation. De ce côté-là, les espaces vides permettent à des habitants plus pauvres d'installer des maisons informelles, d'élever des animaux. Depuis la route nous pouvons ainsi voir leurs activités quotidiennes. La confrontation des typologies, des modes de vie, des usages le long de la route et des inégalités sociales peut être perturbante. Certaines maisons en tôle deviennent des lieux de vente le long de la route lors de la journée, hors de l'intersection (numéro 2) ; ce sont les seuls lieux de vente le long de la route, créant des usages très ponctuels et disparates, ils disparaissent aux alentours de 18h et ils s'éteindront probablement au fur et à mesure que la zone se développera et que les bâtiments se multiplieront.

Au final dans cette zone, les quelques usages commerciaux publics et domestiques se concentrent à l'intersection (numéro 2). L'intersection permet de toucher les deux quartiers et les personnes de passage. Nous verrons par la suite à travers le transept que les intersections gardent toujours un caractère particulier quelle que soit la zone où elles se trouvent. En effet, la formidable opportunité que donnent la double circulation et la position de carrefour de différents quartiers, accroît la dynamique commerciale et provoque l'espace public autour de ces figures commerciales. Ainsi sur le reste de la séquence, seuls quelques petits

espaces publics subsistent, à l'ombre d'un arbre, autour d'un vendeur de thé, etc. Nous pouvons remarquer qu'à Ahmedabad l'appropriation du bord de route est toujours présente, même ponctuellement, malgré des conditions défavorables.

La zone industrielle est aussi un espace de vente important, de manière globale sur la première partie du transept l'appropriation est corrélée avec l'activité commerciale. Mais cette activité est plus spécifique et privée, il faut acheter pour pénétrer dans les hangars. Ainsi, les bords de route servent de parking pour les camions et permettent au garage d'étendre facilement leurs activités. Cet espace, entre voirie et bâti, est appelé bande active. De différentes tailles, elle permet soit à l'activité du bâti existant de s'étendre, soit de recevoir de nouvelles activités soit être, comme ici un simple parking. Depuis la route, nous pouvons voir quelle est l'activité du bâti très ouvert. La bande active apporte donc en même temps un espace supplémentaire, une accessibilité importante des clients, et une publicité du travail fourni et des marchandises vendues, en lien avec la route. C'est un espace qui paraît générique à première vue ; il s'étale sur tout le bas-côté de cette partie mais il est en fait sur-mesure pour les besoins de la zone industrielle.

Bien que je l'ai choisi pour son même caractère péri-urbain et peu dense, la séquence est très hétérogène, le bâti apparaît comme

des îlots isolés sans continuité urbaine et sans grand lien d'activités et de typologie entre eux. Ainsi, cela permet de voir les possibilités d'appropriation de la route quand la ville n'a pas encore totalement atteint la zone, sur un échantillon d'architecture et d'urbanisme large. Et cela nous permet aussi de voir l'importance du commerce nomade et de l'appropriation informelle dans sa capacité à combler des manques dans la fabrication de la ville. Presque proche de ce qu'on pourrait appeler en France «urbanisme transitoire», ces phénomènes sont, en fait ici complètement assimilés culturellement ; c'est une tactique généralisée, inhérente à la ville indienne.

De plus par le biais du péri-urbain, cette première partie m'a permis d'entamer une réflexion sur la réelle pertinence de mes concepts théoriques. Par exemple, en questionnant l'étalement urbain ou la nature en ville, on induit une distanciation par rapport à cette dernière. Ces premiers pas me montrent petit à petit la non-universalité de certains présupposés de ma pensée, comme l'opposition très prononcée entre nature et culture en Occident qui me rendait difficile l'analyse de certaines situations urbaines. Ces premiers indices, me conduisant à la déconstruction de mon propre regard anthropologique, m'aideront à mieux voir et à appréhender d'autres moments nécessitant un recul vis-à-vis de mon regard étranger.

B/ GOTA ROAD

Commerces et bandes actives, l'interaction ville route

Cette deuxième séquence commence à l'intersection avec SG Highway. Cette grande infrastructure transforme le rez-de-route par son apport d'un très grand nombre de véhicules et de personnes. Cela nous permet de découvrir un nœud routier d'une tout autre ampleur. De fait, c'est une centralité, concentrant les usages et marquant une rupture dans la typologie urbaine. Il est ainsi important pour moi de m'attarder plus précisément sur cet espace qui concentre les enjeux des rez-de-route. Cette atmosphère de nœud routier peut être retrouvée à d'autres endroits de la ville et du transect, c'est donc un bon exemple pour vous parler d'une logique plus générale.

Comme évoqué auparavant, Gota Road est une zone industrielle et commerciale importante. Parcourir cette séquence, c'est découvrir comment ces commerces de matériaux interagissent avec la route. Cette première zone commence doucement à se densifier. Les commerces et les hangars forment une grappe autour de la route, créant une zone tampon avec les quelques habitations.

Vers la fin de la séquence, nous retrouvons un caractère de plus en plus urbain et moins industriel. En effet, les commerces de matériaux commencent à se mixer avec d'autres types de commerces. Même si cette séquence se concentre sur une même typologie elle rend compte de la diversité des rez-de-ville traversés pour un même programme.

Contrairement à la séquence précédente, il est plus difficile de montrer toutes les situations rencontrées, car la ville se densifie et propose donc une multitude d'événements, d'usages et d'architectures. Ainsi, bien loin de vouloir être exhaustive le récit de cette séquence permet de donner une atmosphère générale et les grandes logiques qui se dégagent lors de ma marche par quelques exemples précisément choisis.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- ⊛ Temple dédié au serpent
- ① Nœud routier
- ② Magasins de matériaux
- ③ Magasins de matériaux proches de l'intersection



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 Gota Road - NOEUD ROUTIER



1/ Illustration personnelle - Un dromadaire, tirant un chariot de transport, passe au milieu de l'intersection

En arrivant ici, l'homme que je viens de rencontrer m'emmène au nord de l'intersection où de grands restaurants se côtoient. Le bâti est complètement ouvert, il se prolonge de tôle, de mur en briques et de comptoir pour aller jusqu'à toucher la route. Ici, je ne pourrais pas vraiment dire si l'architecture est formelle ou informelle, temporaire ou non, en dur ou éphémère. C'est comme si l'éphémère s'était figé, ici il n'y a pas de pushkart ou de commerce nomade. Il y a tout le temps du monde, pourquoi bouger ?

D'un coup la ville apparaît. D'innombrables panneaux tentent d'attiser mon oeil. De nombreuses enseignes et des spots comblent le manque de luminosité. Un nombre incalculable de scooters et de rickshaws sont en file indienne le long de la route, prêts à repartir aussi rapidement qu'ils se sont stoppés. Ici, on peut s'arrêter manger et fumer, presque au cœur de la circulation.



2/ Photographie personnelle - Des rickshaws s'arrêtent sur l'intersection pour profiter d'un petit restaurant , Ahmedabad, Inde, février 2020, 19h30

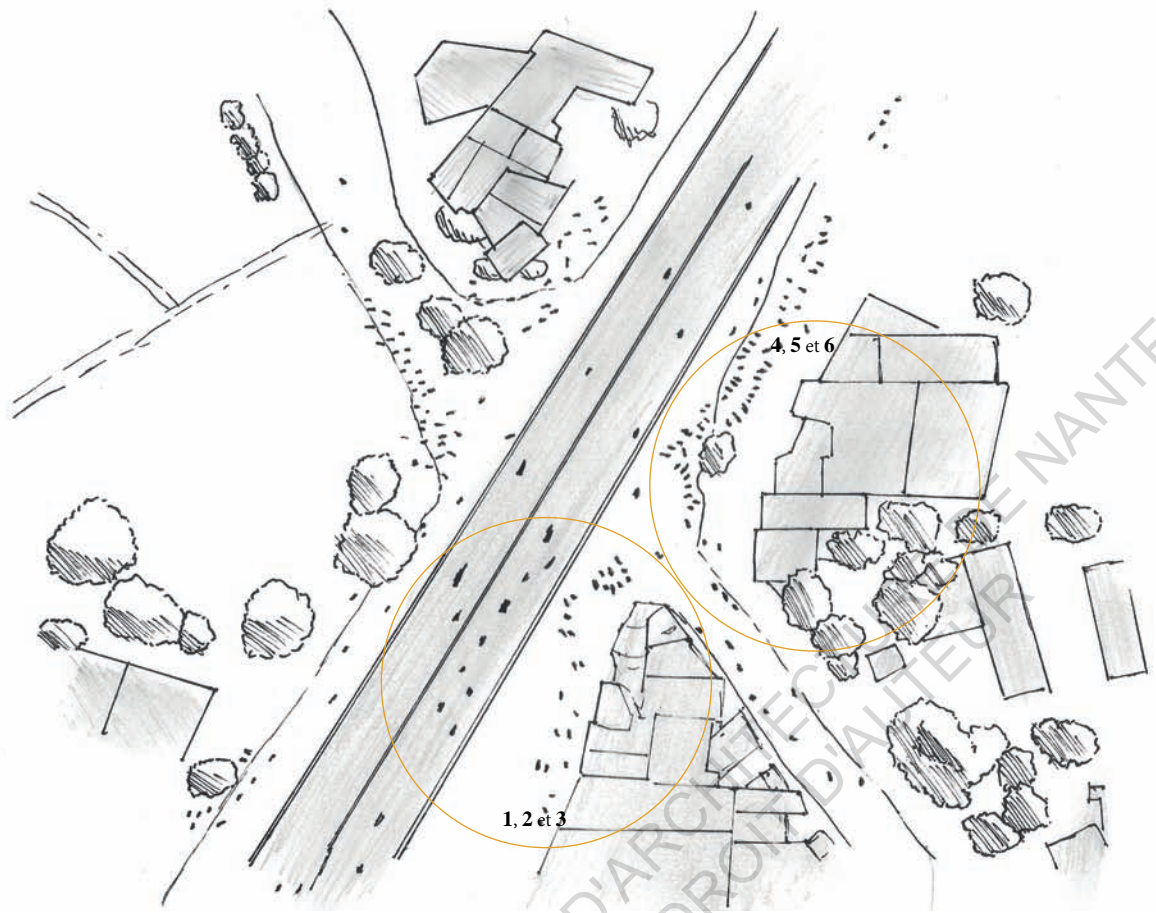


Illustration personnelle - Plan du nœud routier



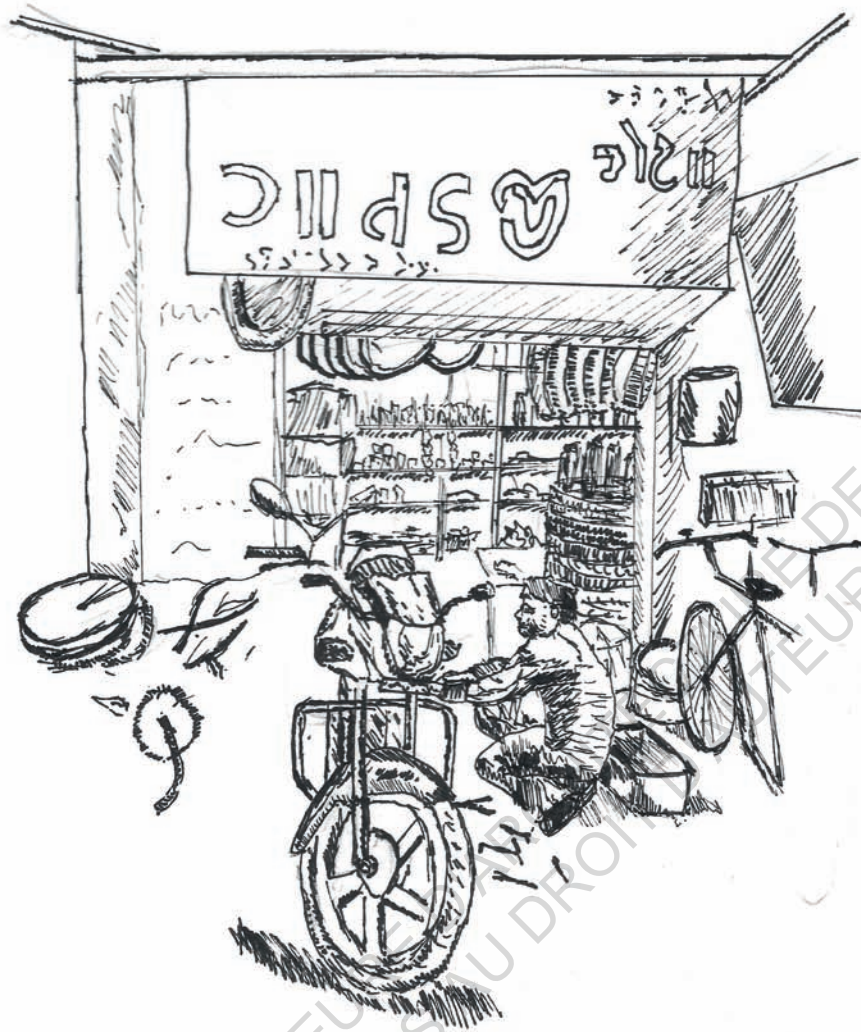
3/ Photographie personnelle - Exemple de petits magasins s'ouvrant sur l'intersection, Ahmedabad, Inde, février 2020, 20h

Au milieu de tout ça, se glissent quelques micro-usages. Ici, chaque mètre carré est rentable donc optimisé et utilisé. À côté du magasin de tabac, je peux me faire coiffer, ou acheter de quoi faire des offrandes au petit temple pris entre ce mur et la voirie. Je peux regarder un homme cuisiner sous une bâche, ou voir un autre qui change la roue d'une moto dans son recoin rempli presque exclusivement de caoutchouc. Je peux presque tout voir et essayer de déchiffrer des métiers et des savoir-faire qui m'échappent ; je peux voir des micros moments de vie à chaque instant avant qu'ils ne repartent bien plus loin à toute allure.

Les commerces en tout genre s'amoncellent pour vendre tout ce qui est possible de vendre à la circulation. Sur un ou deux étages, des barres se forment de magasins très simples, petits et carrés qui s'ouvrent vers la route en levant un simple rideau métallique. Parfois, une différence de niveau permet de les protéger de la chaussée ; parfois ils s'organisent autour d'un U central pour faciliter l'organisation des magasins ou l'arrivée de véhicule. En plus de la nourriture, on retrouve plus spécifiquement beaucoup de garages, ou des petits ateliers de réparation, des ventes de pneus, d'accessoire et des pièces de scooter ou de voiture, etc. Comme si l'intersection était un quartier en soi.



4/ Photographie personnelle - La barre commerciale de garages le long de l'intersection, Ahmedabad, Inde, février 2020, 20h30



5/ Illustration personnelle - Collé à la routé, un petit local s'enfonce dans le bâti, c'est un réparateur de moto.



6/ Illustration personnelle - Entre un mur et la voirie, un homme cuisine sous une bâche

2 Gota Road - MAGASINS DE MATÉRIAUX

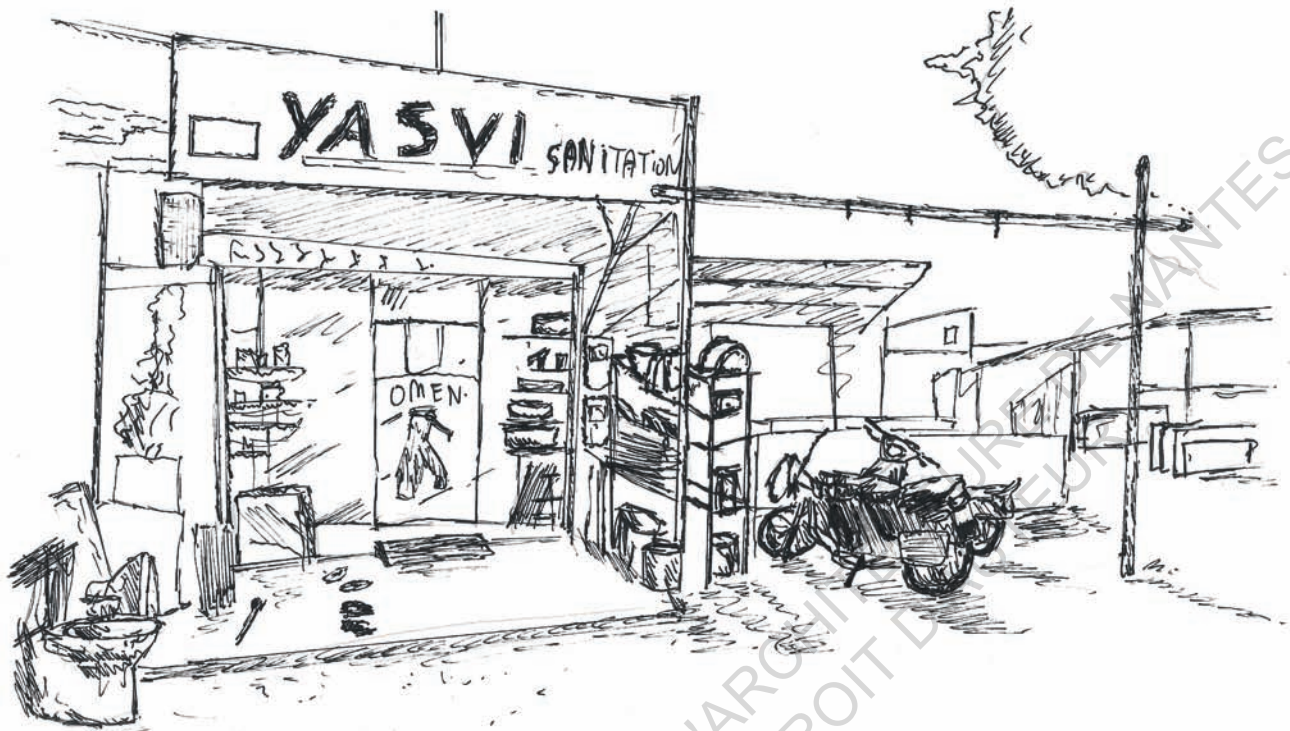


Illustration personnelle - Un magasin d'objets en céramique montre sa marchandise à la route

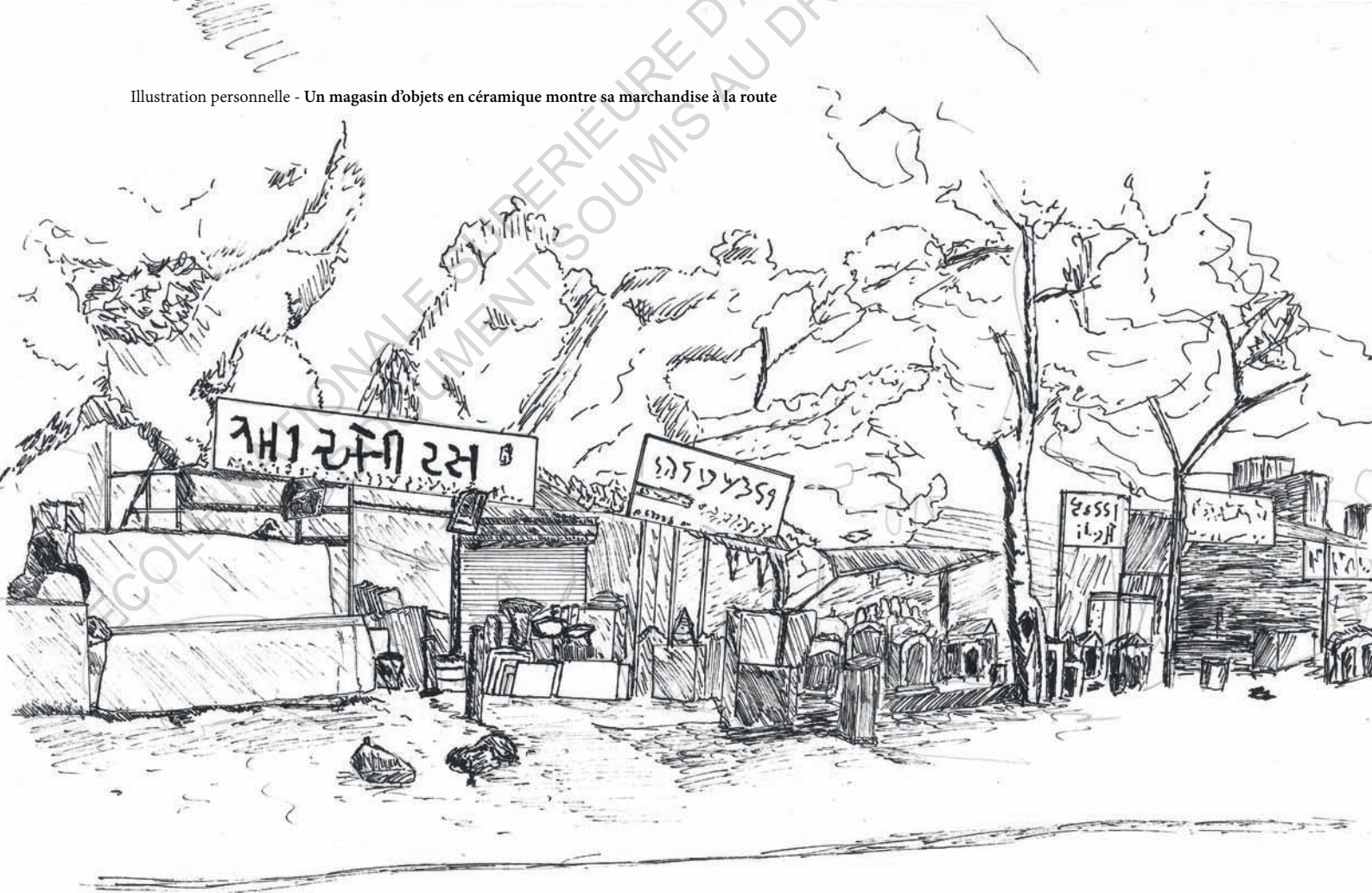


Illustration personnelle - Sous des structures métalliques légères, des magasins de matériaux et d'objets domestiques

Il fait bientôt nuit, je pense à rentrer. Mais ces magasins m'attirent. Leurs lumières et leurs couleurs font tout pour que même depuis la route j'ai envie d'y rentrer. Bien que très différents, ils obéissent à une même règle : un panneau et une façade en verre. Si vous ne venez pas aux matériaux, ce sont eux qui viendront à vous.



Photographie personnelle - Par la transparence, les magasins se montrent à la route, Ahmedabad, Inde, février 2020, 21h

3 Gota Road - MAGASINS DE MATÉRIAUX PROCHES DE L'INTERSECTION

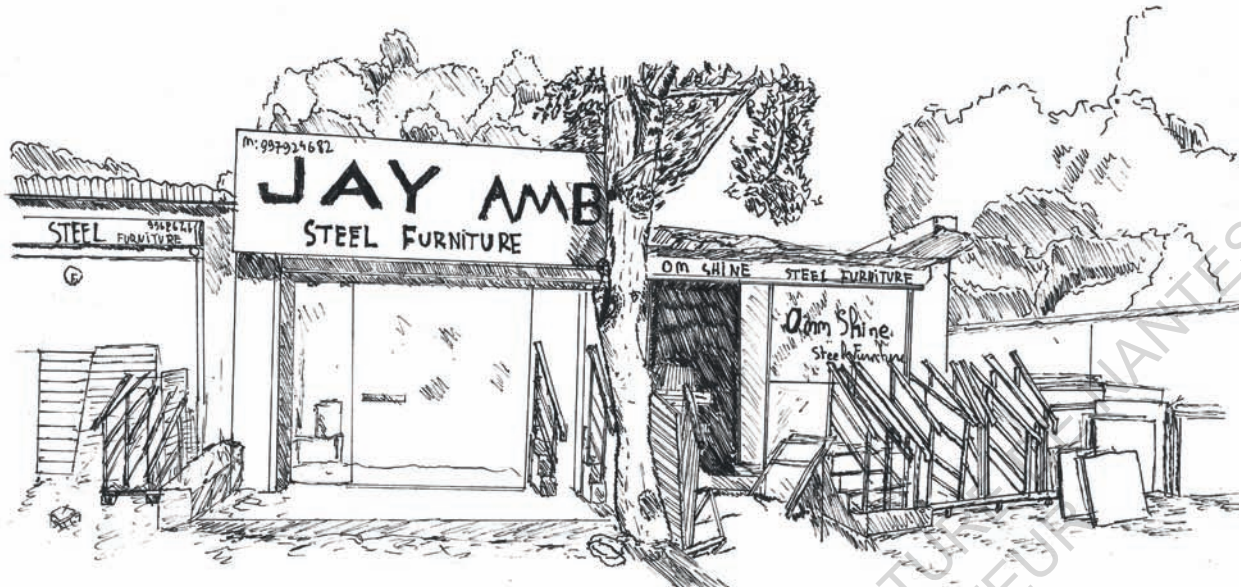


Illustration personnelle - Des magasins d'objets en métal, aux formes diverses, s'étendent sur la bande active

Il est assez dur pour moi de marcher, je dois me frayer un chemin. Le rez-de-route n'appartient pas au piéton, il appartient au scooter. Ici, ce sont eux les rois, ils se servent de l'espace vacant pour pouvoir accéder à tous ses commerces. Bizarrement, ici je ne vois pas grand monde, seuls quelques vendeurs et leurs clients s'affairent dans les magasins.

Des multitudes de décors, mais toujours cette même logique, les vitrines laissent apercevoir les étagères métalliques mettant sur un piédestal les objets vendus ici.

Bientôt, ils débordent jusqu'à s'étaler dans la rue, les gardes corps, les dalles de céramique, les plaques de marbre, les cuvettes de toilettes rouges, bleues ou noires, les statues de jardins, les petits temples blancs, les meubles. Ils sont recouverts de pierre, de verre, d'une structure métallique ou simplement d'une bâche. De toute façon ce n'est pas ça qui compte. L'architecture s'efface derrière les enseignes lumineuses et les panneaux et bientôt le rez-de-chaussée s'efface devant ces objets en tout genre.



Photographie personnelle - Bande de stationnement et bande active d'un magasin de céramique, Ahmedabad, Inde, février 2020, 14h

Vasant Nagar à SG Highway - RÉFLEXION APPROFONDIE

Cette séquence est assez particulière dans le transect. Il est assez rare de voir une telle mono programmation des commerces. Comme historiquement dans la vieille ville, nous pouvons identifier un quartier par un même métier ou une vente d'un même produit. De base, cela était lié au fait qu'une famille ou une caste contrôlait un petit secteur économique et géographique de la ville. Cela permet au connaisseur de pouvoir tout de suite savoir où se rendre pour trouver ce dont il a besoin. Sur Gota Road, on sait que l'on peut venir très rapidement en voiture ou en scooter pour trouver toutes sortes d'objets et matériaux de construction. On comprend rapidement que l'essentiel ici est d'être vu et la route transforme l'espace architectural proche en lui offrant une très forte publicité. Au final, l'architecture reste très simple, des boîtes en béton avec une façade en verre et le bâti dépasse rarement un étage. Nous pouvons même croiser des espaces de vente qui s'abritent simplement avec une structure métallique ou des bâches quand il n'y a pas de bâti en bord de route. En effet bien qu'on rentre de plus en plus dans l'intensité urbaine, nous observons encore des discontinuités et des zones à faibles densités, notamment d'habitation. Cette partie du transect comporte encore beaucoup d'architecture informelle, car cette zone n'est pas encore très bâtie et est assez éloignée du centre-ville et des quartiers riches. Un même principe de transparence est voulu ; il permet une publicité maximale par rapport à l'usager de la voirie. Cependant, la frange de commerce n'est pas monotone visuellement

car chacun cherche à se démarquer par la couleur, la forme et la taille du bâti ou par les panneaux en façade. Au final, il n'y a pas d'uniformité architecturale. Cela est accentué par l'utilisation différente par chaque commerce de sa bande active. Sur toute la séquence une bande d'environ 5m de large est laissée, non aménagée. C'est ainsi que les magasins peuvent facilement étaler leurs marchandises ou les mettre en évidence pour encore mieux se démarquer. Chaque bande active est à l'échelle du commerce, parfois séparée par quelques armoires métalliques. Un grand nombre de magasins font le choix de laisser leur bande active libre pour servir de parking à voitures et scooters, permettant ainsi une meilleure accessibilité. L'espace urbain se pratique ici en scooter, moto ou rickshaw en s'arrêtant précisément là où l'on veut. Ce qui pourrait servir de trottoir n'est en fait qu'un petit seuil aménagé en fonction des commerces. Souvent pavé, il permet, par exemple, de mettre en valeur l'entrée ou de se déchausser si besoin.

Au final, la séquence reste simple à résumer, bien que les différents rez-de-ville semblent de prime abord, assez hétéroclites, ils suivent tous une logique commune. La bande active ne reste utilisée que de deux manières différentes, parking ou exposition de marchandises. Cette prédominance des magasins de matériaux semble figer l'usage du rez-de-ville. Ainsi, cette séquence montre une faible diversité d'appropriation, peu de gens dans la rue, et reste encore loin de l'effervescence de la ville vue au niveau du nœud routier.

C/ CHANDLODIYA ROAD

Équilibre entre commerces formels et informels

Cette séquence permet d'évoquer à la fois les premiers éléments de bâti commercial et leurs relations avec des éléments architecturaux ou des usages plus informels. Les quelques points marqués sont des exemples précis qu'on peut retrouver à d'autres endroits du parcours. Ainsi, même si je les localise sur la carte, ils permettent surtout de retransmettre une atmosphère plus globale et de simplifier des figures ou stratégies urbaines plus large. Plus on avance dans le parcours, plus nous pénétrons dans des quartiers denses. Je traverse donc des séquences plus complexes, plus hétérogènes. Le récit proposé est donc moins exhaustif, mais accompagne la compréhension du parcours par des entrées de plus en plus thématiques.

Le premier élément me tenait à cœur. Il s'agit à la fois, d'une situation architecturale intéressante et à la fois d'une rencontre qui m'a détournée pendant quelque temps de la suite du transect. Cette situation permet de dresser schématiquement la forme du bâti rencontré sur la séquence. Elle permet aussi de comprendre comment les usages et activités plus ou moins informelles peuvent se greffer à l'existant pour créer un rez-de-ville original.

La deuxième situation se retrouve dans beaucoup de terrain vague de la ville. Elle montre comment ils peuvent être investis par des tentes servant d'abri majoritairement à des restaurants plus ou moins éphémères.

Le marché, en contrebas d'un pont franchissant une ligne de chemin de fer est un rendez-vous et un événement urbain majeur. Il tient place tous les jours de 16h à 22h. Il montre une interaction intéressante vis-à-vis de l'infrastructure mais aussi l'importance des marchés pour l'alimentation des habitants. Ils sont une figure majeure, présents dans toute la ville, permettant un point de rassemblement précis et légitimé pour tous les vendeurs nomades installés normalement de manière décentralisée dans chaque rue. Ces vendeurs se fournissent dans des marchés de gros très tôt le matin et dans la journée ils se dispersent partout pour permettre une distribution dans chaque quartier même reculé.

La dernière situation est un bidonville pris entre une butte de terre d'un chantier et la voirie. Il est marquant par son positionnement dans la ville et dans le rez-de-route. Il permet aussi d'évoquer un petit bidonville avant la partie E.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- ① La barre commerciale et le garage
- ② La tente
- ③ Le marché
- ④ Le bidonville de menuiserie



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 Chandlozdiya road - LA BARRE COMMERCIALE ET LE GARAGE

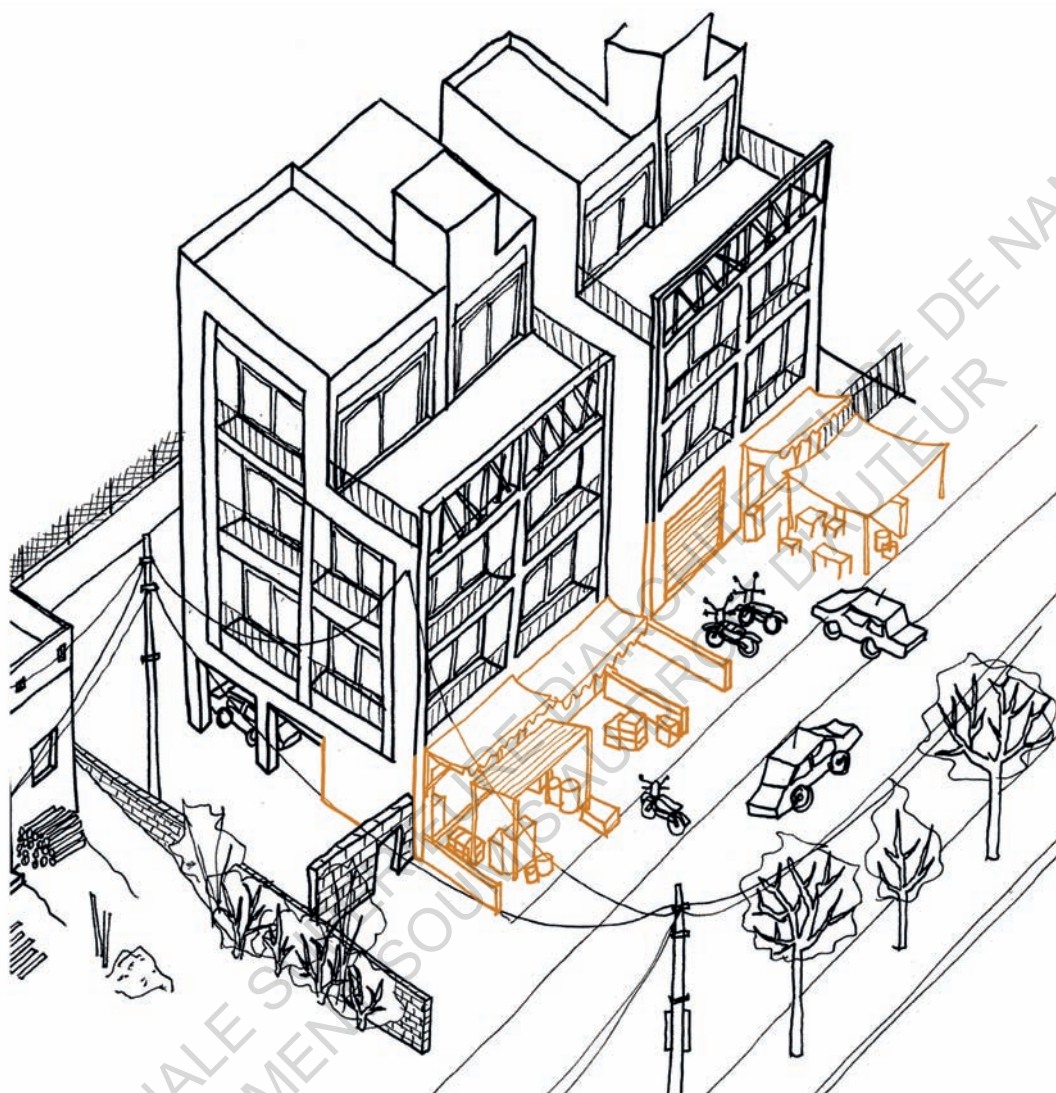


Illustration d'Iris Algrain dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Extension informelle de la frange commerciale bâtie

Au pied de ces barres de logement, le rez-de-chaussée est toujours commercial, parfois même sur deux étages. Mais entre les tours, se glissent des plaques de tôle ou des bâches tirées pour combler le vide du bâti. Le commerce ainsi créé devient fixe et prolonge le linéaire marchand. Dans les interstices je retrouve les mêmes logiques que dans le bâti, comme si elles faisaient partie de la même entité. Parfois les interstices sont même propices à accueillir des usages trop contraints par le bâti.

Ici un garage s'est délicatement logé entre de hauts immeubles. Ainsi des voitures et des motos peuvent facilement s'y ranger et y être réparées. La bande active est complètement utilisée pour service d'espace de réparation. Les propriétaires me proposent de m'asseoir avec eux sur un bidon ou sur une moto. Leur collègue, parti à quelques mètres de là vers un vendeur ambulant, revient déjà avec un sachet rempli de masala chaï. Face à la circulation mais presque invité dans leur salon, je me dis que continuerais demain.



Illustration personnelle - Les propriétaire d'un garage pris entre de grandes tours



Illustration personnelle - Une tente faite de bâches, tissus et structure en bambou, s'installe sur un terrain vague

2 Chandlozdiya road - LA TENTE

En marchant sur cette séquence, je vois encore beaucoup de terrains vagues ou de futurs chantiers. Les tentes aménagées au milieu semblent perdues. Ponctuant le gris des tours et le jaune du sable, les bâches rouges invitent à se restaurer ici. Contrairement au restaurant en France, le prix est abordable pour beaucoup. Ainsi, une partie de la population peut se permettre d'aller très souvent manger en extérieur.



Photographie personnelle - Un restaurant à l'architecture informelle sur un terrain vague, Ahmedabad, Inde, février 2020, 15h

3 Chandlozdiya road - LE MARCHÉ

En passant sur ce pont, quelque chose attire plus l'œil que la multitude des panneaux publicitaires. Souvent, je suis passé par ici en fin de journée, ne pouvant comprendre cette masse colorée que je distinguais mal avec la vitesse du rickshaw qui m'emmenait déjà loin du pont. Mais en marchant, je vois maintenant des fruits, des légumes, des chaussures, des vêtements, des discussions, des négociations, des regards incrédules et des sourires, pointés vers mon appareil photo. En contrebas du pont un grand marché, avec des marchands par terre ou sur des pushkart, s'étale jusqu'à la jonction entre la rue et le pont et bientôt, il se fond dans la ville. Comme si les commerces nomades affluaient de partout pour se réunir ici. Le lendemain matin, ils étaient partis ne laissant qu'un terrain vague et des soupirs.



Photographie personnelle - Des pushcarts alignés et des vendeurs nomades réunis dans un marché alimentaire, Ahmedabad, Inde, février 2020, 17h



Illustration personnelle - Un habitant du bidonville installé sur un lit en bois

Sur ma gauche, je suis surpris par ce petit bidonville. Il profite de la construction d'une voie ferrée pour se glisser entre la butte et la route. Une partie des habitants travaillent sur le chantier, mais le bidonville en lui-même est un lieu de vente.

Des lits, des tables, des étagères à la fois objets de vente et à la fois seuil vers l'intimité. Au cœur de tous ses meubles en bois, on peut distinguer l'intimité d'un foyer, des enfants qui jouent ou une mère qui cuisine pour le soir. Comme à Gota le rez-de-route permet d'afficher les objets que l'on propose à la vente, mais ici le commerce et l'habitat sont au même endroit, brouillant les pistes. Des menuiseries en bois, fenêtres et portes sont à la fois, entassées pour former une vitrine et véritablement utile pour les ouvertures ou seuil d'une habitation. Tout le mobilier nécessaire par dizaines pour une maison est là, mais avec seulement une tôle en guise de toit.

Assis sur un lit, deux hommes et une femme discutent. En me voyant, ils me disent de m'asseoir. Ils veulent me parler. Mais comme la plupart des habitants des bidonvilles, ils ne parlent pas anglais, j'essaie pourtant de communiquer comme je peux.

L'anglais demande un accès à l'éducation et est ainsi réservé à des castes supérieures. Ainsi, lors de mon parcours, j'ai vite remarqué que je pouvais parler avec les propriétaires et vendeurs des commerces par exemple, mais pas aux personnels, aux femmes de ménage, aux habitants de quartier plus pauvre, ou un tas de jeunes dans la rue qui parlaient leur langue natale, le gujarati.

Empêché par ce mutisme forcé, il m'est impossible de découvrir plus profondément ce qu'il se passe ici, ou tout simplement faire connaissance avec cet homme, qui m'a pourtant souri quand je suis parti.



Photographie personnelle - Le bidonville est pris entre la route et un talus de chantier, Ahmedabad, Inde, février 2020, 14h



Photographie personnelle - Le bidonville expose des meubles à la vente, Ahmedabad, Inde, février 2020, 14h

Cette troisième séquence m'a permis de rentrer au cœur de la vie urbaine, en m'enfonçant plus profondément vers le centre-ville. Ici, on retrouve une diversité dans le rez-de-ville, notamment commerçant. Nous détaillerons leurs différentes typologies dans la prochaine partie.

Dans cette séquence, il m'était important de faire comprendre la place des commerces et des activités plus ou moins informelles. En effet, nous sommes bien loin d'une distinction ou d'une opposition claire entre du bâti formel ou informel, ou entre des commerces nomades ou sédentaires. Nous comprenons que toutes ces dimensions sont complètement imbriquées et indissociables.

Il pourrait être compliqué d'analyser l'un indépendamment de l'autre. Premièrement, il est parfois difficile de ranger une situation architecturale ou urbaine dans des cases préétablies. Certains éléments qui paraissent temporaires (tentes, bâches), peuvent être constitutifs d'un commerce ou d'une activité durable. Les commerces nomades pourraient être vus comme une occupation de l'espace très marginale, mais ils sont finalement très importants. Ils sont même légitimés et ont une place presque naturelle sur les différents rez-de-route ou sur les bandes actives des rez-de-ville. De plus, ils ne sont pas toujours dispersés dans la ville; ils peuvent aussi se rassembler en un point. Ces réunions les rendent d'autant plus visibles,

ils se créent une place dans la ville, comme pour affirmer leur droit à l'espace public. Par exemple, les pushcart se réunissent tous les jours sous le pont près du marché, de 16h à 21h; leur place est réservée chaque jour.

Finalement, du bâti ou des activités qui pourraient paraître informelles, forment un équilibre avec les rez-de-chaussée bâtis. Ils complètent les linéaires commerciaux dans les interstices, ou les zones vides. Ils peuvent aussi servir d'extension architecturale vers la route, en empiétant sur l'espace public ou sur leurs bandes actives.

Pour finir, on retrouve beaucoup de commerces ou des points de restauration sous forme de tentes qui ponctuent les espaces en friche. Elles semblent jouer un rôle important en permettant à d'autres formes d'usages d'exister, au plus près de la route et de la vie de la ville. On y retrouve souvent des jeunes jouant au cricket. Les friches se dotent d'usages, en attente d'urbanisation.

Comme pour le bidonville, qui se place derrière le talus de chantier pour s'offrir un rez-de-route, nous voyons que les activités et architectures informelles infiltrent des zones de vide, soignent ou équilibrent des situations urbaines particulières et offrent un droit à la ville, quoique relatif, à des populations qui pourraient apparaître marginalisés et exclues.



Photographie personnelle - Juste avant le pont et le marché je me retourne pour voir le rez-de-route, Ahmedabad, Inde, février 2020, 17h

D/ NAVA VADAJ

Diversités des barres commerciales, entre route et habitations

Comme évoqué précédemment, les séquences parcourues étant de plus en plus riche en information, je préfère les mettre en récit par une entrée thématique. Mises bout à bout, elles peuvent permettre de comprendre plus globalement la ville. Ainsi, il ne faut pas les voir comme des séquences découpées arbitrairement, mais comme des influences et des logiques urbaines plus ou moins présentes au fur et à mesure de la marche.

C'est particulièrement le cas ici, où je vais vous exposer un ensemble de rez-de-ville commerciaux que nous pouvons trouver dans les quartiers du centre de la nouvelle ville. J'offre à voir dans ces prochaines pages un panel large permettant de comprendre, par le sensible, les particularités urbaines traversées. Les rez-de-ville présentés dans ce panel font tous partis de cette séquence, mais ces logiques se retrouvent à d'autres endroits de la ville.

La vue satellite permet dans un deuxième temps de suivre l'évolution de la forme de la ville. Je ne voulais pas amener une approche qui ne se ferait que par le plan. On retrouve historiquement cette démarche qui pour moi est corrélée avec un manque de regard sur l'existant ou les particularités de la ville, notamment ces usages, trop souvent niés. La vue par le dessus permet trop souvent de simplifier l'analyse de l'existant, volontairement ou non. Mais elle offre des qualités certaines, d'autant plus si elle est mise en relation avec une enquête de terrain. Sur ce parcours, la vue par le haut et le bas se complète et s'équilibre.

Nous pouvons par cette vue comprendre l'évolution dans la densité de la ville, notamment avec une diminution petit à petit des terrains vagues. Nous pouvons aussi relativement voir l'évolution de la place de la végétation ou des quelques choix urbains généraux comme la gestion de la voirie ou de l'agencement à grande échelle du bâti.

La carte a aussi été un outil pour mieux saisir l'épaisseur des quartiers traversés. Même si j'essayais le plus possible de me détourner ou de pénétrer plus en profondeur, il était souvent trop long ou difficile de comprendre ce qu'il se passait au-delà de la frange bâtie du rez-de-route. Il était aussi parfois impossible de franchir des barrières architecturales ou sociales. La carte a été et est aussi toujours un outil pour se repérer plus facilement dans la ville et l'avancement du parcours, que ce soit pour le lecteur ou pour moi.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 Nava Vadaj - TYPOLOGIES DOMINANTES DE REZ-DE-VILLE COMMERCIAUX

Je marche depuis bien longtemps maintenant, des kilomètres dans les jambes et les yeux. Je file et je suis cette ligne de petits commerces qui se répètent. Cela pourrait être monotone. Il y en a que je ne remarque presque plus. Mais si je me remémore mes premiers ébahissements, je les vois différemment. Tout simple, parfois tout petit, parfois assez grand, toujours ouvert d'une grille métallique, ils me proposent de rentrer dans leur univers, comme des petits mondes, des petits ensembles qui créent une mosaïque de couleurs, d'architectures et de styles qui pourraient venir d'époques ou de pays différents. Ils sont tous propulsés ici dans un style incohérent, hybride, mais unique à chacun de mes pas, à chaque vendeur, à chaque commerce, à chaque façon de concevoir le rez-de-chaussée et l'espace public.

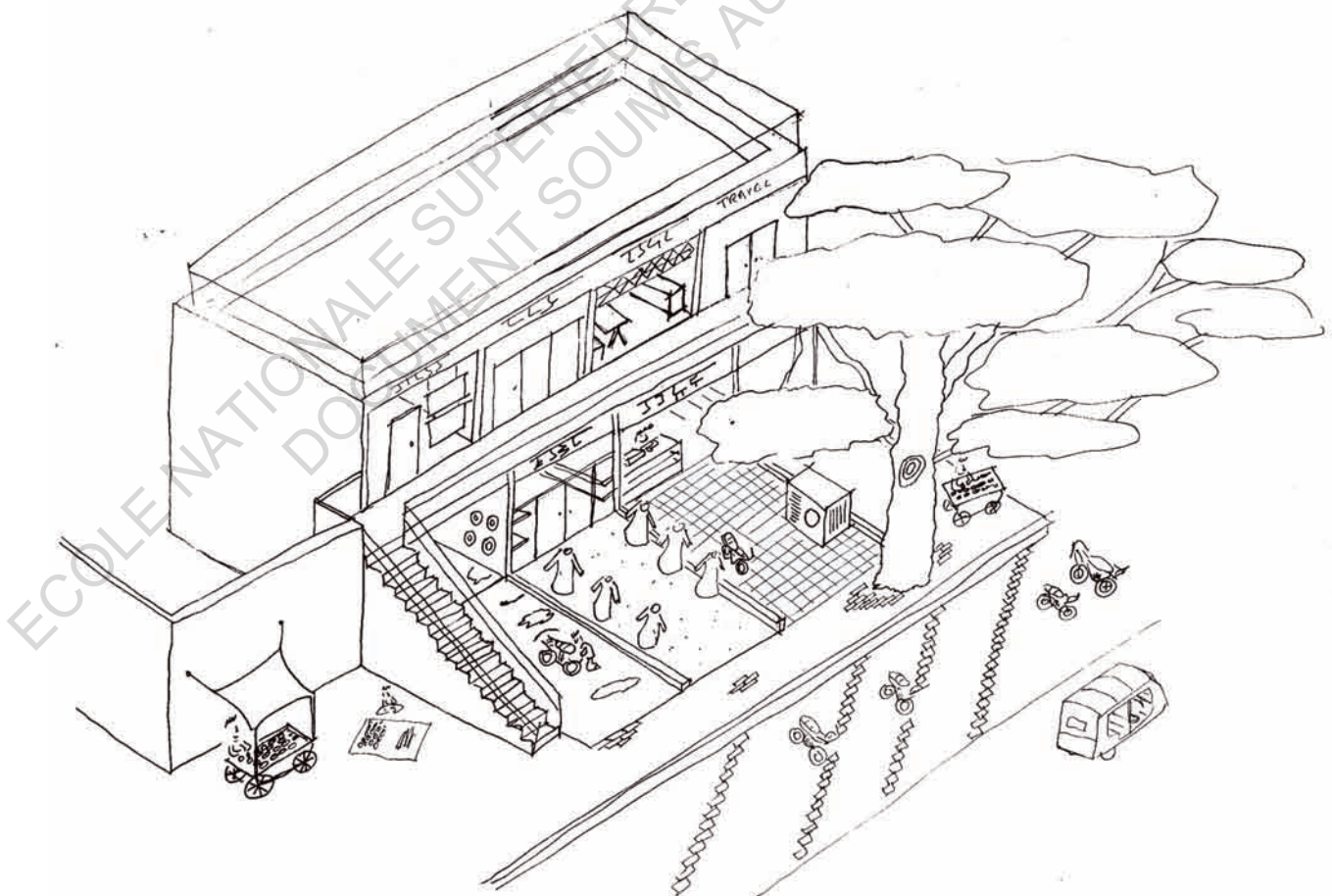
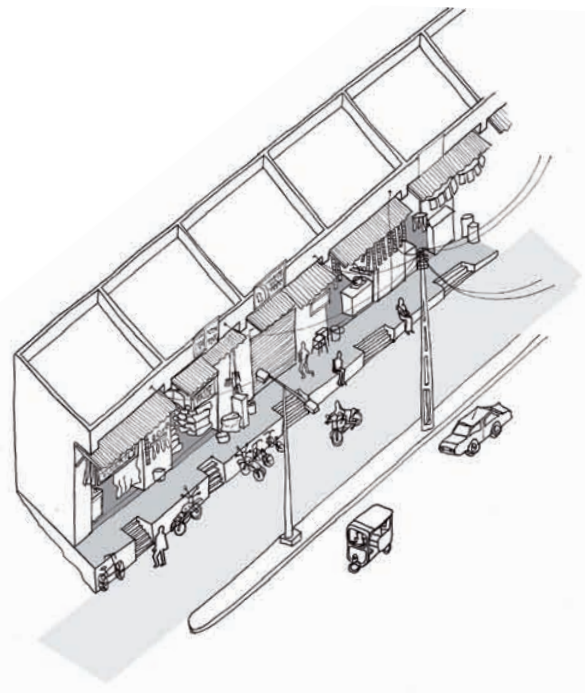
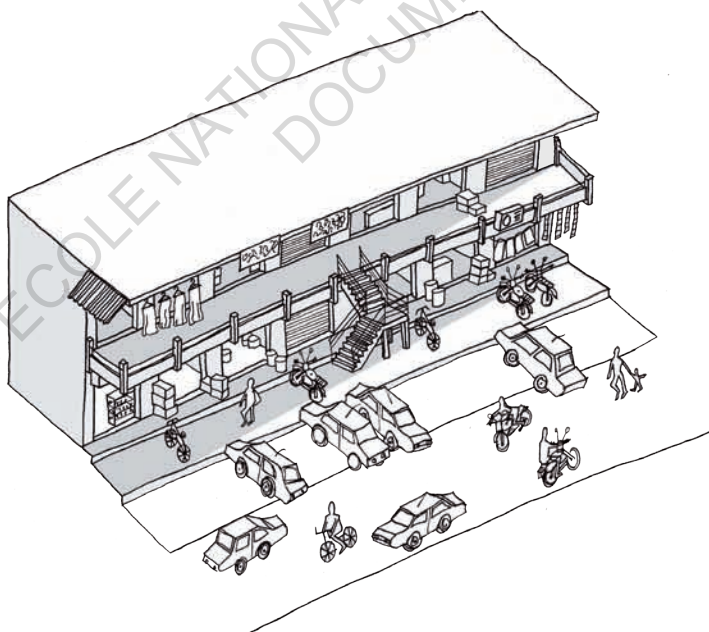


Illustration d'Iris Algrain dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Axonomie type d'une barre commerciale qui s'étend pour montrer sa marchandise et créer un nouveau seuil

S'étalant souvent seulement au rez-de-chaussée, la barre commerciale se compose d'une succession de petites boutiques aux dimensions presque identiques, composées d'une seule pièce ou d'une autre supplémentaire pour le stockage. Devant la barre, une bande d'un ou deux mètres pavée ou bétonnée prolonge la boutique, permettant comme à Gota, d'étaler sa marchandise, de se déchausser ou de passer de magasin en magasin. Mais contrairement aux commerces de Gota, ils sont ici unis, sous une même barre continue et peuvent vendre des marchandises très variées. Cela donne une importance à cette bande de quelques mètres de largeur qui s'enrichit de tous les usages intérieurs, pleine de couleurs et de formes variées, vitrine à ciel ouvert qui donne des indices sur l'atmosphère des petites pièces intérieures. La bande qui prolonge le magasin peut-être au niveau de la voirie pour être en lien direct avec l'espace public ou surélevée de quelques mètres pour se protéger de la circulation par un nouveau seuil créé par la différence de niveau. Ensuite, la bande active qui file jusqu'à la route, est soit assez large pour permettre de garer des voitures ou plus étroite

pour les scooters. C'est sur cet espace que moi et les autres piétons, nous nous déplaçons. Quelquefois, cette bande est si mince que les scooters semblent à moitié sur la chaussée. Cela permet aussi un contact direct entre le vendeur et la voirie. Les conducteurs n'ont parfois même pas besoin de descendre de leur scooter pour faire leurs achats ou se servent de leur moto comme siège.

Dans certains cas, la barre commerciale classique monte sur un ou deux niveaux supplémentaires. On y accède par un escalier et une coursive sur rue ou un escalier qui donne directement sur un seul magasin. Les mêmes types de magasins se retrouvent au rez-de-chaussée, la plupart du temps des commerces de proximité, de vente de nourriture, de vêtements, d'accessoires ou d'objets du quotidien en tout genre. Les étages supérieurs accueillent surtout des commerces plus spécialisés et ne nécessitant pas ce lien direct avec la rue, ou voulant se démarquer, comme des bureaux, des magasins de téléphonie, des petites agences immobilières ou bancaires.



2 Nava Vadaj - PANEL DE REZ-DE-VILLE COMMERCIAUX

Même s'il y a quelques principes de base que j'ai essayé de découvrir et de décrypter au cours de ma marche, la réalité est beaucoup plus complexe. La règle, est qu'il est possible d'y déroger. Ainsi, à partir de ces quelques logiques, un nouveau jeu de compositions s'opère. Certains commerces voudront des matériaux différents ; d'autres se ferment avec des parois

vitrées ; d'autres s'étalent sur plusieurs étages ou sur plusieurs mètres de longueur. Ces barres s'adaptent aussi à la réalité de la voirie ou aux immeubles d'habitation.

Finalement c'est comme si je marchais au pied d'un grand Tetris, ouvert sur la rue, qui m'appelle de ses odeurs, matières et couleurs.





Photographies personnelles - La multiplicité des formes des rez-de-ville commerciaux, Ahmedabad, Inde, février 2020

Il était assez difficile pour cette séquence de pouvoir résumer la complexité et la grande diversité des situations rencontrées. À partir de cette mosaïque que formaient tous ces commerces, j'ai voulu à mon tour vous montrer une mosaïque d'usages et d'architectures à travers ces quelques vignettes.

Ces barres commerciales sont très marquantes dans le paysage du rez-de-route d'Ahmedabad. En effet, on retrouve ces compositions dans une majeure partie de la ville dense (une fois que l'on a dépassé la périphérie intérieure). La diversité de ces barres fait ainsi l'identité de la nouvelle ville, en créant une série de rez-de-ville toujours ouvert sur l'espace public et la voirie. Ces barres se distinguent par leur seuil, léger avec un décalage de niveau de quelques centimètres, ou plus important, jusqu'à quelques mètres ; elles se distinguent aussi par la mise à distance de la voirie par la bande active, par un peu de végétation ou par les limites visuelles que forment les panneaux, les vitrines, les armoires ou les étals d'objets en extérieur. Elles nous offrent une nouvelle façon de concevoir la relation entre espace bâti du rez-de-chaussée et espace public.

De plus, nous pouvons remarquer que le partage de la rue peut être surprenant. En effet, l'espace de circulation piéton se trouve entre la bande de stationnement et la voirie, sans distinction visuelle ou d'aménagement très marquée. Dans certains cas, cela permet un plus grand espace dédié aux piétons si besoin, ou dans d'autres cas une disparition totale de l'espace piéton en faveur de la bande de

stationnement ou de l'extension d'un commerce. Il en va de même pour la relation entre la bande d'extension du commerce et la bande de stationnement ; parfois, la différence est marquée pour protéger le commerce, mais les limites restent souvent très floues et permettent une évolution de la place du stationnement ou de l'extension du bâti en fonction des moments de la journée ou de la semaine par exemple. Nous pouvons remarquer l'influence du savoir-faire de la vieille ville dans ces barres commerciales. En effet, nous verrons sur la suite de ce transect que la nouvelle ville renouvelle de manière plus contemporaine des stratégies urbaines ou des façons de construire et de s'approprier la ville. Nous retrouvons une certaine identité historique entre ces barres commerciales modernes et celles plus vernaculaires de la vieille ville.

Pour finir, nous pouvons voir que la place du commerce en ville est prédominante et est l'usage majeur de l'espace public. La barre commerciale forme un espace tampon entre les habitations qui se retrouvent au-dessus ou cachées derrière la première frange qui fait face à la route. Entre les barres, nous pouvons voir quelques rues ou routes qui pénètrent dans ces quartiers d'habitation ainsi protégés et plus intimes face à l'intensité de la route indienne. Il s'agit tout à la fois d'une optimisation de la rentabilité foncière et une volonté de retrait des habitations dans des quartiers plus fermés autour d'une communauté ou d'une caste précise créant une transition importante entre espace public et privé.



Photographie personnelle - Le rez-de-vile d'une barre commerciale à deux étages, Ahmedabad, Inde, février 2020

E/ RAMAPI THEKRA

Rez-de-ville et rez-de-route d'un bidonville

Cette partie est, avec le passage au-dessus du Riverfront, la dernière avant la traversée du fleuve et donc l'arrivée dans la vieille ville.

Ramapi Thekra est un ancien slum d'Ahmedabad. C'est donc un quartier permanent et structuré. Les habitations s'agglomèrent de manière assez dense en laissant des passages étroits, de quelques mètres, pour se faufiler dans l'épaisseur de la zone. Le slum est composé d'habitats légers. Les murs sont construits en briques, petit parpaing ou ciment, qui peuvent être peints après coup. Les toits sont couverts en tôle ondulée ou plus rarement par des bâches plastiques. Le slum possède en grande partie l'électricité, mais ne dispose pas de l'eau courante ou des égouts. Sur le parcours, nous ne verrons qu'une seule partie de ce bidonville qui forme un grand quartier de la ville. Il s'étale en grande partie le long de la route partant vers le Nord. Il s'étend aussi entre Ashram Road et le fleuve jusqu'à l'ancien ashram de Gandhi, haut lieu symbolique et touristique.

La première situation est en amont de Ramapi Thekra. Un rond-point et les abords de la petite intersection sont investis par un bidonville vendant des menuiseries en bois.

Par la suite, nous verrons comment le bidonville se connecte à la route traversante que j'emprunte. Nous verrons les premiers indices annonçant l'importance de ce bidonville. Cette partie me permet aussi de restituer ma première découverte de ce rez-de-ville si saisissant, singulier et surprenant. L'exploration de quartier assez pauvre peut cependant être assez troublante. En effet, je suis d'autant plus sollicité par des habitants, notamment par les jeunes. Ou alors, je peux aussi faire presque peur, ou intriguer, tout cela modifiant évidemment les usages et les comportements des personnes présentes. De plus, ce sont des populations avec qui je communique difficilement car elles ne parlent pas anglais.

Dans la continuité, je verrais comment la forme et les usages du rez-de-ville du slum se modifient au moment où un nœud routier majeur apparaît.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- ① Rond-point investi
- ② Premières habitations du bidonville
- ③ Le bidonville autour du noeud routier



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 Ramapi Thekra - ROND POINT INVESTI

Me faulant dans la circulation avec un rickshaw, je vois la ville se déployer sous mes yeux bien plus rapidement qu'à pied. Je retrouve certains éléments qui m'ont marqués dans mon parcours, mais une partie des bâtiments et des personnes crée une masse informe donc je peux seulement capter quelques bribes d'images et de sons. En arrivant à un rond-point, le chauffeur ralentit, je vois une grosse masse de bois au milieu. Je me débrouille comme je peux pour demander à m'arrêter, je saute de l'engin et lui donne 50 roupies, il en veut 20 de plus pour me laisser partir, mais je connais le prix et presse le pas.

Devant moi, des menuiseries et des rambardes en bois ou en métal sont stockées, prêtes à être emmenées. En regardant plus précisément, je vois des habitations en tôle et en bâche. L'obscurité ainsi créée, ne me permet

pas de voir ce qu'il se passe dans l'intimité de ces foyers. Je vois seulement quelques guirlandes accrochées et des armoires presque en vrac qui débordent jusqu'à la voirie. En faisant le tour, je vois que de l'autre côté de la route un petit bidonville installé sur un terrain vague semble se prolonger jusqu'ici, se prolonger jusqu'à investir le milieu du carrefour, tout ça au milieu de la circulation. En voilà une décoration digne des sculptures des ronds-points des petites communes françaises !

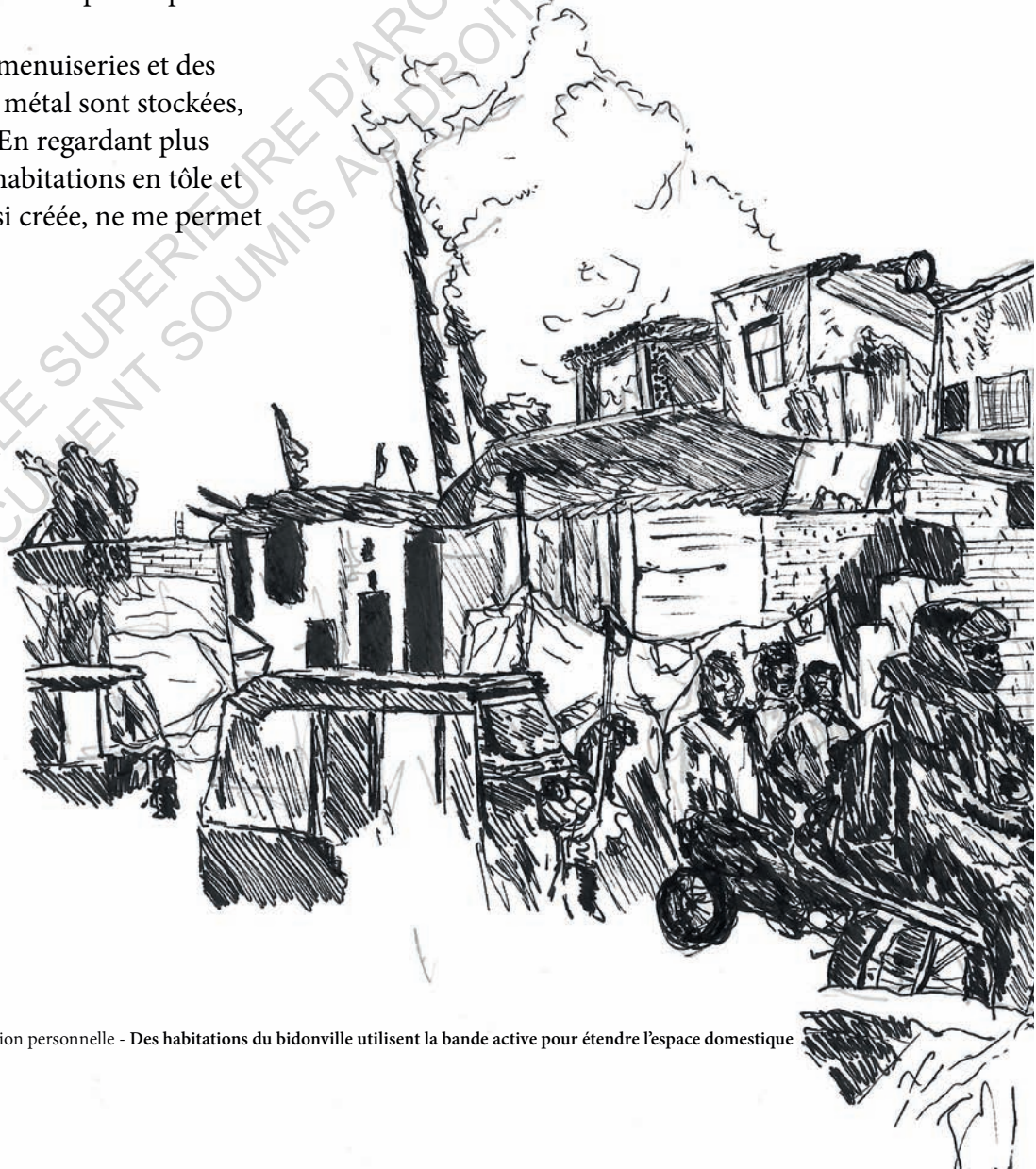


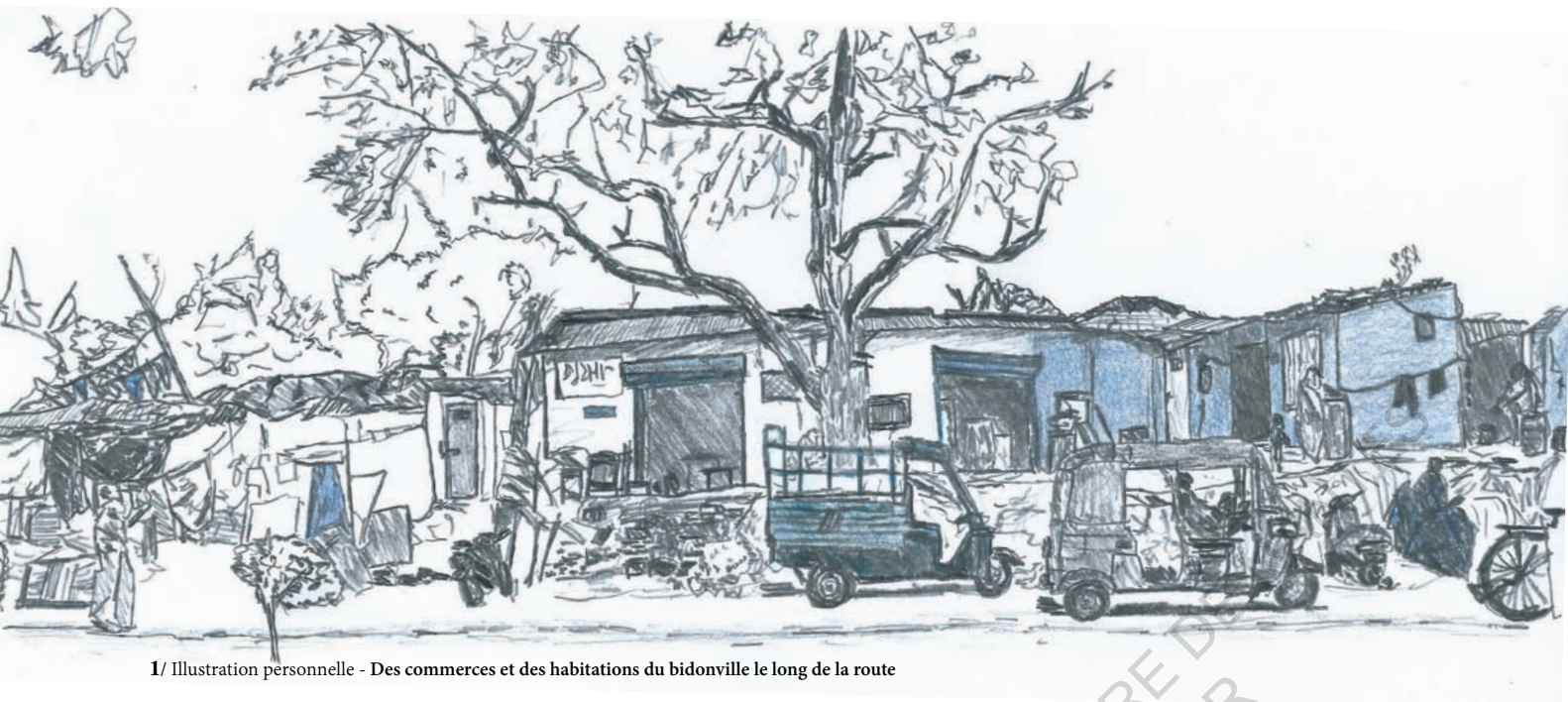
Illustration personnelle - Des habitations du bidonville utilisent la bande active pour étendre l'espace domestique

2 Ramapi Thekra - PREMIÈRES HABITATIONS DU BIDONVILLE

Un tout petit peu plus loin, en continuant à marcher, j'observe un empilement de brique d'argile, de béton bleu clair et de tôle qui me fait comprendre que je vois les premières traces de ce grand bidonville qui file jusqu'à l'ashram de Gandhi le long du fleuve Sabarmati. D'ici je vois l'habitation s'adapter à la présence de la route et des arbres. Je discerne les cimes qui dépassent et qui se prolongent dans l'épaisseur du quartier et je comprends que les

arbres peuvent former des petites cours internes autour de leurs ombres salvatrices. La tôle se prolonge au-dessus des portes d'entrée pour former un petit seuil. Une femme étend juste ici son linge, avec la bâche tirée à côté, l'entrée de l'habitation est camouflée. C'est l'obscurité des petites rues ou des entrées qui s'enfoncent sous la tôle qui ne me permet pas de distinguer ce qui relève de l'intime.





1/ Illustration personnelle - Des commerces et des habitations du bidonville le long de la route

Devant ces murs de briques bleues, quelques groupes de personnes discutent. Ils sont assis sur leurs scooters ou allongés sur un charpoy une sorte de structure métallique prête à être tissée et remplie par des cordes ou des sangles. Sur ces charpoys, auprès de la route, certaines personnes s'installent ou mangent. Ici, je comprends que les habitations se trouvent à l'arrière de quelques ateliers de fabrication ou garages qui, ici aussi, se ferment avec une grille métallique.

En me tournant, je vois une femme en sari rouge. Tenant la main d'un enfant, elle

l'accompagne en haut d'un talus qui surplombe la rue de quelques mètres. C'est comme si la route avait ici tranché la terre, décaissé le sol, pour être en contrebas des habitations. La femme lave quelques bidons sur le palier de sa maison.

Grimpant et parasitant l'architecture, des dizaines de pots en terre cuite montent sur la tôle ou affluent jusqu'au pied des habitations. Juste à côté de moi, les pots se rassemblent autour d'une pièce qui sert de point de vente à ces récipients qui tranchent dans le décor bleu et gris du bidonville.



2/ Photographie personnelle - Les entrées des habitations du bidonville, un savoir-faire de vase en terre cuite est exposé, Ahmedabad, Inde, février 2020, 11h

3 Ramapi Thekra - LE BIDONVILLE AUTOUR DU NOEUD ROUTIER

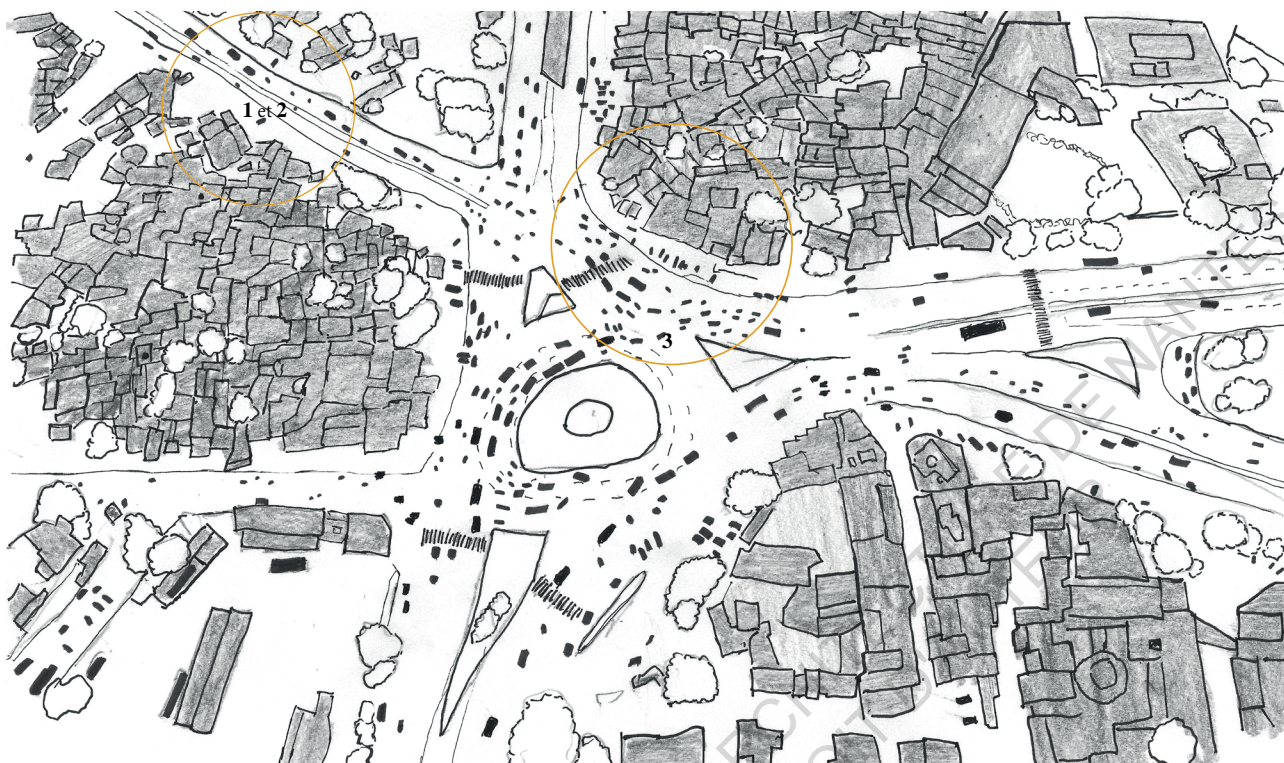
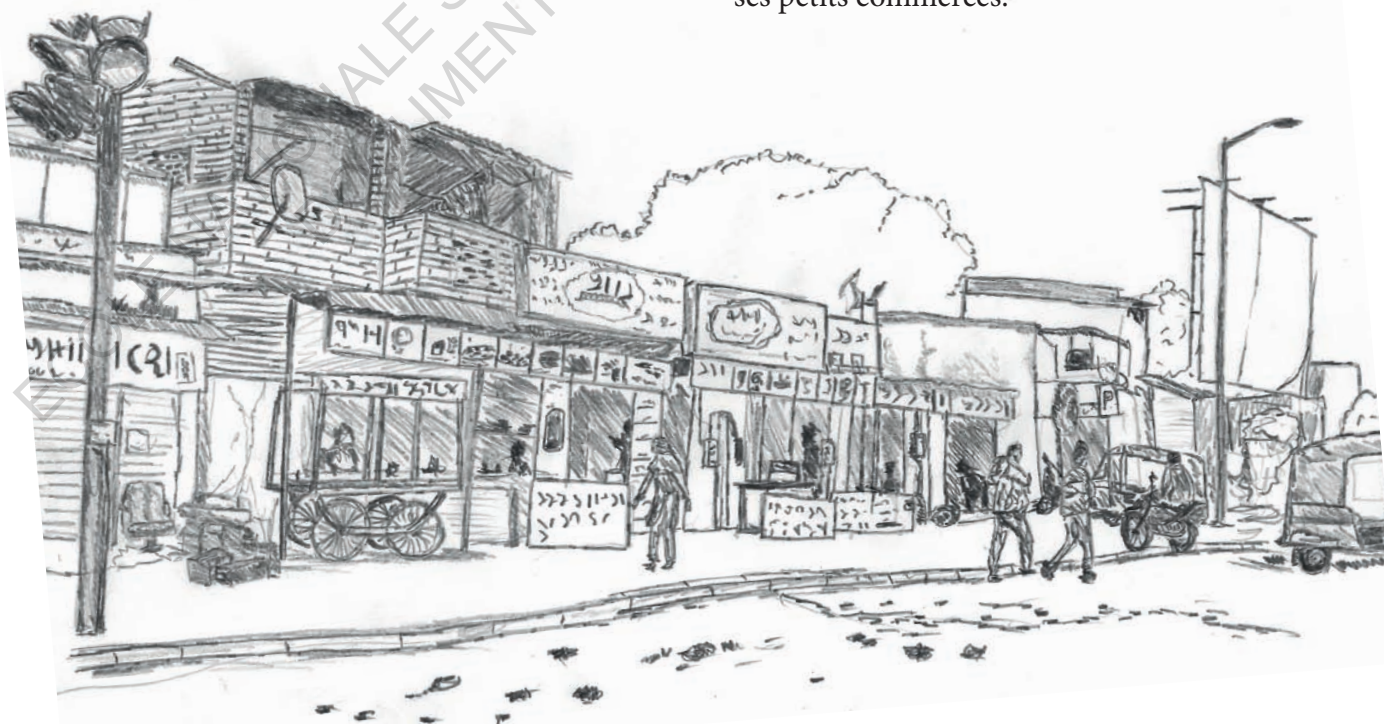


Illustration personnelle - Plan du noeud routier

En arrivant à l'intersection, les bruits de klaxon et les odeurs d'essence m'envahissent. En reprenant mes esprits, je vois que le bidonville se développe sur toute la partie nord et ouest. La ville reprend sa forme classique jusqu'à rejoindre rapidement les quartiers riches au sud. Ici, plusieurs mondes se confrontent.

Je constate que la forme du bidonville a mué ; ici les briques bleues et les tôles permettent à des dizaines de petits restaurants de s'aligner. Se montrant furtivement au-dessus de cette première frange, des terrasses d'habitations me font comprendre que le bidonville que j'ai vu plus tôt se cache derrière ses petits commerces.



3/ Illustration personnelle - La frange bâtie du bidonville donnant sur l'intersection, un linéaire de petit restaurant devant les habitations

En longeant ce bidonville d'Ahmedabad, on peut tout juste se rendre compte que la route ne montre qu'une toute partie du bidonville qui s'enfonce très rapidement dans des rues tortueuses. C'est sur deux rues seulement, que le bidonville prend contact et interagit avec la ville. C'est une opportunité encore plus grande pour cette population de créer une publicité sur leur savoir-faire, leur cuisine et leurs lieux de vente. Même s'ils ne se ferment pas complètement sur la route, il me paraît impossible de pénétrer dans ce quartier. Seuls quelques petits accès sombres, difficiles à repérer entre les habitations ou les commerces permettent de rentrer dans l'épaisseur du bidonville. Au rez-de-route, le bidonville s'ouvre pour pouvoir interagir avec les usagers de la ville. On peut même distinguer des moments de vie de ces familles qui ont du mal à se cacher de la circulation. C'est le choc très brutal entre l'intime et le public qui crée un sentiment de gêne. Et c'est le mystère d'un quartier très fermé et mystérieux, contrairement à sa frange sur la route, qui crée presque un paradoxe urbain. Comme avec les autres bidonvilles que j'ai rencontrés, l'intimité des foyers paraît si proche mais pourtant très inaccessible, protégé des regards par l'obscurité des bâches, de la tôle, et du tissu qui pend ou même des objets mis en vente. Les habitants trouvent ainsi des astuces pour se protéger des nuisances de la route tout en profitant au maximum de ce qu'elle apporte, dans un équilibre précaire entre fermeture et droit à la ville. À travers ce contact linéaire avec la ville, on comprend que les habitants du bidonville peuvent avoir un rapport à l'intimité décomplexé. On peut

ressentir certaines situations comme troublantes car, depuis la voirie, on se sent inclus dans leur quotidien. Le seuil des habitations sur le rez-de-route est utilisé pour laver des objets, pour laver son linge, pour l'étendre, pour manger ou cuisiner ou pour s'amuser. Il est aussi utilisé pour l'ouverture des commerces et des ateliers de proximité. Ainsi dans cette proximité du rez-de-route, on comprend que l'espace atteint un niveau de partage très particulier. Il peut être consommé à la fois par les habitants et les personnes extérieures, par l'appropriation ou simplement par le regard. Au final, on comprend que, comme dans d'autres figures urbaines de la ville, la frange du rez-de-route permet de créer une zone tampon protégeant les habitations et séparant la communauté, de la ville.

Encore une fois, l'intersection accélère et augmente ces processus. Au niveau du nœud routier, on trouvera une quantité importante de vendeurs fixes dans le bâti du bidonville et un nombre important de vendeurs nomades qui vont jusqu'à doubler le linéaire commercial. On retrouve aussi des masses de rickshaws qui s'emparent de grandes parties de la voirie ou des bandes actives, toujours prêt à accueillir un client et repartir loin dans la ville.

La forme mouvante de l'architecture permet aussi de s'adapter de proche en proche, aux aléas de la voirie, à la disposition du commerce ou de l'habitation voisine, ou à la présence d'un arbre. Les rez-de-ville du slum accueillent aussi des groupes d'habitants discutant, mangeant ou buvant un thé autour d'assises diverses, à quelques mètres de l'effervescence des motos, scooter et rickshaw.



Photographie personnelle - Un linéaire de petits commerces informels étendu devant le bidonville, Ahmedabad, Inde, février 2020, 11h

F/ SABARMATI RIVERFRONT

Grande opération, tourisme et marketing urbain

L'aménagement du fleuve Sabarmati marque les esprits tant il interrompt l'image qu'on peut se faire de la ville. Presque vide, gris, bétonné sur des kilomètres, quelques parcs aux dessins géométriques le ponctuent. La rive devient uniforme, uniformément stérile. Pourtant, cette opération est la fierté de la ville, on la retrouve dans de nombreuses vidéos ou publicités qui souhaitent ainsi montrer un autre modèle de la ville indienne. Les politiques et les architectes en parlent, comme la possibilité d'un Ahmedabad contemporain. Cette grande opération est pour moi l'archétype de l'aménagement qui se veut touristique, qui se vend à travers le pays et le monde, symbole d'un marketing urbain exacerbé et d'une compétition entre villes mondialisées.

L'opération est à l'image d'autres quais bétonnés à travers le monde, que ce soit à Boston, Bombay ou même Bordeaux. Ces symboles d'opérations mondialisées véhiculent des images et des manières de concevoir la relation entre la ville et son fleuve ou sa baie.

Mais ici le paradoxe paraît très important. Nulle part ailleurs je n'ai vu une activité aussi faible. Nous pouvons retrouver quelques commerces qui ponctuent le linéaire mais presque aucun vendeur nomade. On retrouve quelques personnes qui occupent le Riverfront surtout en soirée. C'est devenu le lieu de rassemblement des jeunes ou d'amoureux qui se tiennent la main en contemplant à distance le fleuve et ses reflets de lumières. Je remarque quelques coureurs et des groupes de personnes qui posent pour une photo face au fleuve. Je retrouverais bien sûr, ces moments et les couchers de soleil sur les storys Instagram de

mes amis étudiants. On peut voir aussi quelques familles ou de simples promeneurs qui profitent de la fraîcheur du soir pour se balader. Il faut avouer qu'il paraît difficile de s'approprier cet espace très formel, très rigoureux qui empêche toute modification. De plus, il est séparé de la voirie et donc du reste de la ville par des jeux de niveaux qui atteignent 5 à 8 mètres. Les petits arbres, encore jeunes, ne me permettent pas de m'asseoir à l'ombre pour me protéger du soleil ; qui, par contre sera capté par les bancs et le sol en béton. Le quai surélevé de plusieurs mètres ne permet pas d'accès à l'eau. À côté de ce bidonville, ce n'est pas insignifiant. L'opération change les habitudes de toute cette population pauvre qui utilisait le fleuve pour se baigner, laver ses vêtements ou ustensiles, ou faire ses besoins. Aujourd'hui il n'y a plus de pollution, rien ne dépasse, tout est propre. En lien avec l'ashram de Gandhi, le Riverfront peut maintenant attirer des touristes, ou je l'espère un jour, des habitants d'Ahmedabad.

Cette opération apparaît surprenante au vu de l'appropriation foisonnante des rues d'Ahmedabad et du rapport particulier des Indiens à la nature et particulièrement à leurs fleuves. Avec cet aménagement, le fleuve n'est plus mystique ou utile ; on s'en détache pour créer une longue balade filant sur les deux rives tout le long de la ville. Pourtant, on peut y souligner quelques usages assez particuliers dans la mesure où on ne les retrouve pas ailleurs : flâner, faire du sport, ou se poser au calme entre amis. C'est peut-être ça qui fait le charme de cet aménagement pour la population, surtout aisé, ou pour les politiques, et qui fera pour tous, son intérêt et son attractivité.



Sabarmati Riverfront

Reconnecting Ahmedabad to its River



Image promotionnelle de la ville, sabarmatiriverfront.com (2020) - Le riverfront vu par le prisme de ses aménageurs.



Photo de deshgujarat.com (2021) - Les nouveaux équipements sportifs du riverfront près du quartier riche.

Au pied du pont, je suis au point de départ de la marche du sel de Gandhi. Même si mon parcours n'a pas la même importance que le sien, je continue ma découverte pas après pas.

Je m'élève doucement au-dessus du fleuve et du Sabarmati Riverfront. D'ici je peux voir quelques habitations et quelques parties du bidonville vues de haut. Je n'ai pas la même sensation qu'en marchant au niveau du sol. J'ai l'impression de pouvoir tout regarder mais de loin, on manque beaucoup d'usages, de détails architecturaux ou de rencontres.

Quelques scooters et pushkart sont arrêtés sur les côtés ou au milieu du pont. Je monte dans un rickshaw pour pouvoir franchir plus rapidement l'infrastructure. Le chauffeur a l'air content, il doit se dire qu'il va pouvoir arnaquer un touriste qui ne connaît pas les lieux et les prix.

De l'autre côté, je vais me rapprocher de la vieille ville. Comme deux faces d'une même pièce, Ahmedabad s'équilibre et se nourrit entre

ville ancienne et moderne ; on sent doucement infuser les pratiques et l'architecture centenaires dans la ville moderne et la vieille ville se transforme aussi un peu. On y voit apparaître des marques mondialisées, Apple, Samsung, etc. Depuis 2017, son centre historique est même inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Mais encore peu touristique, ces lieux sont loin d'être complètement restaurés, préservés ou comme chez nous, maintenus sous cloche ou figés dans le temps par une image pure et immuable du patrimoine.

En suivant la prochaine route, je ne serais pas encore dans les petites rues si étroites de la vieille Ahmedabad, ces rues protégeant du soleil et permettant seulement aux piétons et aux chameaux de passer. Mais je sentirais l'influence de cette histoire qui remonte au XVI^e siècle, je sentirais l'influence plus prononcée de pratique et d'architecture vernaculaire ; comme les pols, ces quartiers communautaires qui se forment autour de petites places, et prolongent leurs rues privées jusqu'à l'espace public.



Photographie personnelle - Les voies sur berges longeant la totalité du riverfront, Ahmedabad, Inde, février 2020, 12h30



Photographie personnelle - Je reprends un rickshaw pour parcourir le rez-de-route, Ahmedabad, Inde, février 2020, 10h

G/ DUDHESHWAR ROAD

Entre commerces modernes, vernaculaires et appropriation de la rue

Cette séquence est la première de l'autre côté de la rive du fleuve Sabarmati. En traversant le pont Rishi Dadhichi, on découvre les premiers indices montrant que l'on s'approche de la vieille ville. Dudheswar Road continue jusqu'à Delhi Darwaja, la porte qui marque officiellement l'entrée dans les murs de la vieille ville. Cette route semble prise entre deux mondes, elle ne présente pas vraiment une architecture moderne, pas vraiment une architecture vernaculaire mais un peu des deux. Nous retrouvons dans cette séquence des rez-de-ville assez hétérogènes. Comme nous pouvons le deviner sur la vue aérienne, nous traversons en majorité des quartiers assez denses et bas, et en majorité assez pauvres surtout à l'ouest de la route. Ces zones ressemblent à l'architecture historique, la frange bâtie est ouverte aux rez-de-route. Nous y retrouvons des commerces, mais surtout des locaux d'artisans, de réparation d'objets, des garages, etc. Plus ponctuellement nous retrouvons des quartiers d'habitations contemporains. Nous pouvons y voir des barres de logements en peigne de plusieurs étages fermés à rue, de hauts immeubles aux rez-de-chaussée commerciaux classiques ou des grands centres commerciaux.

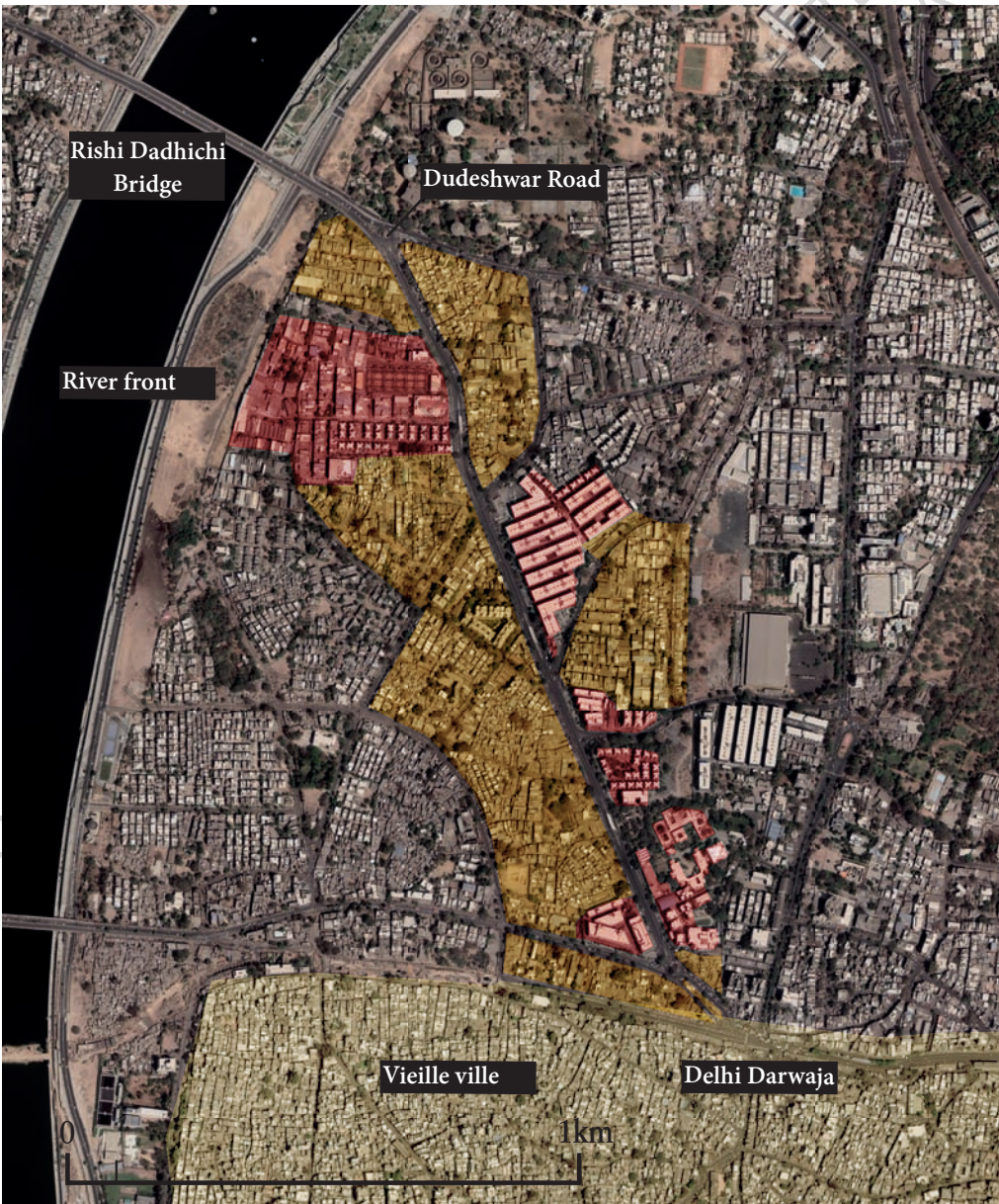
Dès qu'on traverse le fleuve, on sent tout de même qu'on change de monde. Les appropriations du rez-de-ville esquissées dans les pages précédentes semblent encore plus exacerbées. Comme si ici, elles étaient encore plus mises en avant, encore plus habituelles et tolérées. Sur cette route, presque à chaque instant, j'y trouve des situations de détournements de l'espace public. Entre ces deux tendances du bâti vernaculaire ou moderne, c'est bien l'effervescence des usages et des tactiques d'occupations de l'espace qui crée l'identité de la rue. Ces usages semblent venir s'accrocher à l'existant de manière encore plus originale, même à l'ombre des murs des quartiers d'habitations modernes.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- Quartiers denses, d'un ou deux étages, commençant à ressembler à l'architecture et l'urbanisme de la vieille ville
- Quartiers modernes et contemporains. Barres de logements en épi, grands centres commerciaux, immeubles
- Vieille ville



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 Dudheshwar road - PANEL DE REZ-DE-VILLE COMMERCIAUX



Photographies personnelles - Multiplicité des linéaires commerciaux et de leurs bandes actives, Ahmedabad, Inde, février-mars 2020

Dès que j'ai passé le pont, je me retrouve sur une grande route, une double voie au milieu est séparée par des barrières jaunes et noires. Mais bizarrement je n'ai jamais vu de bus y passer. Le quartier derrière semble assez pauvre. Je me décide à y pénétrer pour découvrir ce qui se cache derrière le rez-de-route de mon transect. Je me dis rapidement que ce n'était peut-être pas une bonne idée. Des enfants se retournent vers moi, des adultes me suivent du regard. Quelques enfants commencent à venir vers moi, pour me parler, ou veulent que

je l'ai prennent en selfie, bientôt je suis entouré d'une quinzaine de personnes. J'ai du mal à faire mes observations ; je lance des regards vers les adultes pour avoir de l'aide, mais eux aussi sont intrigués. Je comprends qu'une grande partie de la communauté vit dans la rue, ou juste devant leur logement ; ils sont assis sur des sortes de lits. Il fait bon, ils peuvent discuter tous ensemble en préparant à manger. C'est la cour ou le jardin qu'ils n'ont pas dans la densité des logements, dehors, loin de la chaleur, c'est plus agréable à vivre.



Illustration personnelle - Le long d'un quartier d'habitation assez pauvre des petits commerces fixes et nomades viennent se fixer

2 Dudheshwar road - TACTIQUES DE DÉTOURNEMENT DU REZ-DE-ROUTE

Les commerces des quartiers pauvres font la jonction avec la route principale. L'architecture semble un mélange entre l'architecture de bidonville et celle d'un quartier plus bâti. La frange de commerce n'est plus du tout linéaire ; l'architecture du quartier apparaît assez désordonnée et construite de proche en proche de manière presque organique. Ainsi, le rez-de-ville varie complètement à chaque mètre. Les magasins opèrent un jeu de retrait et d'avancée, le béton s'élève sur un ou deux étages. Les murs sont un peu vétustes mais ils tiennent bon. Dans les interstices, d'autres petits blocs, des échoppes ou juste des comptoirs se glissent. Quelques mètres plus loin, les commerces s'écartent pour dévoiler une petite rue qui permet de pénétrer plus profondément dans le quartier. A l'étage, je vois les balcons des habitations ; de nombreux vêtements sèchent sur les coursives ou sur les toits. Un peu plus loin, le bâti n'est plus fait que

de tôles, de briques et de différents matériaux entremêlés dans un assemblage désorganisé. De hautes portes métalliques s'ouvrent sur des locaux plus grands ; dans le noir et jusqu'au-devant des trottoirs, je vois des étincelles partir dans tous les sens. Sur une centaine de mètres, on pratique la soudure, on répare de grandes pièces métalliques. Un homme âgé est assis sur une chaise devant la chaussée ; un autre, plus jeune, regarde son portable allongé sur son scooter. Une petite rue monte doucement dans le quartier, elle est exigüe et pas très propre ; à droite, un vendeur de tabac a mis une bâche sous un arbre et provoque un attroupement. Juste à côté, je vois un petit temple et d'autres petits commerces. Je sens que je me rapproche de la vieille ville, les commerces deviennent plus petits, plus désorganisés, la route et le trottoir sont des espaces de plus en plus porteur d'usage et de rassemblement, comme s'ils étaient inclus dans l'espace de chaque commerce.



Illustration personnelle - Le long des quartiers refermés, un puscart, un cadre religieux et un cireur sous une bâche

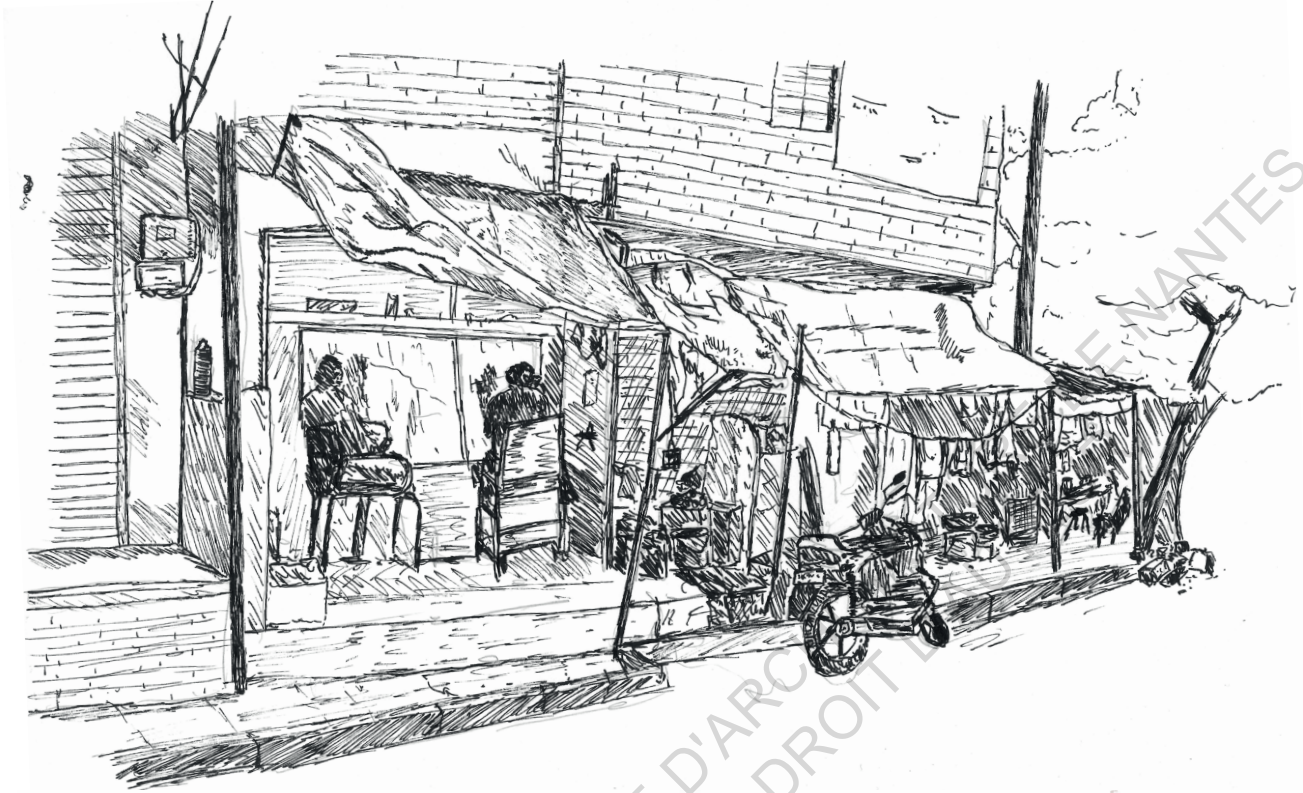


Illustration personnelle - Sous une architecture en bois et en bache, un coiffeur, et un petit foyer.

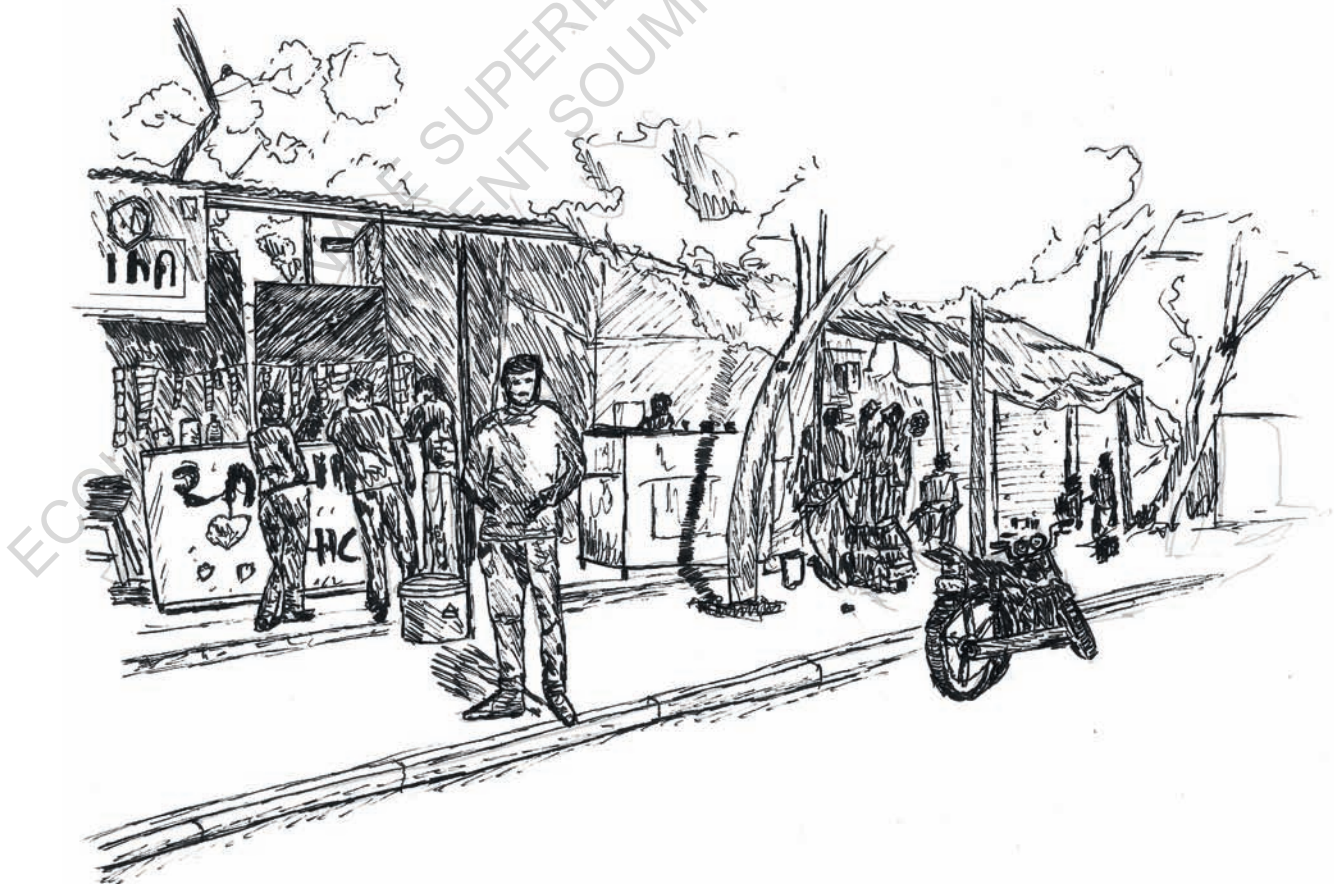


Illustration personnelle - Un linéaire de commerce informelle entre la route et un quartier d'habitation.



Illustration personnelle - Sur un accès secondaire d'un quartier de grandes tours modernes, deux hommes discutent à l'ombre d'un arbre



Illustration personnelle - Le long d'un mur fermant un quartier contemporain, un coiffeur à l'ombre d'un arbre, un homme boiteux marche sur la route



Photographie personnelle - En se rapprochant de la vieille ville, l'effervescence des rez-de-route Ahmedabad, Inde, février 2020, 13h

H/ DELHI DARWAJA

Infiltration des micros usages dans un lieu symbolique

Delhi Darwaja est une ancienne porte, située au nord des anciennes fortifications de la vieille ville. C'était autrefois la porte qui menait aux routes vers la capitale du sultanat, Delhi. Elle est moins connue que Teen Darwaza, située au centre de la vieille ville ; cette dernière rêvait un caractère bien plus symbolique, entouré de légendes et c'est un important lieu religieux. Delhi Darwaja trône, depuis la démolition des fortifications, seule au milieu de l'intersection et est utilisée comme une sorte de rond-point. L'espace autour de Delhi Darwaja est un nœud entre de nombreuses routes pénétrantes venant de la nouvelle ville, la route ceinturant la vieille ville et Mirzapur Road qui la traverse du nord au sud. C'est la porte d'entrée vers le tissu urbain vernaculaire, complexe et dense. Ainsi, c'est une jonction majeure de la ville ; elle agit comme un pôle d'échanges brassant un grand trafic routier et piéton et elle fait la liaison entre différentes échelles dans la pratique et la traversée de la ville. C'est aussi un point de rassemblement entre différents quartiers aux communautés et atmosphères différentes. Pris au milieu de tout ça, nous voyons beaucoup de services et de produits qui s'offrent à la foule, de multiples façons. Ce lieu est une combinaison de ce que nous avons pu voir plus tôt dans le transect. Au nord, on observe une architecture moderne aux rez-de-chaussée commerciaux ; au sud, les bâtiments ont la même logique, mais avec l'écriture architecturale de la vieille ville. À l'ouest, presque au milieu de la circulation des habitations informelles s'étendent sur un marché qui empiète sur la voirie en fonction des heures de la journée.

Et, partout sur l'intersection, des petits usages, des petites appropriations de l'espace, semblent ignorer la cacophonie ; ils semblent ignorer qu'ils sont au milieu d'un des plus importants lieux de passage et de trafic routier. Ils infusent dans chaque recoin qu'on leur laisse, comblant les pertes de l'espace, les aspérités du tissu urbain et les besoins des habitants.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- Barres d'immeubles modernes
- Commerces informels, petits bidonvilles commerciaux
- Rez-de-chaussée commerciaux typiques de la vieille ville



Vue aérienne de la séquence parcourue - Les différentes formes urbaines autour de Delhi Darwaja

1 Delhi Darwaja - LIEU SPIRITUEL AU CŒUR DE LA ROUTE

La route se sépare en deux, créant un interstice de quelques mètres carrés. Quelques arbres protègent un joli bâtiment blanc et bleu. Je sais maintenant reconnaître ces temples hindous qui pullulent dans chaque quartier ; ils sont un point de rassemblement important pour la population. Chaque habitant a un petit autel chez lui, priant quotidiennement. Mais ils peuvent aussi rejoindre ceux placés dans l'espace public. J'en retrouve souvent dans les intersections, stratégiquement placés pour

attirer beaucoup de monde. Ils ont aussi un autre usage : ils permettent aux habitants de s'arrêter un instant, avant de rejoindre leur destination finale ; autour du temple, des motos et scooters profitent de l'interstice pour se garer. Souvent, les arbres existants font dévier la route et créent un petit oasis d'usage au milieu de la circulation. Il n'est pas rare d'en voir au milieu de la chaussée ou dépassant d'un trottoir ; ils obligent le flux de véhicules à se déporter.



1/ Photographie personnelle - Sur un terre-plein au milieu de la route, des arbres et un temple, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 18h



2/ Illustration personnelle - Delhi Darwaja comme rond-point de l'intersection



Illustration personnelle - Plan du nœud routier

2 Delhi Darwaja - LE MARCHÉ INVESTI LA VOIRIE

L'intersection brasse une quantité importante de flux d'habitants et de marchandises. A la croisée des mondes, elle permet de réunir, même ponctuellement, des parcours très variés. Delhi Darwaja n'est plus simplement un lieu de passage, elle est devenue une destination en elle-même ; ce n'est plus un simple lieu où se croisent des inconnus. Les rez-de-chaussée commerciaux s'ouvrent et s'étalent sur la voirie. Des parties de la route sont utilisées pour devenir des marchés temporaires. Juste à l'Ouest, je peux voir que la circulation est un peu compliquée ; des centaines de personnes marchent sur la chaussée. Intrigué, je m'approche et je me rends compte qu'effets, vêtements, sacs et même, plus loin des denrées alimentaires sont étalés sur le bitume ou sur des pièces de tissus. Les vendeurs sont assis sur

des sacs de course, prêt à repartir rapidement avec leurs marchandises. Sur cent cinquante mètres, la circulation est réduite à une seule voie ; les rickshaw et les scooters essaient tant bien que mal de se faufiler dans l'espace qu'on leur laisse. Le marché installé ici, n'en a que faire de déranger. Au contraire, c'est mieux, les clients peuvent directement sortir ou embarquer dans les taxis en prenant avec eux leurs sacs de courses.

Il n'est pas rare de voir ses artères se boucher, la circulation ralentir ou s'arrêter. La congestion fait partie de la ville, l'embouteillage est partout et crée des usages nouveaux. Par la non-vitesse, l'intersection devient un lieu en soi et crée des interactions entre ville fixe et ville mouvante.



3/ Photographie personnelle - Le marché aux vêtements bloque la circulation, Ahmedabad, Inde, Mars 2020



Vue aérienne - Plan du noeud routier



Illustration personnelle - Plan du noeud routier



4/ Illustration personnelle - Sur le trottoir deux hommes buvant un thé près d'un petit temple de rue

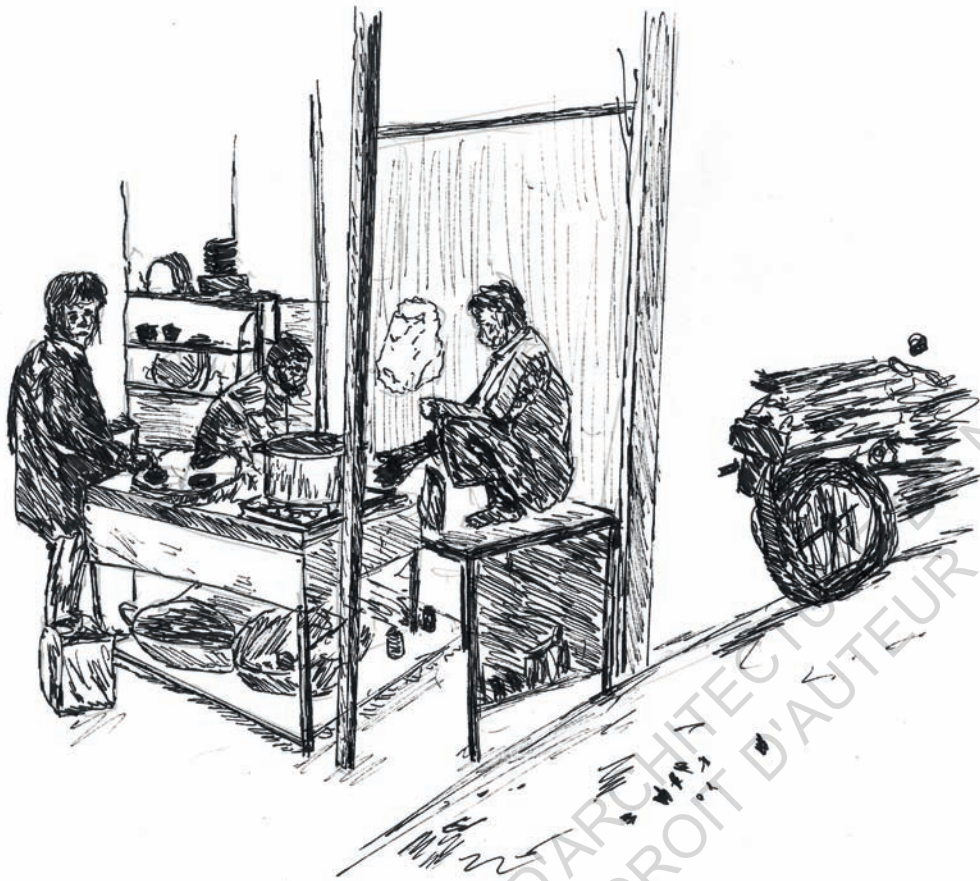
À quelques pas de la vitesse, c'est le temps de la pause. Ils sont là, accroupis sur le trottoir, frôlés par les scooters, ou assis sur une table, préparant à manger, sans être dérangés par le bruit des klaxons et des moteurs.

Ces micros-usages se répandent partout sur les rez-de-route. Comme ici, sur le bas-côté, deux hommes boivent un thé, accroupis à côté d'un petit temple de rue. Ce temple, plus petit que le précédent, permet aux chauffeurs de s'arrêter très rapidement pour déposer une offrande, prier, ou est juste un petit lieu de rassemblement pour prendre quelques minutes de répit dans sa journée.

Ces usages infusent aussi dans les rez-de-ville. Ici, au niveau de la chaussée, un petit espace est aménagé dans le bâti ; c'est une sorte de restaurant, juste assez grand pour cuisiner et stocker. Des armoires et deux tables de cuisson en inox dignes des professionnels, permettent de

cuire différentes galettes indiennes. En fonction de leur taille, de la recette, ou de la façon de les cuisiner, elles portent différents noms : les rottis ou paratha, galettes les plus simples qui varient en fonction de la farine utilisée, les naans, gonflés d'airs ou remplis de fromage, les kulchas, plus épais, les puris, les plus légers et croustillants, les dosas, ceux qui ressemblent aux crêpes françaises, les chapatis, au blé complet, et encore bien d'autres. Ce petit local n'a pas besoin de plus de place, les trois hommes cuisinent et stockent les galettes et les distribuent ensuite aux passants ou aux conducteurs.

Même dans cette façon de s'accroupir où ils veulent, on sent que les Indiens sont prêts à coloniser chaque espace qu'on leur laissera. Avec son thé, le chauffeur est déjà presque reparti dans la circulation incessante. Maîtrisant le feu sous la poêle, le cuisiner est déjà prêt à vendre son produit aux personnes que la circulation qui ralentit fera venir à sa hauteur.



4/ Illustration personnelle - Au rez-de-chaussée, une petite cuisine connecté à la circulation



Photographie personnelle - Les formes architecturales des rez-de-route de la vieille-ville, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 17h

I/ MIRZAPUR ROAD

De la route à la rue, l'influence des pols

Mirzapur road est une voie de 10 à 20 mètres de large traversant la vieille ville du Nord au Sud. C'est une route majeure de cette partie de la ville avec Relief Road qui, elle, la traverse d'Ouest en Est. Cette séquence revêt un caractère spécial. En effet, Mirzapur Road est la ligne de passage, de communication entre deux univers. Le rez-de-route fonctionne ici comme dans la vieille ville. Il est ouvert sur des artisanats et des commerces qui ont un objet ou un service proposé commun. Ces quartiers, ou puras, sont liés à une communauté, avant tout religieuse, hindoue, musulmane ou jaïn. Mais plus précisément, les communautés sont liées à des métiers et des savoir-faire. Ainsi, cela crée une partition de la ville qui vient modifier les usages, les appropriations, et même l'identité de chaque rue. On sait qu'il faudra se rendre dans tel secteur pour acheter des livres, dans tel-autre pour des vêtements et des saree, et juste à côté, on verra des chaussures et beaucoup d'artisans du cuir. Plus loin dans la ville, à Manek Chowk, je trouverais une place entourée de bijoutiers et des détaillants d'or ; le matin le quartier deviendra un grand marché alimentaire à ciel ouvert puis un marché de street food le soir ; ainsi les magasins de bijoux seront toujours protégés et surveillés par la foule. Sur mon transect, je traverserai le quartier de Mirzapur, qui est celui du commerce et de la réparation de motos et de scooters.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- Relief Road
- Quartier de Mirzapur



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 *Mirzapur Road* - LA VIEILLE VILLE, DEPUIS L'ESPACE INTIME JUSQU'À L'ESPACE PUBLIC

En déviant des plus grandes routes, nous pénétrons dans ce tissu urbain si caractéristique, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'architecture vernaculaire est faite d'une structure en bois s'élevant sur deux ou trois étages. On rencontre, des havelis, maisons de maître, aux façades finement sculptées dans le bois, formant des fresques uniques entre art islamique et hindou. Les pièces n'ont pas de fonction fixe et s'organisent autour d'un patio, le toit permettant de dormir aux frais l'été. La vieille ville est formée d'un réseau urbain unique. Nous parcourons des seuils fluides allant de l'espace public à l'espace privé. Les quartiers se sont développés aux abords des fortifications, avant de se densifier de plus en plus, de manière presque organique en suivant des petites rues larges de quelques mètres. Ce sont les pols, ruelles résidentielles et communautaires. Les maisons s'ouvrent sur les pols par des ota, une sorte de porche au sol, surélevé de quelques marches. Large de quelques mètres, il marque une ligne d'interaction entre espace commun et privé, permettant de vivre à la fois au sein de la communauté et du foyer familial. On y voit notamment beaucoup de femmes préparant la cuisine ou lavant des vêtements et ustensiles. Pour marquer l'entrée, l'identité, voire l'appartenance à la communauté, les pols sont souvent fermés le soir par des portes, les khadkis. Les pols s'organisent dans un grand réseau formant le tissu urbain très dense. À leurs intersections, ils créent des placettes permettant des usages de plus en plus publics. À cet endroit, des petits temples, jaïns ou hindous peuvent s'insérer mine de rien, presque cachés dans le tissu urbain des maisons. Nous y découvrons aussi des chabutaros, sortent de petites tours sculptées, servant de mangeoire à oiseaux et montrant les moyens financiers du pols. Ces intersections permettent de créer

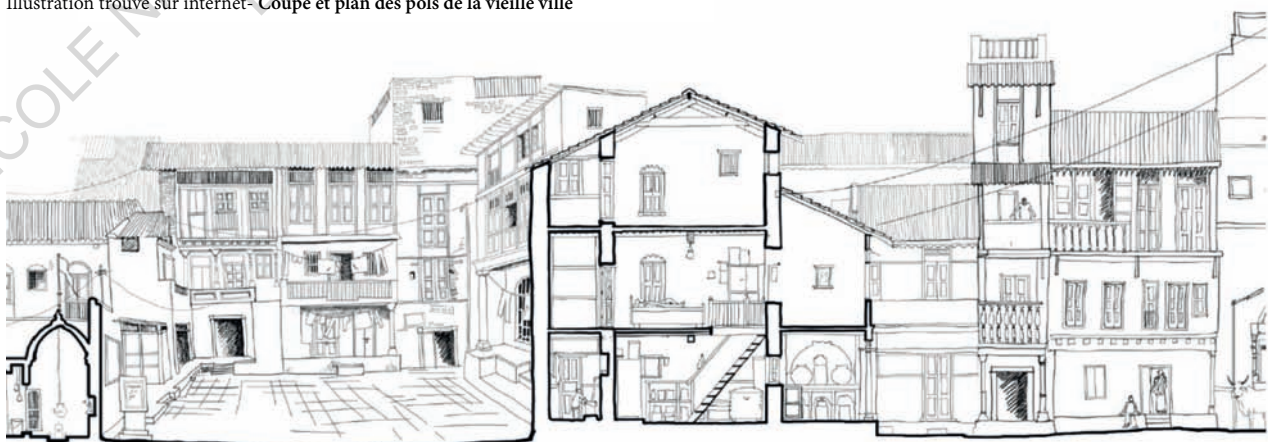
des points de rassemblement et d'organisation sociale pour des communautés de plus en plus élargies, notamment religieuses. Par la suite, cette toile urbaine se répand et s'articule de proche en proche. Les pols et leur seuil de plus en plus public formeront des intersections plus larges. Les petites rues viendront se greffer aux routes plus larges comme Mirzapur road.

Ainsi le rez-de-route de la séquence traversée est une vraie interface entre le dédale de pols et la ville à plus grande échelle, agissant comme une artère liée à un grand réseau pulmonaire. La frange bâtie entre les maisons vernaculaires et la route laissera deviner l'architecture si caractéristique et les rez-de-chaussée ouverts à la route, laisseront comprendre tous les savoir-faire des artisans, comme des premiers indices de la complexité et de l'effervescence qu'on pourra trouver en pénétrant en profondeur dans le tissu urbain. Traverser Mirzapur Road, c'est déjà traverser ce qui rend cette ville unique : le talent des commerçants, des artisans et de tous ses habitants qui ont créé un système urbain à leur image et conformes à leurs habitudes. Ce sont ces compétences qui influent dans toute l'ancienne cité fortifiée, qui en ont fait sa richesse et sa réputation, qui en ont fait une ville de commerçants et d'entrepreneurs parmi les plus remarquables d'Inde. C'est pour cela que ses habitants, même très aisés, ne l'ont pas quitté pour la nouvelle ville. Les commerçants préfèrent rester dans leur petite boutique alors qu'ils ont de grands établissements dans des centres commerciaux de la nouvelle ville. C'est aussi parce qu'ici la déesse de la prospérité et de la fortune, Lakshmi, veille sur eux. La légende dit qu'elle habite ici ; la flamme éternelle, toujours maintenue allumée dans une alcôve de Teen Darwaza, symbolisant sa présence.



<https://portfolio.cept.ac.in/archive/lost-heritage-of-jethabhai-ni-pol/>

Illustration trouvé sur internet- Coupe et plan des pols de la vieille ville



<http://kingstonarchitecture.london/portfolio/studio-2-3-1718/>

Illustration trouvé sur internet - Coupe d'un pols et d'une habitation de la vieille ville

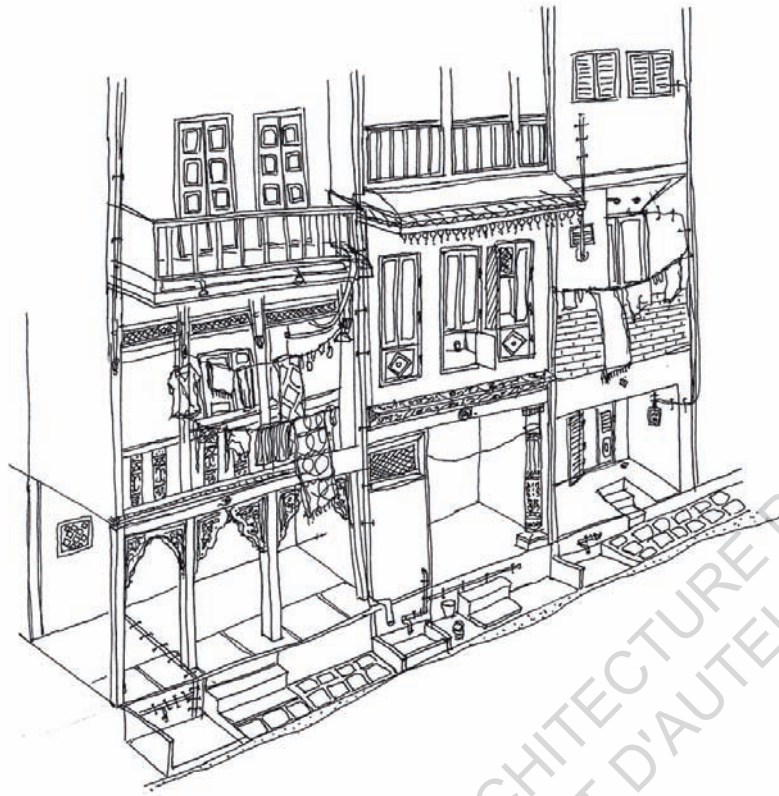


Illustration de Soraya Boudjenane dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Circuit de l'eau et porche faisant le seuil avec la maison

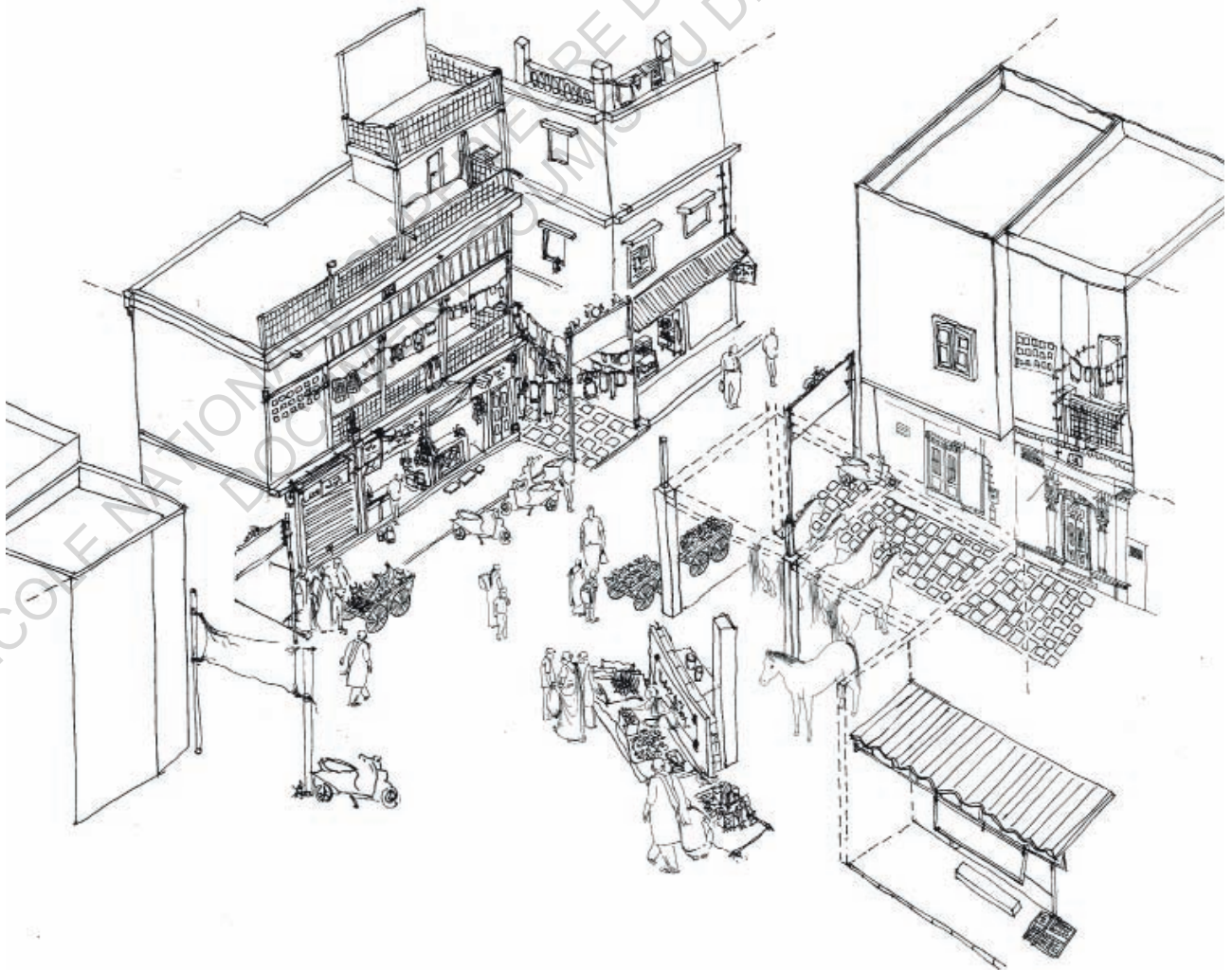


Illustration de Soraya Boudjenane dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Des espaces communs appropriés par l'informelle dans les pois et les rez-de-ville se connectant à Mirzapur Road



Photo tirée de l'ouvrage Ahmedabad : Architecture reading aid

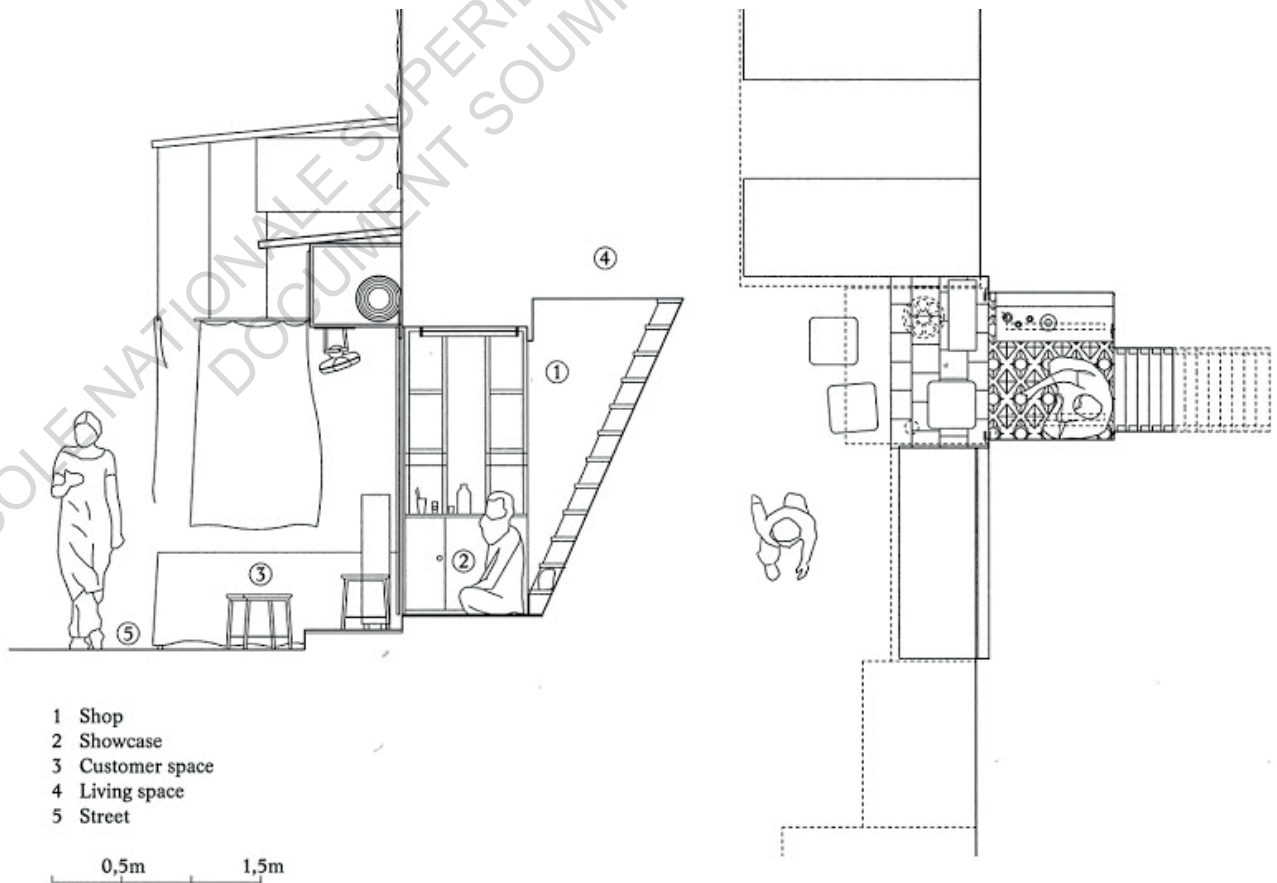


Illustration tirée de l'ouvrage Ahmedabad : Architecture reading aid. Berlin : Ruby Press, 2015- Plans et coupe d'un commerce typique de la vieille ville

2 Mirzapur Road - REZ-DE-ROUTE DE MIRZAPUR ROAD



Photographie personnelle - Des locaux d'artisans vendant des ciseaux, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 19h

Mirzapur Road reste une route importante pour la vieille ville. La circulation en scooter et rickshaw est possible, mais elle est difficile à l'intérieur du labyrinthe des pous. Les quelques routes, plus larges, permettent donc de desservir plus rapidement la vieille ville dont les rues étaient autrefois adaptées aux chameaux. Cet axe est donc très emprunté et la relation avec les rez-de-chaussée commerciaux pourrait paraître compliquée. Mais finalement, ils fonctionnent comme dans le reste de la vieille ville : de petites pièces s'ouvrent totalement sur la rue, le seuil devant le bâti fait complètement partie du commerce, c'est perçu et utilisé totalement comme le même espace et la toiture s'étend pour inclure subtilement le trottoir.

D'un ou deux mètres, le trottoir devient une fine bande active qui permet quelquefois d'étendre des rayons et des armoires métalliques remplis de marchandises. Mais la plupart du temps, il est utilisé comme espace de circulation donnant directement sur le service proposé par l'artisan.

Les clients sont accroupis, à même le sol, sur une chaise ou sur une marche. Ils attendent leur tour, regardent l'intérieur du local, discutent ou marchandent.

Sur cette partie-là, des comptoirs de bijoutier sont accolés au trottoir laissant

seulement la place pour que le volet métallique puisse se refermer. Ce vendeur de vêtements a mis un tapis pour pouvoir se déchausser. L'entièreté du sol du local est formée d'un épais tapis ; une famille assise en tailleur se passe du tissu pour choisir une robe de mariée. Juste après, la zone est dédiée aux fabricants de ciseaux et couteaux. Ils s'installent autour d'une grande roue à aiguiser, polir et affûter. Certains font l'assemblage ou utilisent leur roue assis sur le seuil formé par le trottoir. Au moins dans ces rues, je suis sûr de savoir comment est fabriqué ce que j'achète, je peux voir le travail de l'artisan même si je passe à toute allure sur un scooter. Là est la vraie transparence du commerçant.

Même la route comprend des seuils implicites. Le milieu est utilisé pour les véhicules encombrants et rapides, ensuite ce sont de plus petits véhicules qui se faufilent. La bande proche du trottoir permet de s'arrêter ponctuellement ou même le temps de faire les magasins ; c'est comme une autorisation de s'arrêter en double file sur tous les rez-de-route, partout en ville, dans un espace dédié et presque permanent. Il est même possible de faire une course ou de consulter un artisan depuis son scooter, car la route et le commerce se touchent par l'espace de seuil qu'est le trottoir.



Photographie personnelle - Commerces et bandes actives le long de Mirzapur Road, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 19h



Photographie personnelle - Rez-de-ville commerciaux et architectures typique de la vieille ville, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 19h30

Un peu plus loin, je découvre le quartier de Mirzapur qui a donné son nom à la route. Il est connu pour ses deux rues consacrées aux motos et aux scooters. Comme pour le nœud routier de Gota, les commerces se remplissent de pièces de mécaniques, de bidon d'huile moteur, de pneus, de morceaux de motos. Les véhicules sont disposés devant le rez-de-chaussée de ces tout-petits magasins. Un passage subsiste au milieu des motos qui s'étalent de chaque côté. Certaines sont finies de réparer, d'autres sont en vente, d'autres sont juste en stationnement. Je marche le long d'un amas de métal, de plastique, de caoutchouc en bon ou mauvais état. Certains véhicules sont prêts à partir, à rouler à travers la ville, pour découvrir ce paysage fait de tous ces rez-de-chaussée qui se montrent à nous, pour pouvoir s'arrêter n'importe où le long d'une de ces routes. Je pourrais facilement acheter une moto, mais il faudrait que je sois connaisseur, car tout ce commerce plus ou moins légal me paraît un peu mystérieux.

Pour l'instant, une grande partie des scooters que je vois, sont entre des mains noires, expertes, qui travaillent à même la rue devant l'ouverture d'un volet métallique. En continuant pour rejoindre Mirzapur Road, je comprends

que la rue que je viens de traverser permet de réparer ou d'acheter alors que celle-ci vend tout ce qui est nécessaire pour l'entretien ou la personnalisation de son véhicule. En parcourant ces rues, je comprends mieux la logique des commerces que j'ai rencontrés le long des grandes routes pénétrantes. L'essence en est ici, à une autre échelle ; la taille des commerces s'adapte à la taille de la rue. Des petits locaux de quelques mètres de largeur et de longueur se succèdent. Des auvents, une avancée de l'étage supérieur, ou des tôles dépassent pour offrir de l'ombre aux vendeurs qui se tiennent fièrement devant les étagères et les vitrines d'objets qui s'exposent ou pendent jusque dans la rue. Les vendeurs discutent entre eux, ou avec des clients, autour d'un thé, rangent leurs marchandises dans une logique qui m'échappe, ou sont juste assis sur le seuil du magasin. Certains seuils donnent directement sur la chaussée, d'autres sont un peu surélevés par une bande en béton qui permet de marquer l'entrée ou l'espace qui lui est dédié. Heureusement que la rue leur offre tout cet espace partagé supplémentaire, car les espaces intérieurs ne sont parfois que des fourre-tout d'un mètre de profondeur.

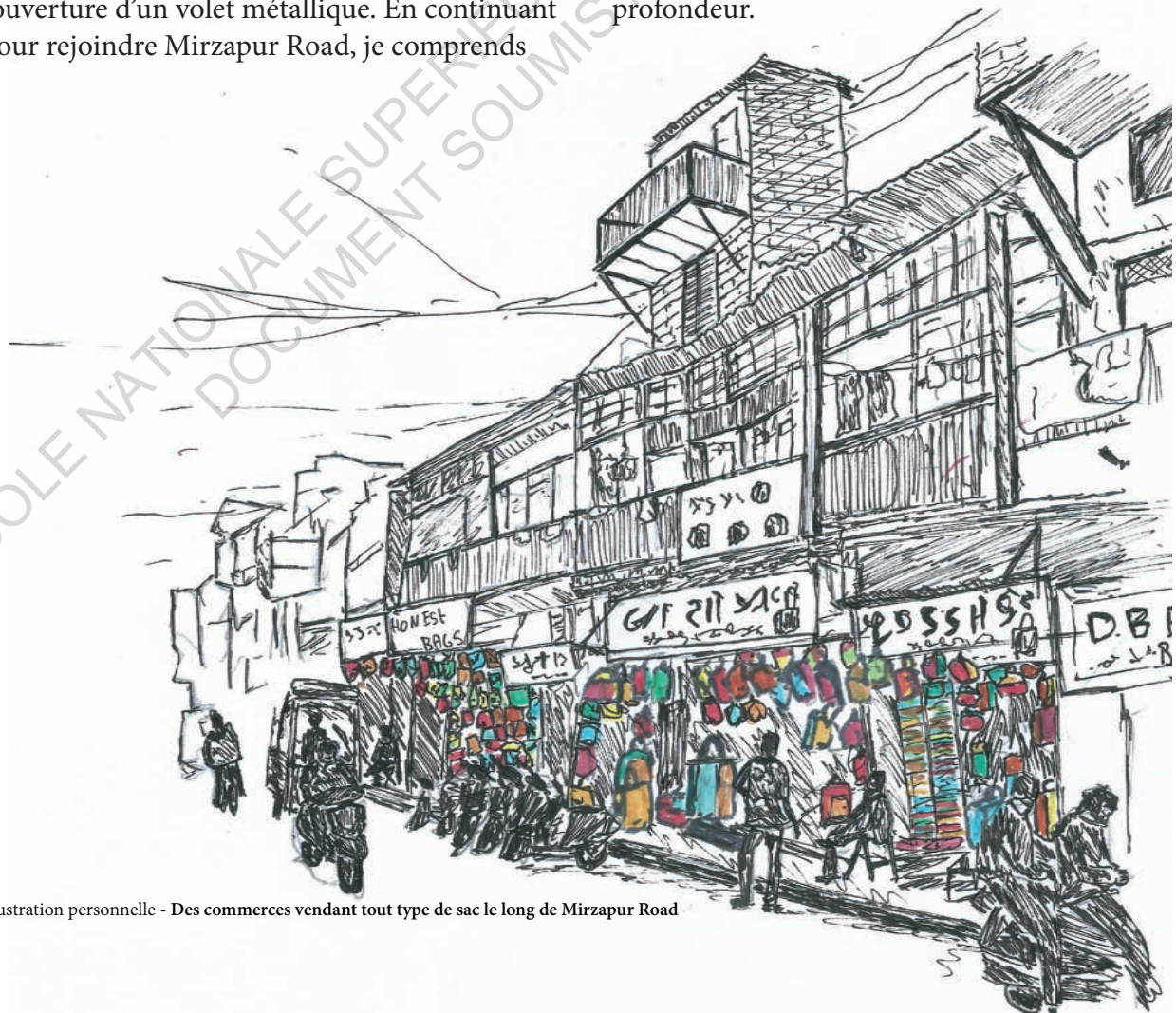


Illustration personnelle - Des commerces vendant tout type de sac le long de Mirzapur Road

Mirzapur Road - RÉFLEXION APPROFONDIE

Ce quartier permet de bien comprendre ce qu'il peut se passer dans toute la vieille ville. Les commerces de rue s'adaptent aux principes des pols. La rue devient un seuil supplémentaire du privé au commun. Même si c'est toujours sous une thématique commerciale, je peux voir un grand nombre d'interactions et de sociabilisations entre habitants et commerçants. Les intersections des pols deviennent des possibilités d'appropriation par les habitants ou le commerce nomade et se connectent aux rues marchandes, qui deviennent des lieux reconnus pour un type de marchandise. En se connectant aux grandes routes que je traverse, cette culture se répand dans le reste de la ville. Cette pratique

du commerce et de l'artisanat se mêlent avec des produits et des fabriques urbaines modernes. La logique des seuils dans les petites rues de la vieille ville se retrouve dans les rez-de-route et les rez-de-ville de tout Ahmedabad. L'origine en est ici ; la pratique a su évoluer et s'adapter aux changements urbains et culturels, comme les habitants ont su le faire depuis 600 ans. La moto, comme pour nous la voiture, reste l'objet symbolique de l'Inde moderne, mais qui a maintenant sa place même dans les pols. Ainsi Mirzapur Road, marque bien pour moi cet équilibre précaire mais durable entre pratique vernaculaire et moderne ou mondialisée.



Photographie personnelle - Un espace communs entre différents pols d'un quartier musulmans, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 11h

J/ GUJARI BAZAR ET ALENTOURS

Quand le rez-de-route devient marché

Cette nouvelle séquence s'articule autour de Swami Vivenkananda en sortant de la vieille ville par le sud. Nous restons encore dans l'atmosphère de la cité historique mais nous rattrapons rapidement de plus grandes routes. Nous retrouvons encore des zones de commerces dédiés à une même marchandise et qui sont apparents depuis la ville. Mais ici, nous sommes dans un tissu urbain plus élargi, le rez-de-ville et le rez-de-route gagnent de l'espace et de l'amplitude. On retrouve donc des bandes actives beaucoup plus larges et conséquentes qui peuvent accueillir une grande quantité de marchandises et matériaux ; ils s'étendent très largement depuis la frange bâtie. Des marchés prennent place temporairement, à des heures et journées fixes, sur des parties de la voirie ou des ponts. Ainsi, c'est comme si la ville et l'espace public devenait un large marché à ciel ouvert. C'est un processus que nous retrouvons dans des quartiers de la vieille ville qui deviennent à certains moments de la journée des marchés alimentaires permettant de distribuer en nourriture toute la cité. Ces pratiques de l'espace public sont donc essentielles et font partie de l'organisation urbaine.

La fin de la séquence nous mène à Gujari Bazaar, un marché en plein air de 4,5 hectares, le plus grand d'Ahmedabad. Ouvert seulement le dimanche, il s'étale sur une bande d'une soixantaine de mètres le long du nouvel aménagement du Riverfront. Il se répand même le long des voies d'accès qui remontent jusqu'au niveau de la ville et de Elis Bridge. C'est un lieu où on peut vraiment trouver tout ce qu'on veut : de l'ameublement, des vêtements, des livres, des bijoux, de l'électronique, des plantes, toutes sortes d'objets du quotidien ou d'animaux vivants, un peu de streetfood ; mais les maraîchers ou autres vendeurs de denrées alimentaires, y sont les seuls absents. Ce marché est un lieu majeur de la vie de la ville depuis 1415. Avant l'aménagement du Riverfront, il s'étalait jusqu'au fleuve, utilisant ce grand espace libre en contrebas de la ville, juste au-dessus du niveau de l'eau.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- ① Rond-point investi
- ② Premières habitations du bidonville
- ③ Le bidonville autour du noeud routier
- Emprise du Gujari Bazar



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 *Gujari Bazar* - REZ-DE-VILLE DES COMMERCES D'ACIERS



Illustration personnelle - Plan de Gujari Bazar et de sa connexion avec Swami Vivekananda Road

Après Mirzapur Road je passe devant la mosquée Sidi Saiyyed, une mosquée assez touristique, connue pour ses moucharabihs de pierre sculptés très finement. Il y a, devant, de grands hôtels reconnus et très bien notés sur Tripadvisor. C'est peut-être un des seuls endroits d'Ahmedabad où j'ai croisé des blancs et où on ne me dévisageait peu ou pas du tout.

En me rapprochant de Swami Vivekananda Road, je découvre le quartier des vendeurs de métaux. Pour cette activité, ils ont besoin de plus de place ; ils ne pourraient pas s'installer dans les rues étriquées des pols. Mais la logique est la même, toutes les rues montrent maintenant la même marchandise. Je marche le long des rideaux levés, j'y vois maintenant une grande quantité de plaques, de poutre en I ou

en H. J'aperçois une petite pièce, est-ce un local de stockage ou un magasin ? Le marron couleur rouille est présent partout, le métal remplit toute l'architecture et se répand sur la route. La ville elle-même, devient un espace de vente ou de stockage, comme un marché à ciel ouvert qui dégoulinerait depuis les rez-de-chaussée. Les bâtiments d'un seul étage laissent place à des immeubles d'habitation, mais le rez-de-chaussée est toujours dédié à la même chose. Les enseignes et les rideaux métalliques jaunes ou bleus, se combinent avec les toits en tôle. Entre les bâtiments et les marchandises, c'est comme si tout était de la même matière autour de moi, comme s'il fallait montrer tout ce qui était possible de faire avec la même ressource.

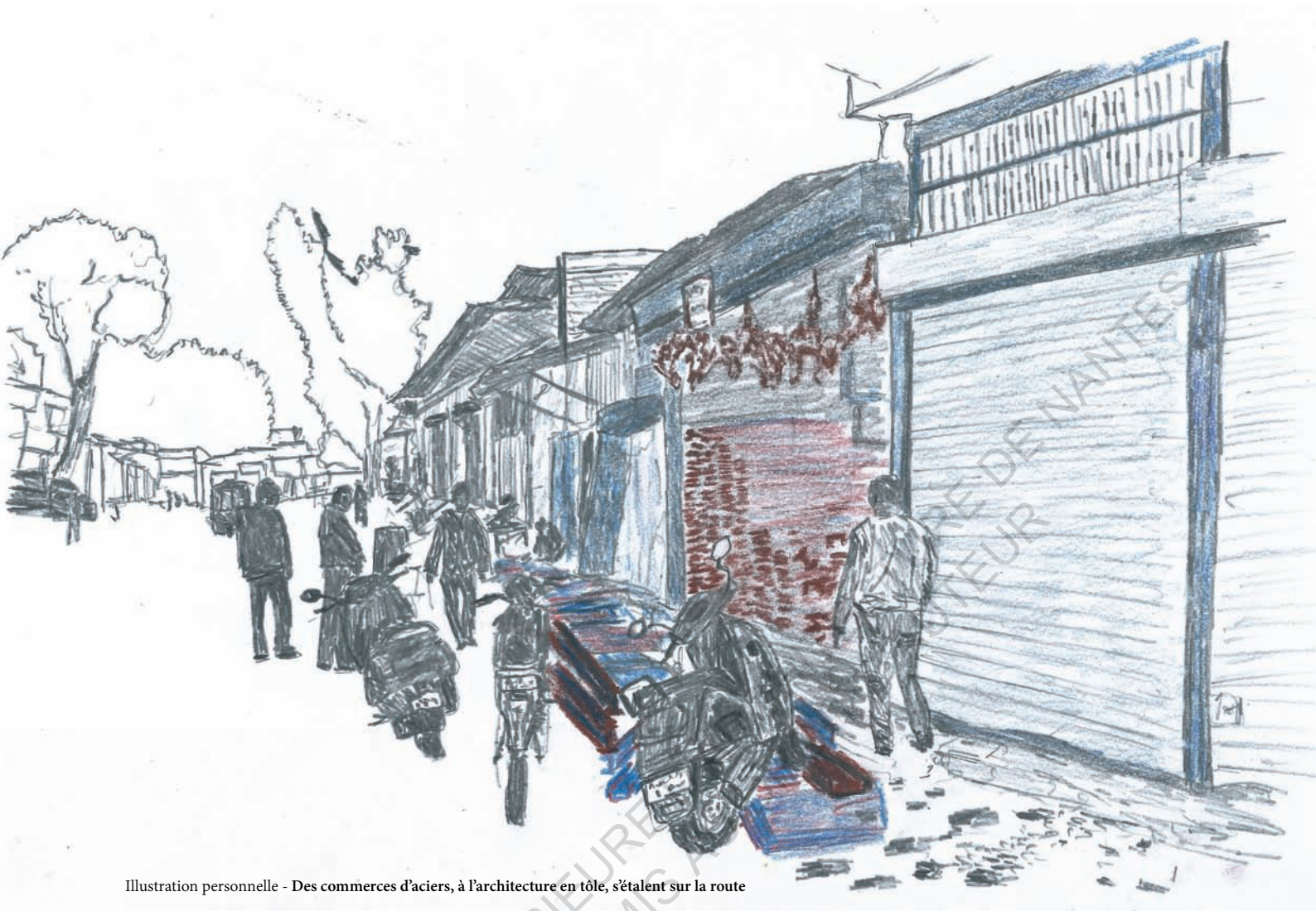


Illustration personnelle - Des commerces d'acier, à l'architecture en tôle, s'étalent sur la route



Illustration personnelle - Le long de Swami Vivekananda Road, un grand magasin d'acier s'ouvre et s'étend pour faire sa publicité

2 *Gujari Bazar* - QUAND LE MARCHÉ S'ÉTALE JUSQU'À LA ROUTE



Illustration personnelle - Plan de Gujari Bazar et de sa connexion avec Swami Vivekananda Road

En ce dimanche, je décide de revenir pour découvrir ce qui peut bien se passer dans ce coin de la ville quand le célèbre Gujari Bazaar s'y tient.

En face de moi, la route continue vers Elis Bridge, pont-treillis construit en 1892 pour relier les deux parties de la ville. Juste à ma gauche, une route de 10 mètres de large se détache des six voies de Swami Vivekananda Road et descend doucement jusqu'au Riverfront. D'habitude elle est presque vide ; seules quelques voitures rejoignent les voies rapides le long du fleuve. Mais aujourd'hui, on peut déjà voir que le marché a pris place en contrebas. Il s'étend et déborde en remontant le long de cette route. Je ne sais pas encore à quoi il ressemble dans son entièreté, mais j'ai déjà

quelques indices. Là où circulent normalement les scooters et les voitures, sont maintenant stationnés des pushkarts. Certains vendeurs ont étendu de larges pans de tissus pour pouvoir s'installer dessus et mettre en évidence toutes leurs marchandises. Le long du grillage, qui sépare la route du parc adjacent, des étagères sont remplies de ceintures. L'homme insiste pour m'en vendre une, c'est vrai que j'en aurais besoin, mais j'ai trop peur de me faire avoir au niveau du prix. Sur ma gauche, une bâche accrochée aux arbres du parc protège un étal de chaussures. Plus j'avance, plus je pénètre dans le marché et plus la route est remplie de vendeurs. Les vendeurs ne laissent que deux ou trois mètres disponibles au milieu pour laisser passer les scooters et rickshaws.



Illustration personnelle - La voie d'accès de Gujari Bazar quand le marché n'a pas lieu

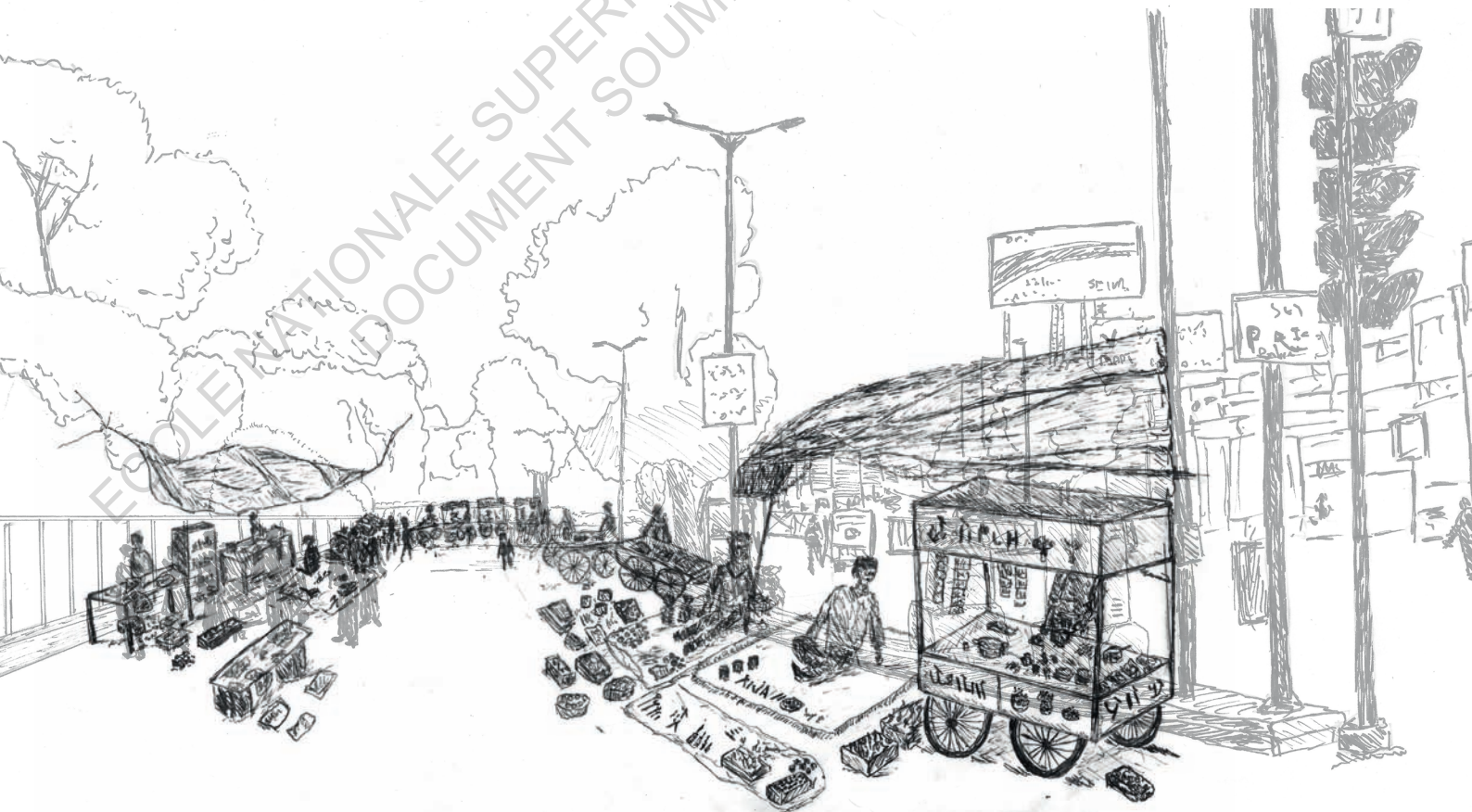


Illustration personnelle - La voie d'accès de Gujari Bazar quand le marché a lieu le dimanche, il s'étend jusqu'à la route



Illustration personnelle - Plan de Gujari Bazar le long du riverfront

Tout juste sur la droite, en descendant le long de la route, j'aperçois quelque chose de surprenant : des pushkarts neufs, sans rien dessus. Juste à côté, au sol, je vois les éléments qui les composent, et je peux deviner comment faire tout l'assemblage : quatre roues de vélo, une plaque de bois d'environ un mètre par un mètre cinquante, et des pièces métalliques qui joignent le tout. À côté, d'autres sont surélevés avec des compartiments, permettant d'y placer les ingrédients nécessaires aux panipuris ou autres nourritures de rue. Certains sont plus décorés que d'autres ; des panneaux métalliques bleus pâles, ou prêts à être peints, surmontent le pushkart ou recouvrent les roues.

Pour la première fois, je les vois resplendissants, le bois marron clair,

fraîchement poncé. Comme avec une voiture de série, le client choisit des options supplémentaires. On peut en voir avec des surfaces en bois en plus. D'autres ont des structures métalliques encore à nu. Ils sont encore neutres, pas encore personnalisés par leurs propriétaires ou par les marchandises qui les recouvriront.

Ils sont là, prêts à partir et à faire des kilomètres, prêts à être salis, cabossés. S'ils sont cassés, ils reviendront peut-être ici. Juste à côté un couple discute, c'est un vrai investissement. C'est comme investir dans une affaire, un commerce. Quel modèle conviendra le mieux pour accompagner les longues marches de l'homme ?

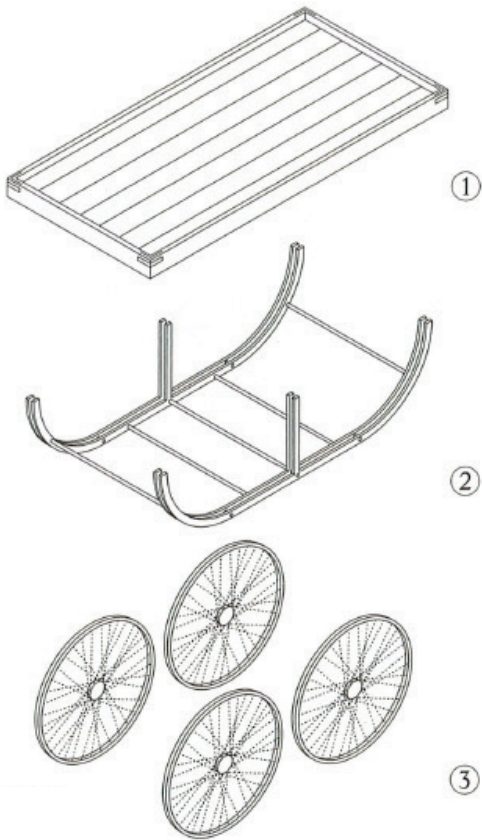


Illustration tirée de l'ouvrage Ahmedabad : Architecture reading aid. Berlin : Ruby Press, 2015- Système de fonctionnement d'un pushcart



Photographie personnelle - Zone de vente des pushcarts, un homme patiente sur les blocs de béton, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 11h30

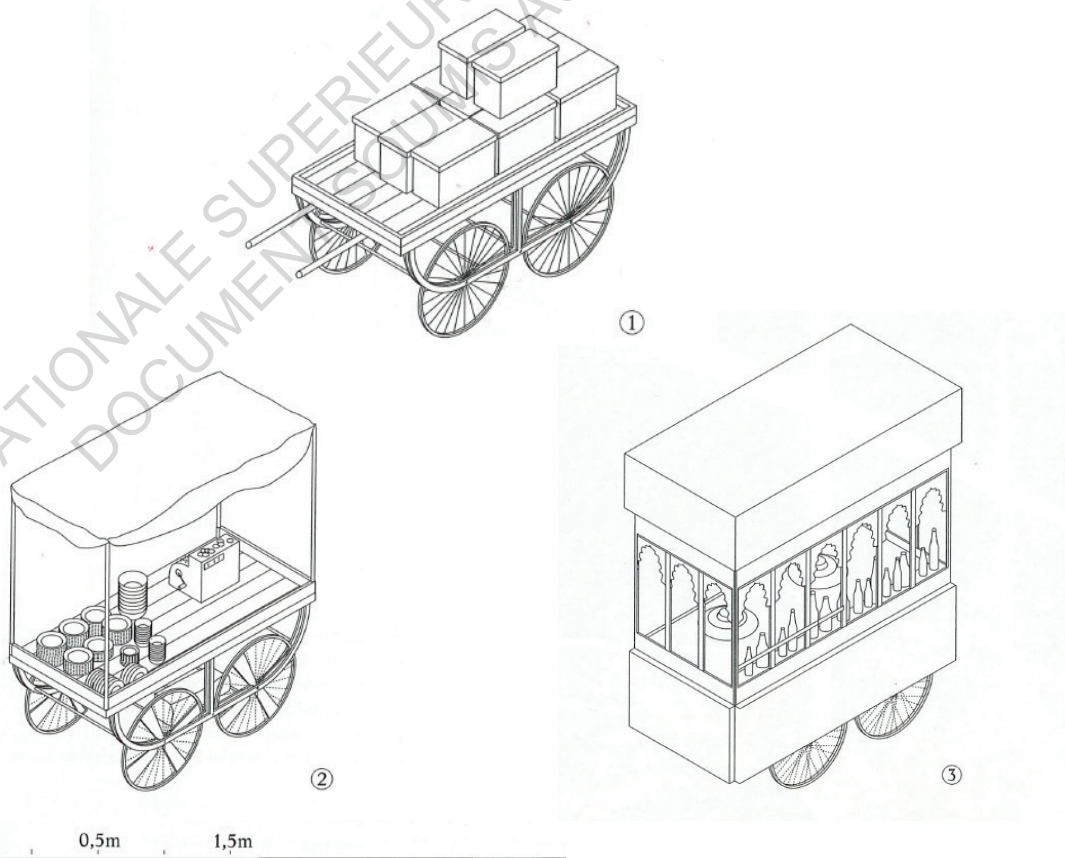


Illustration tirée de l'ouvrage Ahmedabad : Architecture reading aid. Berlin : Ruby Press, 2015 - Différentes formes de pushcarts

J'essaye de me faufiler tranquillement dans la foule. Je longe les allées entre les dalles de béton. En ce dimanche midi, il fait très beau, j'essaye d'éviter les espaces sans arbres. Le soleil m'inonde ; à travers mes chaussures je peux sentir le béton qui me renvoie sa chaleur. Les vendeurs se protègent grâce à des parasols, des bâches ou grâce aux feuillages. La couleur des sarees et des parasols tranche avec le gris du sol. Les différents vendeurs s'installent directement sur les dalles de béton, pour la plupart surélevées de cinquante centimètres. Comme partout en ville, il n'y a pas besoin de chaise, de table. Le sol lui-même suffit pour s'installer le plus confortablement possible, prendre la place nécessaire. Dans ce coin, le soleil brille sur des centaines de pièces métalliques, boulons, vis, clés à molette, charnières ou équerres. Tout le marché est rempli de petits univers présentant différents objets à la vente. Je comprends rapidement ce qui unit tous ces produits ; dans ce marché, il n'y a presque rien de neuf, ce qu'on trouve ici, ce sont des objets de seconde main, des rejetés de la consommation. La vente de produits neufs est laissée aux commerces de la vieille ville. Mais ces produits ne sont pas perdus, une seconde vie les attend. Je pourrais croire que je suis dans une brocante, mais pas vraiment, c'est juste que ces objets n'ont pas épuisé tous leurs potentiels. À chaque pas, je peux découvrir ce qui façonne les objets du quotidien ; de la plus petite pièce jusqu'au produit final, tout est regroupé ici. Chaque partie du marché comprend des étals proposant des produits de seconde main déjà réparés ou ce qu'il vous faut pour restaurer le vôtre ; vous pouvez aussi, tout simplement, venir pour qu'un vendeur ou un artisan opère sa magie en

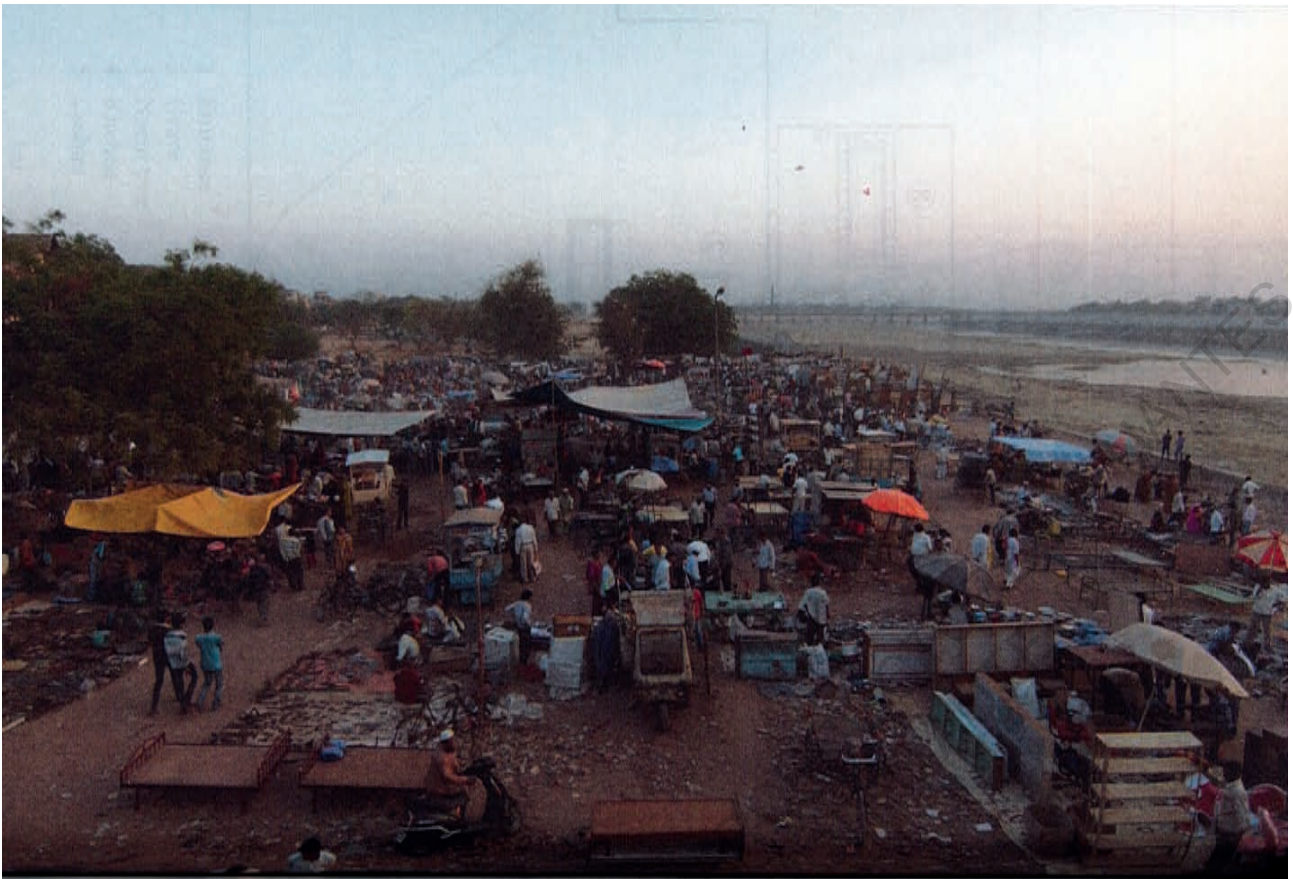
direct. Je comprends que toutes ces pratiques de réparations de fortune que j'ai pu découvrir dans la rue, et surtout dans celles de la vieille ville, se rassemblent temporairement chaque dimanche en ce lieu, depuis 600 ans. Pour une fois, ce ne sont pas eux qui viennent à vous, où que vous soyez, mais les habitants d'Ahmedabad d'où qu'ils soient, savent qu'ici, ils pourront tout trouver, tout réparer. Sur ma gauche, un homme tape le bois d'un lit pour renforcer sa structure, autour de lui des dizaines de structures identiques prêtes à la vente. Juste à côté, il en va de même pour des armoires, en bois ou même métalliques. Tout ce travail manufacturé, qu'on pourrait penser industrialisé, s'étale pourtant ici. Il forme le pendant des commerces de la vieille ville, dans un vieil équilibre, entre produit neuf et de seconde main. Ce n'est pas écoresponsable, c'est juste l'optimisation logique des ressources, de la durée de vie de l'objet. En continuant, je vois des étals de tissus ; des vendeurs attendent un client futur, quelques-uns rapiècent, cousent ou brodent. Je peux enfin voir ce qui fait la fierté du Gujarat, sa maîtrise et son art du textile. Je suis un homme, il porte une poche à thé transparente, pour en distribuer à ses amis. Au bout du marché, une odeur et des bruits m'interpellent ; c'est l'espace pour la vente des animaux. C'est encore plus la cohue que dans le reste du marché. Des hommes négocient à grands cris pour dominer le bruit de la foule et de tous les animaux. Des poules se débattent dans des cages avant de passer de main en main contre une liasse de roupies. Juste en face, de nombreuses chèvres sont attachées à un arbre. Si je veux, je pourrai même acheter un petit lapin ou pourquoi pas une perruche.



Photographie personnelle - Un couple de vendeur de pièces de récupération en métal, à l'ombre d'un arbre Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 11h30

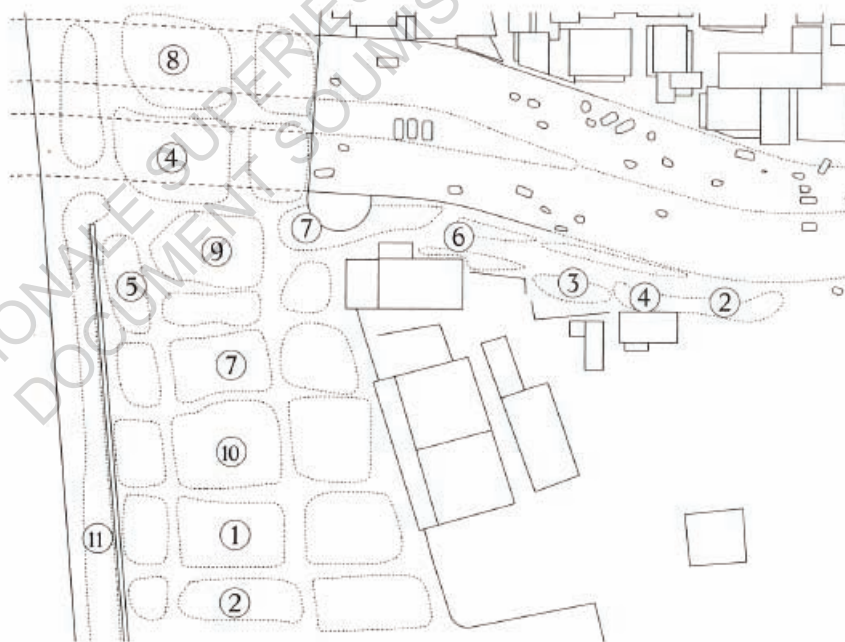
Vers l'Ouest, le marché est coupé par la route. Quelques vendeurs nomades, proposant du jus de mangue ou de la limonade, s'installent sur la voirie. Le marché est condensé dans la bande qui lui est dédiée et ne peut pas s'étaler plus loin. Quatre hommes essaient de rentrer dans le rickshaw jaune et vert. À première vue, il paraît impossible que le chauffeur, ces quatre hommes et la chèvre qu'ils viennent d'acheter, puissent s'y installer, mais j'ai appris que les Indiens arrivent toujours à se contorsionner pour maximiser le nombre de personnes transportées. De l'autre côté, je vois des assises en béton entre de jeunes arbres. Elles sont colonisées par quelques commerçants, par la foule et par des personnes attendant un chauffeur. Un mur d'une dizaine de mètres se dresse pour protéger le marché des voies sur berge, axes majeurs de circulation rapide dans la ville. De l'autre côté de la voie rapide, on retrouvera la grande promenade, elle se connecte au bout du marché par un rond-point, permettant aux piétons de traverser. Autrefois, l'espace du marché s'étalait, par une pente douce, jusqu'au fleuve Sabarmati. Comme pour le bidonville rencontré sur la première route pénétrante, les usages habitants

affleuraient jusqu'au lit du fleuve Sabarmati ; cela permettait d'atteindre le marché par l'eau, de laver, mais plus largement, de s'étendre en fonction des besoins lorsque le fleuve était plus ou moins asséché. Le marché est maintenant délimité dans l'aménagement urbain beaucoup plus précis et formel, légitimant sa place dans la ville mais le figeant dans son enceinte de béton. Il est maintenant loin du fleuve, séparé par le haut mur, la voie rapide, et la promenade du Riverfront. À certains moments, l'aménagement du nouveau marché semble un peu vide, à d'autres endroits les usages semblent étriqués. Que ça soit par la création de dalles de béton pour circonscrire les étals, ou la taille et la place du marché qui ne peut pas évoluer, l'aménagement du Riverfront a transformé un lieu majeur de la ville. Pourtant, c'est peut-être sa possibilité de transformation qui a fait sa longévité, évoluant, grandissant ou se rétractant en fonction des périodes de l'année ou des évolutions d'Ahmedabad depuis sa création. En voyant l'étal de vieilles montres et de bijoux, je me dis que, comme l'espace urbain, si l'objet peut toujours être transformé, restauré, réattribué alors il continuera à vivre.



Photographie et plan tiré de l'ouvrage Ahmedabad : Architecture reading aid. Berlin : Ruby Press, 2015- Le Gujari Bazar avant l'aménagement du riverfront

Gujari Bazaar



- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 Clothing: pants, saris, shoes | 6 Books |
| 2 Cookware: pots and pans | 7 Furniture: beds, shelves, pushcarts |
| 3 Food: traditional food, juices | 8 Living |
| 4 Antiques: old watches | 9 Tools |
| 5 Knick knacks: postcards, jewelry, decorative accessories, vinyl records | 10 Electronics |
| | 11 Animals: goats, chicken, sheep |

K/ ELIS BRIDGE AREA

Rez-de-ville et appropriations au sein d'un quartier aisé

Le quartier d'Elis Bridge est un secteur du centre d'Ahmedabad. Nous retrouvons des quartiers riches le long du fleuve Sabarmati, qui marque le départ de l'expansion concentrique de la ville. Nous retrouvons beaucoup de quartiers d'affaires, de grands immeubles de style moderne, et quelques tours d'habitations. Ainsi, nous rencontrons des rez-de-ville très différents de ceux rencontrés de l'autre côté de la rive. En traversant le pont, nous voyons des aménagements urbains et architecturaux beaucoup plus formels et qui contrôlent beaucoup plus les appropriations. Les rez-de-chaussée se ferment beaucoup plus à l'espace public et ses usages sont très liés aux horaires de travail.

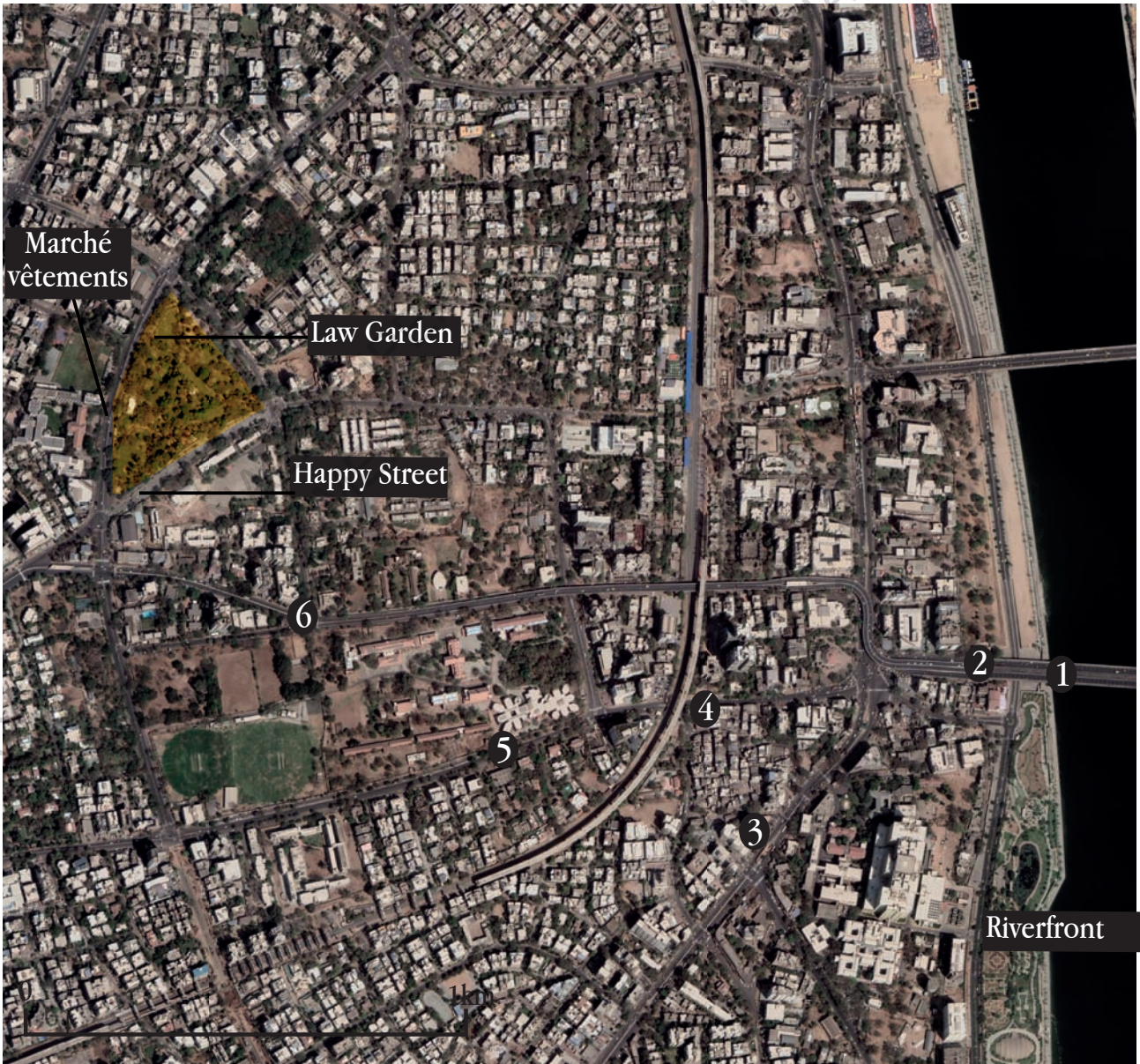
La ville voulant améliorer son attractivité, nous retrouvons ici, non pas un patrimoine bâti inscrit à l'UNESCO comme sur l'autre rive, mais des opérations urbaines contemporaines voulant marquer une identité forte de la nouvelle ville. Ici, le Riverfront se mue en parcs aux dessins géométriques et aux installations sportives ou capables de recevoir des événements. Nous retrouverons aussi l'aménagement d'une rue en foodcourt dans la prochaine séquence.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad

LÉGENDE :

- Law Garden
- ① Une famille installée sur un terre plein au milieu du pont
- ② Une maison vernaculaire prise au milieu des grandes tours du quartier
- ③ Un petit marché de vêtements
- ④ Quelques usages domestique, le long d'un mur protégeant un quartier d'habitation
- ⑤ Un immeuble haut de gamme, un rez-de-ville à l'aménagement contrôlé
- ⑥ Le chantier d'une grande tour, une famille pauvre vit à son pied.



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 *Elis bridge area* - REZ-DE-ROUTE CONTROLÉ DES QUARTIERS RICHES

En changeant de rive, je change complètement d'univers. L'atmosphère de la vieille ville est déjà bien loin dans mes pensées. On sent tout de suite qu'on est dans un des quartiers riches de la nouvelle ville, bordant le fleuve Sabarmati. Bizarrement, certains éléments me marquent ; ici, je peux marcher sur un trottoir, surélevé, il me protège de la circulation, et là, au pied de cet immeuble quelques espaces vides et des voitures stationnées, entre des bandes blanches précisément dessinées sur le bitume.

Je marche le long d'un mur qui me cache d'un quartier fermé d'une grille, il me cache d'un jardin ou d'un parc privé, que je devine grâce à la cime des arbres. Ma marche devient vite un

peu impersonnelle, même si je vois quelques personnes derrière ces hauts rez-de-chaussée vitrés. Entre marbre, béton et mur rideaux, les étages s'accumulent. Aux étages, je vois marqué, restaurant, bank, fitness, national insurance, hotel, laboratory,... Presque par surprise, juste à ma gauche après avoir traversé le pont, je découvre cette ancienne maison, qui se fait prendre en étau par les hautes tours.

Un peu plus loin, un petit marché de vêtements, bien rangé entre les tours, est séparé de la route par un aménagement presque rare à Ahmedabad : une petite voie secondaire, presque piétonne, deux trottoirs et quelques arbres anciens ou venant d'être plantés.



Photographie personnelle - Une maison au style de la vieille ville prise entre de hauts immeubles, Ahmedabad, Inde, février 2020, 11h



Illustration personnelle - Rez-de-ville d'un immeuble neuf, un hôtel, un restaurant, un espace mis en vente totalement vitré



Illustration personnelle - Une voie secondaire piétonne vide entre un petit marché de vêtement, des immeubles modernes et une route

2 Elis bridge area - ESPACE DOMESTIQUE ET FAMILLE PAUVRE

Dans le quartier d'Elis Bridge, je suis d'autant plus saisi par les inégalités de richesse et de condition de vie. Elle marque la société donc inévitablement la ville et son espace public.

Les murs filent et protègent. Devant eux, de grandes zones peuvent servir de stationnement, mais ces grandes bandes sont étrangement vides. Quelques personnes vivent ici, presque de manière nomade, sans abri fixe. On les voit vivre, discuter, manger ou faire leurs besoins. Ils ne mendient pas, ils se servent juste de cet espace vacant, posent leurs affaires sur les murs, ou les accrochent à l'arbre. Demain, ils seront peut-être toujours là, ou dans un autre espace vide entre un mur et une route. Loin des formes de pauvreté que je connais dans les villes françaises, et presque plus marquantes que les quartiers de bidonvilles, ces scènes de vie, sans presque aucune intimité, me troublent.

Au milieu du pont, sur ce petit terre-plein aux bordures jaune et noir, une scène de vie : deux femmes sont vêtues l'une d'un sari jaune et l'autre d'un sari rouge foncé. La plus jeune fouille dans un sac en plastique, elle sort une pâte qu'elle étale sur une tawa, une poêle métallique épaisse. Elle allume un petit appareil de cuisson. Un enfant est enroulé dans le sari, presque protégé par ce fin tissu. Assis sur une caisse, l'homme semble s'affairer, il discute et joue avec une petite fille. Les rottis, petit pain rond et plat, sont prêts. La petite famille en découpe des petits bouts, avec lesquels ils saisiront des mélanges colorés dans de petites coupelles grises et dorées.

Derrière la famille, un vendeur s'est posté avec son étalage de ballons et cerf-volants, qui battent au rythme des voitures.



Illustration personnelle - Sur un bande de stationnement, le long d'un mur fermant un quartier riche, un espace domestique d'une famille pauvre

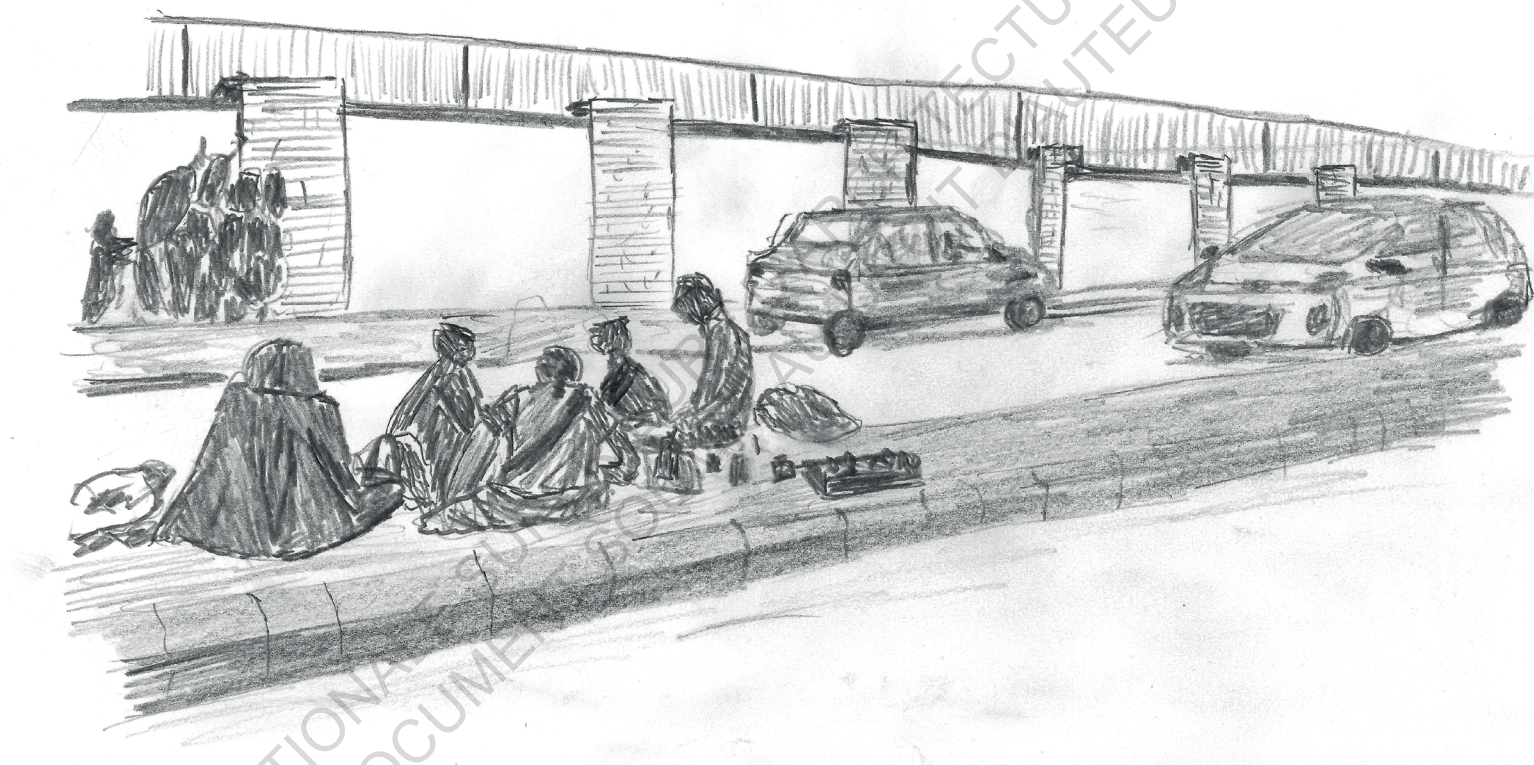


Illustration personnelle - Sur le terre-plein d'un pont, une famille commence à préparer à manger

3 *Elis bridge area* - LES GRANDES TOURS DE QUARTIER AÎSÉ

Beaucoup de hautes tours sont en construction, d'autres sont terminés et annoncent «for sale» sur leurs vitrines vides. À leurs pieds, des petits baraquements servent de lieu de vie pour les plus pauvres des ouvriers du chantier. Pris entre la structure de béton et la circulation, ils ne peuvent pas se permettre de prendre de l'épaisseur et donc de l'intimité et ce n'est pas les quelques briques ou bâches bleues qui arriveront à les camoufler dans ces quelques mètres carrés.

Même dans un quartier riche en pleine expansion, je retrouve ces quelques usages. Ponctuellement, des quartiers et des rez-de-ville plus classiques émergent. Presque pour me rappeler dans quelle ville je me trouve, je redécouvre un rez-de-chaussée commercial vivant. La ville me surprend ; les bandes actives

sont plus dessinées et entretenues, elles sont faites de matériaux de meilleures qualités et pourtant, là aussi, les commerces s'ouvrent et s'étendent. Je pensais avoir changé de logique urbaine, mais au milieu des quartiers riches, je revois des barres commerciales à un seul étage, très hétéroclites, faites parfois de tôle ou de béton grisonnant et usé. Mais en y regardant de plus près, je comprends que cette frange bâtie comble la distance qui sépare l'espace public, de certains grands immeubles d'habitation. Ce bâti commercial peut aussi combler l'écart entre la route et les tours qui voulaient se retirer ou se décaler. Ces commerces, qui se voulaient informels aux débuts, sont maintenant en dur, s'adossant complètement aux murs, fermant certains quartiers, créant une nouvelle typologie architecturale linéaire et faussant ou rendant floue l'image qu'on peut avoir de tels ou tels quartiers.



Photographie personnelle - Une famille pauvre, vivant et travaillant sur un chantier de grande tour, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 16h30



Illustration de Louis Conte dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Axonométrie des tours, coupées pour comprendre le rez-de-ville commercial

L/ LAW GARDEN, PARIMAL GARDEN

D'autres visions de l'appropriation du rez-de-ville



Vue aérienne des deux rues de chaque côté du parc Law Garden

À 22h, nous arrivons avec quelques amis. Une foule de personnes pénètrent dans cette grande rue. Quelques-uns se prennent en photo devant cette grande inscription lumineuse «HAPPY STREET». Je ressens l'excitation et la fascination autour de cette rue unique à Ahmedabad, ouverte récemment. Une rue piétonne d'un peu moins de 300 mètres a été aménagée. Des food trucks se succèdent pour vendre de la nourriture Gujarati, ou venant d'autres endroits de l'Inde et du monde. Les passants se plaisent à vagabonder

et à profiter de cette sorte de foodcourt à ciel ouvert. Mais il y a comme un décalage ; à Ahmedabad la vente de nourriture est partout, mais ici, son image est redorée et nettoyée pour attirer les habitants et les touristes. Je comprends l'engouement autour de cette rue piétonne, moi-même, je retrouve cette sensation agréable de marcher dans une rue débarrassée du chaos de la circulation. Un tel espace calme et coupé des motos et rickshaw, n'existent presque pas à Ahmedabad.



Photographie illustrant un article du site urbanvoices.in, à l'entrée de la rue, un grand emblème est éclairé pour être pris en selfie



Architecture reading aid Ahmedabad - Plan du noeud routier



Photographie personnelle - l'effervescence d'happy-street le soir, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 21h30

Plus tard, je lirais un article du Times of India, «Law Garden Khau Gully reborn as 'Happy street'». Le Premier ministre Gujarati, venu inaugurer la rue, se félicite de cet aménagement innovant. Il souligne le travail de la municipalité qui a créé « une infrastructure moderne et une nourriture hygiénique. Tous les quartiers de la ville devraient avoir de telles rues ». On signale que la rue est bien éclairée, qu'elle comporte des marquages au sol, des mobiliers urbains uniques, une piste cyclable et un parking dédié.

Cela peut paraître surprenant de mon point de vue étranger, mais ces quelques aménagements formels sont très rares, presque uniques. Mais cette rue questionne, y a-t-il un intérêt à rendre légitime des pratiques déjà existantes ? En tout cas sur 300 mètres, je découvre un monde à part, qui veut mêler sa pratique vernaculaire de l'espace à une image globalisée du foodcourt et de la rue piétonne. Ici les foodtruck louent, parfois très cher, leur place à la municipalité. Mais en échange, ils s'installent sur un emplacement inédit, profitant d'une publicité politique importante et d'un apport d'une foule ravie de découvrir une autre façon de pratiquer l'espace urbain. La fabrique et la pratique urbaine d'autres pays voyagent, se créent une image, deviennent un marketing touristique. Comme l'iPhone, une pratique urbaine peut maintenant être un produit mondialisé d'exportation ou de rayonnement culturel et économique.

Juste de l'autre côté du parc un autre marché prend place. C'est après le coucher du soleil que je me dirige vers Netaji Road ; c'est l'heure où s'ouvre des étals remplis de tissus.

Une structure métallique s'étend sur toute la longueur de Law Garden. Des grandes bâches, proprement attachées, protègent les vêtements exposés. La structure permet d'attacher des centaines de vêtements traditionnels. Mon regard se perd entre les broderies et les tissages, toutes sortes de textiles et de couleur se mélangent. Au sol, une petite marche de 60 cm file sur tout le marché, elle marque l'espace où les vêtements s'étalent et s'exposent. La vendeuse m'appelle et d'une main me montre tout ce qu'elle propose : des chaniya choli, des bijoux, des saree, des kurta ou dhoti traditionnels des hommes du Gujarat, des oreillers, des tapis, des colliers, des sacs, des vêtements au travail particulier de la broderie indienne et gujaratie, et même des jeans ou des tee-shirts ... perdu dans mes pensées, je passe d'étals en étals, ma pérégrination est stoppée par le klaxon d'un rickshaw que je gêne pour circuler.

C'est un marché de nuit très connu à Ahmedabad, hors de la vieille ville. Il est notoire qu'ici, on peut acheter du tissu à même la rue. Une fois la nuit tombée, la rue se remplit de passants qui viennent autant flâner que réellement acheter beaucoup de tissus. Contrairement aux lieux et quartiers de la vieille ville destinés aux commerces du tissu, ici dans le quartier d'Elis Bridge, les habitants ont beaucoup d'autres moyens pour acheter leurs vêtements, magasins en tout genre, grands centres commerciaux, etc. Autour de Law Garden, c'est autant le désir de se balader, l'attrait touristique, le calme ou la propreté relative qui peuvent attirer le public que la véritable nécessité d'acheter les produits proposés.



Axonométrie illustrant l'article du Times Of India sur Happy-Street - Les foodtrucks s'alignent le long de cette nouvelle rue



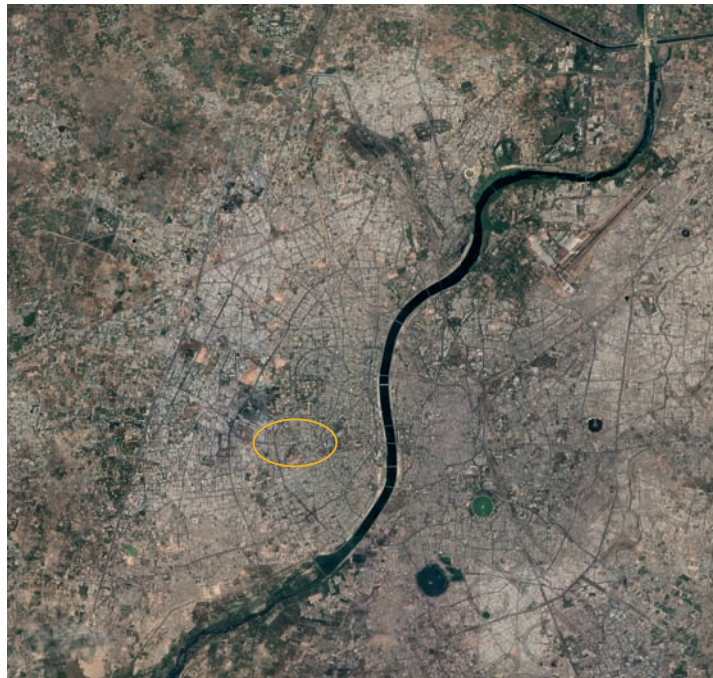
Photo du site tripoto.com, Law garden night market étendu le long du parc à la toute première heure d'ouverture

M/ SM ET SATELLITE ROAD

Rez-de-ville commerciaux au sein de quartiers aisés

Cette séquence me permet une nouvelle fois de faire un panel des rez-de-ville commerciaux traversés. À la lumière du récit du parcours dans la vieille ville, cette séquence se veut une référence à la partie D, Nava Vedaj. De la même manière, cela me permet de montrer un échantillon non exhaustif, mais assez représentatif de ce que nous pouvons retrouver le long de cette route pénétrante. Situées environ à la même distance du fleuve et avec une densité urbaine semblable, il peut être intéressant de les mettre en parallèle. Cette route pénétrante est assez centrale et traverse des quartiers plus aisés ; nous y verrons des formes de rez-de-ville proches du style moderne, assez différentes de celles observées à Nava Vedaj. Ainsi, on remarque des architectures comparables à ce qu'on pourrait trouver en France, mais revisitées de manière plus vernaculaire ; nous pouvons découvrir des logiques rencontrées, à la fois dans la vieille ville, ou le long de la première route pénétrante, mais mêlées avec le style international.

Sur les séquences qui suivent les situations représentées sont plus représentative de mes souvenirs et des logiques parcouru plutôt que situé en un point de la carte. De plus les logiques urbaines se densifient et se mélange sur cette route pénétrante. Les principes urbains et les rez-de-ville se mélangent beaucoup plus il n'y aurait donc pas beaucoup d'intérêt à placer les situations au mètre prêt



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 SM et Satellite road - PANEL DE REZ-DE-VILLE COMMERCIAUX

En continuant ma marche, je me remémore les rez-de-ville déjà traversés. Sur cette route, je vois encore beaucoup de barres commerciales classiques, déjà vues auparavant. Mais un je-ne-sais-quoi nous montre qu'on traverse des zones plus aisées. Je retrouve encore les barres commerciales les plus simples, d'un ou deux étages, faites de petits magasins carrés, s'ouvrant grâce à leur volet métallique. Mais ils ne couvrent pas toute la zone, leurs bandes actives semblent plus étroites et moins peuplées. Ce qui me marque le plus, c'est que les uns ou deux niveaux de commerces sont maintenant au rez-de-chaussée de haut immeuble de logements ou de bureaux. Et sur ma route, ces magasins sont maintenant seulement ponctuels, remplacés

par des centres commerciaux m'invitant à pénétrer dans une rue intérieure, une galerie marchande, ne me laissant qu'admirer leurs vitrines.

Juste après le H&M, un bâtiment me saute aux yeux. Il fonctionne comme les autres barres à deux étages. Des escaliers desservent des coursives sur rue à chaque niveau, mais en levant les yeux, je compte au moins une dizaine d'étages. En y regardant de plus près, je vois des personnes se balader sur ces coursives, passant entre les magasins, sortant de leurs bureaux pour passer un appel, discutant avec d'autres personnes deux étages plus bas dans la rue, comme un petit ballet inarrêtable devant moi, la Vente mode d'emploi.



Photographies personnelles - Des nouvelles formes d'architecture et de rez-de-ville commerciaux dans les parties de la ville plus développée Ahmedabad, Inde, Mars 2020

Maintenant, ces barres sur de nombreux étages sont la norme ; elles prennent des formes différentes, plus ou moins chics, plus ou moins ouvertes, plus ou moins neuves, plus ou moins ordonnées. Sur cet immeuble, les escaliers descendent même directement sur la chaussée ; sur celui-ci, le rez-de-chaussée est très haut mais la moitié est une gigantesque pancarte H&M ; et là, l'immeuble semble neuf et ordonné, mais le rez-de-ville commercial n'en fait qu'à sa tête. Le socle s'étend sous la tour, dans plusieurs sens, des ouvertures partent dans différentes directions, d'autres s'étendent jusqu'à la route.

En continuant, je découvre d'autres logiques architecturales, d'autres manières de

se connecter à l'espace public ou à la route. Sur certaines barres commerciales, un nouvel étage est ajouté en dessous du niveau de la chaussée. Invisible depuis la route, cet étage se dévoile quand on s'approche du bâti. Je surplombe alors ces commerces et activités, qui s'étendent plus ou moins dans une coursive identique aux autres. Parfois, la coursive semble presque enterrée ou assez sombre. Pour accéder aux étages supérieurs, il faut prendre des escaliers qui passent au-dessus de la coursive enterrée. En raison de la présence de l'étage inférieur, la ligne commerciale du rez-de-chaussée donne sur le vide et ne peut donc pas s'ouvrir et s'étendre sur la rue.



Une deuxième forme de rez-de-chaussée apparaît régulièrement, je l'appelle le U commercial. Elle me surprend souvent quand je parcours ce rez-de-route. En effet, cette forme architecturale brise la linéarité des commerces. D'un coup, une petite place, ou une rue intérieure est créée. La barre commerciale, ses étages et ses coursives forment un U en se décalant par rapport à la rue. Un nouvel espace urbain est créé, seuil des différents commerces qui l'entourent. Cette forme invite le passant en créant un petit interstice urbain plus calme où l'on peut s'installer, capable d'accueillir les usages de la rue ou des magasins adjacents. Cette forme de rez-de-ville me rappelle d'autres que j'ai pu croiser, notamment les commerces et garages du nœud de Gota qui se décalaient parfois ainsi quand ils avaient besoin de plus de place pour réparer les motos.

Il est maintenant temps de baisser les yeux, de regarder ce qu'il se passe aux pieds de ces nouveaux rez-de-ville. En marchant sur SM et Satellite Road je longe beaucoup de rez-de-chaussée vitrés ; certains s'ouvrent directement sur la rue ou sont de simples vitrines. Je pourrais me croire dans certains quartiers français si je ne fais pas attention à l'espace pris entre la voirie et le bâti. Ici comme ailleurs à Ahmedabad, des scooters s'alignent, quelques magasins s'étendent par de petites terrasses, ou simplement par des chaises et tables. Mais le long de cette route, je marche sur un trottoir bien pavé, bien délimité ; l'extension des usages des commerces semble un peu étriquée, ne sachant pas trop comme s'étendre sans être gêné par ce rebord bétonné

de 50 cm, par ces poteaux ou par ces petits grillages.

Dans certains cas, devant des magasins plus chics, il n'y a aucune appropriation. La façade vitrée et marbrée est protégée par quelques murets, des haies de végétations ou simplement un vigile qui attend bras croisés.

Contrairement à d'autres endroits d'Ahmedabad, je vois une plus grande diversité dans les commerces qui s'alignent sur des kilomètres. Je peux retrouver des grands centres commerciaux sans rapport à l'espace public, des boutiques de vêtements, de costumes trois-pièces ou traditionnels, des banques, des boutiques d'opérateurs téléphoniques, des magasins de marques connus ou des bijouteries qui contrôlent un peu plus leur rez-de-ville. Dans les étages, il y a des salles de fitness, des cabinets de médecins, des écoles, et tout ça, je peux le voir grâce aux grands panneaux qui pullulent sur les coursives. Mais ces commerces et aménagements plus formels s'équilibrent et cohabitent avec d'autres formes de rez-de-ville déjà observées sur la première partie du parcours notamment. On y retrouve encore des petits commerces de proximité, petite épicerie, restaurant, cordonnier, etc. Ce qui me marque surtout, c'est comment on passe d'un univers à l'autre, d'une atmosphère ou d'une forme architecturale à l'autre. Je ne pourrais pas dire si je suis dans un quartier riche ou populaire ; je ne pourrais pas dire si l'aménagement dans cette rue est plus formel, s'il a moins d'appropriation, car tout se mélange à chaque intersection, les pistes d'analyse catégoriques sont brouillées.

Une deuxième chose me marque, je sens que la ville est plus dense que sur la première partie du parcours. Sur Gota Road on ne voyait que deux ou trois étages de commerce et derrière les quartiers d'habitations gardaient la même hauteur. Sur cette dernière partie du transect, la ville est presque complètement bâtie. Je vois très peu de terrain vague, et ceux qui restent sont déjà en chantier, ou sont déjà pavés et murés. Les barres commerciales s'étendent sur des dizaines d'étages et derrière, les îlots d'habitations et l'activité de la ville se densifient aussi.

C'est peut-être pour tout cela que je me sens un peu étriqué en marchant dans cette partie de la ville. Le rez-de-route se veut aménagé, avec des trottoirs et des zones bien distinctes. Mais cela m'empêche de slalomer, cela enferme le piéton dans une bande sous-dimensionnée. L'aménagement empêche aussi

les rez-de-chaussée de s'étendre trop fortement et les véhicules ne peuvent pas, ici, se garer et repartir. En figeant et en formalisant les possibilités de parcours, le dialogue qui s'opère entre chaque acteur de l'espace public est déjà pré-établi. Sans débat implicite, je sens que chaque usager du rez-de-route est un peu gêné ; si l'un d'eux veut vraiment déborder, il est alors plus difficile pour les autres de s'adapter ou de s'insinuer. Au final, c'est une des zones où il m'est le plus facile d'avancer, mais je me sens un peu contraint, je ne peux plus slalomer entre les différents usages. La marche est facilitée, mais étriquée comme une pièce mansardée pour une personne trop grande, un déménagement dans une petite cage d'escalier ou un fauteuil roulant dans un couloir de 70cm. Les avenues de Satellite Road restent finalement toujours faites pour l'humain à moto.

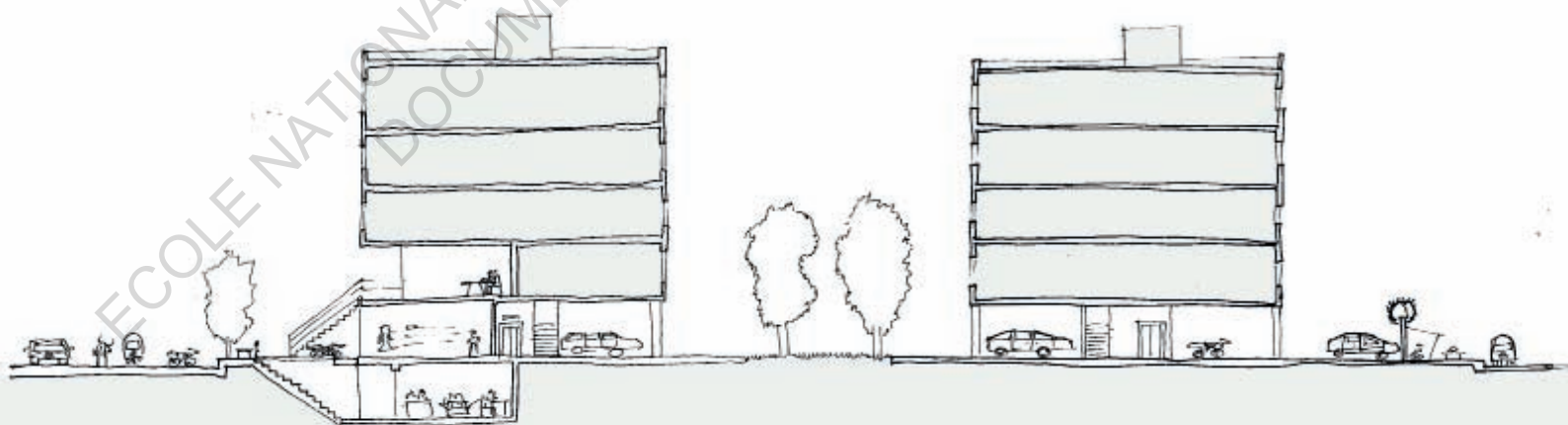


Illustration d Louis Conte dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Coupe des linéaires commerciaux à coursives enterrés, relation avec l'immeuble et le quartier d'habitation

Même si je pense commencer à la saisir, la ville me surprend toujours, mouvante, multiforme et insaisissable, tout simplement difficile à mettre dans les cases de la pensée.

Ce soir-là, à 21h, je dois rentrer, les enseignes sont illuminées et les bouchons de fin de journée se sont estompés. Prêt à partir, je prolonge ma marche sur quelques pas supplémentaires. Elle donne envie cette ville, elle donne envie de s'attarder dans chaque recoin, dans chaque micro-événement, de s'émerveiller devant des usages qui m'apparaissent encore comme nouveau.

À réfléchir sur les formes commerciales croisées dans ces quartiers de la nouvelle ville, j'oubliais un peu ce qui m'avait poussé à parcourir ces routes pénétrantes : la découverte de moments de vie, les hasards des rencontres et les intuitions du cheminement. Et en trouvant

cette épicerie, qui comme beaucoup, faisait fi du trottoir pavé, en voyant cette table qui me bloquait le passage, en voyant les denrées accrochées ici et là, ce comptoir qui s'ouvrait sur la rue comme s'il était chez lui, en voyant ce restaurant qui avait remodelé le trottoir pour faciliter l'accès, en voyant au loin, les scooters alignés, l'homme sur le perron du commerce, les piétons se faufilant, en voyant la quantité de guirlandes et de lumières qui m'appelaient, en voyant cet homme en squat asiatique, cette position particulière si facile pour les Indiens mais si inconfortable pour la plupart des occidentaux, en le voyant installé tranquillement, narguant ce banc qui me barrait la route d'un air vengeur, posé ici à cheval entre la voirie et le seuil du commerce, en voyant tout ça, je me surpris à retrouver mes premiers regards émerveillés, je me surpris à sourire, prêt à repartir, mais encore plein de curiosité pour demain.



Photographie personnelle - Rez-de-route des quartiers développés, les commerces utilisent leurs bandes actives, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 21h30

N/ SATELLITE VERS AMBLI ROAD

Entre hack et tentative de contrôle du rez-de-ville

Dans la continuité des séquences et des rez-de-ville traversés sur cette route pénétrante, je sentais un aménagement urbain et architecture qui contrôlait beaucoup plus les usages. De plus, les rez-de-chaussée et les quartiers de logement se fermaient de plus en plus de l'espace public par une mise à distance ou même plus radicalement par un mur uniforme, un simple mur d'un à deux mètres de haut que je longeai en marchant sur un trottoir pour continuer ma progression. Ainsi, à partir de ces premiers constats, je vous présenterais à travers ces pages les usages persistants dans des bandes actives très étroites, d'un ou deux mètres, les tactiques originales de détournement de l'aménagement, l'accrochage à l'existant. Nous verrons notamment la figure du mur et de son trottoir qui peuvent paraître inhospitaliers. Ils sont finalement transformés de différentes façons, avec des logiques que l'on retrouve partout en ville, mais qui sont exacerbées sur ce rez-de-route de quartiers plus aisés.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad



Vue aérienne de la séquence parcourue

Dans les pages suivantes, je vous emmène en balade dans ces rez-de-ville où on se fait d'autant plus surprendre par les particularités d'appropriations qu'elles sont plus rares, comme si ces usages ne devraient pas être là. Ils finissent tout de même par se faufiler et trouver leur place. En longeant dans cette séquence de nombreux murs ou grilles, nous verrons les possibilités d'appropriation même sur un faible espace, sur une bande active des plus réduite. Je vous guiderais en vous montrant ses habitants qui déploient des stratégies, incongrues, innovantes ou juste naturelles. Parfois, ils ne semblent pas être les bienvenus ou simplement pas en majorité. Quand l'aménagement tente de contrôler leurs stratégies d'occupation, je pourrais penser que ce n'est pas très pratique d'être là et qu'un autre lieu de la ville serait plus approprié, et pourtant, ils sont là !



Photographie personnelle - Marchant sur un trottoir je suis une bande activée, contrôlée et peu appropriée, , Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 15h30

1

Satellite road vers Ambli road - ESPACE COMMUN IMPROVISÉ

Un peu plus loin sur le parcours, je sens l'activité décliner. Le quartier est plus calme, en méloignant je sens moins l'intensité du centre-ville. Je retrouve encore certains éléments que j'ai croisés il y a quelques kilomètres. Mais ici, le quartier est composé de zones d'habitation moins hautes. Fait très rare à Ahmedabad, les habitations peuvent donner directement sur la rue, sans frange commerciale. De plus, on traverse des zones universitaires ou d'institutions diverses qui ferment leurs grandes emprises urbaines à la ville. Ce sont ces particularités qui renforcent encore l'impression d'une diminution d'activité.

En continuant à marcher sur cette artère, j'y retrouve pourtant, toujours des commerces ouverts ou qui s'étendent sur la rue. Ces situations de rez-de-ville me surprennent encore parfois. Devant moi, le seuil surélevé d'une sorte de galerie marchande, est un grand lieu de rassemblement. Il est presque 20 h 30, toutes

les lumières sont allumées et tous ces hommes discutent à voix haute.

Quelques jeunes se font face, sur leurs scooters. Deux personnes âgées ont préféré s'asseoir sur ce banc qui surplombe toute la scène.

D'ici, je sens la chaleur et l'odeur épicée du mélange que l'homme prépare méticuleusement. Ses gestes sont précis, il mélange et utilise sa main pour goûter, il pioche dans d'autres casseroles à ses pieds. Il règle doucement le gaz pour ajuster la cuisson avant de remplir une coupelle en métal. Il la tend au client qui le regardait, un mètre en contrebas. Le cuisiner reprendra ses gestes dans l'attente d'une future commande et le client rejoint ses amis sur les scooters, juste à côté. Avec quelques rottis, ils pourront facilement se partager la mixture qui me rappelle que moi aussi, on m'attend pour manger.

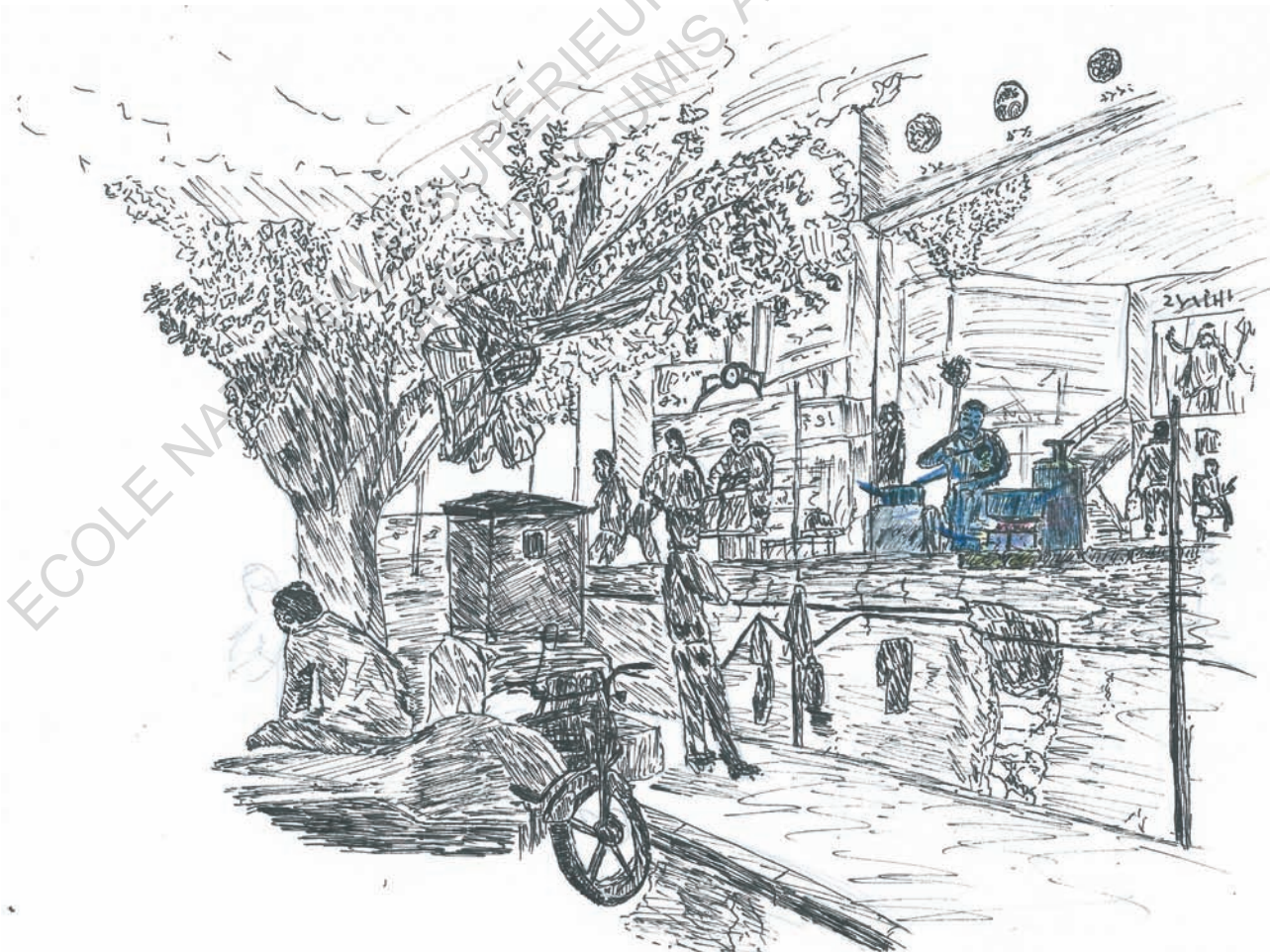


Illustration personnelle - Un Vendeur cuisine, deux hommes discutent sur un banc, surélevés sur le seuil d'un centre-commercial surplombant la route

Le rez-de-route que je traverse offre moins de lien avec le rez-de-chaussée bâti. Il se ferme beaucoup par de hauts murs. Un trottoir me permet de continuer à le longer. En voyant cette petite bande piétonne, je me demande ce qui pourrait vraiment s'y passer. Mais c'est comme si je lançais un défi aux stratégies des habitants, à la culture indienne de l'appropriation. Le quartier peut sembler trop calme, peu dense en activité, la bande active peut se réduire et sembler trop formelle ou trop contrôlée par des dispositifs d'aménagements.

C'est comme s'il y avait toujours une possibilité de détournement. Qu'importe le contexte, ces usages semblent s'adapter, même moins présent, ils ponctuent toujours l'espace. C'est surtout le cas pour les appropriations informelles, commerces, famille pauvre, temple, qui n'ont pas besoin de beaucoup de places pour s'installer. Elles créent finalement des logiques particulières d'accroche à l'existant et inventent souvent un espace linéaire s'étendant entre mur et voirie notamment.



Illustration personnelle - Des commerces nomades vendant des fruits et légumes sur un grand trottoir.

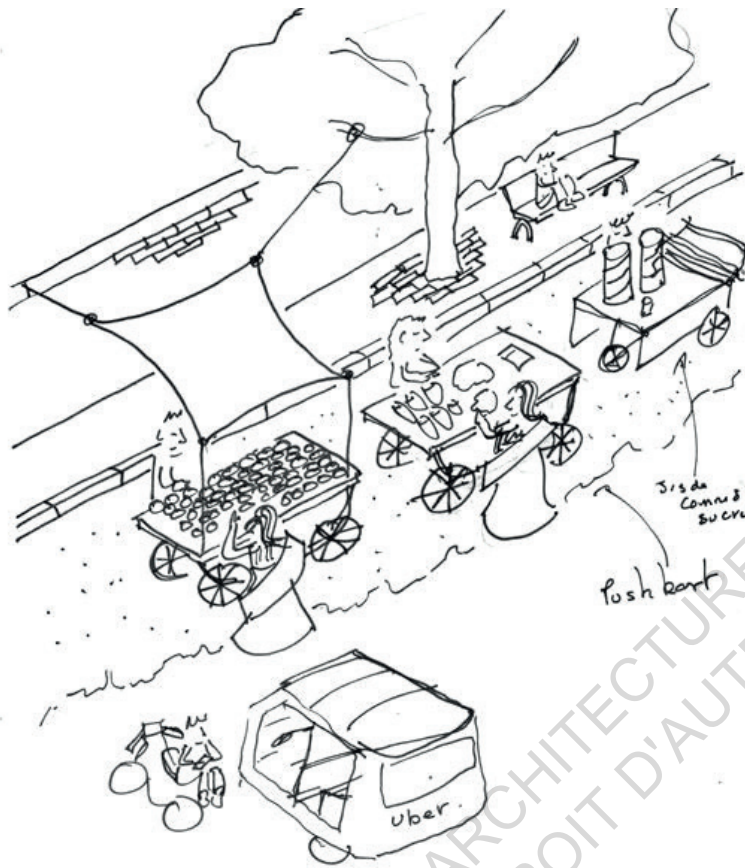


Illustration de Soraya Boudjenane dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Pushcarts stationnés hackant le fin rez-de-route

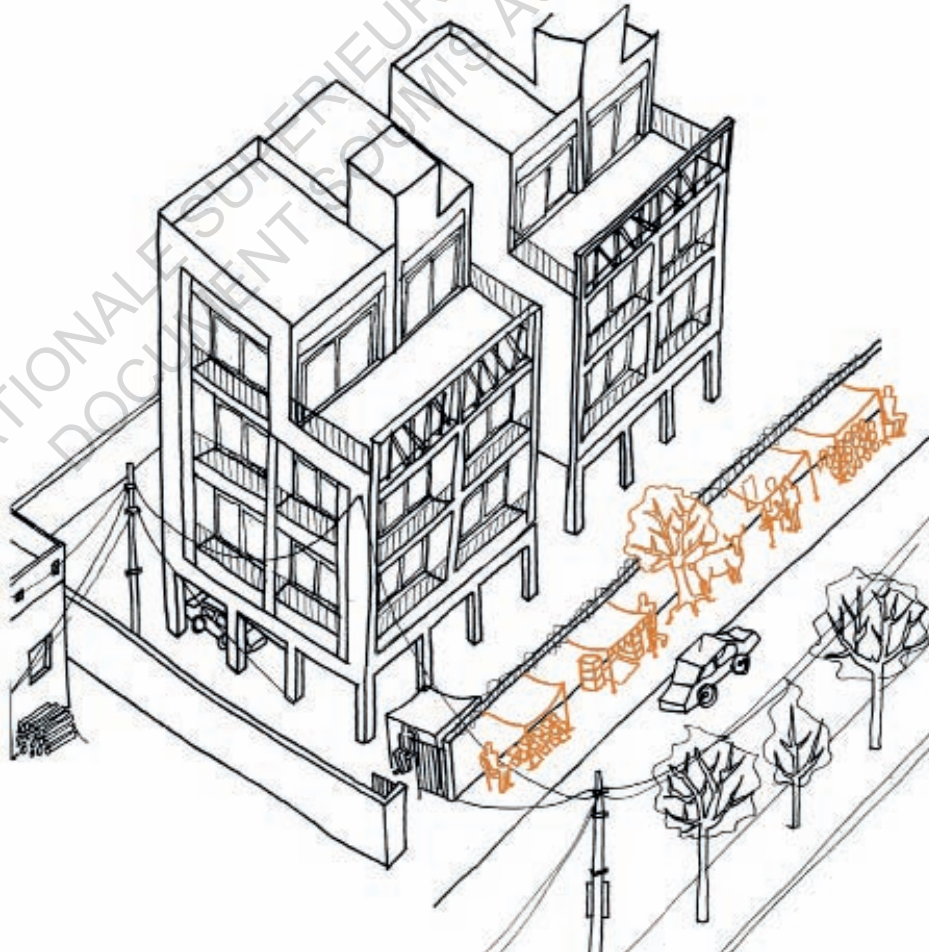


Illustration de Louis Conte dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Système de hack des murs fermant les quartiers d'habitations

3 *Satellite road vers Ambli road* - MICROS USAGES CONTRE LE MUR



Illustration personnelle - Un coiffeur sur un trottoir le long d'une grande route.

Ces micros usages de l'espace public sont présents partout dans la ville, mais sont d'autant plus marquants sur cette route, qu'ils semblent émerger de nulle part.

A partir d'un même aménagement très simple, un mur et un trottoir, je découvre des dizaines de façons de le détourner. Le long de ces rez-de-route une bande même très fine peut être active.

Le coiffeur est là le long de Satellite Road. Protégé par l'ombre d'un arbre, il peut s'installer ici. Ces quelques instruments sont posés sur le mur ou sur le pavé du trottoir. Un petit tissu permet à des clients de s'asseoir pour passer entre ses mains expertes. Juste à côté, on se déchausse, avant qu'il nous aide à enfiler une blouse grise. De temps en temps, un ami vient s'asseoir sur le rebord ; il vient avec un sachet en plastique rempli de thé, pour partager un moment avec lui. On peut commander le thé ainsi, en demandant un nombre de tasses aux vendeurs nomades, cela permet d'en avoir une grande quantité pour pouvoir en distribuer à différentes personnes, directement sur le lieu de travail notamment.

Ce coiffeur me fait penser à d'autres hommes et d'autres métiers que j'ai pu rencontrer le long de ces murs et de ces routes. Les cirieurs interpellent les passants ; quand une personne semble bien habillée, ils insistent. L'homme enlève ses chaussures noires, le cirieur connaît la marche à suivre. Il saisit la paire, comme si elles étaient hautement précieuses, il les manipule délicatement. Il applique tout d'abord une couche de cire et passe ensuite une brosse pour appliquer et répartir le produit. Les chaussures sont maintenant brillantes ; sur les routes poussiéreuses et pleines d'aspérité de l'Inde, le cirieur est essentiel. Comme d'autres métiers de rue, ils peuvent rendre des services aux habitants, à tout moment et presque en tout lieu, que ça soit de la vente de denrées, de la réparation d'objets, ou la mise à disposition de savoir-faire. L'expression « service et commerce de proximité » n'a ici jamais mieux porté son nom.

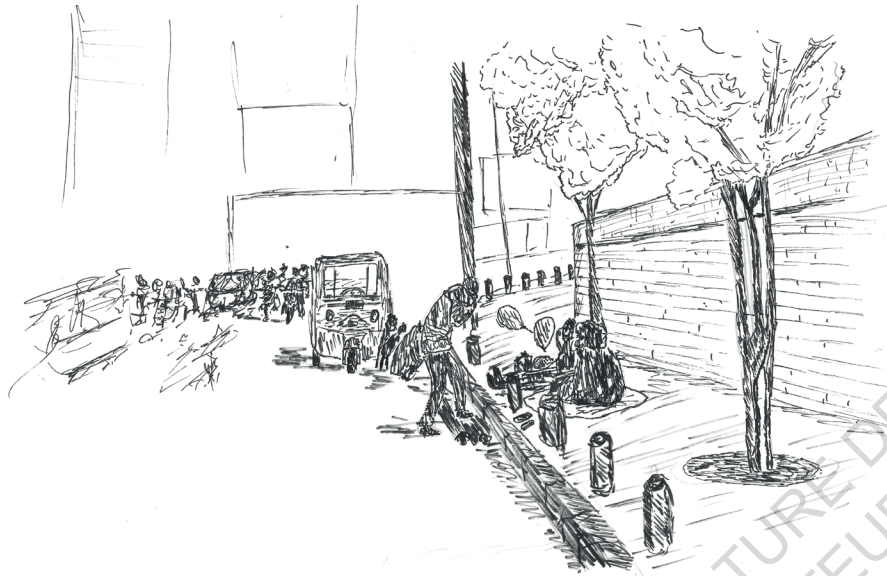


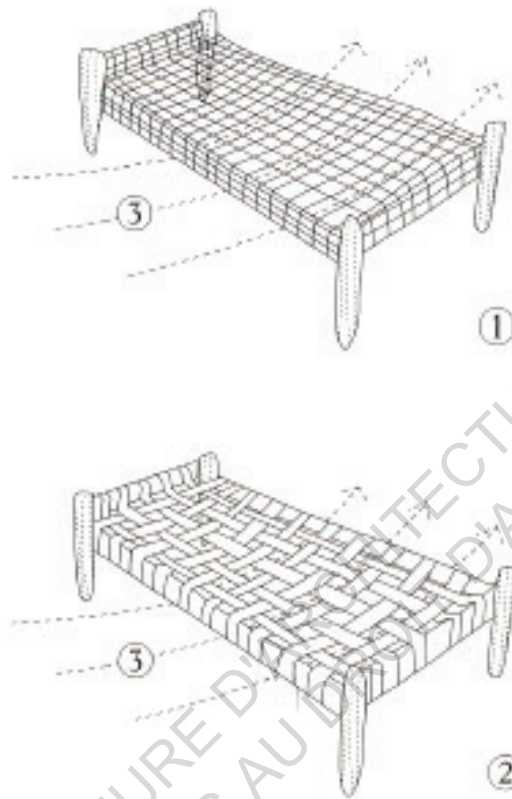
Illustration personnelle - Sur un trottoir nouvellement aménagé, une famille pauvre vit ici le soir

Comme aperçu précédemment, nous retrouvons aussi des familles vivant le long de ces murs. Comme les commerçants, ces habitants nomades, trouvent des solutions pour adapter le rez-de-route qui paraît inhospitalier ; je retrouve le long de ma marche les mêmes tactiques. L'ombre semble la caractéristique première ; si aucun arbre ne protège du soleil, on tirera des toiles en plastiques ou des tissus. Cela rend la situation plus vivable et, pour les commerçants, cette ombre permet d'attirer les clients. Les familles s'installent souvent à même le sol ou sur des charpoy ; ce sont de simples structures métalliques à quatre pieds, aux dimensions d'un lit simple. Tous de la même taille, ils sont cependant personnalisés de multiple façon ; ils peuvent être tissés de cordes, de tissus ou de sangles plus épaisses. J'en vois certains qui sont vides, d'autres à moitié remplis, et je vois souvent des femmes faire ce travail de tressage.

Au début de ma découverte, je pensais que c'était de simples lits. Mais en les voyant dans de nombreuses situations, parfois simplement laissé là, sans personne, retournés ou dressés le long d'un mur, j'étais intrigué. Après avoir demandé autour de moi et observé plus en détail les usages faits de ces meubles, j'ai compris qu'ils avaient de multiples fonctions. Posés sur les rez-de-ville des quartiers pauvres, sur le seuil des bidonvilles, le long des murs, sur les trottoirs, devant les magasins, les charpoy

s'adaptent à tous les besoins. Ils sont à la fois une assise, un lit, un banc, une table pour manger, un étal à fruits, légumes ou autres objets mise en vente, une surface de rangement, une séparation entre des commerces, une paroi nomade, un étendoir pour le linge, un pare-soleil ou une vitrine. Ils sont comme les habitants d'Ahmedabad, évolutifs et s'adaptent en fonction des lieux et des besoins. Comme le rez-de-route que je longe actuellement, simple mur, c'est l'aspect d'abord générique et rudimentaire du charpoy qui en fait sa force, sa possibilité de transformation. Il peut ensuite être combiné et accumulé pour former une plus grande cloison, une plus grande surface pour se restaurer ou s'asseoir. En marchant ici, je vois des familles dormir, se reposer sur ces structures disposées pour se faire face ou se rassembler autour d'un foyer central. Dans les quartiers pauvres, ils sont utilisés comme un nouveau seuil de l'espace privé occupant la rue. En utilisant ce mobilier nomade, on peut étendre l'espace intime dans l'épaisseur du rez-de-ville. De plus, comme un jeu de lego, il peut s'étendre et provoquer le rassemblement. Si plus de personnes veulent venir prendre un thé, discuter ou manger, il suffira d'augmenter le nombre de structure. Le charpoy permet finalement d'optimiser l'espace de la ville, chaque mètre carré peut aisément être approprié, rattaché à un usage. Ce simple mobilier, est pour la classe populaire, l'objet qui fait le lien entre espace bâti et espace vécu.

Outside Sleeping



- 1 Charpai bed (Wooden frame bordering a set of knotted ropes)
- 2 Niwar bed (Wooden frame with woven niwar tape made of plastic or textile)
- 3 Breeze

Illustration tirée de l'ouvrage Ahmedabad : Architecture reading aid. Berlin : Ruby Press, 2015- Schéma d'explication du tissage d'un charpoy

Le long de ces murs de Satellite Road, ils sont encore plus marquants. En absence de quartier d'habitations plus pauvres, ou de commerces qui les utiliseraient pour s'étendre, ils sont là presque malgré eux, à surgir de nul part. Ici, ils sont d'autant plus impertinents qu'ils forcent la capacité d'accueil du lieu. Leurs possibilités de transformation ne sont pas limitées par l'aménagement de la ville mais par l'imagination des usagers. Ils permettent de faire et défaire des situations, pouvant devenir facilement nomade, disparaissant et apparaissant au rythme de ces habitants qui parcourent les espaces résiduels de la fabrique

de la ville. Comme le squat asiatique, les charpoys sont l'essence de l'insolence indienne, celle d'une appropriation qui peut se faire presque partout dans n'importe quelle situation urbaine, même la moins favorable. Le charpoy, qu'on répare simplement en refaisant le tissage, est un objet unique aux utilisations multiples. Comme une absurdité d'appropriation, qui en un point précis, ne devrait pas être là, et est finalement partout sur le transect. Il est pour moi un objet presque ironique, symbole de cette insurrection des usages dans le rez-de-ville et le rez-de-route.

Le pushcart est aussi un des symboles majeurs de l'appropriation de la rue par les Indiens ; il fait partie de la circulation. En marchant, je double un homme poussant son chariot ; ce matin, il est parti récupérer sa marchandise dans un marché de gros et il rejoint maintenant cette petite intersection où il retrouve ses clients habituels. Il s'aligne le long du trottoir, à côté d'autres pushcarts qui forment une ligne un peu irrégulière qui se répand sur une partie de la chaussée. Certains s'installent à l'ombre d'un arbre ; l'homme que je suivais, commence à accrocher la bâche qui le protégera toute la matinée. Entre certains chariots, un vide est laissé, il est vite comblé par les scooters venu se garer pour récupérer de la nourriture. Parfois, je vois un vendeur installé à même le sol ; lui n'a pas de chariot, il transporte sa marchandise avec des sacs et la dispose sur un petit morceau de tissu, seule la démarcation du trottoir marque la

fin de son étal et protège sa marchandise. Plus loin, la frange de vendeur s'épaissit ; d'un côté, les piétons peuvent se servir depuis le trottoir ; de l'autre côté, les pushcarts sont proches de la route et comme un drive, ils offrent leurs légumes à la circulation. Un couple en scooter s'arrête à la hauteur d'un étal de jus de fruit frais, la femme enroulée dans son saree bleu prend un verre de jus de canne, tout juste extrait d'une machine disposée sur le pushcart devant elle.

Je récupère des mangues, le fruit roi en Inde, pour manger ce midi. Avec les vendeurs nomades, je dois marchander aussi, ils ont toujours tendance à me rajouter 20 roupies sur le prix de base. Le commerçant ne parle pas anglais mais j'arrive à me faire comprendre en pointant du doigt les fruits orange. Avant de partir continuer ma marche, je lui donne deux billets et un sourire.



Photographie personnelle - Un pushcart le long d'un mur vend des boissons chaudes, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 10h30

4 *Satelite road vers Ambli road* - STREET-TEMPLE DU REZ-DE-ROUTE

À travers toute la ville, il faut être attentif pour découvrir à ses pieds de petits monticules de briques, souvent adossées à un arbre, bien agencées, elles laissent deviner un temple de rue. Le lieu n'est pas aléatoire, l'arbre apporte de l'ombre et il est un symbole religieux reliant à la nature. Si on ne fait pas attention, on peut passer à côté sans les voir, ou les penser insignifiants, mais ils sont très importants pour les habitants. Heureusement, la plupart du temps, des guirlandes ou un drapeau coloré m'indiquent où je dois regarder. À même le trottoir, les petits murets de briques, ou un coffre renferment des offrandes. J'y vois souvent des illustrations

de Shiva ou Vishnu, des noix de coco, des fleurs ou des décorations posées sur le petit édifice. J'y remarque aussi souvent la présence d'un paillason ou d'un tapis coloré ou brodé discrètement, ils permettent de s'asseoir ou de se mettre à genoux, sans chaussures.

Proche de la route, ils sont souvent visités par les chauffeurs de rickshaw ou les vendeurs nomades. De toutes tailles, les plus grands peuvent occuper l'angle d'une rue ou peuvent empiéter sur une bande active, devenant un lieu de rassemblement de la rue et du quartier.



Illustration personnelle - Un local de cuisine et de vente de pani-puri, rottis et autre produit à base de farine. Devant un street-temple entouré d'un muret



Illustration personnelle - Un street-temple au creux d'un arbre sur le coté d'un trottoir



Illustration personnelle - Un monticule de brique formant un street-temple des tas d'offrandes, des guirlandes, des noix de cocos, ... , le long d'une bande de stationnement

5 *Satelite road vers Ambli road* - APPROPRIATION DU MUR PAR LA PAUSE DU THÉ



Illustration personnelle - à travers les bardages métalliques d'un chantier, un espace pour boire et vendre du thé aménagé dans les briques d'une habitation de fortune

Au pied d'un chantier, de grands bardages métalliques me bloquent la vue. Mais juste là, il y a une grande ouverture dans la palissade ; je peux y voir une partie des fameuses petites constructions en brique, qui permettent aux ouvriers les plus pauvres de loger directement sur le chantier. L'ouverture ponctuelle dans la palissade et la brique permet de former un petit comptoir. Une seule lumière m'éclaire la scène, deux hommes viennent de faire chauffer un thé avec les quelques casseroles disposées-là, qui permettent sûrement à quelqu'un de vendre la précieuse boisson en journée.

Il est déjà tard, je ne sais pas encore combien de temps je vais continuer à marcher. Je surveille l'arrivée de la lassitude, qui pourrait diminuer ma curiosité et me faire passer à côté d'une observation importante. Autant faire une petite pause, heureusement, boire un thé est toujours l'excuse parfaite. À Ahmedabad, il ne faut pas attendre très longtemps avant de repérer un vendeur de thé, ils infusent dans toutes les rues de la ville, même dans ce quartier un peu vide, même à cette heure tardive. Je

vois une bâche tendue au-dessus d'une petite construction. Le long de ce mur, des briques s'entassaient, permettant de former un plan de travail et des étagères. Le lait est déjà dans la casserole, à chauffer. L'homme connaît ce rituel par cœur. Il surveille le liquide, et y fait infuser le thé. Chacun a son école, dans la manière de le préparer. Devant moi, l'homme augmente l'intensité et coupe le feu quand les bulles apparaissent. Il répète son action deux fois. Le liquide passe petit à petit du blanc laiteux, aux nuances de marron clair, au fur et à mesure que le thé se diffuse dans la casserole. La technique est très précise, mais chaque vendeur y amène sa touche personnelle, chaque thé est unique en son genre, et chaque moment de pause en leur compagnie l'est aussi. Certains thés ont un goût plus marqué en cardamome, en clou de girofle, en cannelle ; certains vendeurs cuisinent un thé plus épais en y mettant plus de lait ; d'autres préfèrent un thé plus anglais, avec plus d'eau. Certains vendeurs sont même reconnus dans tout Ahmedabad, on vient de loin pour leurs boissons.



Photographie personnelle - la petite installation d'un vendeur de thé le long d'une route d'un quartier aisé, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 22h

Le thé est un rituel, un instant sacré présent partout en ville, dans tous les métiers, dans toutes les catégories sociales. Il n'a pas d'heure définie. Servi dans des petits gobelets en carton, le thé permet de prendre une pause dans sa journée, il est l'excuse pour que chacun se rencontre, discute, sociabilise. Toutes mes rencontres se sont faites autour d'un thé et presque à chaque instant de ma marche, je peux voir ces scènes de vie, ces instants arrachés à la vitesse de la ville et de la journée.

Les vendeurs de masala chai se greffent et se répandent dans tout Ahmedabad, prêt à servir ce liquide doux et chaleureux. Sur un pushcart, ils peuvent envahir les bas-côtés de la route, les trottoirs, se placer devant un temple, un lieu bondé, ou à l'ombre d'un arbre. De manière plus fixe, comme sur ce trottoir, ils n'auront besoin que d'un mètre pour s'accrocher à un mur, avec quelques briques, des bâches, une table ou une planche en bois.



Illustration personnelle - Le portail d'entrée d'un quartier résidentiel communautaire et aisé

En début d'après-midi, le soleil tape fort et raisonne dans mon crâne. Je longe encore ce mur, il ne se passe rien. Ma marche est seulement rythmée par les voitures et les scooters qui passent rapidement sur la route à côté. Chose rare il y a même une voie de bus, rarement utilisée, qui sépare les deux rives. Une série de trottoirs, de grilles, m'empêche de traverser. Quand je repère une situation intéressante, elle est trop loin pour que je la déchiffre et je dois attendre le prochain arrêt de bus qui marque l'endroit où il m'est possible de rejoindre l'autre trottoir sans rien escalader. Avec Google Maps, j'arrive à comprendre que je longe, successivement, un collège, une université, le site de l'organisation indienne pour la recherche spatiale, une banque et maintenant un zoo qui me permet de profiter de l'ombre de ses arbres par-dessus le mur. Tous ces lieux sont privés et n'ont pas besoin de s'ouvrir sur la rue, ils préfèrent s'organiser en rue et en route interne, garder leurs zones de végétation, ou

leurs parkings. Mais en conséquence, de ce côté-là, je m'ennuie un peu. Heureusement, de temps en temps, on m'offre des fenêtres, ou plutôt des portes sur l'intérieur de ces quartiers.

Une arche, surplombée d'un panneau, indique le nom et l'entrée d'un quartier d'habitations. Des petits murets blancs délimitent les fonds de jardins de ces logements assez luxueux. Des maisons de deux ou trois étages, blanches, s'élèvent, ponctués de terrasses, balcons aux gardes corps formés de petites colonnes. Des voitures sont bien garées dans cette rue intérieure un peu vide. Je comprends que sur la séquence, les logements forment des quartiers communautaires peu hauts et peu denses, aux rues quadrillées qui laissent une large place à la végétation.

Au loin, j'entends un léger bourdonnement, de hauts immeubles sont de retour, je suis bientôt arrivé à l'intersection, je presse le pas pour rentrer dans le fracas.



Photographie personnelle - Le long d'un mur fermant les zones d'institutions, un rez-de-route stérile, Ahmedabad, Inde, Mars 2020

O/ INTERSECTION AVEC SJ HIGHWAY

Au carrefour de différentes façons de concevoir les rez-de-ville

Nous nous situons au carrefour entre Satellite Road et SG Highway, la même grande rocade que pour le premier nœud routier traversé sur ce transect. Cela permet de comparer une même infrastructure dans deux zones urbaines différentes. Sur cette séquence, nous sommes au cœur d'un quartier plus développé économiquement, alors que l'intersection avec Gota Road présente une architecture et des pratiques bien plus informelles. L'atmosphère du lieu diffère, même si l'on trouve des caractéristiques communes. Ici aussi, la rocade s'élève au-dessus de la route pénétrante et du croisement. Une partie du trafic file donc au-dessus de la ville, mais l'infrastructure apporte là aussi, une grande quantité de circulation et donc une foule de machines, de bruits, et de personnes. Cette affluence de personnes et donc d'usage en un point, modifie les rez-de-ville et rez-de-route. Comme pour le premier nœud, la route apporte une accessibilité et une visibilité importante ce qui modifie les caractéristiques, qualités et défauts, de la ville en ce point. Le nœud devient presque une typologie à part entière avec des logiques similaires, propre à cette figure urbaine, des logiques que j'ai retrouvées à chaque intersection le long du parcours.

Le croisement, d'une cinquantaine de mètres est assez simple à traverser, mais crée une fracture Est-Ouest. Nous y retrouverons deux types de rez-de-ville et différents modes d'occupation de chaque côté. Nous verrons ici que, se situant au carrefour d'une zone d'habitation aisée et d'un quartier d'affaires en plein développement, l'architecture se veut résolument contemporaine. Les rez-de-ville semblent de primes abords très contrôlés, peu favorables aux détournements de l'espace, et les aménagements sont avant tout commerciaux, laissant peu de place à la possibilité d'un réel espace public. Mais à partir de ce postulat d'un espace presque aseptisé par l'aménagement urbain et architectural, par la programmation des rez-de-chaussée, et par les caractéristiques du quartier environnant, nous découvrons des appropriations diverses, surtout amenées par la présence du nœud routier.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad



Vue aérienne de la séquence parcourue

1 Intersection avec SG Highway - ARRÊT DE BUS ET VENDEURS NOMADES

À l'Est de l'intersection, je retrouve une barre commerciale de quatre étages. Les panneaux qui parsèment et colorent la façade, me sont maintenant familiers. Les magasins semblent assez haut de gamme ; derrière cette vitrine, je vois un alignement de matériels d'électroménagers et un homme en chemise cravate. Devant, une bande de cinq mètres, pavée en imitation marbre, reste inoccupée. Les passants préfèrent même marcher sur le bas-côté de la route, qui sert aussi de parking. Comme un pied de nez, cette femme en saree y a accolé son pushcart de noix de coco. Posant sa

marchandise sur la bande surélevée, elle est déjà prête à vendre du jus bien frais.

À quelques mètres de là, une foule patiente pour prendre les bus qui emmènent en dehors de la ville. S'il y a des gens qui attendent, alors c'est l'endroit rêvé pour les commerces nomades qui alignent leurs charrettes, colonisent l'espace libre entre les plots de béton qui accueillent quelques arbres ; juste ici un vendeur de jus et de fruits s'installe sur le plot et profite de l'ombre du feuillage ; un petit groupe s'assoit sur les quelques chaises en plastique posées ici et là.



Photographie personnelle - Des personnes attendent le bus, les vendeurs installés entre les plots en profitent, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 17h30

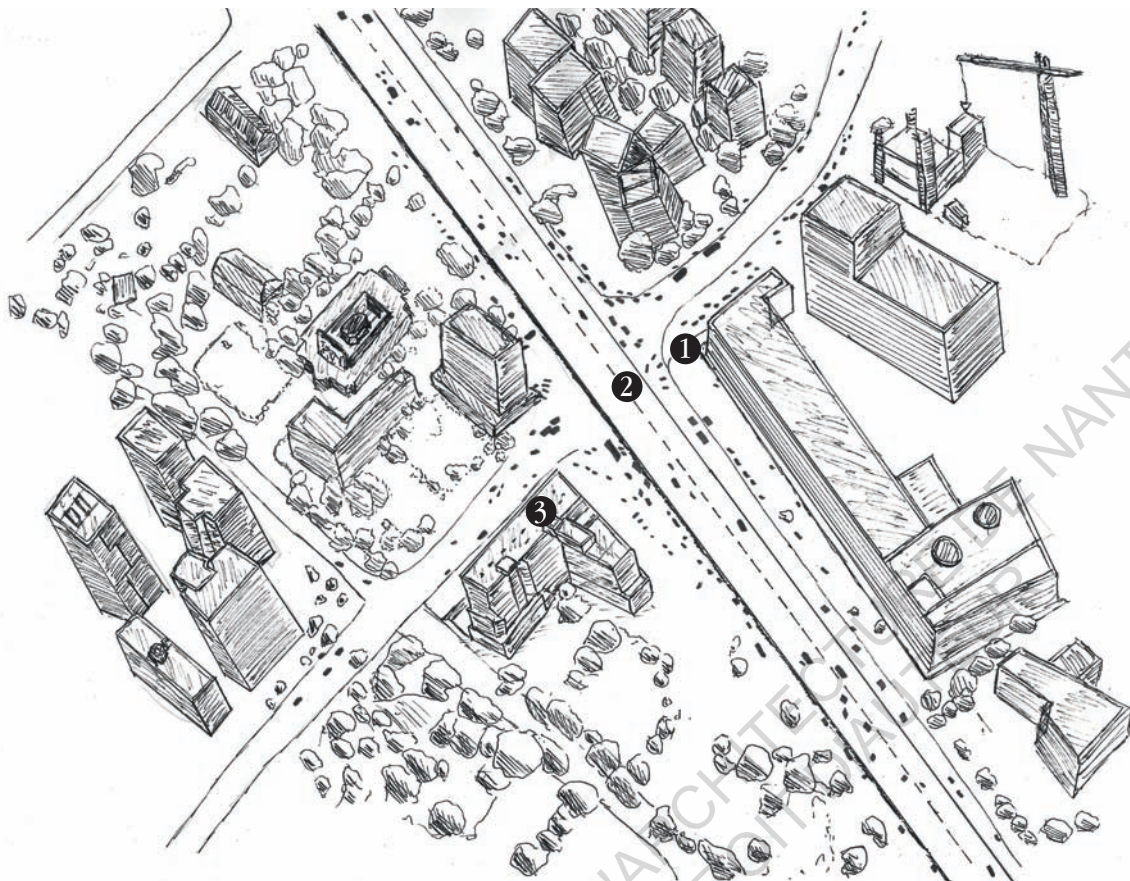


Illustration personnelle - Plan axonométrique du nœud routier



Photographie personnelle - Une femme et son puskcart installés devant le rez-de-ville surélevés, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 17h30

2 Intersection avec SG Highway - APPROPRIATION DU DESSOUS DU PONT

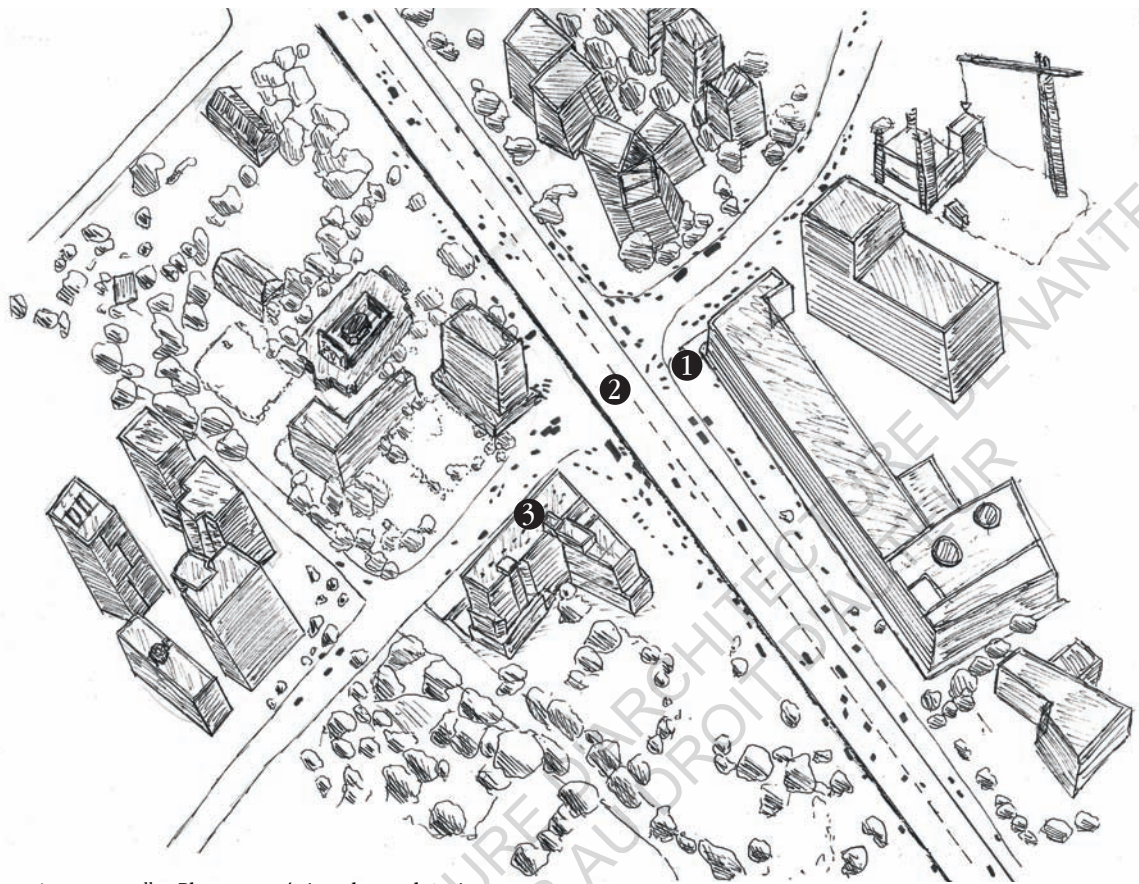


Illustration personnelle - Plan axonométrique du nœud routier

L'ombre du béton commence à s'envelopper. Il m'entoure et me protège de toutes ces nuances de gris, noir, marron et jaune. SG Highway, que j'emprunte parfois à toute allure, semble s'envoler. Elle ne veut pas s'encombrer d'une intersection ; cela l'obligerait à ralentir, à communiquer. La circulation indienne est chaotique et imprévisible, mais comme la plupart des routes sont congestionnées, cela oblige à la négociation, cela oblige à sentir le danger, à ralentir au bon moment. Ce n'est pas le cas sur SG Highway où la vitesse prime ; un ami m'a dit que c'est sur cette rocade qu'il y a le plus de décès à Ahmedabad.

Sous l'épais tapis de béton, comme sous toutes les infrastructures, se crée un petit monde. On utilise les quelques interstices, on s'adosse aux piliers. Juste là, des voitures et des rickshaws attendent des clients, ou veulent faire demi-tour ; les autres essaient de contourner ce cartel jaune et vert. Et au milieu, les chauffeurs discutent entre eux, d'habitable

à habitacle, de siège à siège ; ils se partagent un thé ou une anecdote. Comme partout en ville, on voit presque autant de rickshaws sur la voirie, qu'arrêtés sur les rez-de-route. Chaque groupe a un secteur de prédilection ; quand je vais à l'université, je revois les mêmes visages, je négocie avec les mêmes hommes. Je sais que celui-ci est conciliant, lui un peu bourru et lui s'accroche toujours pour gagner 10 roupies de plus.

Et juste en face de moi, un homme, sur une chaise haute, se regarde dans un miroir accroché au béton. Pendant ce temps, un autre s'affaire à lui couper les cheveux, un ciseau à la main, un rasoir dans l'autre. Ses quelques affaires sont posées sur une table, dans l'angle du pylône. À côté, assis sur un bidon, quelqu'un attend son tour. Heureusement, ça ne devrait pas être trop long, le client n'a pas beaucoup de cheveux. Le coiffeur est déjà en train de peaufiner et de passer de l'eau parfumée.



Illustration personnelle - La barre commerciale au rez-de-ville stérile face à la route remplis d'usages informels, sous le pont un coiffeur

3 Intersection avec SG Highway - REZ-DE-VILLE MONDIALISÉ

De l'autre côté de la route, les hautes tours s'élèvent. La grande façade vitrée me renvoie le reflet de la ville. Derrière, un McDonald occupe l'angle du rez-de-chaussée. Plus loin, un magasin propose de composer sa propre gaufre. Les prochaines vitrines indiquent «For Sale» et, à côté, des ouvriers s'affairent à peindre les murs du local en blanc.

Ici aussi, on observe une bande de marbre noir, au même niveau que les commerces, mais surélevée par rapport à la rue. Seuls quelques lampadaires noirs et design et

une poubelle bleue l'agrémentent. De ce côté-là, on ressent qu'on est dans un quartier d'affaires, plus contrôlé et plus calme. Les commerces de marques mondialisées, l'architecture et l'aménagement importé d'autres modèles culturels, sont des influences qui rendent cette bande inactive.

Juste derrière, les scooters en profitent pour se garer et servir d'assises. Le rez-de-route, fait de sable, accueille même la table d'un vendeur de thé qui fait déjà bouillir le lait dans sa casserole, prêt à remplir ses grands thermos.



Photographie personnelle - Aménagement urbain du quartier contemporain, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 17h30



Photographie personnelle - Le rez-de-ville d'un McDonald, au pied d'un immeuble vitré contemporain Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 17h30

P/ AMBLI ROAD

Retour vers la péri-urbanité, fin du transect

Comme nous pouvons le voir sur la vue aérienne, S.G. Highway marque une rupture dans la continuité urbaine. À la manière des routes pénétrantes qu'elle relie du Nord au Sud, S.G. Highway contrôle et transforme autour d'elle la ville et ses activités.

Comme reprenant son souffle avant de repartir dans une course effrénée à l'expansion, nous voyons la densité de la ville diminuer fortement. Ouverte en 2002, cette rocade, permet de relier Ahmedabad à la nouvelle capitale du Gujarat, Gandinagar, une ville nouvelle, située à 15 km au nord de la ville. S.G. Highway complète aussi le périphérique intérieur, rattrapé par la ville depuis les années 80. Sur cette séquence, nous voyons la ville franchir petit à petit la frontière que forme cette grande route. Durant les prochaines années, la ville continuera, sans aucun doute, son expansion ; elle suivra en priorité les routes pénétrantes, pour rejoindre petit à petit le nouveau périphérique, ouvert en 2004, situé à un peu plus de 3km.

Aujourd'hui, le quartier oscille entre de grandes tours de bureau, déjà dressées ou en cours de construction et des quartiers d'habitations très aisées. En pénétrant dans les petites rues, bordées d'arbres, de jardins privés, je peux y discerner des villas d'un ou deux étages, des clubs house, un alignement de jolis bungalows au milieu de leurs jardins parfaitement tondus. Légèrement éloignées de la ville, protégées de son effervescence et de ses nuisances, mais prêtes à y replonger, ces maisons peuvent même être des farm-house, accueillant les populations les plus riches. Elles accueillent les fêtes les plus branchées, beaucoup plus proches des modes et des codes internationaux que locaux, par exemple, avec la consommation d'alcool, prohibée culturellement et légalement au Gujarat.



Repérage de la séquence dans une vue aérienne d'Ahmedabad



Vue aérienne de la séquence parcourue

Le quartier me surprend, je suis maintenant étonné de voir des éléments que l'on retrouve en France mais que j'ai encore peu observés sur les routes d'Ahmedabad. La voirie d'une trentaine de mètres est séparée en deux, par une ligne de bus. La chaussée est en bon état, elle est ponctuée de deux terre-pleins. Sur ces terre-pleins, un grillage et des arbres empêchent le passage et marquent les voies du bus. Le trottoir est propre, encore vide ; il est

surélevé de cinquante centimètres et signalé par une bande jaune et noir. Les grandes tours sont très reculées, elles trônent au milieu de parkings ou de parcs, me laissant marcher le long d'un joli mur.

Pour une fois, je peux marcher facilement. Mais je suis surpris, car après ces quelques mois, je ne suis plus habitué à voir la ville comme ça.



Photographie personnelle - Une voirie neuve et très dessinée pour un quartier développé, Ahmedabad, Inde, Mars 2020, 17h30

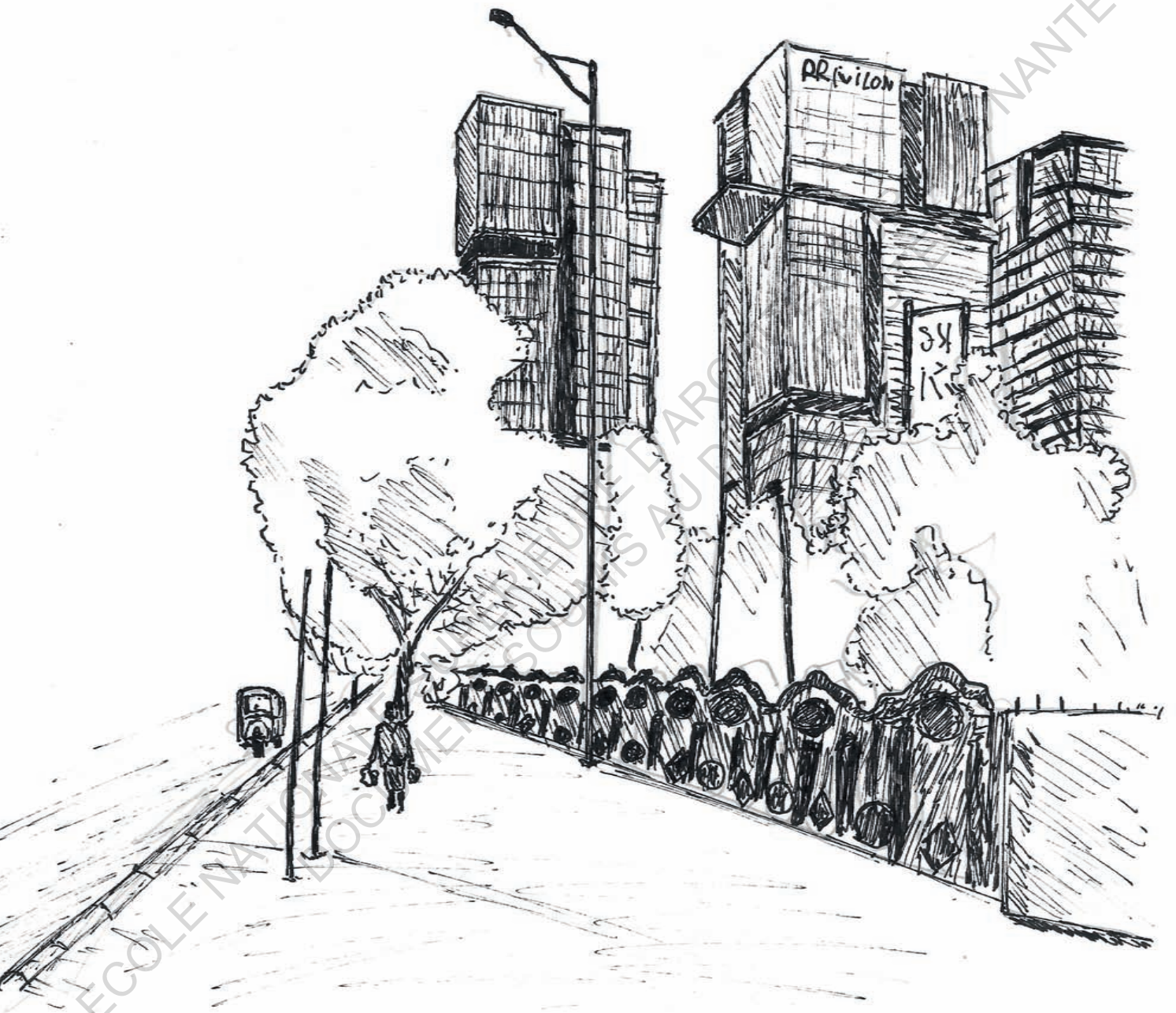


Illustration personnelle - Les dernières tours avant de rejoindre les villas péri-urbaine

“Le promeneur solitaire et pensif tire une singulière ivresse de cette universelle communion. Celui-là qui épouse facilement la foule connaît des jouissances fiévreuses, dont seront éternellement privés l'égoïste, fermé comme un coffre, et le paresseux, interné comme un mollusque. Il adopte comme siennes toutes les professions, toutes les joies et toutes les misères que la circonstance lui présente.

Ce que les hommes nomment amour est bien petit, bien restreint et bien faible, comparé à cette ineffable orgie, à cette sainte prostitution de l'âme qui se donne tout entière, poésie et charité, à l'imprévu qui se montre, à l'inconnu qui passe.”

Charles Baudelaire. *Les foules.*

Après avoir traversé la grande Ahmedabad, je me retrouve à longer ces arbres. Je lève les yeux pour apercevoir leurs cimes qui seront bientôt remplacées par celle des gratte-ciel. Mais pour l'instant, cette vue me repose. Je suis sorti du tumulte, mais il bourdonne encore en moi. Je suis tiraillé ; j'aurais envie de m'y replonger encore une fois mais je suis aussi fatigué après avoir découvert tant de choses. En montant dans un rickshaw, je pourrais assouvir ce désir, je pourrais y retourner, ou rentrer chez moi pour poursuivre l'exploration un autre jour. Ce murmure de la ville reste toujours dans un coin de la tête, on y prend goût finalement, à ce chaos organisé, au bain de la foule. Même seul à marcher ici, je peux le revivre, comprendre ce que j'ai traversé.

En espérant qu'à travers moi, vous ayez pu en partie, découvrir une ville, ses métiers, ses visages, ses usages, son architecture, ses rez-de-ville, ses rez-de-route ou son atmosphère. En espérant vous avoir amené, à travers ces simples

lignes, à suivre mes quelques pas, à suivre mes errances du corps ou de la pensée. En espérant que ces quelques pas soient devenus aussi un peu les vôtres.

Je ne le sais pas encore, mais bientôt, je vais devoir partir. Le confinement, dû à la pandémie, installera une brume épaisse qui endormira cette ville tumultueuse, qui fera disparaître temporairement toutes ces situations rencontrées, comme si Ahmedabad s'était figé. Mais en attendant que ces situations renaissent, je les emporterai avec moi, mes souvenirs les feront revivre d'une autre manière. Elles seront peut-être affaiblies ou fantasmées, mais ce paysage fera maintenant partie de moi. Après ces quelques mois à vivre, parmi, et comme un habitant d'Ahmedabad, elle ne m'est plus vraiment inconnue, mais j'y serai toujours un étranger. En rentrant, j'y repenserai, je resterai dans un entre-deux quelques semaines. Comme quand je marchai sur ces routes, ni vraiment ici, ni vraiment là-bas.



Photographie personnelle - Quelques îlots de pause, au milieu de la route, Ahmedabad, Inde, Mars 2020

“L'ailleurs est un miroir en négatif. Le voyageur y reconnaît le peu qui lui appartient, et découvre tant ce qu'il n'a pas eu, et n'aura pas.”

Italo Calvino. *Les villes invisibles.*

DE RETOUR EN FRANCE

Mise en perspective des différents rez-de-ville traversés

Le rez-de-ville à Ahmedabad est plein d'enseignements pour mieux penser nos villes occidentales. Nous pouvons revenir sur quelques points qui font la richesse des stratégies pour faire-ville grâce au bâti et à l'espace public qui le borde. Nous pouvons tout d'abord évoquer le savoir-faire du seuil à Ahmedabad. On le retrouve principalement dans la vieille ville et le travail du seuil de l'intime au public en passant par l'espace communautaire est un des marqueurs forts de la logique urbaine d'Ahmedabad. Nous retrouvons cette identité et cette logique qui se combine avec les formes d'architecture moderne et contemporaine. Le seuil est travaillé pour ne pas subir l'effervescence de la ville, il est d'autant plus important pour une ville où les quartiers d'habitations sont fermés sur la communauté. Le seuil permet de connecter ces espaces communautaires à l'espace public plus large, permettant finalement de faire société. Cette stratégie n'est pas forcément perçue comme un entre-soi économique mais comme une culture vernaculaire très ancrée. On sentirait une ville renfermée si tous les quartiers communautaires ne créaient pas de seuils doux jusqu'à la rue. Cette logique n'est pas forcément reprise dans les formes contemporaines comme les condominiums, créant un rapport plus brutal à l'arrivée dans la ville, et laissant le rez-de-ville plutôt stérile car la vie domestique se fait de l'autre côté des murs. Finalement ce sont les extensions de commerces informels qui viendront recréer une zone tampon entre habitation et espace public. C'est une des raisons pour laquelle nous retrouvons en permanence un linéaire commercial très épais. Finalement l'identité des pôles se retrouve un peu atténué dans la logique de la nouvelle ville, mais dans un équilibre calculé nous pouvons ressentir un peu de chaque rive quand nous parcourons Ahmedabad. Les commerces et la frange bâtie de manière générale créent un rez-de-ville très poreux.

Que cela soit par la vue ou par l'ouverture complète, le passant est invité à pénétrer dans l'épaisseur de l'architecture. A l'inverse la bande active permet à tous de s'étendre, pour des logiques commerciales mais aussi à travers les temps de pause en commun, l'extension de l'espace domestique ou par l'implantation de lieux religieux. Finalement le rez-de-ville paraît assez vertueux car il a une capacité à mettre de l'intime dans le public et vice versa. On peut ainsi se sentir chez soi dans l'espace public, ce qui favorise l'appropriation habitante, et nous pouvons nous sentir accueilli dans la frange bâtie, permettant un contact plus facile avec les différents services, et permettant la transformation de l'architecture existantes par les besoins extérieurs.

Ensuite nous pouvons dire que le rez-de-ville d'Ahmedabad est assez riche par la multiplicité des formes que prend le bâti. Il n'est jamais homogène générique ou figé. Les rez-de-ville nous présente une diversité des formes pour une diversité des besoins et des usages. De la nouvelle à la vieille ville nous voyons les tailles des magasins et de leurs bandes actives variés fortement. La taille et la programmation du commerce s'adapte à la capacité de la route et du rez-de-ville. Un besoin de transport de grandes marchandises se trouvera surtout sur les grandes routes, et plus nous nous enfonçons dans la vieille ville plus nous retrouvons une densité de petit commerce. Ils s'accumulent pour former un panel très varié de commerces s'étendant complètement sur la rue pour les plus petits qui n'ont pas de place. A travers le transect nous traversons différents modèles d'urbanisme, et nous voyons différentes façons de transformer la forme et la pratique du rez-de-ville. Ainsi le fait d'avoir autant de possibilité permet à chacun d'avoir le rez-de-ville qui lui convient, de plus la bande active, par l'appropriation habitante, multiplie les situations que l'on rencontre. Nous pouvons toutefois relativiser cette

diversité. Nous retrouvons tout le long du transect une quantité importante de linéaires commerciaux. Cependant le commerce n'est pas le seul vecteur capable de dynamiser les rez-de-ville. Pensons aux mêmes caractéristiques de transparence, de seuil, d'évolutivité et d'accessibilité pour des services en tout genre, culturel, sportif, religieux, etc. Cela demande pour nos villes un devoir d'invention pour comprendre comment rendre poreux des programmes variés, pour qu'ils puissent eux aussi se nourrir de l'espace public et se répandre ou communiquer avec ce dernier.

Nous pouvons aussi dire qu'il y a un véritable enjeu de l'affectation floue du rez-de-ville. Cela permet à chacun de s'approprier l'espace commun sans être trop bridé par les normes. Nicolas Soulier dans son ouvrage *Reconquérir les rues*, indique que la trop forte réglementation en France est un des paramètres principaux de la stérilité des rez-de-ville. En Inde, l'institution est moins présente, ainsi les habitants peuvent se permettre de mettre d'un peu de leurs graines d'usages et d'inventivités pour modifier leurs villes. Cela permet aussi une véritable évolutivité de l'espace, qui peut recevoir des usages éphémères en fonction des besoins immédiats, la possibilité de transformation et d'évolution et pour moi un des paramètres importants qui peut créer des rez-de-ville intéressants. De plus ces zones de flou, notamment la bande active, accentuent encore plus la capacité de seuil du rez-de-ville. En mêlant les différents sous-espaces on brouille les limites, et les transitions sont d'autant plus douces. Nous pouvons aussi penser à la capacité des vendeurs nomades à être partout en ville, abreuvant de leurs marchandises tous

les quartiers de manière décentralisée. Nous pouvons voir que certaines formes de rez-de-ville, notamment contemporaine et mondialisée, tentent de contrôler le rez-de-ville ou tout du moins figent les limites des différents espaces. Dans ces cas-là, la possibilité d'adaptation est diminuée et cela gêne les usagers du rez-de-ville. Au final les usages mouvants sont tellement imprégnés dans la culture qu'il arrive à se faufiler dans les interstices qu'on leur laisse. Nous pouvons notamment signaler l'importance de l'ombre dans la création de micro-situations. L'ombre est l'influence majeure des appropriations, en changeant la façon d'occuper ou d'architecturer les lieux pour pouvoir se protéger du soleil. Cela augmente aussi l'importance de la végétation dans la ville, qui est déjà prégnante dans la culture indienne. Nous pourrions dire que les Indiens ont peut-être une capacité de soin ou tout du moins de hack, des rez-de-ville aseptisés ou ne répondant pas bien aux besoins du quartier. Les vendeurs et usages nomades permettent ainsi d'atténuer les carences de certaines situations urbaines. Nous pouvons dire qu'une des caractéristiques importantes du rez-de-ville indien est le fourmillement de micro-usages qui arrive à se glisser et donc à être partout, même là où on ne les attend pas. Nous pourrions à notre tour nous pencher sur les micros-usages de l'espace public, et la capacité des habitants à prendre part à la construction de la ville en modifiant, à leurs échelles, leurs espaces de vie. Le paysage urbain s'enrichit de mille façons de faire, et l'identité de chacun se retrouve dans le rez-de-ville, et il fait ainsi d'autant plus commun. Nous pouvons voir que ces espaces sont souvent des espaces communautaires, où chacun se réunit autour d'espaces symboliques et spirituels installés

sur les bandes actives, ou autour d'espaces commerciaux, de repos ou de restauration. Ainsi briser les limites spatiales du rez-de-ville, le rendre flou, c'est cassé la rigidité des situations et donne une possibilité de créer des espaces sociaux là où il n'y en avait pas.

De plus la possibilité de s'approprier des espaces qui semblent plus contrôlés, amène des populations marginalisées à retrouver, si ce n'est une place, une visibilité dans l'espace public, et la visibilité peut déjà être une forme de puissance. Nous pouvons donc dire que l'insurrection des micros-usages et un moyen de retrouver un droit à la ville.

Nous pouvons quand même dire que le rez-de-ville d'Ahmedabad n'est pas un espace de tous les publics, certaines populations en sont exclues. L'appropriation communautaire pourrait troubler si on a une vision républicaine de l'espace public, mais ici c'est le fonctionnement vernaculaire des lieux. Les femmes semblent aussi exclues d'une partie des rez-de-ville et des commerces. On les retrouve surtout dans l'espace domestique mais peu sur l'espace public commun. De plus la faible diversité des usages, notamment par la prédominance des logiques commerciales, peut casser la dynamique d'un rez-de-ville pour tout public. Si nous ne venons pas pour consommer, même si à Ahmedabad cette notion se vit différemment, nous pouvons vite nous sentir exclus de ses espaces. Les rez-de-ville sont aussi des espaces réservés aux initiés, qui savent où trouver tel ou tel produit, qui savent où est le meilleur thé, qui savent se repérer dans la vieille ville ou sur les rez-de-route de la rive Ouest. En tant qu'étranger il peut paraître difficile de ne pas être perdu, heureusement les habitants font toujours preuve d'un accueil sans borne sur leurs bandes actives et sur leurs rez-de-ville. Au final le rez-de-ville à Ahmedabad est un vrai lieu anthropologique, plus qu'un espace tout public il est surtout porteur de beaucoup de sens et de symbolique, notamment communautaire et spirituels. Certaines situations, même banal, revêtent un caractère presque solennel qui fait éminemment commun, je pense notamment à la pause du thé qui est presque sacré et qui

permet de se réunir presque en tout point de la ville même avec des inconnues. Ce moment de pause trouve des formes diverses sur les bandes actives du rez-de-ville notamment.

A la manière de l'atlas de l'article « droit au rez-de-ville » se pencher sur les différentes pratiques de l'ailleurs c'est peut-être trouvé des pistes de réflexion pour nos propres rez-de-ville. J'ai ainsi tenté de résumer rapidement les quelques pistes soulevées. J'ai préféré faire comprendre de manière plus profonde les différentes dynamiques du rez-de-ville lors de mon parcours, en mélangeant récit sensible et analyse toutes les possibilités des espaces parcourus. J'espère qu'à travers ces pages vous avez pu comprendre les qualités et limites des rez-de-ville de mon parcours. Parmi tous les éléments de réponse égrenés dans la première partie nous pouvons ainsi souligner l'importance des seuils de l'intime au public et de l'intérieur du bâti jusqu'à la route, l'importance du flou dans l'espace public pour faire évoluer les limites et pouvoir adapter les situations par le dialogue entre acteurs, la richesse et les possibilités de détournement des micros-usages, la richesse des formes bâties, la capacité de transformation et d'évolution rapide de certains espaces architecturaux mais surtout de la bande active, qui fait aussi office de nouveau seuil.

De manière plus précise nous pouvons nous risquer à dresser une courte liste des paramètres majeures à prendre en compte pour projeter des rez-de-ville riche capable de faire commun. Si la capacité d'évolution est une qualité alors nous devons essayer de créer des plans libres et de belles hauteurs sous plafond pour donner la possibilité à nos rez-de-chaussée bâtis de changer de fonction ou de programmation. Nous devons éviter de sur déterminer les espaces du rez-de-ville en réfléchissant de manière trop fonctionnelle. Ils peuvent être l'espace du dialogue et de l'adaptation entre les usagers, nous devons peut-être nous remettre en mémoire que l'espace public peut être l'espace du dissensus démocratique salutaire et n'a pas vocation d'être à l'image d'une seule vision politique

ou architecturale. Nous pouvons aussi penser à la transparence et l'ouverture des espaces intérieurs, pour que public et semi-public se nourrissent mutuellement. Nous pouvons aussi penser à une mutualisation des fonctions et usages des rez-de-chaussée pour multiplier leurs richesses. Nous devons réfléchir aussi à notre façon de réglementer nos lieux de vie notamment dans notre façon de figer les limites des espaces pour protéger les intérêts et la sécurité de chacun. De manière plus diffuse nous pouvons mettre en avant l'espace du rez-de-ville comme nouvel espace commun et comme nouvel espace de liberté et d'appropriation. Avec notre manière particulière de gérer les transitions entre les mobilités notamment, nous pouvons inclure ce savoir-faire dans la création des rez-de-ville et des rez-de-route, pour conserver la même accessibilité que la bande active d'Ahmedabad sans perdre en qualité de vie du aux nuisances. Nous pouvons penser aussi à diversifier les programmes présents dans les rez-de-ville. Contrairement à Ahmedabad nous pouvons amener une culture différente de la fabrication de la ville, en utilisant les principes retenus sur le parcours pour les appliquer à tout type de programmation. Ainsi nous ouvrons une vraie question, plutôt que de se fermer, comment penser la transition, la transparence, l'évolution, l'extension, la diversité des formes et la portée symbolique des programmes et des architectures qui pour l'instant ne savent que se fermer. Que nos rez-de-ville se ferme pour raisons économiques, par peur du regard public, pour des questions sécuritaires, montrons que nous pouvons travailler des nouveaux types de seuil, montrons que nous pouvons dessiner et construire des tactiques innovantes

de coprésence, voire d'interdépendance des espaces privés, semi-publics et publics.

Cette richesse de possibilité est fondamentale à saisir, comme le dit Ariella Masbouni page 41 de son ouvrage (Ré) aménager les rez-de-chaussée de la ville, « Les rez-de-chaussées fondent la qualité, l'identité toujours unique et la valeur d'usage de chaque ville. Point de rencontre entre espace public et bâti, c'est sur ce lieu d'imbrication, ce niveau zéro, ces « plinthes » que se joue la capacité à « faire-ville » en favorisant urbanité et multiplicité d'usages »

Si les rez-de-ville ont tant à nous apprendre, quand est-il des rez-de-route ?

II/ DU REZ-DE-VILLE AU REZ-DE-ROUTE

Où comment repenser la place de l'infrastructure routière dans la ville

A/ Comment l'infrastructure transforme la ville ?

Pour repenser la place de l'infrastructure dans la ville, nous devons, tout d'abord, nous demander comment elle la transforme ; nous allons successivement nous questionner sur l'importance de la visibilité, de l'accessibilité et de la circulation dans une ville, puis nous verrons comment l'infrastructure de type "entrée de ville" peut se transformer ou être transformée en "centre-route" et enfin nous pourrions nous demander comment la route devient ou ne devient pas une frontière dans la ville.

« I AM A MONUMENT », OU L'IMPORTANCE DE LA VISIBILITÉ

J'ai démarré cette exploration comme aurait pu le faire Robert Venturi et Denise Scott Brown, au début des années 70¹ ; se plonger dans le quotidien d'une ville indienne, c'est osé suspendre ses préjugés sur l'architecture des villes du sud. Comme sur le Strip de Las Vegas, j'ai suivi une route majeure qui façonne la ville sur ses abords. En parcourant ces routes, nous faisons l'effort de nous décaler par rapport à notre conception de ce que pourrait être l'architecture. Nous nous mettons au rez-de-chaussée et nous regardons tout simplement ce qu'il se passe devant nous, comme un regard sur la production populaire de la ville. L'architecture des rez-de-route d'Ahmedabad pourrait rappeler des caractéristiques du strip de Las Vegas ; loin l'une de l'autre, dans une culture opposée, les routes pénétrantes que j'ai traversées et le strip, agissent pourtant de façon commune sur la route.

La nouvelle ville d'Ahmedabad est une ville conçue pour la vitesse et à grande vitesse, on ne voit pas grand-chose sur les bas-côtés. Alors, comme nous avons pu le voir, chaque commerce se dote d'une ou plusieurs pancartes

se voulant toujours plus grandes, plus colorées, plus tape à l'œil. Le panneau indique qu'ici on mange, ici on répare, ici on achète des vêtements. La barre commerciale reste très simple, une boîte bétonnée et vitrée d'un côté, à l'image du "hangar décoré"², l'architecture ne compte pas, elle s'efface pour laisser place aux enseignes publicitaires. A la vitesse du scooter ou de la voiture, le paysage urbain se dilate ; pour être vus depuis la route, les commerces doivent faire preuve d'imagination.

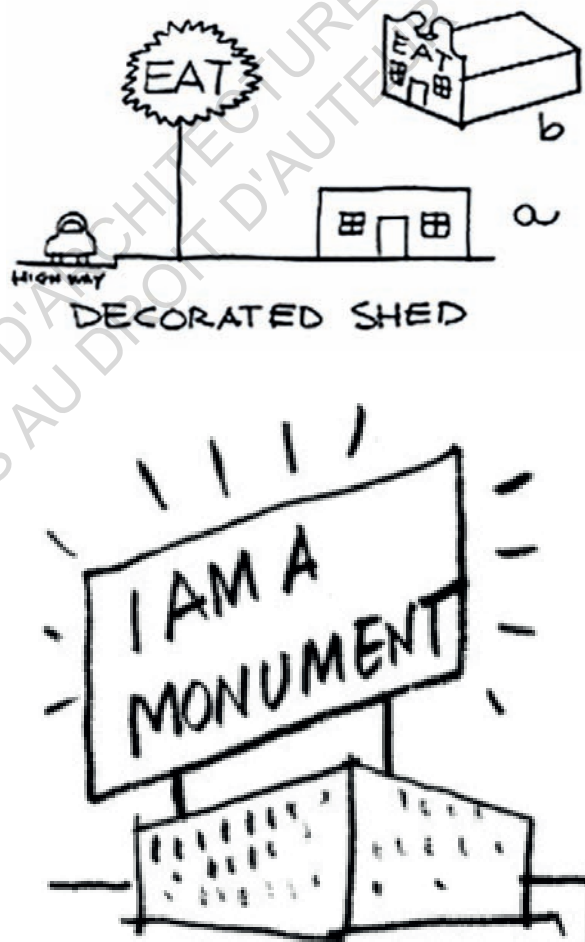
La publicité pour les usagers de la route, est un paramètre important ; l'architecture se transforme, la transparence est de mise avec des vitrines ou des commerces complètement ouverts d'un volet métallique. Si, sur le strip de Las Vegas, l'architecture devient un hangar décoré, ici la bande active elle-même, devient un outil de visibilité. Les commerces s'étendent sur leur bande active, mettant en valeur leurs articles. Ainsi, les marchandises elles-mêmes deviennent une occasion publicitaire face à la vitesse de la ville. A Gota Road, l'espace public s'organise dans le seul but de communiquer ; ici, les usages populaires vont plus loin que sur le strip, c'est tout l'espace du rez-de-route qui devient un hangar décoré. Dans une profusion de symboles, les linéaires commerciaux se démarquent aussi par leur taille, leur forme et leur couleur. Des matériaux de façade pourraient donner envie aux conducteurs de s'arrêter ; un bâtiment aux revêtements en marbre paraît de bon goût, luxueux, à la mode ; ainsi les commerces se font concurrence pour attirer le plus de regards. Entre les éléments architecturaux qui pourraient paraître plus chics ou plus attirants, les bandes actives montrant une richesse d'objets en tout genre et les enseignes colorées aux grandes écritures Gujarati, l'architecture du bord de route montre une abondance et une confusion de



Photographie tirée de l'ouvrage "Learning From Las Vegas" - Photographie personnelle sur Chandlodiya Road (C) - Rez-de-route et la ville qui fait signe

symbole populaire, censées donner envie de s'arrêter. Le bâti le long des routes pénétrantes est essentiellement commercial, car c'est l'emplacement qui permet un accès direct à une grande masse de population et qui est donc le plus rentable. Ainsi les portions de ville que j'ai traversées, semblent se tourner complètement vers l'espace public, elles semblent conçues par et pour la route. Dans ce foisonnement de signe, d'ornementation, de couleur et de formes architecturales que revêtent les linéaires commerciaux, chaque magasin, même de quelques mètres carrés, semble crier à la route "I'M A MONUMENT".

Ces caractéristiques, créées par la route, vont ensuite se mêler aux bâtiments. L'architecture, de toute époque et toute origine, ne s'efface pas complètement mais fusionne avec les signes. À travers le transect, on trouvera des bâtiments à l'architecture moderne, contemporaine, vernaculaire, et aussi des architectures de quartiers pauvres ou plus informelles. Ils ont tous des particularités intrinsèques, mais ils les combinent avec les formes de la visibilité le long des routes.



Illustrations tirées de l'ouvrage "Learning From Las Vegas"

1. Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour Steven. *L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, Mardaga. 2e édition 1977 (trad.), 190 p.

2. Robert Venturi, dans *Learning from Las Vegas*, divise les bâtiments du strip en deux catégories : les « hangars décorés » et les « canards ». Les hangars décorés sont des boîtes très simples avec des ornements ou des enseignes publicitaires. Les canards, ainsi nommés par référence à un stand de vente de canard rôti en forme de volatile aperçu au bord de la route, sont à la fois des bâtiments et des symboles. Il représente sa fonction ou les produits qu'il contient. Dans les deux cas l'architecture traditionnelle disparaît.

Cette recomposition qui s'opère pourrait être une nouvelle forme de post-modernité, voire de post-contemporanéité ; elle ne dépasse pas simplement un courant architectural en propulsant au même endroit de nombreux symboles, elle inclut en plus d'une architecture populaire des appropriations de l'espace populaire. Les rez-de-route commerciaux offrent quelque chose de plus profond ; ils transforment les signes issus des courants architecturaux modernes, ou de la colonisation, par des méthodes de transformation de l'espace vernaculaire. Le linéaire commercial s'offre à la route comme les magasins s'offrent à la rue dans la vieille ville.

La route agit en recomposant des signes issus de la publicité avec des courants architecturaux hérités du passé, du style international, en les mélangeant à des éléments de l'informel ou des pratiques particulières de l'espace, notamment de la bande active.

L'architecture des rez-de-route assimile donc des fabriques de l'urbain importées de la mondialisation ou de la colonisation, avec une architecture populaire et locale et des usages vernaculaire, ce qui permet de dépasser les caractéristiques qu'avait de prime abord le bâti. C'est pourquoi je pourrais dire, que les rez-de-route indiens sont une forme urbaine et architecturale, post-contemporaine et post-coloniale. Cette nouvelle forme apparaît très riche et complexe, elle fait à la fois le lien entre les usages des habitants, le style architectural et les pratiques informelles des villes du sud. De plus, à de nombreux endroits du transect, on retrouve une influence de la mondialisation, que ce soit par les marques et les publicités représentées, par de nouvelles formes architecturales, ou par des pratiques habitantes qui évoluent avec le temps. La mondialisation ajoute donc encore une couche de complexité sur les rez-de-route traversés.

C'est ce mélange entre plusieurs courants, entre plusieurs symboles de publicité et de nombreuses appropriations habitantes, qui crée l'identité de ces rez-de-route, une identité qui assume son ambiguïté. La fonction première, d'accueil et de visibilité commerciale face à la route, reste intacte mais se renforce

de toute l'imagination et l'inventivité des habitants. Comme pourrait le souhaiter Venturi, d'un principe premier de boîte en béton ouvert d'un côté, on se retrouve avec une complexité enrichissante, qui finit par être pour moi, le manifeste d'une ambiguïté dans le paysage urbain.

MULTITUDE, PARKING, OU L'IMPORTANCE DE L'ACCESSIBILITÉ

La route pénétrante est un élément majeur, une infrastructure qui impose ses règles autour d'elle. Comme sur le strip de Las Vegas, des parkings s'intercalent entre la voirie et l'architecture. Mais à Ahmedabad, ce ne sont pas de grands espaces qui mettent en retrait les bâtiments. Au contraire, ici, le bâti essaye de rester le plus en contact possible avec la route. Le parking est une deuxième bande, devant la bande active qui permet aux commerces de s'étendre ; c'est un espace linéaire toujours présent sur le rez-de-route. Il peut être une bande de quelques mètres, qui s'agrandit ou se rétrécit en fonction des besoins. Le parking peut aussi être une partie de la voirie, réquisitionnée pour permettre l'arrêt ponctuel. L'accessibilité est pour moi le deuxième atout qu'apporte la route à la ville, après la visibilité. Mais cette accessibilité est généralisée et permanente, c'est ce qui en fait sa force. Cette bande qui peut paraître générique, est en fait très mouvante, c'est un espace de négociation entre la ville, les usagers et l'infrastructure. Si la ville en a le besoin, à une certaine heure ou pour un commercial qui attire beaucoup de personnes, la bande de parking s'agrandira temporairement ou de manière permanente. La bande de parking linéaire peut même se rétrécir pour ne plus opposer de zone tampon entre le linéaire commercial et la circulation. En devenant très fine et en étant accolée directement à une bande active, ou au rez-de-chaussée ouvert, la zone de parking devient une zone de drive, pour pouvoir acheter, manger, consommer, depuis la route, sur son véhicule. La bande de parking pourrait paraître assez aseptisée mais c'est un espace très important dans la ville d'A Ahmedabad. C'est un lieu de rassemblement et d'appropriation

habitante ; les usagers utilisent les assises créées par les scooters et les motos pour coloniser cette bande, elle devient un espace à part entière, détourné de sa simple fonction originelle.

Cette accessibilité permanente et décentralisée le long des routes, transforme en profondeur les pratiques et l'architecture. La route, par le flux de personnes qu'elle brasse et amène en un point de la ville, à une action très importante. Comme on a pu le remarquer sur les nœuds routiers, mais aussi de manière moins forte sur tout le transect, un nombre de personnes plus important en un lieu créera de facto plus d'usages, et plus de commerces. Ce sont les habitants, transportés par la route, qui amènent la rentabilité d'un commerce fixe ou nomade, ce sont eux qui sont prêt à utiliser un espace public. Ainsi la route, en créant une accessibilité et un flux considérable, transforme en profondeur l'architecture et l'aménagement urbain qui va se plier à cette nouvelle règle du jeu qui transcende les caractéristiques premières d'un quartier. Une zone pourrait apparaître peu favorable à l'appropriation de l'espace public, mais si elle est en contact avec une route majeure, et si elle permet l'arrêt, elle se transformera radicalement. Ainsi l'accessibilité, offerte par la route est un critère recherché par la frange bâtie qui œuvrera pour que la bande de parking soit le plus efficace possible. C'est aussi l'accessibilité qui modifie les aménagements urbains qui ne prenaient pas en compte ce critère, qui n'œuvrait pas pour accueillir des usagers. C'est donc à la fois, une logique employée par les commerçants ou opérante d'elle-même, une logique qui peut être utilisée par la ville et qui peut aussi influencer la ville et ses aménagements. Elle change des

paramètres importants, ils deviennent mouvants alors qu'ils sont primordiaux pour la vie de n'importe quel quartier, à savoir la densité de population en un point, la possibilité de transport de marchandises, la possibilité d'être reliée à un autre point de la ville rapidement.

COMMENT SE DÉPLACER À AHMEDABAD ? OU L'IMPORTANCE DE LA CIRCULATION DANS LA VILLE INDIENNE

La circulation en Inde est un fait urbain qui pourrait être étudié à part entière. Sa réputation n'est plus à faire, même à travers le monde. En arrivant à Ahmedabad, j'ai compris que la circulation faisait partie de la ville, et qu'elle avait une importance encore plus marquée qu'en France. À certaines heures de la journée, les routes sont envahies par les voitures, les scooters et les rickshaws ; ils pourront être rejoints par les vendeurs nomades, les bergers, les troupeaux de vaches, ou des personnes à pied. À Ahmedabad, le réseau de transport en commun est très peu développé ; il n'y pas de piste cyclable et très peu de possibilité de marcher facilement sur de grandes distances. Ainsi, les véhicules motorisés sont plus qu'essentiels, ils permettent la liberté de déplacement et sans eux, les habitants seraient figés dans l'immensité de la ville. La moto permet de se faufiler dans la circulation ou dans les petites rues, elle permet un parcours totalement adaptable et personnalisé et peut s'arrêter facilement sur n'importe quel rez-de-route. Plusieurs fois, j'ai fait des soirées entre étudiants dans différents endroits de la ville, en changeant de lieu toutes les trente minutes, pour se restaurer ici, discuter là, ou se poser

tranquillement ailleurs. Grâce au scooter, la ville s'aborde en premier par la route, c'est elle qui dessert les lieux et donc les connecte au reste de la ville et à fortiori, au reste de la société.

En fonction des heures et du degré d'embouteillages, la circulation éloigne ou rapproche différentes zones de la ville ; c'est elle qui impose les distances à la ville. Elle transforme la ville dans le sens où l'espace de la route devient, non plus un espace complètement fonctionnel, mais un vrai espace où on peut faire-ville. Rem Koolhaas décrira ce phénomène à Lagos en utilisant deux termes : "le go-slow (ralentissement) désigne l'embouteillage omniprésent : englué dans la congestion, captif de la largeur de la route, mais florissant et très actif" et le "no-go (circulation immobilisée) [...] est moins une situation qu'un lieu"¹

De manière moins prononcée, la circulation à Ahmedabad m'a fait penser à ces deux termes. En ralentissant très fortement en un point, la circulation pourra, en restant presque dans le mouvement, créer des zones de commerce nomade ou de marché sur et au cœur de la voirie. Mouvante, elle pourra s'insinuer pour s'élargir si elle a besoin de place, ou se rétrécir et presque s'immobiliser si la ville décide d'interagir avec elle.

La route indienne renverse l'idée qu'on peut s'en faire en occidentaux. Elle n'est pas une route productive et rationnelle qui peut aliéner nos déplacements quotidiens et qui peut



Photographies tirées de l'ouvrage "Mutations", dans Learning from Lagos, mené par Rem Koolhaas et the Harvard Project on the City - L'embouteillage forme un lieu majeur de la ville



détruire petit à petit toute forme de spontanéité. L'infrastructure indienne agit de la même manière que des mouvements occidentaux revendiquant la route et le mouvement comme un lieu de vie ou de dissidence, comme les voyageurs, les néo-hippies ou la mode du van life.²

Plus que l'accessibilité et le nombre de personnes qu'elles amènent en un point, la route et sa circulation chaotique créent de nombreuses situations qui sont des situations urbaines inédites. Par exemple, sur certaines portions de route, des rickshaws ou des motos sont arrêtés au milieu de la voirie pour faire demi-tour ou juste attendre des clients ; entre eux, les chauffeurs pourront discuter, prendre un thé, fumer, repartir doucement ou rester assis au milieu de la circulation qui commencera à les contourner.

La route embouteillée, qui fait ralentir un grand nombre de personnes, crée forcément de l'interaction avec la ville. Tantôt elle propulse, tantôt elle arrête, de façon arbitraire, une foule en un point, qui sera disponible pour consommer. Ainsi, cette nouvelle situation devient un lieu très rentable et productif pour les commerces alentour ou pour les commerces nomades. Les points d'embouteillage ou les grandes intersections deviennent des points de rassemblement, d'espace à parcourir et à traverser, ils deviennent rapidement des espaces centripètes, des nouvelles destinations temporaires et mouvantes en fonction des nœuds de la circulation.

DES “ENTRÉES DE VILLE” AUX “CENTRES-ROUTE”

La traversée d'Ahmedabad m'a fait penser à d'autres routes pénétrantes en France. À une autre échelle bien-sûr, on pourrait comparer les routes pénétrantes d'Ahmedabad avec la route de Vannes à Nantes, qui est un bon exemple de l'image de ces routes en France. En tant qu'entrée de ville, elle suppose une production urbaine disgracieuse, et non fonctionnelle. De manière caricaturale, l'image de cette route renvoie à des caractéristiques soulevées dans l'article de Télérama pour dire que “La France est devenue moche”³. Des zones industrielles et commerciales, séparées de la route, repliées sur elle-même, formées de hangars plus ou moins identiques sans qualité spatiale, un Buffalo Grill ou un Campanile montrent leur enseigne à la route, et proposent d'entrer sur un grand parking qui sert de zone tampon avec la route.

Ces voies à fort trafic automobile, au cœur même de la ville, sont des faits urbains assez particuliers. Contrairement aux rues et aux boulevards, ces routes sont pensées comme un atout pour le trafic routier et non pas pour les situations urbaines qu'elles créent ; elles seraient donc vu de prime abord, comme fonctionnelles mais faisant dépérir la vie urbaine autour d'elles.

Pourtant, nous avons vu qu'à Ahmedabad, au lieu de faire dépérir la vie urbaine, les rez-de-route accentuent certains usages, transforment le rez-de-ville, et créent même des situations inédites. Mais si on s'éloignait de ces considérations caricaturales, nous pourrions comprendre que la route pénétrante est un formidable objet urbain ; elle crée des espaces

très rentables et invite à s'agglutiner autour d'elle, pour profiter de sa visibilité et de son accessibilité.

Ainsi que cela soit sur la route de Vannes ou à Ahmedabad, c'est un nouveau regard qui peut être posé sur ces routes ; elles ne sont pas que des espaces fonctionnels de la vitesse et inhospitaliers. En apprenant à dompter les problèmes engendrés par la circulation, nous récupérons les qualités qu'elle offre ; c'est notamment en faisant ralentir et en créant des zones tampons, perméables aux usages et évolutifs.

Comme le propose Jean-Loup Gourdon, nous pouvons passer de l'idée des “entrées-de-ville” à celle des “centres-route”⁴. Par ce changement sémantique, nous pouvons comprendre ce que proposent ces objets urbains plus originaux qu'on ne le pense. Loin d'être des nuisibles, ils sont de nouvelles centralités linéaires qui transforment la ville dans toute leur longueur. En essayant de maîtriser leurs effets, on peut ainsi modifier la ville autour d'eux.

Les centres-villes, concentriques, sont à un point précis de la ville, ils peuvent être porteurs d'inégalités d'accès à la ville, de ségrégation spatiale ou de gentrification. Le “centre-route” renverse quelque peu ce paradigme, il traverse les quartiers et les situations urbaines et les transforme à son contact. Il offre une vraie centralité à des quartiers éloignés de l'hypercentre classique. Ainsi, s'il est maîtrisé, le “centre-route” est d'autant plus porteur d'un droit à la ville qu'il est décentralisé et plus facilement accessible ; il offre ces atouts aux franges urbaines qu'ils coupent. A Ahmedabad, la route pénétrante tranche dans les quartiers riches ou dans les bidonvilles sans distinction,

1. Koolhaas Rem (dir.). *Mutations*. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, page 895

2. Fraïssé Marie-Hélène. *Contre-culture et culture globale : voyageurs, punks, néo-hippies - la route comme horizon et comme dissidence*. France culture, émission Tout un monde, 14 février 2010

3. Xavier de Jarcy et Remy Vincent, «Comment la France est devenue moche ?», dans Télérama, 12 février, 2010.

4. Gourdon Jean-Loup. *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*. Paris : L'aube, 2001, page 131



Photographie tirées de l'ouvrage "Mutations" - Le strip américain (Houston), le rez-de-route entrées-de-ville générique et pauvre en qualité architecturale

transformant leurs rez-de-ville et rez-de-route. Autour du "centre-route", la ville se transforme en épaisseur. La première frange bâtie est complètement remodelée et elle perd petit à petit de son influence à mesure qu'on entre dans les profondeurs des quartiers traversés. La figure du "centre-route" est bien loin de l'entrée de ville aseptisée et redoutée ; elle est bien loin de l'infrastructure détachée, tournée sur elle-même, ne pensant qu'à la vitesse ; elle est bien loin de n'être qu'une cicatrice dans le tissu urbain. Le "centre-route" est comme le centre-ville, canalisateur et rassembleur de différentes populations, mais lui, les relie à grande échelle et de manière plus égalitaire. Le "centre-route" peut donc être porteur d'un faire-ville linéaire et permanent, favorisant l'appropriation habitante des rez-de-route qui pourraient paraître de base, trop hostiles, rejetant la ville elle-même. C'est avec l'absence de règle de sécurité importante, de vision de la propriété trop rigoureuse et la fin du jugement de l'infrastructure à travers son efficacité, sa rapidité, qu'on lui permet de ne pas être une route séparée des zones qu'elle traverse, mais une vraie route urbaine, au cœur, ou devrais-je dire au centre, de la vie de tous les habitants.

LA ROUTE COMME LIMITE OU FRONTIÈRE DANS LA VILLE

En se questionnant sur la place de l'infrastructure urbaine et le rôle qu'elle pourrait jouer dans une capacité à faire-ville, nous arrivons forcément à une question fondamentale : comment faire pour qu'elle ne soit pas une simple limite, une frontière dans la ville ?

En France, l'infrastructure cristallisant le plus cette problématique, est la figure du périphérique. Elle vient créer des délaissés ou des zones blanches¹ autour d'elle, des espaces vus comme inaccessibles et inhospitaliers. Agissant ainsi, on vient créer une véritable entaille dans l'urbain, la route devient un espace détaché de son environnement immédiat, qui ne permet que le déplacement sans prendre en compte l'influence qu'elle peut avoir sur les quartiers, ou paysages qu'elle traverse. Les routes pénétrantes en Inde m'ont apporté un autre regard sur cette question.

Je souhaiterais amener cette réflexion en mettant en avant le travail d'Eric Chauvier, dans le livre *La rocade Bordelaise*.² En effet, la démarche anthropologique de parcourir les abords d'une infrastructure majeure

par la marche, est proche de ma propre enquête de terrain et la nourrit. Le regard de l'anthropologue vient investir chaque lieu, même ceux qui pourraient paraître les plus médiocres, pour comprendre vraiment ce qu'il s'y trame, leurs qualités et défauts.

En Inde, l'infrastructure de transport, comme évoqué précédemment, est loin de devenir une vraie coupure dans la ville. Elle s'inscrit et se prolonge dans les quartiers qu'elle traverse, se laisse déborder par les usages de la ville ou la transforme. Elle se met finalement au niveau de la ville, elle n'est pas forcément un espace privatisé au milieu de l'espace public. Lorsqu'on est habitué à se faufiler dans la circulation, la route ne fait presque plus peur. C'est un savoir-faire des habitants comme un autre, dompter le flux et traverser finalement la voirie. Même en cas d'un flux important, il est possible de traverser ; les usagers de la voirie sont habitués à ralentir, contourner, faire attention à tout ce qui pourrait arriver à gauche et à droite. Ainsi, les piétons, animaux, vendeurs nomades, pressent le pas, forcent les véhicules à s'adapter, et finissent par se retrouver de l'autre côté de la rue. De ce fait, la route n'apparaît plus comme une ligne impossible à franchir, qui fracture la ville ; cette impression est renforcée par le lien que la route entretient avec ses abords.

Nous pouvons cependant remarquer, qu'à certains endroits, notamment autour de SG Highway, la présence de l'infrastructure routière crée une différence de densité, ou marque une frontière dans le développement de la ville. Ces lieux se rapprochent du concept de périphérique qui marquerait la fin de la "vraie" ville, comme on peut le voir dans beaucoup de

villes françaises. Mais finalement, Ahmedabad, comme d'autres villes Indiennes, connaît une expansion si importante que les limites de l'urbain sont toujours mouvantes et en constante réorganisation. Le périphérique intérieur (132 Feet Ring Road) était, il y a quelques dizaines d'années, une infrastructure permettant de contourner la ville, une limite entre ville dense et péri-urbain, aujourd'hui il a été complètement rattrapé par l'étalement urbain. C'est devenu une route majeure mais connectée au rez-de-chaussée et aux usages des habitants. D'une infrastructure de transport éloigné, ne servant qu'à aller d'un point A à un point B, elle est devenue un rez-de-route qui arrive à faire-ville.

Eric Chauvier décrit la rocade bordelaise en ces mots "un territoire qui présente la particularité d'être présent et absent à la fois". Dans le monde occidental ou en France, nous sommes des milliers à sillonner ces infrastructures tous les jours, c'est notre espace, notre paysage quotidien ; mais c'est comme si le fonctionnalisme et la vitesse, nous avaient fait oublier qu'ils pouvaient être des espaces en soi, qu'ils ne sont pas détachés du sol, et qu'ils peuvent être autre chose que des frontières dans la ville. La route peut devenir complètement présente dans notre quotidien et dans la ville. L'infrastructure tranche tellement la ville qu'on parle même de la ville intra-muros, pour désigner la surface comprise à l'intérieur d'un périphérique. A Paris notamment, l'infrastructure devient une fracture sociale et spatiale majeure, connue de tous. Habiter au-delà du périphérique, c'est être relégué à l'extérieur de la vie de la cité, ne pas avoir la même accessibilité, les mêmes conditions de vie

1. Zone du territoire qui apparait comme blanc sur la carte, dans *Un livre blanc, récit avec cartes*. Philippe Vasset.

2. Chauvier Eric. *La rocade Bordelaise : une exploration anthropologique*. Lormont : Le bord de l'eau, 2016, 130 p.

ou la même quantité de services de proximité. Le périphérique parisien est devenu une figure symbolique cristallisant des enjeux d'inégalités territoriales qui le dépassent sûrement. Cette grande frontière devient même le lieu de vie des populations marginalisées, qui prendront place sur les friches qu'elle crée.

Mais en changeant de regard sur l'infrastructure, à la manière d'Eric Chauvier, en la voyant telle qu'elle est et ce qu'elle peut offrir, nous pouvons créer un espace qui relie, plus qu'il ne sépare. Les politiques se sont saisis de ces réflexions et désirent dépasser cette frontière en réfléchissant à l'échelle du Grand Paris. Nous pouvons aussi citer le travail de Tomato Architectes dans "la ville du périphérique".¹ L'intitulé en dit déjà beaucoup ; leurs travaux invitent à investir par le projet les espaces qui bordent le périphérique, en arrêtant d'avoir peur de lui, d'avoir une image trop négative des nuisances qu'il peut créer. Comme dans les exemples fournis par les routes majeures d'Ahmedabad, nous pourrions penser une ville de la limite, une ville du périphérique et non d'au-delà du périphérique, avec des axes routiers qui jouent avec leurs abords, qui créent un seuil d'usage intéressant sur le rez-de-route, qui créent de nouvelles relations de proximité plus que de séparation, etc. Cela peut aussi offrir un regard sur les pratiques possibles du projet, en lien avec l'infrastructure dans une métropole française et occidentale.

Dans les pays occidentaux, l'infrastructure routière peut être perçue de façon trop fonctionnaliste ; elle nous renvoie une image négative qui crée un recul par rapport à elle et donc accentue la sensation de frontière. Nous voulons nous en protéger avec des barrières, des murs anti-bruit, nous désirons nous en éloigner, créant des friches inhabitées, des zones tampons, ou zone blanche qui la mettent à distance. Des pans entiers de l'espace sont ainsi retirés de la ville, ils ne valent plus rien, alors qu'ils pourraient être, comme on l'a vu à Ahmedabad, très rentables ou très optimisés au regard de l'accessibilité ou de la visibilité.

Jean Loup Gourdon dans son ouvrage "La rue, essai sur l'économie de la forme

urbaine" analyse la pensée initiale de ces routes moderne dans la charte d'Athènes.²

"La "solution" est présentée avec un caractère d'évidence : proximité et continuité étant source de nuisance, d'encombrement, séparons les fonctions, mettons les à distance et faisons de la nécessité de franchir la distance une fonction en soi"³, pour lui, dès l'origine la route moderne a été pensée comme une limite séparé de son environnement. Mais la distance ne peut pas être une fonction en soi, car s'il en est ainsi, les espaces et leurs abords générés par cette fonction n'auraient aucune raison d'être s'il ne servait pas de capacité de franchissement ou de déplacement. Pour Jean Loup Gourdon, les voiries modernes symbolisent les principes de la Chartes d'Athènes, et montrent bien que la modernité ne cherchait pas totalement le bien commun mais est une idéologie au service du capitalisme, cherchant au maximum le résultat, promotionnel, immédiat, et renvoie à plus tard l'arrivée des problèmes sociétaux. Nous pourrions dire que dans la route qui se veut une limite, délitant l'urbain autour d'elle, les pertes de faire-ville sont socialisées et les profits immédiats et individuels sont redonnés aux promoteurs finançant ces infrastructures et les espaces commerciaux de périphérie, qui on eux beaucoup moins de contraintes et de règles car renvoyant les impacts négatifs sur l'urbain à la collectivité et au long terme.

Nous pourrions aller plus loin, plus qu'une ville du périphérique on pourrait amener la réflexion d'une ville par le périphérique. Grâce à l'observation d'Ahmedabad, nous avons vu que l'humain pouvait s'approprier cet espace ; que cet espace pouvait être vecteur d'une nouvelle forme d'urbanité, opérant et influençant l'urbain ou le territoire qu'il traverse. Au final loin d'être une frontière, il peut être vecteur de développement urbain, un "centre-route" qui construit la ville autour de lui. Nous le voyons bien dans les expansions des villes indiennes ou même françaises ; l'expansion de la ville se fait d'abord par et autour de la route pénétrante, et se prolonge ensuite au reste du territoire pour se densifier. Ainsi nous comprenons que l'infrastructure

peut être une source de rentabilité économique ou même de rentabilité d'usage, qui crée une effervescence et une densité d'appropriation de l'espace autour d'elle, que ce soit par l'architecture ou par les habitants. En la voyant à travers ce prisme, en décalant notre regard par le parcours anthropologique, en regardant les situations des infrastructures tels qu'elles sont et non pas à travers une vision déformée constituée de risque, de nuisance ou même de danger, nous ouvrons un champ des possibles, un champ projectuel pouvant convertir la route-frontière en "centre-route" capable de développer le faire-ville autour d'elle.

Pour conclure, nous pouvons dire qu'à travers le transect, nous avons vu de multiples rez-de-route, et il apparaît que la route transforme indubitablement la ville qu'elle traverse. Elle peut la transformer en créant de nouvelles possibilités d'usages et de nouvelles façons de faire-ville ; elle peut devenir une vraie richesse dans la production urbaine qui apporte de nombreuses qualités spatiales. Mais elle peut aussi être une frontière, une cicatrice dans la ville qui sépare et bouleverse négativement les quartiers qu'elles rencontrent. En sachant cela, en sachant qu'intrinsèquement, l'infrastructure transforme la ville, qu'elle délite l'urbain sur toute sa longueur, nous pouvons y réfléchir avant sa mise en œuvre, la projeter en réfléchissant à son impact, en maximisant la possibilité que ces rez-de-route puissent faire-ville.

1. Tomato architectes. *Paris, la ville du périphérique*. Paris, Le Moniteur, 2003, 191 p.

2. Ouvrage publié en 1933 sous l'égide de Le Corbusier, il marque l'aboutissement des CIAM. Il est l'ouvrage manifeste du courant moderne. Il présente une approche de la planification fonctionnelle et rationnelle de la ville.

3. Gourdon Jean-Loup. *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*. Paris : L'aube, 2001, page 2

B/ Comment la ville transforme l'infrastructure ?

Si à Ahmedabad, la route offre un nouveau paradigme sur la place de l'infrastructure en ville ce n'est pas que pour sa capacité de transformation de ses abords en espaces du faire-ville, c'est aussi par son aptitude à accueillir des faits urbains majeurs en son sein. Dans la culture Indienne, le regard différent sur l'infrastructure permet de pouvoir s'en approcher ou de la traverser sans en avoir peur, sans surestimer ses nuisances, l'architecture et les usages viennent à son contact. Mais ce n'est pas tout, cette culture de l'appropriation se poursuit sur la route elle-même. À Ahmedabad, nous avons observé que l'infrastructure transformait la ville, mais c'est aussi la ville qui transforme l'infrastructure.

APPROPRIATION DE LA ROUTE PAR SES ABORDS

Nous avons déjà vu que les abords de la voirie se transformaient pour s'ouvrir face à elle, par la transparence, mais aussi physiquement pour pouvoir s'étendre sur la bande active. Mais le rez-de-route indien est un espace de dialogue entre tous les usagers. Les différentes appropriations ou activités peuvent prendre plus ou moins de place en fonction des besoins et des interactions entre elles.

Ainsi, il est souvent possible que les bandes de parking, les bandes actives, l'espace des commerces, fassent plus que communiquer avec la route ; ces activités peuvent s'étendre sur l'infrastructure. En Inde, la route n'est pas un espace sacré et détaché de la ville, comme l'infrastructure peut transformer la ville, elle accepte de se faire transformer à son tour. Les différentes barres commerciales peuvent étendre leurs activités, comme l'étalement des marchandises sur le sol ou sur des étagères, allant jusqu'à mordre sur la bande parking, voir la voirie. De plus, certains commerces très proches de la voirie et n'ayant pas une bande active suffisante, étendent leurs activités de

réparation, de stockage, de fabrication manuelle etc. La route peut devenir pour eux leur seuil d'attente, ou de contemplation. Si le magasin donne directement sur la route, les clients ne descendront même pas de leurs scooters pour consommer, ainsi un bout de l'infrastructure devient l'espace du commerce.

Quant à elle, la bande de parking s'autorise tous les dérapages ; en étant très fine, elle autorise la communication entre la route et le rez-de-chaussée bâti, mais elle peut aussi s'épaissir quand les commerces ou le quartier d'habitation demandent une grande possibilité de stationnement. Un espace de la voirie sera donc dévolu au stationnement temporaire, cet espace peut aller jusqu'à prendre la place de la circulation elle-même.

Le plus marquant est sans doute les marchés urbains ; la plupart du temps, ils naissent d'une activité déjà présente dans le bâti, qui vient asseoir la légitimité et créer un support d'attache aux maraîchers ou vendeurs d'objets qui viendront s'étaler sur une petite ou grande partie de la voirie. A Gujari bazar, c'est le marché lui-même, souffrant d'un manque de place, qui vient remonter le long de sa voie d'accès pour s'étaler sur la route pénétrante. Ce faisant, il marque d'autant plus sa visibilité en allant jusqu'à la route principale et il permet d'accueillir des commerçants qui n'ont pas trop leur place dans le marché mais qui peuvent s'installer à sa périphérie. En remontant sur le rez-de-route, cette figure urbaine crée l'équilibre entre un point de rassemblement de vendeurs nomades qu'on retrouve à différents endroits de la ville et un marché majeur qui est un lieu en soi.

Les dernières figures du rez-de-route, qui s'étalent sur l'infrastructure, sont les commerces nomades ou les activités informelles des trottoirs. Ils occupent en majorité les bandes actives, les espaces vides ou interstitielles qu'on leur laisse. Mais les vendeurs ambulants ou les

familles pauvres, coincés dans l'épaisseur du trottoir manquent parfois de place et décident d'utiliser une partie de la voirie.

Dans certains rares cas, la route peut devenir un espace domestique, dans quelques zones de bidonvilles, l'espace intime s'étend tellement grâce aux charpoys, qu'il peut coloniser la route elle-même. Ainsi certaines scènes de vie en communauté ou en famille apparaissent sur une partie de la voirie forçant le détournement de la circulation.

Ce phénomène est encore plus présent pour les vendeurs nomades ; leurs pushcarts font déjà partie de la circulation quand ils se déplacent, et ils n'auront aucun mal à se positionner sur une partie de l'infrastructure. Dans cette position, ils peuvent optimiser la rentabilité foncière du lieu investi, en faisant partie de l'infrastructure toute la foule peut être un possible client, en plus des piétons marchant sur le bas-côté. Ainsi, les vendeurs nomades se positionnent dans un entre-deux de la mobilité, ni totalement dans la vitesse des véhicules ni totalement dans le mouvement des usagers des bas-côtés ou des linéaires commerciaux. Pour eux prendre une partie de la route c'est pouvoir exister entre deux mondes et tirer partis des deux dynamiques.

LES ÉVÉNEMENTS URBAINS AU CŒUR DE L'INFRASTRUCTURE

En continuant notre réflexion pour comprendre comment la ville nourrit et transforme l'infrastructure, nous pouvons nous attarder sur les nombreux événements urbains qui s'y déroulent sans lien avec les abords immédiats de l'infrastructure.

Parmi ses événements, nous avons

tout d'abord les fêtes et festivals indiens. Les fêtes rythment la vie des villes du pays durant toute l'année. Elles sont souvent religieuses, notamment hindous, ou tout du moins spirituelles et liées à des changements dans la nature, comme les passages entre les saisons ou les phases lunaires. Une grande partie de ses fêtes ont lieu sur la route, notamment les processions mettant en valeur des statues de divinités. Nous pouvons citer par exemple Ratha Yatra, le festival des chars, qui se déroule fin juin. Des chariots peints transportent des divinités hindous à travers la route ; ils sont entourés d'une foule gigantesque. Le transport de chariots et de statues à travers la ville est une coutume importante en Inde, on la retrouve durant Rava Navami début avril, qui fête la naissance du dieu Rava ou durant la fête de Dussehra, début octobre qui fait défiler les croyants avec de grandes effigies qui seront brûlés le soir.

De manière plus particulière, nous pouvons citer le festival Holi, que j'ai célébré durant mon voyage. A la mi-mars, les indiens fêtent l'équinoxe de printemps ; pour cela, ils allument des feux au milieu des quartiers et sur la



Photo de All India Radio News - Une procession de chars durant Ratha Yatra



Photographie street view - Une route devant le slum de Gulbai Thekran, on voit les statues exposées

route. Un grand feu permet de montrer à tous, l'importance de la communauté du quartier. Les habitants vont ensuite marcher autour du feu en jetant de l'eau à leurs pieds, ils mettront des offrandes dans le feu comme des noix de coco ou du popcorn, par exemple. Les habitants forment un cercle qui prend parfois une grande partie de la chaussée, obligeant les véhicules à passer dans l'espace restant, un petit corridor. Le lendemain, tout le monde se retrouvera pour se jeter des pigments colorés ; il n'est pas rare de retrouver des foules, arborant toutes les couleurs de l'arc-en-ciel, s'appropriant la route pour continuer leur jeu. Pour Divali, le festival des lumières, début novembre, les habitants allument tous des bougies, des lampes, des guirlandes et des feux d'artifices. Ainsi, la lumière se répand

même sur l'infrastructure qui se retrouve parée de milliers de petites flammes. Pour finir nous pouvons citer la fête de Ganesh qui est célébrée en septembre ; les habitants immergent des statues du dieu éléphant dans le fleuve Sabarmati. A cette période de l'année, le bidonville Gulbai Thekra, un des plus connus d'Ahmedabad, devient un centre de production de toutes ces effigies. Ce savoir-faire est une importante source de revenu pour ce bidonville qui est réputé pour la fabrication de ces statues. Pendant cette fête, le rez-de-route du bidonville est envahi de centaines de Ganesh blanc ou coloré, c'est une véritable vitrine qui finit par s'étendre sur l'infrastructure.



Photographie personnelle - Une procession d'un mariage sur la route, vu depuis le haut d'un immeuble

D'autres événements urbains prennent place sur la route, nous avons déjà mentionné les nombreux marchés qui peuvent fleurir d'eux-mêmes. Nous pouvons surtout citer les coutumes de mariage, elles consistent en une grande procession qui va volontairement s'approprier la route ; l'idée est de montrer à tout le quartier et à toute la société, le bonheur d'un couple et la richesse des deux familles. Ces processions se tiennent généralement au début du printemps ; ainsi pendant un mois, j'ai pu retrouver presque tous les jours, une circulation ralentie par des hommes et des femmes habillés de magnifiques vêtements de couleurs, brodés finement. La procession se poursuivait sur plusieurs centaines de mètres, l'assemblée dansant en rond autour des mariés, faisant jouer les tambours, les cris et les rires. De manière plus quotidienne, les habitants peuvent prier sur la route, si les temples sont accolés et ouverts sur l'infrastructure ; de plus, pour les communautés musulmanes, la prière de rue est une pratique courante, surtout quand les lieux de cultes sont trop petits pour accueillir tout le monde.

Ainsi, à travers ces différents exemples d'événements urbains ponctuels ou réguliers, voire quotidiens, nous comprenons que la route n'est pas un espace détaché de la vie de la ville et de ses habitants. Au contraire, l'infrastructure devient le lieu de communion, le lieu de rassemblement de toute la société, et le lieu où on souhaite montrer aux yeux de tous, sa réussite, son bonheur, ou sa piété. La route devient un espace éminemment populaire, et la visibilité qu'elle apporte se met au service de tous. L'infrastructure, loin d'être un espace seulement lié aux déplacements,

détachée des habitudes, devient un espace éminemment symbolique, plus que porteur de relations sociales, il devient porteur d'une identité et d'un récit collectif et spirituel. Pendant ces événements et ces appropriations, l'infrastructure devient un lieu anthropologique total, porteur d'un faire-ville exacerbé.



Photographie personnelle - Les cercles d'habitants sur la route durant Holi

UN ESPACE DE SOCIABILITÉ AU CŒUR DE LA VITESSE

A travers mon parcours, j'ai pu remarquer la place qu'avait la circulation dans la culture Indienne ; ce qui est assez notable, c'est comment au cœur de la vitesse, au cœur de l'infrastructure, pullulent des interactions multiples. J'ai compris, au fur et à mesure que je parcourais les rez-de-route, que l'espace de la vitesse était un lieu important de sociabilité. Les appropriations du rez-de-route et du rez-de-ville indien sont le résultat d'un débat tacite qui crée un espace public partagé en fonction des rapports d'influence de chacun. Sur la route, nous retrouvons le même phénomène, le chaos de la circulation indienne est en fait un système de négociation et d'adaptation permanente entre tous les usagers. Pour doubler on doit klaxonner, pour tourner on se retourne et par un mouvement du corps ou du bras on montre notre intention, on force le passage ou on le libère, on slalome et on se faufile entre les bulles de ralentissement, de stationnement, ou d'usage.

C'est pour toutes ces raisons, que j'ai décidé de désigner la circulation d'Ahmedabad comme un lieu-situation mouvant, porteur de multiples interactions et donc de faire-ville. Cela peut paraître surprenant, car les usagers sont individualisés sur leur scooter, leur moto ou rickshaw, mais finalement, ils communiquent en permanence, et créent un vrai espace public nomade. Nous n'entendons pas toujours d'échange oral, mais nous savons bien que la communication passe aussi par les yeux, les gestes, les postures, les bruits, les objets. Si nous réduisons les possibilités de communication des humains au langage verbal, nous oublions de nombreux paramètres et de nombreux sens qui font les possibilités de dialogue. C'est peut-être le fait de ne pas parler la langue du pays et de ne pas pouvoir parler à une grande partie de la population qui m'a sensibilisé aux autres formes de communication dans l'espace public.

Dans un deuxième temps, nous remarquons d'autres richesses dans cet espace sociabilisé au cœur de la vitesse. Nous pouvons y inclure les vendeurs nomades, qui communiquent avec les usagers, qu'ils soient statiques ou en mouvement. Dans ce dialogue, viennent aussi les troupeaux de chèvres et de vaches, autonomes ou guidés par un berger, qui rentre chez lui quand la nuit tombe ; les singes et les chiens errants prennent part au grand ballet du trafic, ils traversent ou marchent le long de la route, ils viennent manger les déchets ou réclamer de la nourriture aux conducteurs. Quand la circulation ralentit, les usagers commencent à discuter entre eux. C'est l'utilisation de véhicules semi ou complètement ouverts qui permet cette sociabilité du mouvement. Il n'est pas rare de voir des gens se reconnaître et se retrouver dans la foule des véhicules, pour se dire ce qu'ils font et où ils vont. C'est d'autant plus le cas avec les chauffeurs de rickshaws ; ils se reconnaissent entre personne du même secteur, ils se racontent leur journée, ils s'expliquent leur difficulté ou leur facilité à trouver des clients dans telle ou telle partie de la ville. En tant qu'occidental, j'éveillais la curiosité et il n'était pas rare de voir des scooters ou d'autres taxis ralentir pour rester à ma hauteur, tenter de lancer une réflexion ou simplement me dévisager. Certains conducteurs de rickshaws pouvaient même m'exhiber à d'autres collègues ; même si je ne parle pas le Gujarati, je pouvais alors aisément comprendre qu'ils se réjouissaient d'avance de pouvoir gonfler le tarif ; d'autres étaient simplement content de discuter avec moi. D'un véhicule à l'autre on pouvait me demander, "USA ?", "FRANCE ?", "PARIS ?", "CORONAVIRUS ?"

Ainsi, que ce soit dans des interactions tacites ou manifestes du trafic routier, l'infrastructure devient porteuse d'un espace riche en sociabilité, elle devient porteuse d'un faire-ville qui prend ici une forme inattendue. Dans un article du Moniteur de 2004, "La ville qui fait signe", Alain Guiheux analyse l'histoire du rapport entre infrastructure routière et ville et des images qu'elles renvoient. Pour lui la

voiture a permis de réduire les distances entre les lieux de la ville mais “L’automobile a créé un espace en propre, une forme privée au milieu de l’espace public, où celui-ci est pour partie exclu, visible et absent.”¹ Finalement en Inde nous voyons une nouvelle possibilité, que la route soit une forme d’espace public où il peut même être d’autant plus visible et accessible.

LES NOUVELLES RÈGLES DE L’INFRASTRUCTURE DU SUD, OU COMMENT ELLE DEVIENT TOTALEMENT UN ESPACE DE LA VILLE

Nous avons donc appris que la ville s’étendait sur la route et activait de nombreux usages de l’infrastructure, jusqu’à se dire que celle-ci fait réellement partie de la ville, mais pouvons-nous aller jusqu’à dire que l’on peut vivre dans l’infrastructure ?

En France, les populations qui vivent aux limites des infrastructures majeures sont souvent des populations marginalisées, exclues du droit à la ville. On trouvera des camps de personnes pauvres, de gens du voyage ou des migrants qui se glissent dans les interstices et les délaissés de la route, pour enfin avoir le droit de s’installer quelque part. Presque ironiquement, ce sont des populations qui, par leurs parcours ou par le fait qu’elles soient rejetées de la ville, ont vécu une forme de nomadisme bien plus importante que celle du trajet quotidien sur le périphérique. Pour un temps sédentaire, elles habitent dans des lieux paradoxaux, à la fois figés, hors du temps, et pourtant si proches de la vitesse et du déplacement. Ces usages domestiques se retrouvent propulsés au contact de milliers

d’autres formes de quotidienneté, ils pourraient être vus par tous les yeux de la ville mais ils sont écrasés et rendus invisibles par la vitesse et le regard que l’on ne veut pas leur porter.

Pour changer ce paradigme, que j’ai pu observer sur le périphérique nantais ou parisien et que je vous ai présenté au tout début de ma réflexion dans ce mémoire, nous pouvons nous tourner vers l’ailleurs, il pourra peut-être nous décaler et nous offrir un regard neuf sur ce qu’est vivre une limite, vivre l’infrastructure. Nous pouvons revenir sur l’étude “Learning From Lagos”² menée par Rem Koolhaas et publié en 2000. Comme Learning from Las Vegas en 1972,³ elle invite à changer notre regard sur les villes du sud, qui seraient en développement, en retard par rapport à nous. Dans cette étude, j’y ai retrouvé des logiques urbaines rencontrés à Ahmedabad ; mais à Lagos, une ville subissant encore plus, une forte explosion démographique, elles sont exacerbées. En Inde, Bombay se retrouve dans cette situation ; en 2011, 55% de la population de ce centre économique vivaient dans un bidonville⁴, et elle subit une explosion démographique qui crée de grande congestion du trafic sur des infrastructures de transport trop peu nombreuses. Si nous conservons notre perception classique, nous pourrions dire que ces nouvelles formes urbaines ne sont même pas des villes, mais pourtant des millions d’habitants y vivent et s’adaptent à la situation. “Dans les années à venir, 90% de la croissance urbaine se concentrera dans les aires asiatiques et africaines et des millions d’habitants investiront un habitat précaire et non régulé par les autorités locales”⁵. Ainsi, en tant que projeteur, nous ne pouvons les ignorer et nous

1. Guiheux Alain. *Un Urbanisme des Sensations. La ville qui fait signe. Le Moniteur* 2004

2. Koolhaas Rem (dir.). *Mutations. Lagos. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, page 651 à 719*

3. Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour Steven. *L’enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale, Mardaga. 2e édition 1977 (trad.), 190 p.*

4. Source : Gouverneur Cédric. *Calcutta la délaissée. Article de Le monde diplomatique, 2011, aout, page 7*

5. Source : rapport ONU 2014, extrait de *Les bidonvilles de Mumbai, une anarchie régulée, 2 octobre 2017, science po.fr*

pouvons nous demander quelles stratégies ces habitants mettent en place en absence d'autorité régulatrice et d'infrastructures permettant le fonctionnement normal de la ville.

À Ahmedabad, le réseau de transport collectif est assez réduit, quelques lignes de bus commencent à se développer sur les artères principales, en essayant de leur laisser une voie centrale ; il n'y a pas de métro ou de tramway pour une population de l'aire urbaine d'environ 8,7 millions d'habitants, sachant que la métropole du Grand Paris compte un peu plus de 7 millions d'habitants.

Ainsi, à Ahmedabad tout passe par l'infrastructure routière qui essaye tant bien que mal de contenir cette explosion démographique et l'étalement urbain qui en découle. Même si, la municipalité a toujours eu une longueur d'avance sur la création de nouveaux périphériques et qu'elle construit aujourd'hui quelques lignes de métro aérien, on comprend qu'elle manque de moyens pour faire face à la rapidité de développement de la ville. C'est cette insuffisance qui amène les habitants à développer des stratégies innovantes de requalification de pan entier de l'infrastructure et de la ville. En disant que la ville indienne est un chaos, on ne comprend pas qu'elle est en fait organisée dans un vaste système en permanence réactualisé par les habitants ; ce sont ces derniers, dans une forme d'auto-organisation collective qui inventent des nouvelles manières de faire-ville et de vivre la ville et l'infrastructure. L'espace de la route est complètement intégré pour devenir presque un espace de la démocratie participative.

Si les gilets jaunes ont investis les ronds-points pour avoir une forme de visibilité qu'ils n'avaient plus, et pour revendiquer une nouvelle forme de débat public, alors on peut dire que les indiens investissent tous les jours leurs infrastructures et la ville pour gagner en visibilité et pour saisir à chaque instant leur droit à la ville, pour créer, une RIC, une route d'initiative populaire.

Au final, le chaos est très organisé, il optimise en permanence l'espace foncier de la ville, il réinvesti des infrastructures qui seraient trop rationnelles et figées pour prendre en compte tous les paramètres existants et futurs. Il y a, là-bas, un équilibre entre des actes de planification urbains majeurs, décidés par les autorités, qui doivent prendre en compte une certaine forme d'efficacité dans la course face à l'expansion démographique, et le quotidien des habitants qui se veut plus complexe et plus précis. Je peux faire un parallèle avec le système que j'ai utilisé lors de mon parcours, où j'ai allié l'utilité de la carte, de la vue aérienne planificatrice, à l'action et au regard au ras du sol, plus riche mais aussi plus difficile à synthétiser. Nous pouvons citer Bijoy Jain, qui fonde sa pratique sur cet entre-deux, qui "se place en équilibre entre des états d'esprits bien différents, l'approche rationnelle qui semble caractériser l'occident et cette « manière particulière de fonctionner qui intègre le chaos » qui, explique-t-il, existe dans son pays."¹

Ces nouvelles tactiques habitantes pour adapter la ville et l'infrastructure aux besoins sont nombreuses, mais certaines semblent majeures.

Tout d'abord, nous pouvons remarquer à travers les rez-de-route à Ahmedabad, qu'il y a à la fois, un rapport différent à la propriété privée et à la fois un décalage par rapport à la notion d'espace public. Si nous essayons de trouver un espace public pouvant accueillir toutes les populations, un espace presque républicain et égalitaire, nous ne le trouverons pas à Ahmedabad. On ne trouve pas de place publique capable d'accueillir tous les citoyens ou des figures d'agora dans la ville ; au lieu de ça, on trouvera une série d'espaces communautaires qui s'articulent entre eux. Comme avec la gestion des seuils intimes, communautaires et publics dans les pols de la vieille ville, l'espace des rez-de-route est investi par des appropriations dans le sens privatisation de l'espace au sein même de l'espace public. Ce genre de tactique serait mal vu en France si un habitant ou un commerce s'accapare une portion de l'espace qui appartient normalement

à tout le monde. Ainsi, la vision d'un espace tout public, pour toute la société, peut freiner l'appropriation habitante ; de plus, la notion de propriété privée ou publique est presque fondatrice de nos sociétés capitalistes. Dans la loi française, il est très dur de déroger au droit fondamental qu'est la propriété privée, et cela se ressent dans la ville. Au contraire à Ahmedabad, il y a une absence de limites claires et l'espace public est en permanence négocié entre les acteurs pour créer des seuils mouvants d'espaces intimes, communautaires, publics ou commerciaux.

Finalement, l'abolition de notre vision de la propriété privée crée des limites flottantes qui permettent à la ville de se mouvoir en fonction des besoins quotidiens. Il en va de même des limites de la route ; elles sont débattues chaque jour et ainsi, les habitants d'Ahmedabad se donnent la possibilité de rendre souple un tracé d'infrastructure trop figé et qui ne pourrait pas, à la base, évoluer dans le temps et donc s'adapter à la ville qui elle est en constante mutation.

Au final, les rez-de-route sont toujours des espaces de seuils commerciaux et communautaires. Nous pouvons comprendre que la question de cet espace communautaire est une vraie différence culturelle qui influence chaque situation urbaine. Il n'y aurait pas forcément de logique à parler de gated-community dans la vieille ville tant ce principe, la succession de seuils de l'intime jusqu'à l'espace collectif bouillonnant, est imprégné depuis des centaines d'années dans la culture indienne et donc dans les logiques urbaines. De la même façon, sur les rez-de-route, les espaces communautaires ne sont pas des espaces publics

au rabais, au contraire ils en sont l'expression dans toute la ville d'Ahmedabad. La plupart du temps, on ne se ferme pas pour des raisons économiques mais parce que la communauté est le fondement de la société indienne. De la même façon que les français peuvent être troublés par la logique communautaire, inter-ethnique, de la société et de la ville anglo-saxonne, nous pouvons être troublés par l'accaparement des rez-de-route ; mais au final, c'est bien l'esprit communautaire qui permet d'autant plus de s'approprier, par petit groupe, les différents espaces de l'infrastructure et les bandes actives, en relation directe avec les quartiers d'habitations eux aussi très souvent liés à une communauté religieuse, de métiers, ou familiales élargies.

Le trafic routier a presque tous les droits ; il est un lieu en soi qui peut s'étendre et qui peut être totalement vécu par les habitants. L'infrastructure est même vécue par des millions d'habitants au même moment ; c'est peut-être l'espace le plus important de la ville, mais c'est un espace linéaire qui joue à s'épaissir et à se réduire en fonction des contacts qu'il entretient avec le reste de la ville. C'est cette liberté donnée au trafic routier qui est une des nouvelles règles majeures des villes du sud mondialisées. C'est un espace qui, par sa nature, est difficilement contenable ; il abolit profondément les logiques de propriété privée et les limites de la ville ; stopper ce flux, c'est comme vouloir arrêter le courant d'une rivière à main nue, l'eau finira par contourner, se faufiler, sortir de son lit et revenir finalement à son état initial. C'est l'usage de la moto qui permet à ce point-là une adaptation et une dispersion du trafic

dans la ville. A un point d'embouteillage, les scooters et motos pourront grimper sur les trottoirs, se déverser dans les rues environnantes, sur les bandes actives. L'embouteillage en un point de l'infrastructure, crée un point de tension urbaine ; ce point devient à la fois, un point de friction entre la ville et le trafic, pouvant créer des nuisances, et à la fois un espace d'opportunité. En ces points, le trafic est si lent et si présent que la route devient rue ; sur ses abords, les commerces nomades offrent leurs marchandises, passent entre les véhicules ; des marchés temporaires peuvent se créer au vue du nombre de clients potentiels propulsés en un lieu. Les paquets de véhicules ralentissent ou s'arrêtent sur le bas-côté pour profiter de tous les apports de la ville en ce point. En s'arrêtant et en mordant sur la bande active, ils pourront faire leurs courses, discuter, prendre un thé tout en étant toujours dans le flux et en pouvant s'y reconnecter à tout instant.

Au final, l'espace de l'infrastructure est un espace vécu, qui ne relie plus un point A à un point B mais une rue à part entière qui évolue et est malléable. Au niveau des nœuds routiers, la tension est si forte que les usages de la circulation peuvent se déverser dans la ville, les commerces sur les côtés deviendront des garages, les bas-côtés des ateliers de réparation à ciel-ouvert, les commerces nomades empliront tous les espaces délaissés créés par le tracé de l'infrastructure et pourront créer des marchés permanents aux endroits connectant le plus d'habitants. Les aménagements existants peuvent être eux aussi renégociés ; on pourra décider de supprimer des barrières, de monter sur des surélévations, de créer des extensions informelles en tôle, en brique et en bâche. L'infrastructure amenant un espace foncier éminemment rentable, la ville existante est remodelée. En définitive, l'infrastructure qui niait l'existant, se retrouve à collaborer avec tous les points de la ville, elle est non seulement connectée aux situations urbaines existantes mais elle en devient aussi une. D'un espace de la vitesse, d'un espace fonctionnel et mondialisé, nous aboutissons à

une infrastructure qui est un espace local en lui-même.

“Lagos représente un cas d'école développé, extrême et paradigmatique d'une ville à l'avant- garde de la modernité mondialisante. Autrement dit, Lagos n'est pas en train de nous rattraper”¹. Ahmedabad, comme d'autres villes du Sud est finalement un exemple marquant d'une autre façon de faire-ville, elle peut même nous donner des pistes pour repenser des villes occidentales marquées par le déclin économique. En ayant toujours travaillé autour de ville en développement, nous ne savons pas comment gérer ces nouvelles situations, comment concevoir la ville qui manque de moyens, qui présente des espaces délaissés ; peut-être que le futur de certaines villes occidentales peut venir du développement de nouvelles stratégies.

Ces stratégies des villes du Sud sont comme un grand système D, des tactiques profondément optimisées économiquement et socialement pour permettre de répondre aux besoins sans une source importante de financement des autorités. Nous pourrions même nous demander si ces nouvelles logiques urbaines ne seraient pas la forme la plus aboutie du libéralisme et du capitalisme mondialisé, mais avec une approche qui nous dépasserait. En effet, la non intervention de l'État, une approche différente de la propriété privée et des libertés individuelles conduisent à laisser les habitants se débrouiller, libre d'entreprendre et de modifier. De plus, laissés ouverts aux lois du marché et aux besoins de la ville, les espaces optimisent les mètres carrés vacants qui sont réintégrés. Comme avec la réparation des objets de second-main à Gujari Bazar et dans la vieille ville, les espaces des rez-de-route sont des ressources à optimiser car Ahmedabad n'a pas des moyens financiers importants. L'espace de l'infrastructure et ses délaissés deviennent donc une ressource qu'il n'est pas possible d'abandonner tant elle peut être rentable, qu'importe les questions sécuritaires ou de nuisances. L'espace de la route devient un capital intégré dans l'économie de la ville, soumis à la main invisible du marché, ou plutôt

ici aux mains invisibles de tous les habitants et de leurs besoins qui auto-régulent les rez-de-route et les modifient en conséquence.

Les villes du sud ont peut-être exaucées le souhait du libéralisme, une non-intervention complète de l'État. Cependant, en abolissant les logiques des limites de propriété, elles ont sûrement transformé cette notion. Cela crée, comme à Las Vegas, des formes urbaines inattendues, ou comme à Lagos, une refonte de la vision du faire-ville en créant des espaces de vie au cœur des espaces fonctionnels de l'infrastructure.

Pour conclure nous pouvons dire que les habitants des villes du sud dépassent notre conception de l'infrastructure stérile, régie par sa seule fonction du déplacement rapide. En se tournant vers ses pratiques à Ahmedabad et ailleurs, nous comprenons ce que peut nous offrir l'investigation de ces villes globalisées, néo-coloniales, qui ne sont pas souvent sondées alors qu'elles regorgent d'innovation urbaine et de tactique d'insurrection du faire-ville pour qu'il émerge de façon original en tout lieu. Loin de vouloir copier des logiques héritées d'une autre culture, ou de fantasmer l'informelle alors qu'il est aussi le résultat d'une forme de pauvreté et de manque d'accès aux services et à l'infrastructure, l'étude de ces villes permet de décaler le regard qu'on porte sur nos propres villes, de les rêver différentes, et finalement de les projeter autrement, enrichie de tous les apports d'ici ou de là-bas.

Nous avons finalement vu que l'infrastructure, qu'on le veuille ou non, agit sur la ville, ainsi il faut d'autant plus se saisir de toutes les problématiques du rez-de-route, pour mieux

penser nos villes. La route peut transformer la ville de manière positive, et la ville peut à son tour transformer l'infrastructure, elle peut même se déverser totalement en elle pour en abolir les préjugés ou les limites conceptuelles. Pourrait-on aller jusqu'à créer un lien très important, faire s'étendre les dynamiques de la ville sur la route et vice-versa pour finalement les confondre, ne plus pouvoir établir la limite entre les deux ? pour qu'il ne soit plus pertinent de les confronter ou d'analyser le rapport qu'ils entretiennent l'un vis-à-vis de l'autre, pour que finalement le rez-de-route redevienne un rez-de-ville.

C/ La vitesse, un espace de la ville indienne

Vouloir repenser la place de l'infrastructure c'est repenser la place de la vitesse dans la ville et la société. Ainsi après avoir compris ce que le flux pouvait modifier autour de lui nous pouvons tenter de comprendre comment la vitesse elle-même est un concept culturel qui façonne nos façons de pratiquer et regarder les villes. Nous nous demanderons ainsi si notre idée de la vitesse peut être différente et si ce décalage peut amener à faire-ville.

REGARDER LA VILLE DEPUIS LA VITESSE

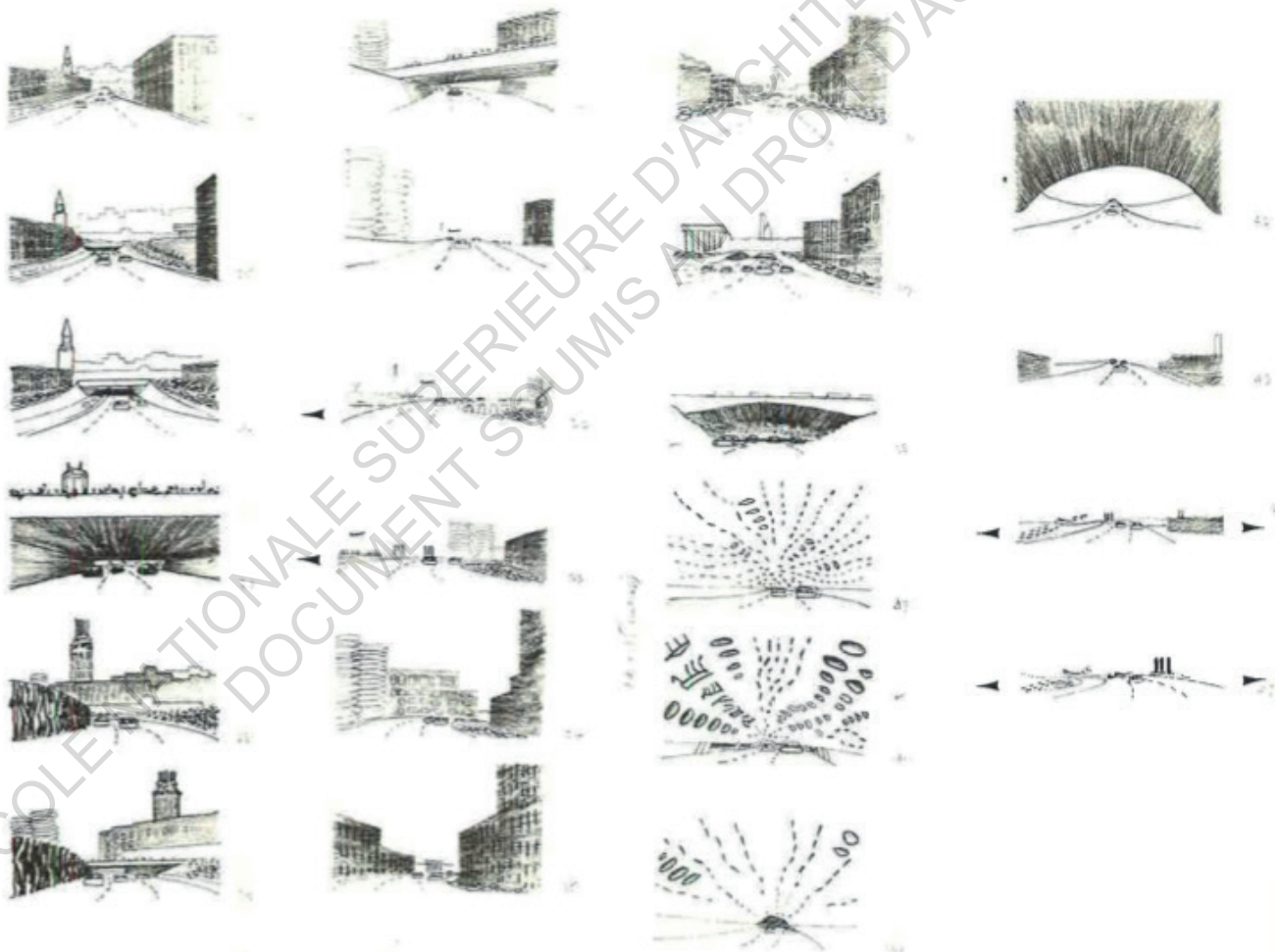
L'urbanisme moderne a amené avec lui une nouvelle façon de voir la ville. Comme nous l'avons vu avec Learning from Las Vegas et les routes pénétrantes d'Ahmedabad, le regard des usagers de l'infrastructure sur le paysage urbain a modifié en profondeur la façon dont les villes se construisent et se donnent à voir à la multitude. Cette réflexion a d'autant plus cheminé en moi, que mon protocole d'enquête de terrain permettait le jeu entre les différentes vitesses d'exploration. C'était pour moi un élément important de mon parcours, de pouvoir jongler entre une pratique de l'espace à grande et petite vitesse, ce qui me permettait de comprendre et d'analyser la ville différemment, à diverses échelles. On pourrait dire que pris dans le flux du trafic nous ratons un grand nombre d'informations, que nous passons à côté de lieux et qu'on peut perdre de vue ce qui fait l'essence de telle ou telle ville. Mais au final ce qu'a apporté la modernité, à travers les véhicules motorisés et les routes majeures traversant l'urbain, c'est une nouvelle façon d'appréhender chaque ville. Nous ne passons pas à côté de quelque chose, nous atteignons une logique de compréhension différente, nous pouvons même dégager de nouvelles informations grâce à la vitesse. En parcourant Ahmedabad en rickshaws, j'ai pu saisir les interactions entre des grandes zones de la ville,

j'ai pu saisir comment elle se transformait en se rapprochant du fleuve, de la périphérie, de la vieille ville ou de quartiers plus aisés. J'ai pu aussi saisir certains fonctionnements à différentes échelles car de nombreuses situations ne peuvent se comprendre sans lire leurs liens avec le reste de la ville, du pays ou du monde. Peut-on comprendre ce vendeur de fruits et légumes si nous ne l'avons pas vu parcourir la route, rejoindre les autres vendeurs sur un marché, ou venir récupérer sa marchandise dans un marché de gros, lui-même connecté à des zones agricoles du pays par les autoroutes ou les voies de chemins de fer. Finalement, comprendre une ville, c'est pouvoir voir en détail ses localités tout en sachant comment elles s'articulent entre elles à grande échelle, et cela ne se fait qu'en jouant entre les vitesses.

De plus, nous pouvons dire que cette conception à grande échelle et à grande vitesse n'est pas seulement théorique, elle fait partie du quotidien des habitants. Vivre l'infrastructure, la parcourir chaque jour c'est percevoir la ville par elle, c'est découvrir des quartiers entiers qu'on n'aura peut-être jamais l'occasion de parcourir. Les habitants de la nouvelle ville fondent la représentation mentale de leurs lieux de vie, par la vitesse. Si on marche ou si on prend un véhicule, la perception que l'on a du fait urbain n'est pas équivalente. Nous avons déjà vu que la ville se modifiait pour offrir des signes visuels perceptibles depuis la route, ainsi à grande vitesse nous ne perdons pas forcément des informations, nous nous ouvrons à une nouvelle quantité et qualité d'informations. Si les bâtiments se tournent vers la voirie et veulent une publicité visible depuis la route, alors nous ne pouvons comprendre ce phénomène qu'en prenant de la vitesse. La modernité ne fait donc pas qu'effacer et invisibiliser les localités, elle ouvre un autre champ de perception du territoire.

Kévin Lynch dans, “The View from the Road”¹ saisit cette question pleinement. Il s’est intéressé à trois villes américaines, Boston, Jersey City et Los Angeles, et c’est demandé quelle forme elles pouvaient prendre quand on les parcourait depuis les grands axes qui les traversent, et quelle image mentale elles créaient chez les habitants. Cette question est d’autant plus pertinente dans les villes américaines façonnées par et pour la voiture. Il les lit à travers un regard de projeteur, en revendiquant que si la route est une nouvelle façon de voir la ville, alors que les urbanistes s’y penchent et tâchent de créer des villes lisibles. Pour lui, nous pourrions penser en amont un schéma d’ensemble qui permettrait de lire et comprendre la ville facilement en voyant

à travers la vitesse, ses quartiers, ses points de repères, ses voies, et il faudrait donc façonner le paysage que renvoie les villes depuis la route car c’est un sujet majeur qui est délaissé par les urbanistes. Cependant, les villes traversées offrent des infrastructures assez détachées de la ville, très rationnelle, et Kévin Lynch tente d’offrir une nouvelle approche et de nouveaux outils aux concepteurs mais toujours autour d’une idée de planification importante. Au final, à Ahmedabad le paysage urbain de la vitesse est constamment redessiné par les habitants eux-mêmes, il devient un paysage mouvant qui crée ses propres points de repère, ses nouvelles façons de parcourir, de trouver son chemin et de ne pas se perdre qui peut être modifié d’un jour à l’autre car c’est le



Illustrations tirées de l’essai “The View from the Road” - Croquis d’analyse des vues des différentes séquences urbaines traversés sur la route du centre-ville

1. -Lynch Kévin, Appleyard Donald, Myer John R. The view from the road. Cambridge : MIT press, 1966, 63 p.

flux routier lui-même qui modifie le paysage alentour. En laissant les abords se tourner et se vendre à la route de la façon dont ils le désirent, nous laissons les commerçants et les habitants optimiser la visibilité et la lisibilité des signes qu'ils renvoient. La lisibilité s'auto-régule, mais dans une concurrence des signes publicitaires qui peut conduire à un trop plein d'informations qui finit par être troublant et égarer le lecteur du paysage d'Ahmedabad. Il faut un regard aguerrri pour comprendre les fonctionnements de visibilité qui peuvent être, par leur accumulation, trop confus.

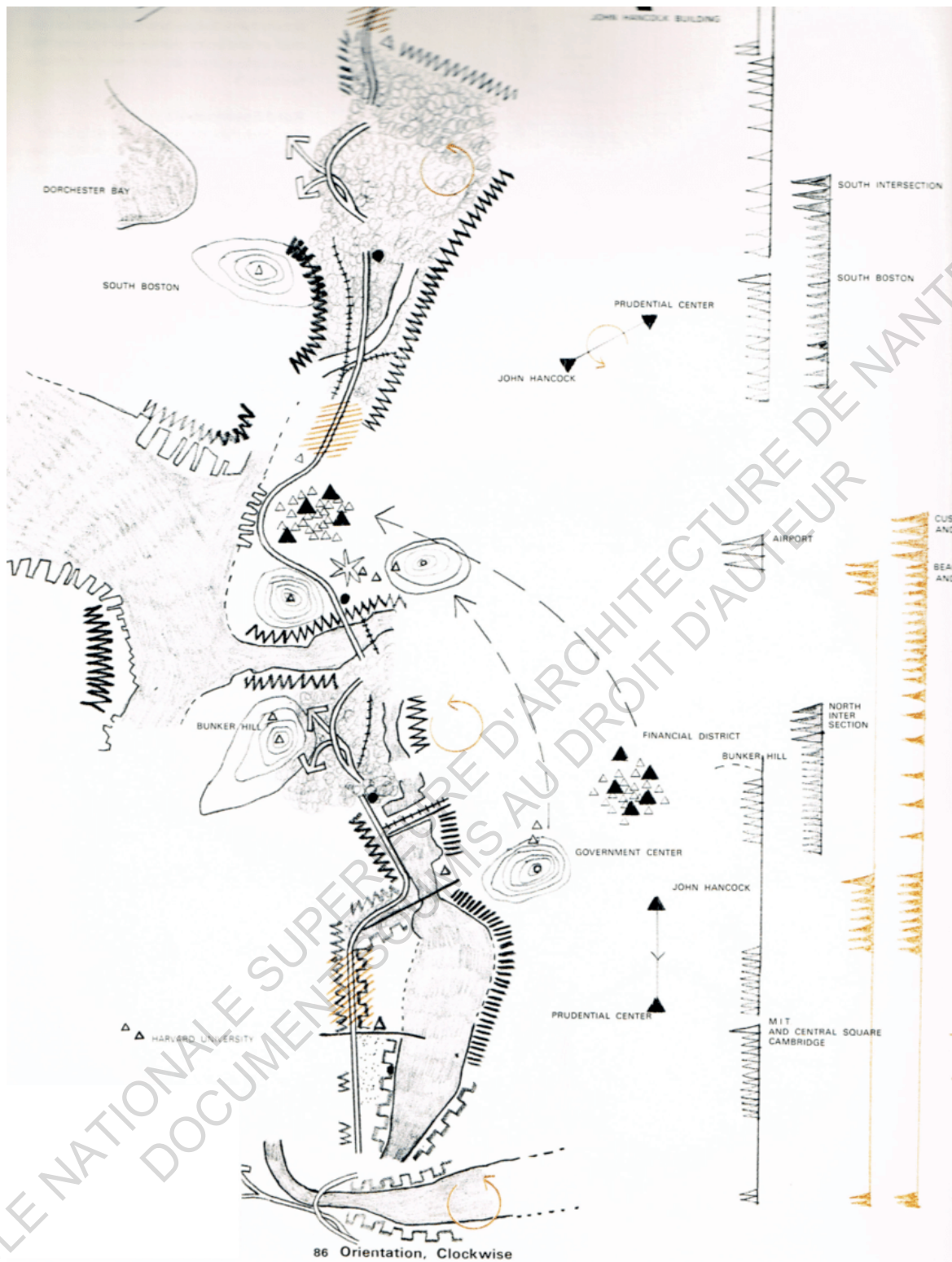
L'attachement et la perception que l'on a de notre lieu de vie, sont déjà une façon de créer une identité collective, et une façon de voir le territoire, ce sont déjà une façon particulière de le parcourir et de se l'approprier. Ne pas se perdre, comprendre son environnement urbain, pouvoir se l'approprier mentalement, savoir se situer dans un ensemble plus large, sont des éléments qui facilitent l'attachement des habitants à leur ville, créant une sensation de sécurité et d'apaisement. La vitesse, en créant un paysage à grande échelle et en offrant des signes et des symboles différents, crée un nouveau paysage urbain, donc une nouvelle identité de la ville et une nouvelle identité collective. Ainsi s'ouvrir à différents paysages urbains de la vitesse, les réfléchir et les façonner en amont, c'est déjà une façon de faire-ville. Le paysage de la vitesse reste à façonner et à construire, dans ce projet d'infrastructure, l'architecte et l'urbaniste peuvent travailler pour atteindre un soin de l'urbain, un luxe des vues et des sons, une qualité de vie et d'espace que les habitants sont en droit d'exiger non seulement pour leurs espaces privés domestiques ou publics de la ville mais aussi pour les espaces du mouvement comme sur la route.

DROMOLOGIE DES USAGES DE L'INFRASTRUCTURE

Pour comprendre comment l'infrastructure routière peut faire-ville, nous devons nous pencher sur la façon très particulière qu'ont les Indiens d'aborder la

vitesse. Au fur et à mesure de mon parcours, je sentais de plus en plus un décalage culturel sur la notion de temps et comprendre leur conception du temps, c'est comprendre comment ils peuvent se saisir autrement de la vitesse d'une société.

La modernité et la mondialisation n'ont pas apporté qu'une accélération des pratiques de la ville, elles ont aussi apporté une accélération complète de nos modes de vies et de tous nos moyens de communication. Mais en allant vers l'ailleurs, on saisit que l'accélération de la société n'a pas été la même partout. Comme le propose Paul Virilio¹ nous pouvons investiguer les pratiques de l'infrastructure au regard du rôle joué par la vitesse de nos sociétés, en quelque sorte faire une dromologie des usages des rez-de-route. "La vitesse des transports et des transmissions instantanées réduit le monde à rien. Nous vivons une époque singulière, notre appréciation des échelles de temps et de distances est bouleversée et la terre est devenue trop petite pour le progrès."² Cette affirmation est pour moi une des explications majeures de la stérilité des rez-de-route en France ; à tout penser à travers le prisme de l'efficacité fonctionnelle, de la rentabilité de la vitesse, nous avons réduit les territoires que traversaient les infrastructures à rien. Dans l'ouvrage "La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine" Jean-Loup Gourdon nous dit que "La transformation de la mobilité humaine millénaire en "mobilisation" généralisée est obligatoire. Les "sédentaires" peuvent se penser "nomades" : ils sont surtout mobilisés par la dispersion même des choses. Ce sont elles qui les bougent."³, ainsi par la nouvelle vitesse de nos sociétés et le déploiement de l'infrastructure nous perdons notre liberté dans le mouvement, nous sommes en quelque sorte aliéné par notre façon de pratiquer le déplacement dans nos villes. Nous ne sommes plus nomade, notre trajet quotidien domicile-travail et sa vitesse est subis et nous réduisons donc notre liberté de bouger ou de ne pas le faire. La ville post-moderne n'est donc pas nomade, elle provoque une immobilité mobile car elle n'inclue pas l'espace et le temps qu'elle traverse et oblige à



Illustrations tirées de l'essai "The View from the Road" - Diagramme d'analyse des vues, et des orientations de la route à lire du bas vers le haut. Quelle lisibilité des intersections, point de repère, quartiers de la ville ?

1. Paul Virilio est un urbaniste et philosophe. Il invente en 1977 le néologisme de dromologie. La dromologie est l'étude du rôle joué par la vitesse dans les sociétés modernes, du grec dromos (« course ») et logos (« science »). Notamment à travers l'ouvrage *Vitesse et politique : essai de dromologie*. Paris : Galilée, 1977, 151 p.
2. Noualhat Laure. Interview de Paul Virilio, «La vitesse réduit le monde à rien». *Libération*, 3 juillet 2010
3. Gourdon Jean-Loup. *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*. Paris : L'aube, 2001, page 31

jongler entre toutes les destinations éparpillées sur le réseaux. Et paradoxalement, elle sédentarise de manière inégalitaire des parties de la population, par l'absence de connexion et d'accès à l'infrastructure et aux transports, des territoires périphériques se voient privés de leur droit à la ville. Certain son en marge de l'accélération de la société signifié par Paul Virilio, on arrive donc à une ville ségréguée, par les non possibilités de mobilité urbaine et donc d'accélération conjointe avec la société, on peut ainsi dans nos villes et sur le globe, se retrouver sur le bas-côté de la mondialisation. Peut-être que l'urbaniste et le politique devraient penser à des quartiers de mixité des vitesses.

La modernité a apporté une idée particulière du progrès et du développement technique : nos sociétés iraient en s'améliorant grâce à l'évolution technologique. Du moment que la technologie permet d'améliorer les conditions de vie, alors, c'est que les sociétés se perfectionnent ; et nous avons redessiné la perception du temps, en nous disant que nous passons de sociétés sous-développées à des sociétés de plus en plus éclairées. Ainsi, plus besoin de se poser de questions sur les impacts de la technologie, sur l'impact de la vitesse des transports et de la communication par exemple, nous avançons de toute façon dans la bonne direction.

En Inde le temps n'est pas une flèche de gauche à droite, le temps est cyclique. Selon eux, l'univers connaît quatre phases d'apparition pour ensuite dégénérer puis disparaître avant de réapparaître, ce processus s'étalant sur des millions d'années. Leur société n'a pas vocation à progresser en un demi-siècle, ils sont presque insignifiants dans la boucle du monde. Ainsi, ils ancrent leurs pratiques religieuses dans une dynamique plus quotidienne, tous les jours le même cycle et chaque année les mêmes fêtes. Depuis des millénaires, l'hiver laisse place au printemps et depuis des millénaires, les Indiens fêtent ce changement. Les grandes coutumes sont liées à des événements naturels cycliques, revenant à la même période chaque année plus qu'à des

dates clés de l'histoire. Cela favorise l'ancrage de coutumes, et donc de pratiques de la ville, immuables.

La modernité occidentale, apportée par les anglais pendant la colonisation, a quelque peu perturbé cette vision du temps mais elle n'en reste pas moins prégnante dans la ville. Le plus marquant est le rapport des Indiens à la vitesse, si nous sommes petits dans une temporalité cyclique et infini, prenons le temps de faire les choses. J'ai pu le découvrir dans mon parcours, vivre au rythme indien c'est savoir saisir l'imprévu, s'avoir s'arrêter pour discuter, prendre un thé, savoir faire un détour, ou prendre le temps de rencontrer quelqu'un plusieurs fois pour gagner sa confiance. Prendre son temps est un mode de vie, une façon de s'offrir à la ville. Le thé est l'élément symbolique de cette faculté à s'arrêter pendant la journée, prendre une pause dans la vitesse de la société. On prend le thé à l'endroit où on travaille, à tout moment, c'est un rituel sacré qui arrête chacun dans ses activités. Il permet de se réunir et de discuter et créer des espaces de sociabilité partout en ville. On ne verra jamais quelqu'un travailler en buvant son thé, c'est l'un ou l'autre. Au cœur de l'infrastructure, les chauffeurs s'arrêteront où ils veulent sur le rez-de-route, dans un petit espace aménagé sous une bâche. Si vous arrivez dans un commerce et que vous voyez les vendeurs prendre le thé, ils vous en offriront un et vous prendrez le temps de le boire avec eux, ils ne reprendront pas leurs activités avant d'avoir fini. Ils n'ont pas d'horaire de pause fixe ; elle sera décidée en fonction de l'arrivée d'un grand sachet du précieux liquide. Cette culture différente de la vitesse peut être déroutante, on pourrait dire que l'Indien est lent, qu'il est en retard, qu'il est désorganisé, mais c'est qu'il ne conçoit pas le temps comme nous. Dans la vitesse de l'infrastructure, l'Indien n'aura pas de mal à prendre son temps, ralentir, s'arrêter, c'est un des paramètres majeurs qui fait que la route devient un vrai lieu de la ville. Pour un français, si le trajet domicile-travail pouvait être réduit à rien cela serait parfait, il se met en mode automatique, rien n'arrive, rien ne vient le perturber, et il arrive à destination comme il est

parti. À Ahmedabad, le temps du trajet devient un temps de la vie quotidienne, les Indiens se le réapproprient, ils évitent de réduire le monde à rien, autour de la route.

C'est l'inégalité des vitesses qui crée des situations paradoxales entre la route et ses abords, entre des personnes marginalisées, car n'ayant pas accès à cette vitesse permise par le progrès technologique. L'humain mondialisé, plus connecté peut savoir ce qu'il se passe à travers le monde en quelques instants, il peut voyager entre les mégapoles en quelques heures, il peut filer à toute allure sur les infrastructures urbaines pour rejoindre les points du globe qui l'intéressent ; en dehors de cette bulle mondialisée rien ne peut l'atteindre ou l'intéresser. Et l'autre humain, renvoyé à sa sédentarité, ou rejeté à un nomadisme subi, n'a plus droit à la ville car il n'a plus la même vitesse que le monde. À Ahmedabad, la vitesse se dilate entre chacun, les rythmes s'adaptent pour créer des passerelles entre toutes les temporalités, si vous étiez pressés mais que le vendeur boit son thé, alors vous devez vous mettre à sa vitesse vous aussi, boire une gorgée et profiter de l'instant.

Paul Virilio nous apprend qu'en prenant en compte le paramètre de la vitesse, nous prenons en compte des pans entiers de territoire qui commençaient à se détacher de la vie de la cité ou de la cité-monde. Il faut donc prendre en compte la vitesse dans notre façon de concevoir et de pratiquer la route pour éviter qu'elle soit encore une fois une frontière qui déboussole ses abords. Même si la route agit comme un « rapetissement du monde »¹ au final, si on choisit d'adapter sa vitesse aux circonstances, on reconnecte la temporalité de l'infrastructure aux

rez-de-route et aux imprévus, et on l'ouvre donc à une possibilité de faire-ville.

PRENDRE LE TEMPS DE FAIRE-VILLE

C'est peut-être une des choses qui trouble le plus, le paradoxe de la route indienne, comment peut-elle être à la fois l'eldorado de la vitesse et de la circulation et à la fois un lieu où nous pouvons prendre le temps et créer de l'espace public ? Parmi les objets architecturaux, la route est peut-être l'un des seuls qui se caractérise par le mouvement qu'elle héberge. Nous avons vu ce que cela pouvait créer dans l'urbain mais le mouvement n'est pas qu'une notion physique c'est aussi une notion temporelle. Et c'est sûrement ce concept que les occidentaux ont voulu oublier, le déplacement ne peut pas être instantané et donc il doit être pris en compte. Certaines personnes passent des heures dans les transports et sur la route mais sont toujours sédentaires, car dans leur esprit, le temps du déplacement n'existe pas, ou ne devrait pas exister.

Et même si la route rationnelle permettait une rentabilité autonome pour chaque fonction, pourquoi viser une rentabilité de nos vies ? Gagner du temps, dix minutes sur un trajet, car le temps c'est de l'argent ? Nous pourrions, non pas perdre, mais réinvestir ces dix minutes pour prendre notre temps et améliorer nos conditions de vie. Si habiter, consommer et travailler font partie de nos vies alors dans ces temporalités nous pouvons aussi gagner de la qualité de vie. La modernité et la charte d'Athènes propose qu'il faudrait gagner du temps pour les loisirs, et que l'espace fonctionnel, notamment la route, mal pensé

1. Paul Virilio : *Conjurer la vitesse*, *Le journal de l'éco* par Arjuna Andrade, sur France culture.

fait perdre à l'ouvrier un temps de repos ou de récréation. Mais le temps du loisir c'est pas un temps détaché du reste de la journée, un temps que l'on nous offre pour le travail accompli pour la société, le temps du loisir peut dans chaque moment de notre vie et dans chaque espace de la ville, car même se déplacer ou travailler font partie de notre vie et donc méritent qu'on s'y attarde, et qu'on s'y sente bien. Nous pourrions en effet gérer efficacement chaque fonction de la ville comme chaque fonction de notre journée, mais nous pourrions aussi mixer les différentes fonctions de la ville pour enrichir et complexifier les usages urbains, et c'est ainsi que la rentabilité ou l'efficacité initialement perdue est retrouvée. Grâce à une nouvelle façon de penser la route nous pourrions donner à chaque citoyen la possibilité de se saisir de son propre espace-temps et de ne plus être inféodé à l'efficacité des fonctions de chaque morceau de la ville et de sa vie, pour que sur l'infrastructure la forme suive "les" fonctions.

Nous avons peut-être oublié que le temps était un des grands paramètres qui créaient nos villes, l'urbain est un palimpseste complexe qui se crée et se transforme à long terme. Pourquoi alors ne laissons-nous pas le temps à la route ? Pourquoi n'a-t-elle pas droit au même régime que le reste de la ville ? Pourquoi n'a-t-elle pas le droit d'évoluer, de se transformer, de prendre son temps ? Le faire-ville ne peut se faire dans la rapidité, il faut du temps pour créer des relations sociales durables et pertinentes dans l'espace public. Comme les pratiques de la vieille ville, vernaculaire, vieille de plusieurs centaines d'années, les pratiques de la culture hindoue semblent ancrées dans un temps qui me dépasse. Le rez-de-ville et le rez-de-route indiens sont des sur-lieux anthropologiques, ils sont porteurs de sens car ancrés dans des symboliques centenaires ; les communautés qui se les approprient semblent là depuis des générations, ils font ce métier depuis des dizaines d'années. Et même au milieu de la route cette logique persiste. Il n'est pas rare de voir un arbre protégeant un mini espace public ou communautaire. Entre les voitures nous voyons des hommes assis sur un banc, prenant

un thé et fumant une cigarette, profitant d'une bulle spatiale et temporelle. Ils ne subissent pas la différence de vitesse, ils se l'approprient, le trafic forme un cocon autour d'eux, ils sont entre eux et protégés. Entre les scooters filant à toute vitesse, un petit temple nous rappelle que nous pouvons prendre le temps de prier des dieux qui ont toujours été là et seront toujours là.

Pour conclure nous pouvons dire que la ville indienne apporte une autre conception du temps et de la vitesse. Cette conception infuse dans tous les usages du rez-de-route et sur l'image que l'on peut avoir de la ville et du paysage urbain à grande et petite échelle. Finalement prendre en compte le sujet de la vitesse à bras le corps c'est se questionner sur notre place dans la mondialisation et dans la ville, c'est sortir de l'accélération de notre société qui réduit le monde et nos situations urbaines à rien. En donnant une nouvelle dimension à la pratique urbaine, non plus seulement spatiale mais temporelle, nous nous ouvrons à une route qui peut s'adapter aux aléas de la ville, à des situations futures, une route qui pourra changer de vitesse pour mieux s'adapter à la société et aux habitants, pour toujours être connectée au monde mais aussi aux territoires qu'elle traverse. A travers l'exemple de l'infrastructure routière, nous comprenons que la vie urbaine ne se crée pas du jour au lendemain, et que comme les Indiens, il faut peut-être prendre le temps de faire-ville.

D/ Études sur (ce qui s'appelait autrefois) la route

Dans cette partie, nous analyserons comment la route peut porter différents paradigmes. Tour à tour, nous verrons qu'elle peut être vectrice de ville générique, qu'elle peut être un hyper-lieu de la vitesse et favoriser les influences négatives de la ville post-moderne. Nous allons aussi, voir, qu'elle peut porter une nouvelle façon de pratiquer et voir notre espace urbain, renverser les hiérarchies, pour créer des lieux anthropologiques, ancrés et des nouveaux paysages urbains. Ainsi, quels sont les différents modèles qu'elle diffuse ? Ont-ils la possibilité de faire-ville ?

L'INFRASTRUCTURE GLOBALISÉE, VECTEUR DE VILLE GÉNÉRIQUE

L'infrastructure routière est peut-être le dernier maillon d'un système de communication mondiale, elle se connecte et fait partie du réseau globalisé. Comme internet et les réseaux de télécommunication instantanés, la route relie chaque espace du monde, elle finit par tout quadriller, elle s'étend au même rythme que les mégapoles colonisent le monde pour rendre tout territoire soit urbain soit inexistant. Elle est ce maillon qui connecte l'aéroport à l'urbain, le centre-ville à sa périphérie, les métropoles entre-elles pour qu'elles ne fassent plus qu'une. A travers elle, les humains parcourent un territoire qu'ils ne regardent même plus, seul importe le lieu d'arrivée et de départ. L'aéroport, espace générique qui se ressemble à travers le monde, n'importe pas ; il permet seulement de relier des villes mondes qui véhiculent à travers l'infrastructure leurs modèles, leurs paradigmes et les met en concurrence. La route est aussi un espace générique, identique à travers le monde ; elle n'importe pas, elle permet seulement de diffuser l'urbain généralisé et les modèles mondialisés. Comme dans chaque aéroport où nous retrouvons un duty-free, la route devient bientôt un espace marketing ; comme à Las Vegas, l'espace du rez-de-route devient un espace de

consommation, comme un centre-commercial, lieu aussi générique à travers le monde, mais ici continu et linéaire.

Nous avons vu que la route pouvait nous offrir des lieux génériques, les routes entrée-de-ville, et les infrastructure de la périphérie vidant le centre pour accueillir des espaces commerciaux sans qualités architecturales, étalant leurs parkings à perte de vue, devenant des espaces de consommation interchangeable où l'espace public, le passé et l'articulation des échelles n'existent plus. Elle oublie sa fonction première, elle ne relie plus, elle n'est qu'un espace fonctionnel qui alimentent des espaces impersonnels. "La ville aboutit à un espace de juxtaposition d'édifices autistiques sur des territoires qui ne sont unifiés que par des réseaux techniques."¹

La ville pourrait-elle subir le même sort que l'infrastructure moderne, fonctionnelle, sans aspérité, générique sur des kilomètres, ne créant plus d'interactions, individualisant les humains dans des véhicules ou des logements, hyper-connectés par les outils de communication mais seulement dans l'espace privé, ne se donnant pas la peine de rencontrer l'altérité, de s'ancrer localement, de créer une identité, ne pouvant plus faire-ville ? L'urbain générique globalisé pourrait-il aboutir, par le biais de la route, à la fin de la ville telle qu'on la connaît ?

Nous avons aussi vu que la route en influençant la ville, en véhiculant des modèles architecturaux et marketing mondialisés dans l'espace du commerce, peut rebattre les cartes, mélanger les styles pour en tirer le meilleure parti. Ou alors la route moderne, comme vecteur d'un espace générique a laissé la place à une route mondialisée, vecteur d'un junkspace propulsé à grande échelle. Finalement l'espace des rez-de-route commerciaux mélangeant tous les styles pour mieux asseoir sa publicité face à l'infrastructure n'est peut-être qu'une manifestation du junkspace qui s'étend dans

les villes en commençant par celle du sud. "Junkspace s'appuie sur la coopération. Pas de design, mais une prolifération créatrice. Les peintures murales servaient à représenter les dieux, les modules de Junkspace sont dimensionnés pour servir de support aux marques commerciales. Les mythes peuvent être habités, les marques gèrent leur aura en fonction des groupes cibles"²

Le long des routes, cet espace infiniment commercial, qui voulait assimiler tous les styles, du globalisé au local, du moderne au vernaculaire, du kitsch au luxueux, ne finit peut-être pas par créer un nouveau courant architecturale, mais finit par créer un paysage qui ne porte plus de sens, un paysage urbain poubelle interchangeable et oubliable car fait d'un mélange confus qui se répand partout. Et bientôt, même les lieux les plus ancrés dans la vieille ville se convertissent, Relief Road à Ahmedabad devient la route commerciale mondialisée par excellence. Un bâtiment connu de cette route, est devenu un bazar à équipements électroniques baignant entre Samsung, Apple ou des centaines de marques maintenant illisibles depuis la route. Perdu dans le marketing et le commerce, j'oublie de faire-ville, j'oublie de rencontrer ceux qui m'entourent. La portée spirituelle des lieux sera ingurgitée par le junkspace ; sur les routes d'Ahmedabad je peux déjà lire des panneaux à la fois commerciaux et religieux, bienvenue chez SHIVA STEEL CORPORATION, GANESH STEEL INDUSTRIES, SHIVA FOOD, VISHNU CREATION.

Mais si je vois les rez-de-route devenir des espaces génériques ou des junkspace, c'est peut-être que ma pensée théorique est devenue

presque dystopique, détachée du réel. Peut-être qu'il faut retrouver une forme d'équilibre entre action et pensée. En revenant au niveau du sol, à prendre le temps de la marche, à prendre le temps de sortir des concepts pour revenir à l'investigation du terrain nous pouvons peut-être retrouver quelques détails, quelques situations qui nous détourneront. Quand je repense aux moments vécus, aux multiples lieux traversés, je sais que des logiques et des stratégies de rez-de-route d'Ahmedabad me donnent des pistes pour rester positif sur notre capacité à faire-ville même le long des infrastructures mondialisées. Dans des espaces de plus en plus individualisés, ces pistes de l'ailleurs redonnent de l'espoir quant à la possibilité des habitants et de l'architecte à transformer ses espaces de vie, pour qu'ils ne soient pas des espaces stériles ou génériques, mais des espaces vécus, pour passer des non-lieux de l'infrastructure routière fonctionnelle à la création de lieux anthropologiques communs connectés à la vitesse et à la mondialisation tout en restant locaux.

"Non pas multifonctionnelle, mais polyvalente, la rue produit des articulations qui sont à la source d'antagonismes et aussi de complémentarités.

Le projet de les supprimer (fonctionnalisme) est conforme à la visée d'un capitalisme et d'un pouvoir technique qui trouvent leurs affaires dans la libération du contexte et de la durée, dans la spécialisation des productions (grands ensemble, "nouveaux villages" et autres productions génériques, "hypercentres", "parcs d'activités", "multiplexe", "voies rapides..."). Sans profit démontré pour le bien commun (incertitude des formations de

1. L'architecte et la ville : à plusieurs voix sur Rem Koolhaas. Dans *Mouvements* 2005/3 (no 39-40), pages 182 à 189

2. Koolhaas Rem. *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain.* (trad.) Paris : Payot & Rivages, 2011, page 3

valeurs, enclavements, longueur des parcours insécurité, formes peu adaptatives, coûts économiques, écologiques,...)¹. Ainsi, peut-être qu'il est fructueux pour la route de créer des antagonismes entre local et global, junkspace et lieu anthropologique, pour créer des espaces complexes et riches et non pas des produits finis, génériques et spécialisés, comme des produits urbains manufacturés. En comprenant que le faire-ville ne peut pas être rationalisé il vient peut-être de situations paradoxales, le rez-de-route indien est peut-être un espace tiraillé entre la production de valeurs mondialisées et locales.

Le rez-de-route indien par sa richesse de forme pourrait être vu comme un junkspace mais je préfère me dire qu'il est surtout de multiplier imaginaire habitant, qui le long de la route, capte les signes de la mondialisation, les assimile et les réinterprète personnellement. On nous donne à lire des versions uniques d'image qui traverse le globe.

“Les flux, entendus comme la circulation des hommes - les migrations - et des informations -développement de médias de masse qui donnent à voir des images du bout du monde. L'imaginaire et l'importance qu'il revêt dans les pratiques quotidiennes, notamment lors de l'exil et de la nécessité de l'invention d'un monde à soi. Le but ici est de montrer que la dimension culturelle que chacun porte en lui, est centrale dans le processus de mondialisation, de par le rôle donné à l'imagination. A partir de là, la globalisation ne peut être réduite à l'histoire de l'homogénéisation de l'humanité.”, la citation d'Arjun Appadurai, se donne à lire, pour moi, dans les rez-de-route d'Ahmedabad. Nous pouvons penser que la mondialisation amènerait une culture unique qui écraserait, ou envelopperait tout sur son passage et rendrait les espaces de flux, génériques. Mais cette culture mondiale est finalement faite d'un mélange des cultures nationales, locales et personnels, qui se répandent de manière différente à chaque endroit du globe. La culture mondiale est digérée de manière variées en fonction du lieu où on se trouve, et même si elle peut être un phénomène homogénéisant elle

peut aussi donner à lire les différents imaginaires mondiaux. Le rez-de-route peut, même influencer par les images véhiculées par les médias de masse, trouver sa légitimité dans la mise en avant des pratiques quotidiennes et des imaginaires des habitants. Chaque citoyen de la ville indienne globalisée, peut, notamment sur chaque bande active, inventer un monde à soi, et cela se passe en repensant l'échelle de la ville et de la route par les petits lieux qui la compose et non pas comme une unité de territoire que la route traverse, “«la mort de la ville et le règne de l'urbain» : l'abandon de l'intervention sur des petits espaces, à des échelles réduites. Donc l'omission de pans entiers du territoire, peu visibles parce qu'éparpillés, auxquels on n'attache aucun soin.”

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. Gourdon Jean-Loup. *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*. Paris : L'aube, 2001, page 27
2. Bellot Marie compte rendu de lecture sur <https://indomemoires.hypotheses.org>
Lectures critiques, Dans *Raisons politiques* 2003/3 (no 11), Arjun Appadurai, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*,
Appadurai Arjun. *Après le colonialisme : Les conséquences culturelles de la globalisation*. (trad.) Paris : Payot, 2005, 333 p.
3. Choay Françoise (préface) page 7, dans Gourdon Jean-Loup. *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*. Paris : L'aube, 2001, page 27

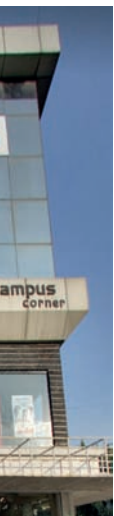
PANEL DE FAÇADES, FORMES ARCHITECTURALES, REZ-DE-VILLE ET REZ-DE-ROUTE COMMERCIAUX QUE L'ON TROUVE À AHMEDABAD

Une architecture post-moderne ou néo-contemporaine qui additionne, intègre et amplifie les styles locaux ou mondialisés, et les signes urbain de marketing et de publicité - Pour une nouvelle forme et un nouveau courant architecturale identitaire asiatique ou un télescopage confus de nombreux signes et symbole qui créé simplement un junkspace de la ville global ?



Photographies personnelles et streetview- La multiplicité des formes des rez-de-ville commerciaux sur différentes routes pénétrantes du centre d'Ahmedabad, Inde, février et mars 2020

“L’explosion phénoménale de la condition urbaine ne coïncide pas avec une explosion d’une architecture asiatique” Rem Koolhaas dans l’ouvrage collectif “Mutations”. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, page 281



LA BANDE ACTIVE DU REZ-DE-ROUTE COMME NÉO-LOCALISME

Nous avons vu au préalable que la route et ses abords créaient un espace linéaire et connecté, la vitesse permettant de lier à grande échelle de larges pans de la ville bien distincts. Mais, si en plus de ce constat, nous faisons entrer dans l'équation le principe de bandes actives, nous arrivons à une articulation des échelles et des enjeux de la ville. Sur toute la longueur du rez-de-route, nous croisons de multiples rez-de-ville qui exploitent de manière différente leurs bandes actives et leurs possibilités de s'étendre sur l'espace collectif. Nous pouvons rappeler que la bande active est l'espace libre entre la route et le bâti, c'est un espace aux limites floues qui est laissé à l'appropriation. A partir d'une bande active commerciale classique de cinq mètres, de multiples façons de bouleverser l'équilibre du rez-de-ville sont créées. Elles trouvent ici pour moi toute leur essence, devenant un véritable seuil de l'espace public à privé, un seuil mouvant en fonction des volontés de chacun de se séparer de la route, de l'espace public, ou de tirer pleinement partie de chaque espace qu'on laisserait à disposition. Les formes commerciales à Ahmedabad présentent une formidable capacité d'adaptation au contexte et de transformation de l'aménagement urbain existant. Les vendeurs nomades et les activités informelles n'ont besoin que d'une bande très fine ; ils peuvent se glisser sur de petits trottoirs ou des interstices urbains. Les commerces de

la vieille ville sont des petites unités d'espace utilisant complètement leur bande active car ils seraient sinon trop étriqués pour pouvoir réellement vendre et pratiquer leurs espaces, leur bande active reste cependant à leur échelle. Plus le magasin s'agrandit, notamment dans la nouvelle ville, plus il a besoin de place pour son activité, de réparation par exemple, ou a besoin d'étaler et de montrer sa marchandise. S'ajoute ensuite à cette bande active une bande de stationnement pour permettre une accessibilité permanente et enfin une strate de vendeurs nomades ou de piétons si la situation s'y prête. La bande active permet à la frange bâtie de s'étendre ou permet l'installation de commerçants nomades, comme un espace à investir par les usages fixes ou mouvants. La bande active devient donc un lieu qui peut se remplir de toutes les potentialités d'usages habitants mais aussi l'espace qui fait le lien entre la petite et la grande échelle. C'est un espace positionné entre la frange bâtie d'un côté, et la bande de parking et la route de l'autre, donc un espace qui fait le lien entre rez-de-ville et rez-de-route. Il offre la possibilité d'un rez-de-ville ouvert, poreux et évoluant au

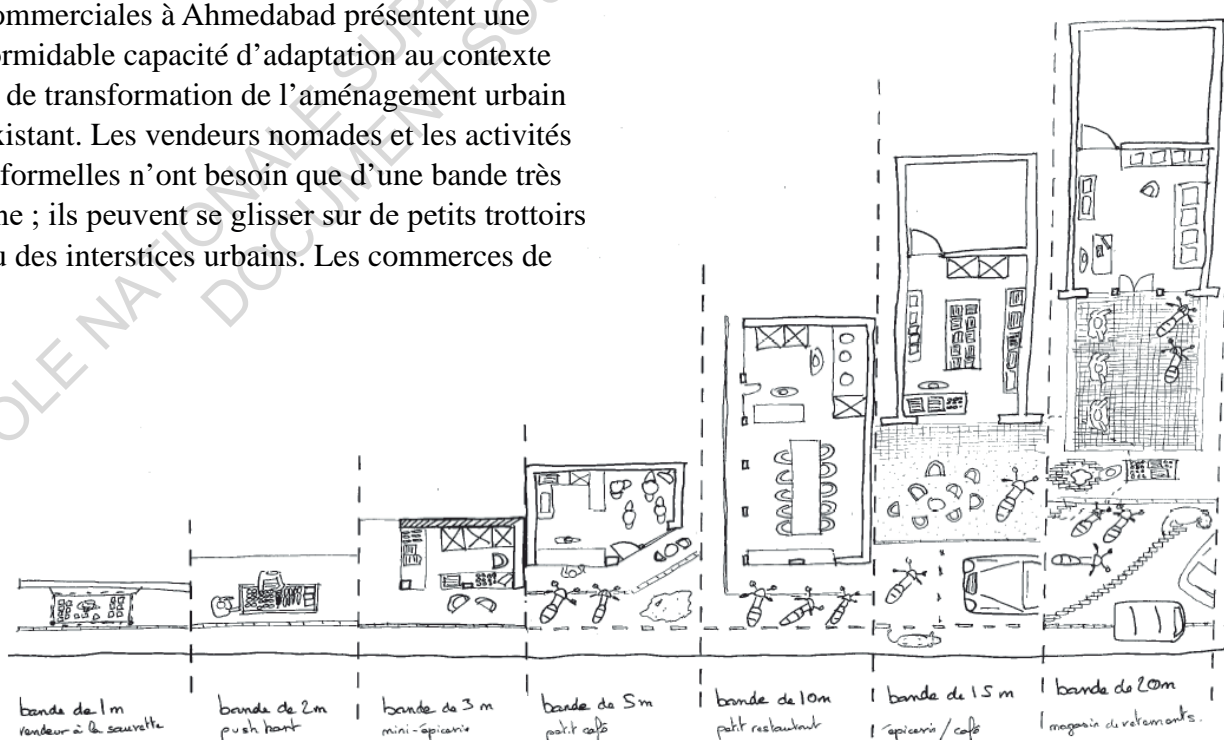


Schéma de Louis Conte dans le cadre d'un PFE à l'EAVT dirigé par David Mangin - Les différentes tailles des bandes actives d'Ahmedabad

gré des besoins de la ville. La bande active est une logique urbaine qui bouleverse la façon de créer, de faire le lien entre espace privé, communautaire et public ; c'est un espace qui peut s'offrir à de nombreuses programmations d'usage, que ce soit pour l'appropriation commerciale, domestique, de stationnement, de végétation, de rassemblement ou de pause. C'est un espace qui est à la base complètement générique, mais c'est sa simplicité qui permet l'adaptabilité à tous. La bande active est à l'image du charpoys qui la colonise, très simple mais pouvant évoluer, pouvant prendre de nombreuses formes et être utile dans de nombreuses situations. La bande active est un lieu laissant la place aux habitants, laissant l'espace nécessaire à l'appropriation et donc à l'accomplissement de chacun, mais ceci au regard de tous car au cœur de la vie commune. C'est à la fois un espace personnel ou communautaire mais qui s'allie à l'espace public, à toutes les bandes autour de lui et à la route pour devenir fondamentalement le lieu du commun à Ahmedabad. C'est un espace qui est à la fois dedans et dehors et il devient ce que la rue cherche à être, un espace d'interface entre les deux dimensions de la ville. "un dedans pour l'autonomie des existences et des activités - cet espace des univers particuliers des habitations, ... des activités industrielles, commerciales, ..., a une activité autonome à l'intérieur de l'espace qui lui est propre. Un dehors pour l'utilité commune et la coprésence, des formes variables d'échange et de civilité, l'anonymat, l'espace publique"¹

La bande active permet de se focaliser sur des petits espaces, et permet de comprendre comment y intervenir, elle redonne la richesse

de toute les interventions habitantes possible pour les mettre en récit et les mettre au service du bien commun. "Le "niveau rue" gagnerait à redevenir une création permanente, collective et populaire au lieu de n'être qu'un bouton d'ascenseur. Le rez-de-chaussée est affaire de détails accumulés, d'intentions et de significations complexes, de participations. La multiplicité et la spontanéité de ces intentions collectives est un gage de durabilité."²

La bande active est pour moi porteur d'un principe urbain capable de transformer nos rez-de-ville pour qu'ils puissent davantage faire-ville. Il est aussi pour moi, grâce à sa connexion avec l'infrastructure routière, porteur d'une forme de néo-localisme quand bien même il est confronté à la vitesse qui semble gommer l'ancrage des lieux. La bande active, c'est l'inverse de la résidentialisation qui voudrait fermer le pied de l'immeuble pour mieux le contrôler, mieux le sécuriser, pour qu'il soit plus facilement identifiable et appropriable par les habitants de l'immeuble au pied duquel il est installé. Au contraire, à Ahmedabad, la bande active permet de dire que le pied de mon bâtiment est à moi, mais aussi à nous, et ouvert pour que je puisse l'adapter ou l'étendre, et ouvert au possible de l'extérieur. La bande active est directement ancrée auprès du commerce, ou du local du bâti qu'elle complète, mais elle est aussi à l'image du quartier, et des habitants se trouvant sur et derrière la première frange bâtie. La bande active agit comme les porches devant les maisons de la vieille ville qui permettent de faire un seuil entre l'espace domestique et le pols, et permettent d'inscrire la famille dans l'espace communautaire. La bande

1. Gourdon Jean-Loup. *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*. Paris : L'aube, 2001, page 13

2. Choplin Armelle, Pliez Olivier. *La Mondialisation des pauvres : Loin de Wall Street et de Davos*. Paris : Seuil, 2018, 108 p.



Photographie personnel - Même sur un rez-de-route stérile, la bande active est là.

active agit donc comme l'espace qui fait le lien entre la localité sur lequel elle est implantée, l'espace communautaire ou commercial, et l'échelle de la ville et donc de la société. "Loin de l'idée d'homogénéisation culturelle, il montre comment les paysages dont il fait état sont certes travaillés par les flux marchands et informationnels internationaux, mais sont ancrés dans le local par l'appropriation qui en est faite par les individus. " [...] C'est aux vecteurs de ces nouvelles revendications déterritorialisées, les « diasporas de publics enfermées dans leur bulle » ou « sphères publiques diasporiques » que s'intéresse tout d'abord Appadurai"¹, c'est toute l'essence du paysage de bandes actives qui peut être décrite avec cette philosophie, des paysages globalisés mais approprié à petite échelle par les habitants. Sur l'infrastructure qui connecte au monde, les bandes actives, en accueillant le ici et l'ailleurs, pourraient être ces "sphères publiques diasporiques" qui porte les revendications déterritorialisées ou décentré de l'occident, des villes du sud.

Au milieu du chaos, la bande active permet finalement différentes échelles d'appropriation et inventant ce néo-localisme, la bande active permet de relier l'habitant à la fois à son espace de vie et à l'espace collectif. "L'inversion de la cité a commencé, ce lieu civilisationnel, de socialisation du corpus a basculé dans l'exclusion dans le refus de l'autre dans l'insularité dans l'individualisme de masse. Nos société ne sont plus des sociétés collectiviste de masse elles sont individualiste de masse."², pour répondre à ce constat de

Paul Virilio nous pouvons dire que la bande active par son ancrage local serait un lieu de socialisation, un lieu civilisationnel, ou anthropologique, qui permet de relier l'échelle individuelle, voire le repli communautaire indien à l'échelle de la société collectiviste.

Ainsi, le rez-de-route d'Ahmedabad devient porteur d'un individualisme de masse, mais il offre un autre sens, celui d'un commun d'individualisme, d'un néo-local qui fait commun et donne les possibilités d'un faire-ville qui ne nie pourtant pas les appropriations et les désirs de l'individu, seul dans la foule et le chaos. "Le territoire se construit donc par accumulation minutieuse de signes. Autant d'invitations pour l'urbanisme à se focaliser le regard, à entrer dans les détails, et à laisser jouer des initiatives multiples."³

LES REZ-DE-ROUTE, DE L'HYPER-LIEU DE LA VITESSE AU PAYSAGE MULTI-LOCAL

La route et ses abords pourraient être vus comme un non-lieu, des espaces anonymes et individuels qui transportent une foule de plus en plus importante d'habitants. L'infrastructure est un lieu de circulation qui met le monde et les personnes dans une accélération constante. La route peut être un non-lieu faisant se croiser, sans jamais se rencontrer, des milliers de personnes. Un espace fonctionnel, qui définit ses utilisateurs par leur destination, est forcément un espace qui détache les habitants de leur lieu de vie, et crée de large délaissés sur le territoire. Mais comme Marc Augé, nous pouvons développer cette notion, en nous connectant au flux de la mondialisation, nous pouvons dire que les rez-de-route deviennent des hyper-lieux de la vitesse. Comme expliqué précédemment, le rez-de-route, par le seuil créé par la bande active permet de mettre en lien l'échelle de l'individu, du local, avec l'échelle de la ville voir de la mondialisation. Ainsi, par la vitesse, une grande quantité d'individus se retrouvent projetés en des lieux qui font face à l'influence de dynamique qui les dépassent. C'est pourquoi le rez-de-route indien devient totalement un hyper-lieu, il fait entrer en collision toutes les échelles de la société ; en un point, l'individu fait l'expérience de l'abondance de la foule, il est connecté rapidement au reste du monde qui diffuse ses logiques le long de la route mais il est aussi dans son espace communautaire, dans un espace appropriable et comme on l'a vu dans un réel lieu anthropologique. La bande active est ainsi paradoxale, elle est un hyper-lieu où l'humain pourrait se perdre ; en y télescopant toutes les échelles de l'urbain, on pourrait perdre

l'ancrage local du lieu mais finalement l'humain peut s'y maintenir et s'y sentir bien.

“Six activités contribuent à installer l'hyper-lieu : la mobilité, le commerce, le tourisme, le loisir, le business et la finance”⁴, Le rez-de-route est vecteur de ces six activités et contribue à les mettre en lien, ainsi que ce soit un non-lieu rejetant les ancrages de l'espace vécu ou un hyper-lieu à haut niveau de mondialisation, comment le rez-de-route arrive-t-il à ne pas perdre sa possibilité de faire-ville ?

C'est en marchant et parcourant cet espace que j'ai compris ce qui en faisait toute sa particularité ; malgré qu'il soit un hyper-lieu, il garde son ancrage local par la pratique habituelle. Les inscriptions du lieu ne sont pas rares dans un espace qui pourrait pourtant paraître être celui du passage. C'est d'abord par le fait d'assumer le caractère éphémère des appropriations du rez-de-route que les Indiens arrivent à ancrer des pratiques dans l'hyper-lieu. En effet, favorisant les appropriations mouvantes, elles vont dans le sens de l'influence de l'hyper-lieu qui voudrait mettre en mouvement, supprimer les distances et accélérer les usages. Mais ces appropriations nomades, suivant le flux, ne s'opposant pas à l'hyper-infrastructure, l'utilisent pour pouvoir se connecter à tout le territoire, les vendeurs l'utilisent pour pouvoir être partout et atteindre les lieux reculés ou décentralisés de la ville. Ainsi, même si un usage précis est éphémère, il est toujours remplacé par un autre, dans un grand ballet qui crée toujours de l'appropriation commerciale ou habitante, crée des lieux de rassemblement autour des vendeurs ambulants, et donc ancre le lieu anthropologique.

1. Bellot Marie compte rendu de lecture sur <https://indomemoires.hypotheses.org>

Lectures critiques, Dans *Raisons politiques* 2003/3 (no 11), Arjun Appadurai, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*,

Appadurai Arjun. *Après le colonialisme : Les conséquences culturelles de la globalisation.* (trad.) Paris : Payot, 2005, 333 p.

2. Emission de France culture. *Avoir raison avec...* Paul Virilio, série de 5 épisodes, aout 2021

3. Roux Jean-michel dans *-Masboungi Ariella* (dir.). *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville.* Paris : Le Moniteur, 2013, page 24

4. Lussault Michel. *Hyper-lieux : les nouvelles géographies de la mondialisation.* Paris : Seuil, 2017, page 41

La deuxième caractéristique des rez-de-route permettant qu'ils soient des hyper-lieux locaux est celle évoquée dans la partie précédente, la possibilité par la bande active de faire le lien avec la frange bâtie, ou le quartier à laquelle elle est reliée. Pour moi, cette aptitude à capter les pratiques habitantes est la caractéristique majeure qui permet au rez-de-route indien de résister à l'influence de l'hyper-lieu. "ce que le lieu contient et rassemble contribue à le configurer et à le faire exister comme un espace humain spécifique qu'on peut distinguer des autres, un espace doté de qualités propres, un je-ne-sais-quoi et un presque-rien qui le qualifient et le rendent reconnaissable entre tous."¹ Ainsi, comme le souligne Marc Augé, la bande active est un contenant, un espace à remplir des multiples possibilités habitantes. C'est un espace que l'individu ou la communauté s'approprient pour le dessiner à leur image, pour qu'il réponde à leurs besoins. La bande active est à la base comme l'hyper-lieu un espace simpliste, générique et généralisé qui connecte toutes les échelles, mais elle, elle utilise ces logiques pour être mieux personnalisable par chacun. Ainsi, elle ne peut pas être générique, car elle est à l'image de chaque individu ou communauté, et chaque individu a une façon de pratiquer l'espace, une personnalité, des envies, une imagination différente, un presque-rien qui contribuent à ancrer l'hyper-lieu, à lui donner une identité, un sens, une portée collective, pour enfin devenir un lieu anthropologique relié à l'infrastructure, amplifié par les échelles et la mondialisation.

De plus, les bandes actives se lient entre-elles, se collent et s'alignent, se combinent, s'aident, voire s'interpénètrent, elles deviennent un espace linéaire qui prend toute l'échelle de la ville, créant un nouveau paysage urbain, mais que peut être ce paysage du ras du sol, le paysage de toutes les bandes actives accumulées à grande distance ?

"Il faut le travail des individus, des groupes sociaux et des cultures pour que les lieux, leurs caractères et leurs mémoires s'installent, s'imposent, se diffusent"². Ce paysage est avant tout un paysage du travail, à la fois de la fonction commerciale mais aussi du travail

artisanal. Le rez-de-route devient un espace où on expose son savoir-faire à la société, ses techniques, ses talents, sa marchandise. C'est à la fois un espace de la publicité pour les objets mais aussi pour les hommes, c'est un besoin marketing pour vendre son produit mais aussi un besoin d'accomplissement personnel face à la société, la volonté de montrer qu'on est épanoui, qu'on a l'amour du travail bien fait. C'est aussi un espace où on expose la vie des groupes sociaux, son appartenance à la communauté, c'est un espace spirituel où on peut pratiquer sa foi, un espace de rassemblement autour de toutes ces choses qui font commun. Ainsi, par le travail d'appropriation des bandes actives les Indiens arrivent à installer les lieux, leur mémoire et leur caractère. C'est particulièrement le cas dans les rez-de-route de la vieille ville qui semble refléter la personnalité de chaque habitant, créant l'identité de la ville et son paysage.

Le paysage du rez-de-route est un donc un paysage du quotidien, on pourrait passer à côté sans rien voir, sans le trouver intéressant, mais il faut peut-être prendre le temps de regarder, de marcher puis d'accélérer, de comprendre ce qui façonne le paysage fait de multiples quotidiens, car "Ce n'est pas une activité ordinaire que de s'intéresser à l'ordinaire"³. On pourrait faire ce travail avec les espaces périphériques qui font que "La France est devenu moche" pour relativiser le constat que j'ai posé au début du mémoire, pour comprendre qu'on peut trouver de la beauté dans l'espace quotidien, un espace qui peut paraître laid ou aseptisé pour les autres mais qui est finalement porteur de sens et de petit usages qu'on ne voyait pas avant de porter un regard différent. C'est ce que veut amener Éric Chauvier dans son ouvrage "Contre Télérama"⁴. Et c'est le travail que j'ai mené avec l'espace du rez-de-route d'Ahmedabad, un paysage de l'ailleurs, insignifiant ou peut-être laid car rempli de chaos et de désordre, mais qui présente des qualités une certaine beauté. "C'est la réplique, le multiple, l'éphémère, l'aléa, le collage, etc. Ce n'est plus un paysage. On n'est plus fixe, on bouge"⁵ c'est ce disait Yves Chalas à propos de Comboire et c'est une phrase qui s'applique aussi à mon parcours. Dans ce paysage qui

aligne les néo-localismes, nous sommes en mouvement, parfois à toute vitesse, et la bande active bouge elle aussi, elle est éphémère, fait du collage de nombreuses situations. Ainsi, face à ce nouveau paysage nous ne pouvons pas adopter une posture romanesque, détachée de son environnement, nous ne pouvons plus contempler le paysage du haut de notre montagne dans une forme de domination, nous ne pouvons plus penser le paysage de la ville par la volonté de contrôle. Comme le regard maîtrisé sur la ville a fondé la perspective, le regard mouvant sur une ville mouvante fondera le paysage d'un hyper-lieu, néo-local, proposant une nouvelle façon de voir la ville, pour une nouvelle façon de faire la ville, loin des logiques historiques occidentales. Nous ne pouvons plus être l'homme contemplant une mer de nuage, ce nouveau paysage se regarde à la fois par la vitesse de l'infrastructure et à la fois en parcourant, au niveau du sol, les aspérités de la ville. Dans l'ancien paysage, le voyeur aime la domination qu'il assoit par la lecture de la ville par la carte, il peut se permettre « de surplomber, de totaliser le plus démesuré des textes humains »⁶, il se construit une image faussée car trop surplombante et rationnelle, cette position « crée des lecteurs, qui mue en lisibilité la complexité de la ville et fige en un texte transparent son opaque mobilité »⁷. Alors que le marcheur du nouveau paysage urbain, expérimente par tous les sens ce que lui propose la ville, il rencontre la multiplicité des bandes actives, il est invité à se rassembler autour d'un thé, il peut s'approprier à son tour le nouveau paysage, devenir partie prenante de ce qu'il voulait autrefois dominer. Le nouveau paysage constitué de toutes ces trajectoires habitantes finit par être un paysage réseau, « les réseaux de ces écritures avançantes et croisées

composent une histoire multiple, sans auteur ni spectateur, formée en fragments de trajectoires et en altérations d'espaces : par rapport aux représentations, elle reste quotidiennement, indéfiniment, autre. »⁸

En parcourant ce paysage indien par le bas, nous allons plus loin que De Certeau, nous pouvons à la fois le parcourir par la marche, mais aussi par la vitesse de l'infrastructure, la moto et le scooter nous permettant d'avoir la même flexibilité que pour la marche des situationnistes. La moto, objet éminemment moderne, nous permet ici de parcourir le paysage par la vitesse mais aussi de pouvoir le parcourir à l'instinct, en rentrant dans ces interstices, en prenant des détours. La vitesse ne peut donc plus être perçue comme un critère qui lisse les paysages et leur fait perdre leur complexité. Et ce nouveau paysage, en obligeant le voyeur à le parcourir, le contraint à comprendre sa complexité, il ne pourra plus comme les projeteurs du mouvement moderne, lire la ville par la carte surplombante, se permettant de nier l'existant et n'ayant donc pas de mal à délaissier ou détruire des pans entiers de territoire. Le nouveau paysage indien est donc peut être l'anti tabula-rasa. C'est ce qu'avait compris Patrick Geddes, en analysant et transformant les villes indiennes ; il s'était attardé pour mieux comprendre leurs cultures. Dans sa logique de Conservatige Surgery⁹, il a d'abord finement enquêté, et n'a supprimé que ce qui était nécessaire. En agissant sur des bidonvilles indiens, il a ainsi gardé certains petits temples, certains arbres, ces éléments qui peuvent paraître insignifiants mais que moi aussi j'ai réussi à saisir comme des ingrédients majeurs de ce qui fait commun et de ce qui fait sens à Ahmedabad, des éléments symboliques qu'il ne faut pas détruire. En refusant la tabula-rasa et en gardant l'identité des villes et même

1. et 2. Lussault Michel. *Hyper-lieux : les nouvelles géographies de la mondialisation*. Paris : Seuil, 2017, page 41

3. *Laboratoire sculpture urbaine. Local contemporain (ouvrage collectif)*. Ce n'est pas une activité ordinaire que de s'intéresser à l'ordinaire. Février 2017, 102 p.

4. Chauvier Eric. *Contre Telerama*. Paris : Ed. Allia, 2011, 62 p.

5. Chalas Yves, dans *Local.contemporain*, page 13

6. et 7. et 8. De Certeau Michel. *L'invention du quotidien : tome 1, arts de faire*. Paris : Gallimard, 1990, page 40 et 41

9. *Méthode d'action sur l'existant*. Patrick Geddes analyse d'abord le lieu, par le Survey before planning, notamment par la marche, pour essayer de comprendre les caractéristiques de l'espace à modifier, les attachements symboliques, etc. Ensuite il peut supprimer et transformer seulement le nécessaire pour soigner le lieu, comme le ferait un chirurgien. *Mémoire du futur, from old roots to new shoots*. Patrick Geddes in India (1914-1924) Adrián Torres Astaburuaga, Éva Chaudier, Nicolas Tixier *Dans Espaces et sociétés* 2016/4 (n°167), pages 99 à 119

des bidonvilles indiens, Patrick Geddes avait déjà compris, il y a plus d'un siècle, l'importance de faire-ville et faire-paysage en lisant le territoire par son quotidien, il était déjà le précurseur de ce nouveau paysage urbain des rez-de-route d'Ahmedabad, un paysage formé de toutes les valeurs individuelles qui permet de redonner une logique commune à la ville. «accompagner un mouvement culturel et social dont la finalité consiste à restituer aux lieux et à leurs paysages leur valeur d'œuvre d'art collective et donc de bien commun. »¹

Finalement, si le rez-de-ville d'Ahmedabad, par sa gestion originale des seuils, des limites, du mouvement, de la communauté autour de signes spirituels et symboliques, a la possibilité de faire-ville, est-ce-que le rez-de-route d'Ahmedabad a, de la même façon, la possibilité de faire-paysage ? S'éloignant des considérations d'un paysage urbain générique et fade créé par l'hyper-lieu. La bande active en tant que paysage, permet à tous les habitants de montrer leurs richesses, leurs façons ingénieuses et multiples de faire-ville. Dans cet interstice, loin de la surveillance et du contrôle généralisé, mais proche du regard de l'autre qui fait commun, l'habitant modifie la petite portion de territoire qui lui est dû, il n'est qu'une petite partie du nouveau paysage urbain mais il y contribue, il contribue à son mouvement, «L'usager de la ville prélève des fragments de l'énoncé pour les actualiser en secret (Roland Barthes)»².

Pour Marc Augé dans son ouvrage hyper-lieu "Les formes de vie sociale et les pratiques qu'un lieu autorise sont incontestablement imprégnées de ses caractères particuliers."³ et le lieu est la plus petite unité spatiale complexe d'une société. Ainsi, nous pouvons dire que les bandes actives, imprégnées des usages des habitants, sont l'une des plus petites unités spatiales de la société indienne. La bande active, dans ce nouveau paysage qui fait ville, est un petit atome d'appropriations et d'usages, la plus petite forme de société, ou de communauté, insécable, qui forme la ville. Ainsi, les rez-de-ville porteur de localité ont la capacité d'accueillir ces petites sociétés, qui, mises bout à bout, forment le rez-de-route, le paysage de la ville. Les multiples rez-

de-ville comme les atomes d'un corps plus grand permettent de dépasser l'hyper-lieu de la vitesse pour créer un paysage multi-local.

L'essence du lieu c'est ce qu'il contient, il peut être l'atome de la ville société, la plus petite forme de société insécable qui forme la ville. Ainsi, les rez-de-ville adressés au lieu peuvent être qualifiés par leur capacité à accueillir cette petite société et former, tous ensemble, le rez-de-route, l'image de la ville et de la société faisant le lien entre le lieu, l'espace public, et la construction de la ville à grande échelle.

Ainsi, le rez-de-route indien pourrait avoir la capacité de transformer les impacts négatifs de la mondialisation, non pas en essayant de la stopper, non pas en essayant d'aller à contre-courant, ou en voulant se replier sur soi, sur son pays, sur ses valeurs, mais en acceptant que la mondialisation est maintenant partout, qu'elle nous influence à chaque instant, et qu'au lieu de lutter, on peut l'utiliser pour aller dans le bon sens, l'utiliser pour pouvoir mettre les peuples et les coutumes en lien, pour pouvoir mieux relier, mieux communiquer, sans perdre pour autant ce qui fait l'identité du lieu, sans diluer dans la masse et dans la vitesse nos espaces de vie qui s'épanouissent à l'échelle locale mais peuvent se déployer, par l'infrastructure, aux dynamiques du monde qui nous entoure. Le rez-de-route d'Ahmedabad propose de prendre à revers le système mondialisé, en profitant de ses infrastructures, des influences qu'il engendre sur la ville, en utilisant la connexion à la très grande échelle, pour non plus réduire le monde à rien mais pour mettre en connexion des localités dans de très grandes distance, pour finalement relier les échelles qui font l'individu et la société, pour réussir à faire-ville local et global en même temps. Le rez-de-route finit même par créer un nouveau paysage urbain, se lisant par ses localités, et donc fondant l'ancrage du voyeur à son territoire

LA VILLE DU PARCOURS OU DE LA DESTINATION

Nous avons déjà expliqué précédemment que les Indiens avaient une conception du temps différente de la nôtre, infusant dans la culture de la société, la ville et donc dans les pratiques de l'espace public. De plus, nous avons expliqué que la bande active et la frange bâtie du rez-de-route pouvait se connecter à l'infrastructure pour offrir ses services aux usagers de la voirie. Par conséquent, si nous fusionnons ces deux réalités, nous nous retrouvons avec des pratiques de l'espace de la route très particulières. Par ces deux logiques interdépendantes, nous voyons une autre façon de concevoir le temps du trajet. L'infrastructure commence à être vécue, par les usagers de la voirie, de tout son long.

Pour illustrer ma réflexion, je peux vous raconter une anecdote, une situation qui m'est apparue très surprenante mais qui est pourtant banale et généralisée sur les routes d'Indes. Une amie étudiante, nommée Meenva, originaire du Gujarat, nous a invités chez ses parents pour découvrir la région. Un matin, son père nous propose d'aller sur un lieu touristique, situé à 1h de route, juste à côté de l'école où il enseigne. Il prend cette route régulièrement pour rejoindre son lieu de travail depuis son domicile. Ainsi il connaît son rez-de-route par cœur, il sait maintenant quels magasins il peut trouver, quels paysages il peut rencontrer, et connaît les architectures qu'il traverse. Mais surtout, comme tout habitant qui connaît son rez-de-route, il est au fait des appropriations qui s'y déroulent. Il peut facilement reconnaître les commerces nomades ou les extensions provisoires, il saura quels schémas suivent les

vendeurs ambulants ou les familles pauvres qui vivent sur les bandes actives. Ce savoir lui permet de pratiquer la route d'une manière totalement improbable pour nous ; pendant l'heure de ce trajet, il s'est arrêté plus d'une dizaine de fois, augmentant le temps total du trajet à 1h30. Il s'est arrêté le long des bandes actives, le moteur encore en marche, pour ici acheter des fleurs à une femme assise par terre en lui donnant quelques pièces sans avoir besoin de lui demander. Plus loin, il s'est procuré du lait auprès d'un vendeur nomade avec qui, il a pris le temps de demander des nouvelles de sa famille, et du quartier. En reconnaissant un petit commerce informel fait de bâches sur une structure en bambou, il a fait un signe aux femmes qui se protégeaient du soleil. Elles savaient déjà qu'il allait venir, comme presque tous les matins, pour acheter de quoi manger le midi, mais aujourd'hui il a une plus grosse commande, il doit amener le repas pour tous les enseignants. Il s'est alors garé un peu plus loin et a attendu que les femmes préparent et viennent lui tendre les sachets en plastique qu'il a ensuite déposé sur la banquette arrière. Il a juste demandé aux femmes de mettre tout ça sur sa note qu'il rembourserait lors d'un futur trajet. Déjà rendus à 40 minutes de chez lui, nous nous sommes arrêtés le long d'un garage ouvert sur la route ; avec un ami, il est copropriétaire du magasin, il a fait le tour des employés, récupéré une enveloppe d'argent, et échangé sa voiture avec un autre véhicule du garage. A quelques minutes de là, nous avons commencé à être pris dans les embouteillages ; un seul pont métallique, datant de la colonisation, permet le passage du fleuve. Plus loin, sous un pont d'un futur métro aérien, toujours dans l'embouteillage, le père

1. Geddes Patrick, dans Torres Adrian, Tixier Nicolas., « Patrick Geddes in India (1914-1924): pour une relecture contemporaine de Valencia », p 62

2. De Certeau Michel. *L'invention du quotidien : tome 1, arts de faire*. Paris : Gallimard, 1990, page 200

3. Lussault Michel. *Hyper-lieux : les nouvelles géographies de la mondialisation*. Paris : Seuil, 2017, page 41

de Meenva s'est arrêté auprès d'un temple, il y est entré quelques minutes, et a déposé les fleurs achetées précédemment sur le parcours. Pour finir, quelques minutes avant d'arriver sur le lieu de son travail, il s'est de nouveau arrêté, auprès d'un pushcart cette fois-ci ; connaissant le vendeur de thé, il l'a salué et l'a regardé préparer sa commande, une importante quantité de thé pour tous ses collègues, le liquide passant de la casserole en métal cabossé à un sachet en plastique permettant le transport. Nous aurions pu repartir tout de suite mais le père de notre amie et le vendeur partagèrent un thé dans un petit gobelet cartonné, sans dire un mot ; après une telle commande, ils se devaient bien ça.

Nous comprenons à travers cette anecdote que les possibles détours, les envies de prendre son temps, l'ouverture aux aléas du parcours, combinés avec des bandes actives occupées par différents services, commerces nomades, ou extensions de l'existant permettent de concevoir le trajet domicile-travail d'une toute autre façon. Les bandes actives, petit interstices spatiaux deviennent des interstices d'usages, mais surtout des interstices temporels, qui permettent de sortir du flux et de la vitesse pour se retrouver projeter dans un autre espace-temps. Toutes les vitesses cohabitent dans un trajet qui ne se veut pas le plus efficient du point A au point B, l'espace-temps du trajet quotidien n'est plus nié, il fait partie de la journée et de la vie de l'individu. La ville, grâce à ses rez-de-route, devient une ville du parcours, du voyage plutôt qu'une ville de la destination, comme pourrait le dire Bénédicte Motte "Local. contemporain c'est se tenir ici comme on part en voyage : tous les sens aux aguets, aiguisés, attentifs."¹. Les Indiens ont bien compris une chose, c'est que le quotidien peut être très riche, si on prend le temps de le vivre ; ainsi, en gardant la posture de la ville du voyage nous pouvons nous laisser surprendre par la richesse des rez-de-route, nous n'avons plus peur de faire un détour, de faire-ville avec des presque inconnus.

A travers cette logique-là, nous comprenons qu'un espace entier de la ville, les rez-de-route, peut se lire comme un espace linéaire et uni. Notre façon de pratiquer la ville peut être décentralisée, longeant les infrastructures. Pour un même trajet nous aurions, nous français, sûrement été rapidement à un point de la ville ou du réseau, pour pouvoir rentrer dans un centre-commercial et acheter tout le nécessaire. Mais nous aurions d'abord pratiqué le non-lieu de la route, puis le non-lieu du supermarché, pour aller plus vite, mais finalement pour rencontrer très peu de monde, pour faire-ville nulle part. Nous parlons très souvent d'espace architectural approprié, et la promotion de ces espaces pourrait améliorer la qualité de vie des rez-de-ville, mais nous parlons finalement peu d'espace urbain approprié, alors que cette notion peut parvenir à créer des situations urbaines riches.

Et si la ville décentralisée le long de ces infrastructures était une ville plus égalitaire ? Nous pouvons dire que le droit à la ville est amélioré dans la mesure où les populations même pauvres ou marginalisées peuvent s'approprier les bandes actives, être visibles et présentes dans l'espace public. Mais en plus, le droit à la ville est exacerbé si la ville décentralisée permet un accès plus égalitaire au service. La route peut déjà permettre une accessibilité accrue aux différents lieux de ville, mais elle pourrait aussi permettre d'infléchir la domination du centre sur la périphérie. En consommant tout le long de la route, les habitants d'Ahmedabad favorisent la diffusion du capital plutôt que de le concentrer en un point de la ville ; cela peut diminuer, ou plutôt diluer les inégalités et les points de tension entre des espaces à très forte valeur ajoutée, des espaces commerciaux importants, des quartiers d'affaires, et d'autres espaces plus pauvres et en marge du développement de la ville. Nous pouvons nous dire que si nous nous servons des services, des commerces, des artisans, et des savoir-faire que l'on nous offre sur les rez-de-route, nous pouvons sûrement favoriser un développement plus égalitaire et non plus inféodé au centre. Les espaces de périphérie en

France le font déjà en partie, ils se placent aux intersections pour offrir des zones commerciales facilement accessibles. Au regard des rez-de-route d'Ahmedabad nous pourrions dire relativement accessible dans la mesure où il faudra tout de même prendre une sortie, un rond-point, pour franchir la bande végétale tampon, ou le mur anti-bruit ou la frange de hangars qui se tournent vers l'intérieur de la ville. Les zones commerciales des intersections françaises présentent rarement des possibilités de faire-ville, et ont quelque peu vidé les centres-villes, surtout des villes moyennes qui avaient une plus forte capacité à créer des rez-de-ville intéressants. Les zones s'étalant le long des infrastructures sont beaucoup plus souvent des non-lieux de la consommation plutôt que des espaces pouvant faire-ville, et c'est là leur grosse différence avec les rez-de-route décentralisés indiens.

Nous pouvons cependant émettre quelques réserves sur ce constat d'égalité à l'accès au rez-de-route et donc au droit à la ville. Tout comme beaucoup d'espaces de la vieille ville et par extension d'Ahmedabad, les rez-de-route sont des espaces très communautaires. Ainsi en tant qu'étranger au pays ou à la communauté, nous pouvons nous sentir exclus ou pas assez légitimes pour s'approprier tel ou tel espace. Nous devons attendre une invitation de l'habitant déjà présent, et ainsi pouvoir créer plus de lien que si l'espace public était dévolu à un inconnu. Mais comment font les quelques populations qui ne reçoivent pas d'invitation ? Elles doivent quand même chercher un autre espace, plus loin sur les rez-de-route décentralisés, elles doivent continuer à bouger pour atteindre une bande

active libre, souvent le long d'un mur, ou d'un aménagement plus difficilement appropriable ou peu rentable économiquement. Les bidonvilles semblent des espaces assez légitimes qui peuvent étendre l'espace domestique et communautaire sur le rez-de-route, mais certaines populations sont même exclues de ces quartiers. On retrouvera des familles, projetées sur des rez-de-route inhospitaliers et assez fin. Nous voyons que le rez-de-route semble beaucoup plus subi car les tactiques mises en place pour se protéger des nuisances ne peuvent pas faire des miracles. Il est difficile de créer, comme dans le reste de la ville, des seuils intéressants entre espace intime et public quand la bande active que nous pouvons nous approprier ne fait que quelques mètres de large. Ces populations sont présentes sur les rez-de-route, visibles aux yeux de la société, moins invisibles que certains de nos camps de long du périphérique, mais elles n'ont pas un véritable droit à la ville, elles subissent la présence de la route, du décalage des vitesses. Le rez-de-route, néo-localisme, est forcément à l'image de la société dans lequel il est ancré, il peut donc être vecteur des dysfonctionnements de cette société, il peut tout de même propager des ségrégations entre caste, ou tout simplement des inégalités sociales et spatiales.

De la même manière, nous ne voyons que très peu de femmes sur les rez-de-route, elles sont reléguées à l'espace domestique, on en verra quelques-unes dans les marchés où elles investissent la voirie et ses abords, achetant et transportant les denrées alimentaires jusqu'au foyer. Mis à part les femmes des quartiers pauvres qu'on voit dans leurs espaces domestiques depuis la route, les femmes se

font assez rares sur les rez-de-route et l'espace public ; c'est un phénomène moins important dans la nouvelle ville que dans la vieille ville où les traditions patriarcales sont plus ancrées, notamment dans les quartiers musulmans. De plus, nous pouvons dire que, à l'image des quartiers de la vieille ville, il faut être plutôt initié pour pouvoir comprendre et pratiquer les rez-de-route décentralisés indiens. Il est plus facile pour un étranger, ou un non connaisseur, de pouvoir retrouver en un lieu tous les services et tous les biens de consommation, comme dans un centre commercial par exemple ; le centre commercial étant un espace générique mondialisé, nous pouvons facilement nous raccrocher à des logiques, à des systèmes architecturaux ou à des façons de fonctionner que nous connaissons en occident. Dans la vieille ville, l'habitant sait que dans ce quartier on trouvera tel objet, dans ce quartier tel artisanat et dans un autre, telle possibilité de réparation ; sur les rez-de-route de la ville du parcours et voyage, l'habitant sait où s'arrêter sur son trajet, sait où acheter les meilleures roties, où se trouve le vendeur de thé qu'il préfère, avec sa façon toute particulière et unique de faire infuser le thé dans le lait. Avec la voiture et la moto, on vit la route comme une balade, le déplacement n'est plus subi mais désiré. On pourra même savoir que ce vendeur nomade est ici le mardi, mais à l'autre bout de la ville deux jours après. Avec cette façon non rationnelle de parcourir son trajet quotidien, l'infrastructure devient de moins en moins fonctionnelle, elle s'ouvre à d'autres possibilités d'usages et donc elle s'ouvre au faire-ville. A partir d'un trajet qui pourrait paraître détourné, on finit par savoir où l'on va et où s'arrêter, on peut combler ses besoins sans quitter le flux, au final le parcours finit par retrouver une sorte d'optimisation. Mais cette façon de pratiquer la ville et le rez-de-route n'est réservée qu'aux initiés, le novice peut être perdu et cela diminue l'optimisation de son trajet ; mais au final s'il se place dans la mentalité indienne, il pourra tenter de ralentir, d'attraper du regard les services proposés par les rez-de-route et s'arrêter au bon endroit. Finalement, par la publicité mondialisée présente sur les rez-de-route, par les vitrines

transparentes des magasins et par l'extension des commerces et de leurs marchandises sur la bande active, même le novice ou l'étranger arrivera à se repérer et à trouver ce dont il a besoin. Et sinon, il pourrait se rendre à une intersection majeure, où la ville décentralisée se concentre en chaque nœud de ses réseaux, il serait sûr d'y trouver l'objet de ses désirs.

DÉCENTRALISATION LINÉAIRE ET ÉGALITAIRE DE LA VILLE LE LONG DE SON INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Nous pouvons cependant maintenant nous demander ce que produit la décentralisation linéaire de la ville le long de ses routes. Un réseau bien établi pourra suffisamment bien répondre aux besoins de ses habitants dans une logique d'égalité en tout point de l'infrastructure et l'ancien centre-ville pourra être éclaté en une multitude de petits centres-nœuds. A la croisée des chemins, au niveau des intersections où tout arrive, nous avons observé à Ahmedabad que l'infrastructure jouait un rôle majeur en amenant un grand nombre de personnes dans les carrefours qui deviennent des lieux de rencontres. Chaque nœud contient un peu de l'effervescence du centre-ville, et permet à chacun d'atteindre facilement un lieu majeur et centrifuge. Le nœud routier est porteur d'une accélération des échanges et donc d'une augmentation de la valeur foncière des espaces autour et sur l'intersection. Il crée une valeur d'échange augmentée entre la ville et la route, la bande active devient la bourse d'échange entre les deux entités. Il y a aussi une augmentation des usages, des services, des lieux spirituels, des lieux communs dans la mesure où chacun vient à l'intersection avec ses désirs ; l'influence du trafic routier n'est pas seulement économique et commerciale. Mais si ce phénomène se produit à de nombreux nœuds du réseau alors le centre-ville perd de sa substance, il devient un centre parmi d'autres. Ainsi l'espace linéaire des rez-de-route opère ici un renversement historique des valeurs symboliques, il renverse l'hégémonie du centre-ville. A Ahmedabad,

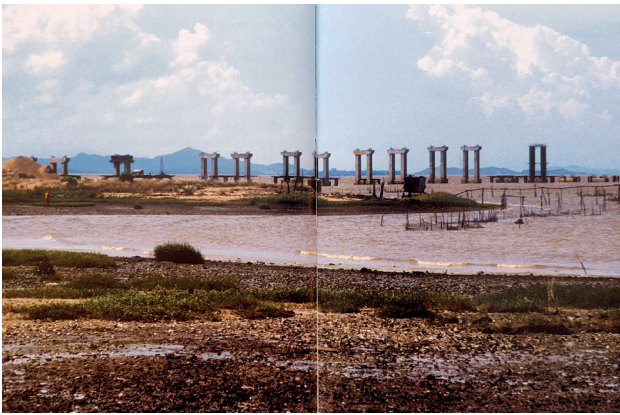
j'aurais bien du mal à désigner un lieu central, plus important que les autres, je pourrais nommer quelques intersections ou quelques places de la vieille ville, mais pas forcément le centre-ville qui n'a pas plus d'activités, de services que des nœuds plus en périphérie ou que les intersections des routes pénétrantes avec les périphériques. Le centre-ville est pourtant souvent mis sur un piédestal, porteur d'une histoire plus importante que le reste de la ville, porteur d'une effervescence. Le centre-ville, parfois muséifié pour protéger sa valeur symbolique et touristique, n'a peut-être pas vu venir que sa décadence viendrait des réseaux de l'infrastructure mondialisée, qui préfèrent optimiser les déplacements plutôt que de porter une histoire commune ; ce constat se retrouve en France dans les centres-villes qui essayent maintenant de ramener les habitants qu'ils ont abandonnés quelques dizaines d'années plus tôt aux intersections commerciales, aux interactions des hyper-lieux.

Cet espace linéaire renverse aussi les valeurs de l'architecture, il est une linéarité, l'inverse de l'îlot, comment l'investir ? Comment le projeter ? Il faut faire un tout autre travail d'urbanisation ; plutôt que de projeter par la voie, le quartier, l'îlot et le bâtiment, on peut travailler l'urbanisation par la frange, par la limite, par le marginal, et c'est un changement de regard complet de l'urbaniste qui est demandé. Peut-être que ces nouvelles intersections qui peuvent faire-ville par leurs relations à leurs abords sont une nouvelle façon de faire collectif dans une société individualisée. En prenant à revers la question du déplacement quotidien subi et rationnel nous pouvons, sur les nœuds routiers, créer

des lieux de rencontre de la multitude. Comme à Delhi Darwaja, le nœud nous prouve qu'il peut faire le lien entre ville sédentaire et trafic routier, qu'il peut attirer la foule et mêler les parcours de chacun pour les faire se rencontrer sur des rez-de-route originaux. Un marché au milieu de la congestion, un vendeur de thé sur la chaussée, un temple et un arbre faisant office de rond-point, la pause sur ce terre-plein, sont autant de possibilité de faire-ville dans la multitude, et peut être de mettre fin à la perte de lieux collectif et au repli sur soi en forçant les rencontres des différents parcours individuels dans la ville dans des nœuds qui télescopent ainsi toutes les échelles de l'urbain et toutes les envies habitantes.

Et dans certaines villes du sud, extrêmes et caricaturales dans leur rapport à la mondialisation et à l'économie, le développement des infrastructures va encore plus loin. Rem Koolhaas nous présente dans son étude sur Pearl River Delta dans l'ouvrage *Mutation*¹, des villes chinoises, proches de Hong-kong qui vivent la mondialisation de plein fouet. L'infrastructure et la planification urbaine peuvent être, dans ces lieux, complètement spéculatives. La route ne permet plus de répondre à un besoin existant, l'infrastructure de la ville du sud, à force de vouloir anticiper l'expansion démographique, a commencé à vouloir anticiper l'expansion économique, à spéculer sur des besoins futurs encore non existants. On comprend ici la portée économique et la rentabilité que peuvent avoir les rez-de-route et l'infrastructure, une rentabilité si exacerbée à ces endroits du globe qu'il est possible de construire la route en attendant la ville globale décentralisée

1. Étude de Pearl River Delta page 280 à 337 dans, Koolhaas Rem (dir.). *Mutations*. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, page 280



Photographies tirées de l'ouvrage "Mutations", étude de Pearl River Delta, Rem Koolhaas - Le pont se construit au milieu du paysage sauvage, 2,2 km de pont suspendu entre Macao, son aéroport, et Honkong.

linéaire. Il est possible de construire des rez-de-route donnant sur nul part, en attendant que la mégalopole, et ses besoins économiques et démographiques s'étalent jusqu'à l'endroit prévu. Mais parfois la ville décentralisée, soumise à la loi du marché et non plus à la main de l'homme, ne fait pas ce qui est prévu ; nous pouvons ainsi observer des villes entières vides, devenues ville-fantôme ou n'ayant jamais encore été utilisées, nous voyons des autoroutes couper des portions de territoires pour ne rien desservir. "Elle contient une série d'intersections et de bretelles à des endroits où l'on ne voit aucune raison d'en sortir ou



Photographies tirées de l'ouvrage "Mutations", étude de Pearl River Delta, Rem Koolhaas - L'infrastructure prend de l'avance, elle permet le développement de larges pans du territoires.

d'y entrer. L'autoroute devient l'outil qui va permettre de créer de toutes pièces douze ou quatorze villes entièrement nouvelles au sein d'un énorme paysage actif"¹

Dans ces rez-de-route non maîtrisés, devenus des hyper-lieux contrôlés par la main invisible du marché mondialisé, la question du mouvement et de la nomadité sont très différentes "Toute la population du Pearl river delta investit le système urbain, dans sa totalité, par roulement. Toute habitation est provisoire, la condition la plus stable étant celle du motel"². Les rez-de-route fluctuantes ne sont plus au service du faire-ville car ils n'ont plus de localités, Rem Koolhaas indique même que des villes nouvellement construites au niveau des sorties d'autoroute, préalablement préparées, ne dépasse pas 7 à 15% d'appropriations des immeubles. Et pourtant, pour construire l'infrastructure qui permettra à la ville décentralisée de se connecter aux mondes économiques, nous avons pu raser des montagnes, détruire des écosystèmes. Nous voyons que si nous ne prenons pas le sujet des rez-de-route à bras le corps, ils peuvent se convertir en des hyper-lieux où le faire-ville est devenue une valeur spéculative, une valeur d'échange sur le marché mondial.



Photographies tirées de l'ouvrage "Mutations", étude de Pearl River Delta, Rem Koolhaas - L'aéroport de Macao, au milieu de l'océan, construit pour pouvoir développer cette partie du delta et équilibrer la puissance de Honkong.

Et si la ville décentralisée linéaire permettait un autre rapport aux déplacements ? Pourrait-on voir l'émergence de ville presque nomade, toujours en mouvement, utilisant l'espace de la voirie pour faire-ville et s'appropriant les bandes actives. Les mégalopoles du Sud ont peut-être compris

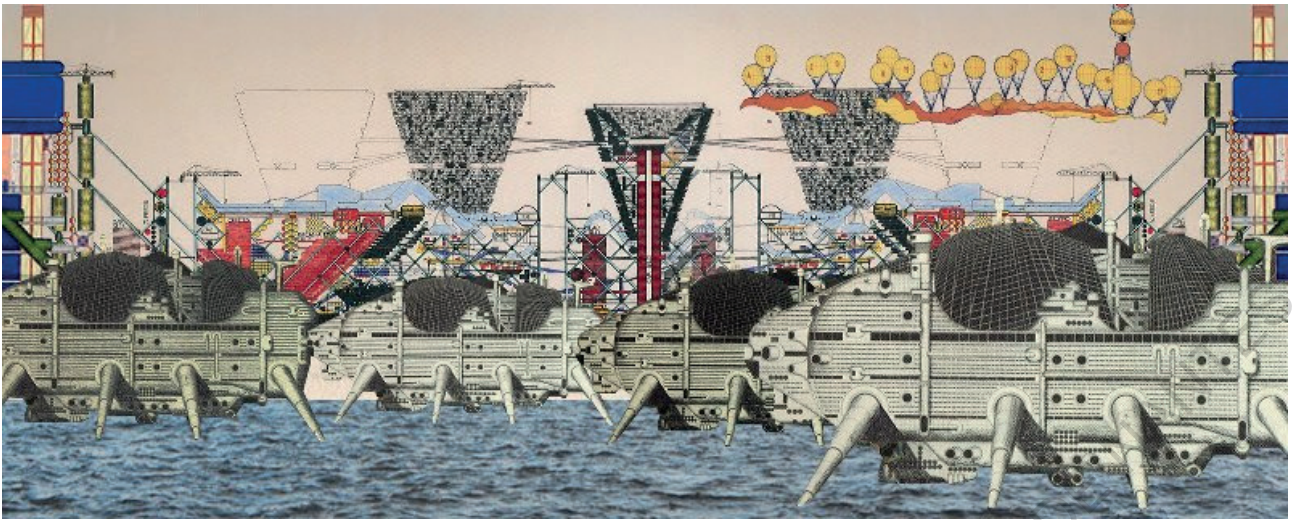


Illustration de Ron Herron (1960) - Les walking-city, micro-urbanité nomade se déplaçant sur le monde, précurseur des paquebots de croisières ?

qu'une partie des fonctions de la ville pouvait être mouvante et une partie pouvait être statique, Lagos ou Ahmedabad comme des villes foraines, aurait peut-être répondu aux rêves des architectures de papier du milieu du XXème siècle. Ahmedabad peut finalement être perçu, par le fonctionnement de ces rez-de-routes, comme une Walking city d'archigram, des villes mouvantes qui évitent les transports internes inutiles, contenant tous les besoins des habitants, interconnectées elles peuvent former des mégalofoles ambulantes. Nous pouvons citer aussi Yona Friedman pour ces architectures utopiques, plus proche du fonctionnement des bandes actives et des rez-de-route, des structures aux usages indéterminés peuvent être appropriées, elles se répandent au-dessus de la ville créant une forme d'architecture nomade. « Le bâtiment est mobile au sens où n'importe quel mode d'usage par l'utilisateur ou un groupe doit pouvoir être possible ou réalisable »³ La grande différence passe par le fait que les rez-de-route sont des notions faites pour être pensées par le sol, en se connectant à la

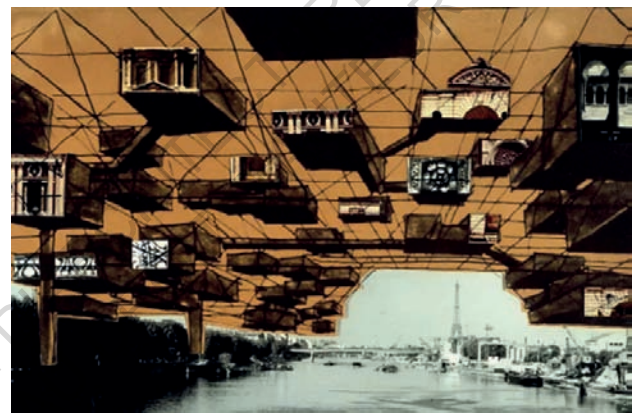


Illustration de Yona Friedman (1959) - La ville spatiale, une structure surélevée sur pilotes au-dessus de Paris

ville le plus possible, et non pas des structures indépendantes et séparées de la ville classique.

1. et 2. Koolhaas Rem (dir.). *Mutations*. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, page 322

3. Friedman Yona. *L'architecte Mobile* (manifeste). 1958

3. Agier Michel. *Anthropologie de la ville*. Paris : PUF, 2015, page 14

4. et 5. Augé Marc. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, 1992, 150 p.

CONCLUSION REZ-DE-ROUTE

A travers ces quelques pages, nous avons vu que repenser la place de l'infrastructure dans la ville c'était repenser finalement toutes nos façons de faire, de pratiquer et de penser nos espaces urbains. A travers l'espace du rez-de-route, nous traversons de nombreux questionnements qui infusent dans chaque espace de nos sociétés. Toutes ces problématiques sont justes, grâce aux jeux des échelles et des vitesses, télescopées en un même lieu en un même concept, le rez-de-route. La réflexion autour de cet espace qui semble caractériser la ville Indienne, est presque devenue un prétexte pour décaler notre regard, pour repenser les pratiques qu'on pensait universelles, immuables, pour analyser des situations urbaines à travers un prisme original, et finalement questionner de nombreux paradigmes de la ville contemporaine globalisée. Le rez-de-route permet de s'ancrer dans des réflexions très précises, rattachées à des situations traversées pendant mon parcours, et dans le même temps, c'est une occasion de mettre en perspective toutes les influences que peut subir un espace donné de la ville globalisée, post-moderne.

Il permet un questionnement sur un espace physique et temporel, et simultanément, il nous invite à prendre conscience qu'on peut faire-ville à la fois spatialement le long des routes fonctionnelles et à la fois dans le temps qui nous est dévolu dans le transport et le mouvement, un espace-temps qu'on n'est pas obligé de réduire à rien.

Métro-boulot-dodo, et si on pouvait changer la phrase, pour faire intervenir un cadre de vie digne, porteur de bien être, dans nos déplacements du quotidien, pour créer un espace-temps qui ferait partie de la journée, et ne serait plus suspendu, en attente. L'espace du mouvement ne devrait pas être simplement fonctionnel et utilitaire mais il devrait porter un faire-ville sur tous les rez-de-route, pour nous permettre de pratiquer et de projeter des villes plus soutenables. Les infrastructures de transport sont conçues en fonction de logiques techniques étroites, sans prendre en compte

l'épaisseur du temps que les usagers y passent, leurs besoins variés, leur désir de confort et leur souci de trouver dans les espaces publics ou communautaires des qualités proches de celles qu'ils peuvent trouver dans les lieux privés individuels et collectifs. Pour tout cela, les rez-de-route nous donnent de belles pistes d'action ou au moins de bouleversements de nos paradigmes.

De plus, nous avons vu que le rez-de-route pouvait transformer radicalement la ville, en bien ou en mal, et que la ville pouvait aussi être un levier qui agit pour transformer positivement ou négativement l'espace vécu du mouvement. Nous avons observé que le rez-de-route pouvait être porteur de dynamiques urbaines détruisant le territoire parcouru, qu'il pouvait être un hyper-lieu réduisant l'espace de la ville à rien, qu'il pouvait être un espace fonctionnel et générique qui pouvait répandre toutes ses problématiques dans la ville. Nous avons compris que le rez-de-route pouvait être porteur de paradigme post-moderne mondialisé, presque dystopique, changeant nos espaces communs pour qu'ils n'aient plus la capacité faire-ville. L'infrastructure peut passer au-dessus ou à côté de nous, dans des dynamiques hors-sol, hors-ville, et hors-paysage, à travers une route qui ne s'encombre pas de savoir ce qu'il se passe autour d'elle, des rez-de-route détachés du local, mais diffusant le global générique et rendant tout fade. Le rez-de-route peut être vecteur, en tant qu'espace de la ville mettant tout en connexion, de ces grandes dynamiques qui traversent nos sociétés contemporaines, il peut continuer à nous individualiser, seul dans le trafic routier, seul dans la ville, seul chez nous.

Mais le rez-de-route peut aussi être porteur de commun, il peut créer un paysage multi-local, il peut porter une nouvelle façon de voir l'espace-temps de nos trajets quotidiens et de nos pratiques de l'espace. Il peut être le lien manquant entre l'individu et la société, entre l'espace intime et collectif. Le rez-de-route peut mettre en lien les savoir-faire de chacun, il peut tirer profit à la fois des dynamiques mondiales et des qualités d'ancrage des lieux

vernaculaires. Il peut être un espace qui peut profondément faire-ville, créant des lieux anthropologiques, ancrés localement mais tous reliés ensemble. Le rez-de-route peut être le plus petit espace insécable de la société, le lieu où tout le monde pourrait s'épanouir, le lieu capable d'appropriation collective et individuelle.

Ou finalement, peut-être qu'il est un peu des deux, comme le couple lieu/non-lieu, il oscille entre hyper-lieu et lieu anthropologique. Et analyser ce couple, c'est mieux comprendre la réalité.

En tant que projeteur voulant faire-ville, le rez-de-route est un formidable lieu d'expérimentation encore peu exploité, un espace aux multiples possibilités, encore peu défrichées, encore peu inventées dans nos villes occidentales. Il faut se pencher sur comment nous voulons traiter cet espace linéaire et décentralisé, comment le rez-de-route peut apporter de nouvelles qualités de vie dans nos villes, comment traiter la frange pour ne plus la délaissier, pour ne plus la subir mais pour qu'elle serve de réceptacle à de multiples lieux anthropologiques. Que ça soit en récupérant les principes découverts dans l'investigation de l'ailleurs, en retravaillant des logiques de bande active, ou en inventant nos propres modèles, que voulons-nous faire de nos espaces de rez-de-route ? Ils peuvent déjà être porteurs d'image négative de la ville du périphérique ou d'image positive du centre-route, vers quoi voulons nous maintenant les orienter ? Ces pages nous ont donné quelques pistes pour ne plus subir le tracé de l'infrastructure, elles nous ont donné des pistes pour l'émergence d'un

faire-ville sur tout l'espace de nos réseaux. Elles nous ont donné des pistes pour que les rez-de-route ne soient pas des espaces subis, mais des espaces pensées en amont de la planification des routes fonctionnelles. Peut-être que demain nous pourrions même dessiner et penser les rez-de-route, avant de tracer les routes elle-même ? Peut-être que nous pourrions réfléchir à l'impact de l'infrastructure sur le territoire, et penser des espaces tampons, ou peut-être pourrions-nous penser à l'avance comment l'infrastructure pourrait être investie par la ville et ses habitants.

Conclusion

J'ai commencé la réflexion autour de mon mémoire en sachant que je partirais en échange à Ahmedabad. Je ne savais pas encore comment, mais je savais que ce voyage allait transformer mes façons de penser et voir l'architecture et la ville. Ainsi, dès le début, je savais que mes acquis et les premières idées de ma recherche, allaient être bouleversées, mais plutôt que de rester camper sur les premières notions, j'ai laissé ce mémoire évoluer au fur et à mesure que je décentrais mon regard et que j'apprenais de l'ailleurs. Cette recherche ne ressemble pas vraiment à ce que j'imaginai avant de partir vers l'inconnu et l'altérité, mais j'ai voulu, comme les situations et les habitants d'Ahmedabad qui m'ont déplacé dans mes certitudes, laisser se détourner le fil de mes pensées, lui faire prendre des recoins que je n'aurais pas soupçonnés ; je l'ai laissé revenir en arrière, bifurquer, se questionner, se libérer ou se cadrer, c'est peut-être ça qui finalement demande le plus d'énergie.

La place du chercheur en territoire étranger n'est pas facile, on peut se sentir déboussolé, voire perdu, ne plus avoir de repère, vouloir mais ne pas pouvoir déconstruire tous les préjugés initiaux de la pensée, inhérent à la différence de culture. Mais cette posture était importante pour moi, parcourir les rez-de-ville et rez-de-route c'était déjà se frotter à la complexité, la réalité des choses, que l'on peut fantasmer ou ne pas comprendre de l'extérieur. C'est jouer la carte du décentrement par l'ailleurs mais aussi le sensible, ce qui implique de pouvoir s'ouvrir à la fois à l'extérieur mais aussi aux ressentis et questionnements intérieurs. Mais cette démarche c'est avant tout une démarche de curiosité, simplement sortir et regarder ce qu'on a devant nous, ce qui peut paraître étrange ou ordinaire, et finalement s'émerveiller d'un presque rien, ou d'un presque tout. Cette démarche c'est se laisser porter par son instinct, les rencontres, les opportunités, les signes de la main. Et processus pas évident dans une logique de mise en théorie du vécu, cette démarche c'est se souvenir de ses

premiers étonnements, ses premiers troubles qui ont fondé le travail de mémoire. Cette démarche revendique surtout la possibilité d'émergence de réflexions et de questionnements pertinents par les petites aspérités, voir les hasards du parcours. Cette position anthropologique peut être difficile à tenir mais elle se libère du poids des normes épistémologiques, parfois éloignées des réalités du terrain ou du monde contemporain. L'équilibre entre observation et analyse rétrospective permet à la fois la levée des idées préconçues, des survols de la complexité du réel, et à la fois la prise de recul sur les matériaux bruts qui peuvent être de primes abords un peu stériles ou emplis de biais cognitifs ou épistémologiques. L'ailleurs regorge d'imprévus, et peut être mal connu par le chercheur et lecteur il faut pouvoir adapter et trouver de nouvelles méthodes de lecture et mise en récit ou en analyse du réel, c'est à la fois tout l'enjeu et toute la richesse de ces parcours. Il les crée, comme il parcourt le terrain, au ras du sol, pour ne pas survoler les situations urbaines, ni par l'enquête ni par les outils mis en place. C'est aussi une revendication, si nous appelons à une architecture soucieuse de l'existant, qui comprend la complexité et l'esprit des lieux, alors c'est dès la recherche qu'il faut se donner les moyens de ne pas être hors-sol.

La recherche en terrain étranger nous confronte inévitablement à deux choses. D'abord la question du décalage culturel, qui va jusqu'à une conception différente des mots, des notions, de toutes choses qui pourraient nous paraître universels, en allant jusqu'à la barrière de la langue et donc de la compréhension. Mais d'autre part elle nous confronte au télescope en un point, des échelles et des cultures mondiales. C'est en partant qu'on peut saisir l'épaisseur de l'influence de la mondialisation sur l'architecture, la ville, le paysage et le territoire. Ainsi c'est une invitation à se placer entre le terrain et le monde pour mieux les comprendre tous les deux. Entre pratiques

locales et mondiales, nous comprenons que c'est dans l'injonction à l'uniformisation des cultures que la résistance ait. Révéler toutes ces différentes pratiques c'est revendiquer la présence, encore importante, des cultures et des savoir-faire spatiaux et architecturaux ancrés sur leur territoire, c'est aussi revendiquer l'importance et la richesse d'usages habitants, qui par leurs quotidiennetés, peuvent paraître ordinaires voir banals. Finalement la recherche en territoire étranger permet d'encore mieux lire les influences qui transforment nos sociétés, elle est source de questionnement sur les paradoxes entre local et global à l'échelle de nos villes. Elle invite à regarder et étudier les situations en prenant en compte simultanément, comme un couple d'analyse, les deux processus qui peuvent paraître contradictoires mais qui infusent pourtant maintenant dans chaque espace de la ville contemporaine. Nous devons trouver alors de nouvelles façons d'analyser ces espaces locaux, mondialisés alors même que les métiers et les disciplines de l'aménagement s'uniformisent, c'est donc un vrai défi pour le chercheur du XXIe siècle.

En plus du voyage à l'étranger, mon mémoire a été impacté par une autre situation, non prévu cette fois-ci, la pandémie du COVID-19. Elle aussi favorisée par les échanges mondialisés, la pandémie à frappée partout à la fois. Je me trouvais encore en Inde quand le pays s'est confiné en avril 2020. Le confinement à malheureusement écourté mon voyage, et donc mon enquête de terrain, et a donc bouleversé l'avancée de mon mémoire,

alors même que la situation nous plongeait dans une certaine incertitude.

Mais finalement, en regardant la chose autrement, je pourrais dire que la pandémie à pu enrichir ma réflexion. Il n'y a peut-être pas plus troublant que de travailler sur les usages des rez-de-route et de rez-de-ville, de s'immiscer dans l'effervescence de la ville indienne, de comprendre les pratiques informelles et vernaculaires, de voir comment l'espace public est approprié, et tout d'un coup, vivre la même ville sous confinement. Des espaces publics vides étaient montrés à travers le monde, mais à Ahmedabad, c'est comme si la ville perdait son identité, ce qui faisait sa substance, ce qui la faisait vivre tous les jours, dans un pays où chaque habitant sait que c'est de sa responsabilité de ne pas propager une maladie qui pourrait dévaster un système de santé déjà fragile. Avant le confinement les espaces publics ont commencé à se vider, et j'ai commencé à comprendre que ce serait mes derniers temps d'enquête avant qu'il ne soit plus pertinent de revenir sur les rez-de-route. Encore plus qu'avant les habitants me regardaient étrangement, chuchotant « coronavirus », changeant leurs pratiques et m'empêchant de voir les situations telles quelles sont sans mon influence.

Du jour au lendemain j'ai dû revoir mes pratiques, à la fois comprendre comment s'adapter au confinement, et à la fois comprendre comment le faire à l'étranger, et toujours rester dans l'incertitude du rapatriement en France. Le confinement indien a mis tous les vendeurs nomades, et toutes les

pratiques informelles sur la touche, une énorme partie de l'économie du pays à l'arrêt, par une simple décision du gouvernement, qui finit par nous rappeler que, même si les normes et les règles semblent mouvantes en Inde, tout peut se figer d'une journée à l'autre. Voir Ahmedabad et les villes françaises à l'arrêt, sans possibilité de faire commun dans l'espace public, avec des rues et des routes vides, qui semblent perdre toutes leurs qualités, et tout ce qui fait qu'elles sont ce qu'elles sont, des espaces qui font lien. Le COVID-19 m'a donc au moins permis de renforcer l'idée, qui germe déjà chez moi depuis longtemps, du plus que besoin de faire-ville ici et maintenant, dans tous les espaces du paysage urbain, pour ne pas que la ville générique, aseptisée, individualisante, ressemble de plus en plus à l'image d'une ville confinée.

De plus la pandémie nous a permis de comprendre l'importance de travailler les rez-de-ville et rez-de-route, de prévoir leurs évolutivités en cas d'imprévu, de comprendre l'importance de la porosité entre bâti et espace public. Le confinement et les mesures barrières ont permis une ingéniosité, forcée, des rez-de-ville. Nous avons pu voir des commerçants s'étendre sur le trottoir, se coller à leurs vitrines, à leurs fenêtres et à leurs portes pour vendre à emporter, nous avons vu l'espace commercial se déporter sur l'espace public, comme on pourrait le faire à Ahmedabad. Nous avons aussi vu les terrasses s'agrandir, les commerces ou les services prendre plus de place sur le trottoir ou la chaussée. Nous avons vu fleurir nombre de réflexions et d'articles sur la place que peut prendre la voiture en ville, sur la nécessaire évolutivité des places de parking qui pouvaient, malgré les jauges, devenir de grandes terrasses, ou des jardins partagés. Nous avons questionné nos espaces fonctionnels et

rationnels pour qu'il puisse mieux s'adapter à la situation, nous avons retransformé des routes en rues piétonnes. Le temps d'un instant nous avons vu autrement nos rez-de-ville et rez-de-route, à nous maintenant de les prendre en compte dans nos projets et dans les réflexions sur le futur de nos villes, pour continuer à faire preuve d'ingéniosité sur nos façons de faire-ville, mais cette fois-ci, je l'espère, de manières choisies et non subies. Que ça soit par le regard vers l'ailleurs ou par l'impact d'une pandémie, continuons à faire évoluer nos paradigmes, continuons de revendiquer un droit aux rez-de-ville et aux rez-de-route, aujourd'hui sur le papier, demain dans la ville, dans la rue, sur la route, ou sur chacun des interstices qui pourraient faire communs.



Photographie personnelle - L'aéroport internationale de Mumbai vide pendant le premier confinement, un rapatriement et c'est fini, avril 2020, 6h30

Bibliographie - Médiagraphie

Notion de Rez-de-ville

- Masboungi Ariella (dir.). (Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville. Paris : Le Moniteur, 2013, 143 p.
- GRAU architectes (dir.). Rez-de-ville, rez-de-vie. Cat. Expo. Paris, Pavillon de l'Arsenal (31 mai - 16 juin 2013). Paris : Pavillon de L'arsenal, 2013, 176 p.
- Soulier Nicolas. Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions. Paris : Ulmer, 2012, 285 p.
- Mangin David et Ferrand Rémi (dir.). Le droit au rez-de-ville. Revue urbanisme. 2019, Juillet/août/septembre, n°414, p28
- Fanelsa Niklas, Helten Marius, Martenson Björn, Wertgen Leonard. Ahmedabad : architecture reading aid. Berlin : Ruby Press, 2015, 143 p.
- Gourdon Jean-Loup. La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine. Paris : L'aube, 2001, 285 p.

Notion de Rez-de-route (études urbaines faisant un lien entre ville et infrastructure/ fonctionnalisme)

- Mongin Olivier. La ville des flux : l'envers et l'endroit de la mondialisation. Paris : Fayard, 2013, 527 p.
- Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour Steven. L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale, Mardaga. 2e édition 1977 (trad.), 190 p.
- Koolhaas Rem (dir.). Mutations. Barcelone, Bordeaux : Actar, 2000, 720 p.
- Tomato architectes. Paris, la ville du périphérique. Paris, Le Moniteur, 2003, 191 p.
- Chavier Eric. La rocade Bordelaise : une exploration anthropologique. Lormont : Le bord de l'eau, 2016, 130 p.
- Mangin David. La Ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine. Paris : Ed. de la Villette, 2004, 398 p.
- Institut pour la ville en mouvement. Bouge l'architecture : villes et mobilités. Cat. Expo. Itinérante, Paris, mondial de l'automobile (28 septembre - 13 octobre 2002). Paris, institut pour la ville en mouvement, 2003, 199 p.
- Bouchain Patrick, L'atelier, Clément Gilles. La forêt des délaissés. Paris : IFA, 2000, 43 p.
- Cambot Stany. Villes nomades: histoires clandestines de la Modernité. Paris : Eterotopia, 2016, 189 p.
- La rue entre réseaux et territoires In : Flux, 2007 dont La rue africaine, territoire de l'informel ? Jean-Fabien Steck et Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés Laurent Fourchard
- Architecture de la voie : histoire et théories / Éric Alonzo
- Lynch Kevin, Appleyard Donald, Myer John R. The view from the road. Cambridge : MIT press, 1966, 63 p.

Notion d'informelle

- Choplin Armelle, Pliez Olivier. La Mondialisation des pauvres : Loin de Wall Street et de Davos. Paris : Seuil, 2018, 108 p.
- Hannape Cyrille, «Les leçons urbaines de la jungle», Libération. 6 mars 2016. Disponible sur https://www.liberation.fr/debats/2016/03/06/les-lecons-urbaines-de-la-jungle_1437829/

Protocole et épistémologie (la marche et la l'importance du "Je")

- Vasset Phillipe. Un livre blanc: récit avec cartes. Paris : Fayard, 2007, 135 p.
- Vasset Phillipe. La conjuration. Paris : j'ai lu, 2013, 251 p.
- Collectif Stalker. à travers les territoires actuels. Paris : Jean-Michel Place, 2000.
- Chavardès Benjamin, Regnault Cécile (dir.). Ici par ailleurs, l'international en question : cinquièmes rencontres doctorales en architecture et paysage. Paris, édition du patrimoine, 2020, 179 p.
- De Certeau Michel. L'invention du quotidien : tome 1, arts de faire. Paris : Gallimard, 1990, 349 p.
- London orbital / Iain Sinclair

- Paquot Thierry. Les situationnistes en ville. Gollion : Infolio, 2015, 157p.
 - Blanchard Pierre. 120 km autour du périphérique Nantais (mémoire). Architecture. Nantes, ENSAN, 2015.
- Cheminements
- Debord Guy. Théorie de la dérive. *Les lèvres nues*. 1956, n°9 décembre.
 - Coverley Merlin. Psycho – géographie ! : poétique de l'exploration urbaine. Lyon : Les moutons électriques, 2011, 192 p.
 - Laboratoire sculpture urbaine. Local contemporain (ouvrage collectif). Ce n'est pas une activité ordinaire que de s'intéresser à l'ordinaire. Février 2017, 102 p.

Récit de voyage à l'étranger (référence graphique et littéraire)

- Chavouet Florent. Tokyo sanpo. Arles : Picquier, 2009, 206 p.
- Michaux Henri. Un barbare en Asie. Paris : Gallimard, 1933, 235 p.
- Bouvier Nicolas, Vernet Thierry (dessin). L'usage du monde. Paris : Payot, 2001, 364 p.
- David Esther. Ahmedabad : City with a Past. New Dehli : HarperCollins, 2016, 141 p.
- Calvino Italo. Les villes invisibles. (trad.) Paris : Seuil, 1974, 188 p.
- Lamazou Titouan. Carnets de voyage. Paris : Gallimard, 1998, 160 p.
- Mouniet Antoine. De la main à la rue, la richesse narrative d'Ahmedabad (mémoire). Architecture. Nantes : ENSAN, 2016.

Décalage culturel

- Appadurai Arjun. Condition de l'homme global. (trad.) Paris : Payot, 2013, 420 p.
- Appadurai Arjun. Après le colonialisme : Les conséquences culturelles de la globalisation. (trad.) Paris : Payot, 2005, 333 p.
- Descola Philippe. Par de-là nature et culture. Paris : Gallimard, 2005, 623 p.
- Choplin Armelle. Désoccidentaliser la pensée urbaine. Métropolitiques.2012, Novembre.

Ouvrages traversants

- Augé Marc. Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris : Seuil, 1992, 150 p.
- Lussault Michel. Hyper-lieux : les nouvelles géographies de la mondialisation. Paris : Seuil, 2017, 307 p.
- Koolhaas Rem. Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain. (trad.) Paris : Payot & Rivages, 2011, 120 p.
- Virilio Paul. La vitesse de la libération. Paris : Galilée, 1995, 175 p.
- Virilio Paul. Vitesse et politique : essai de dromologie. Paris : Galilée, 1977, 151 p.
- Agier Michel. Anthropologie de la ville. Paris : PUF, 2015, 245 p.
- Chauvier Eric. Contre Telerama. Paris : Ed. Allia, 2011, 62 p.

Émissions radios, site internets

- Verdeil Eric. Métropoles XXL : repenser le développement urbain à partir des réseaux d'infrastructure ? <https://metropolitiques.eu>
- Guiheux Alain. Un Urbanisme des Sensations. La ville qui fait signe. Le Moniteur 2004
- Xavier de Jarcy et Remy Vincent, «Comment la France est devenue moche ?», dans Télérama, 12 février, 2010.
- Agier Michel. «La ville révee des philosophes», dans Philosophie magazine, janvier 2018
- Noualhat Laure. Interview de Paul Virilio, «La vitesse réduit le monde à rien». Libération, 3 juillet 2010

France culture

- Avoir raison avec...Paul Virilio, série de 5 épisode, aout 2021
- Lévy Jacques. «Aujourd'hui la voiture est moins associée à la liberté qu'au fonctionnel», 2018
- Grand entretien avec David Cronenberg. «La forêt des délaissés» : l'enjeu politique des terrains vagues, 2011

-Fraïssé Marie-Hélène. Contre-culture et culture globale : voyageurs, punks, néo-hippies - la route comme horizon et comme dissidence. France culture, émission Tout un monde, 14 février 2010

Cairn.info

-Lectures critiques, Dans Raisons politiques 2003/3 (no 11), Arjun Appadurai, Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation,

-Retour sur les « non-lieux » Les transformations du paysage urbain, Marc Augé, Dans Communications 2010/2 (n° 87), pages 171 à 178

-Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés, Laurent Fourchard, Dans Flux, 2006/4-2007/1 (n° 66-67), pages 62 à 72

-Michel Lussault, Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation, Paris, Éd. Le Seuil, coll. La Couleur des idées, 2017, 320 pages Jean-Charles Chabanne Dans Questions de communication 2018/2 (n° 34),

-Mémoire du futur, from old roots to new shoots. Patrick Geddes in India (1914-1924) Adrián Torres Astaburuaga, Éva Chaudier, Nicolas Tixier Dans Espaces et sociétés 2016/4 (n°167), pages 99 à 119

La rue africaine, territoire de l'informel ? Jean-Fabien Steck Dans Flux 2006/4-2007/1 (n°66-67), pages 73 à 86

Youtube

-Paul Virilio «Penser la vitesse», 17 mars 2015.

APARTÉ

À la découvertes des villes utopiques...

Les rez-de-route et l'utopie

Nous pouvons dire que la théorie en architecture, pour conceptualiser des situations existantes, doit, si ce n'est simplifier, schématiser la réalité. Quand certains tenteront, au minimum, de rationaliser l'étude de l'existant, de mettre les situations dans des cases, d'autres partiront de concepts déjà établis pour continuer à tirer le fil de la pensée architecturale et paysagère. D'autres voudront connaître l'esprit du lieu, comprendre des dynamiques invisibles, des petits usages qui échapperaient à l'œil aguerré du planificateur. Ils voudront comprendre la complexité d'une situation, mais ils finiront par devoir simplifier la réalité et essayer de faire confiance à leurs instincts pour ne pas être exhaustif. Et la recherche, en continuant son chemin, pourra finir par s'éloigner de la réalité pour devenir de plus en plus conceptuelle. Il n'est pas dit que ces théories ne trouveront pas un écho chez les lecteurs ou dans des situations réelles, mais elles n'en resteront pas moins de plus en plus fictives voire utopiques ou dystopiques. Elles ne perdront pourtant pas de leurs intérêts, car c'est la fiction qui a aidé les projecteurs depuis des années, à sortir de la peur de faire et de défaire. C'est l'utopie qui a guidé les grands courants architecturaux et qui nous aide aujourd'hui à mieux concevoir ou regarder le monde. Elle peut aussi tout simplement décaler notre pensée, en nous ouvrant à d'autres points de vue, d'autres imaginaires. De l'autre côté du spectre, les écrivains et les poètes nous présentent des romans, des œuvres fictives qui peuvent, par leur sensibilité, rendre compte de situations que l'on vit dans la ville et l'architecture. D'une autre façon, la fiction arrive à décrire la réalité de nos villes et de nos vies. Comme les deux parties du mémoire qui s'équilibrent entre récits sensibles théorisés et conceptualisation du réel, les quelques villes utopiques que je vous décris - des villes invisibles au milieu de villes invivables - permettent de faire le lien entre ces deux univers. Elles peuvent être le lien entre la conceptualisation du réel qui l'objective et le tire vers l'utopie et la fiction qui tire vers le réel. Ces utopies montrent donc que la recherche propose déjà différents degrés de théorisation de la réalité. Dans un mémoire, la réflexion peut devenir imaginaire voire presque caricaturale, mais finalement, en poussant les concepts jusqu'au bout, en créant des villes fictives utopiques ou dystopiques, nous ne sommes peut-être pas si loin du réel.

Si Lagos peut être selon Rem Koolhaas "un cas d'école développé, extrême et paradigmatique d'une ville à l'avant-garde de la modernité mondialisante", dans Mutations p.653, alors les quelques villes extrême et paradigmatiques que je vous décris seront peut-être demain une part de la réalité du monde.

Les rez-de-route de la ville mouvante

Un jour, sur l'infrastructure routière, on verra un flux continu, un trafic routier permanent et généralisé. Et bientôt le flux ralentira, ses embouteillages et ses congestions se répandront de plus en plus. Les véhicules essaieront d'investir la ville, essaieront de la transformer, mais rapidement ils ne pourront presque plus avancer. Et quand la congestion se sera entièrement répandue, le flux ne sera plus, la circulation sera fixe en tout point de l'infrastructure. Et la foule de véhicules se tournant vers la ville verra des centaines de personnes s'affairer dans ses rues, déplacer des marchandises à pied, discuter, acheter, manger, fumer et boire. Et, finalement, du point de vue de la route maintenant devenue immobile, on verra la ville se mouvoir, se déplacer, devenir nomade. Quant à elle, la bande active continuera de jouer son rôle entre ville sédentaire et nomade. Dans quelques années, les anciens jureront qu'avant c'était les véhicules qui formaient le flux et non la ville, ils jureront qu'on se déplaçait rapidement jusqu'à sa destination plutôt que de faire ses achats dans la ville mouvante pour rejoindre son véhicule toujours stationné au même endroit, ils le jureront mais plus personne ne les croira. La vitesse du flux ne sera qu'une légende qu'on comptera dans les bols de la vieille ville.

Les rez-de-route de la ville décentralisée

Et si l'infrastructure et ses rez-de-route se répandaient, offrant leurs capacités d'accueil, d'adaptation et d'appropriation ? On verrait la ville globale se développer le long de ses réseaux, elle pourrait s'étendre de manière linéaire et absolue. Bientôt les routes quadrilleraient chaque espace, chaque lieu et chaque pays, et la ville la suivant partout où elle va, serait présente partout. La ville serait complètement décentralisée, il n'y aurait plus de centre, plus de périphérie, chacun aurait un accès égalitaire à la voirie, tout le monde aurait un droit à la ville globale. Chacun pourra se montrer à la collectivité, on ne pourra pas se sentir exclu ou marginalisé, même pauvre nous aurons accès à l'infrastructure et donc à une existence dans la société. Fini les inégalités sociales et territoriales ! Chacun pourra user de l'infrastructure, nous ne pourrions plus être loin de là-bas, ni près d'ici ni d'ailleurs. Il n'y aura plus de distinction entre pays, entre Sud et Nord. La ville globale sera plus dynamique à ses nœuds, mais comme pour internet, le réseau de voirie sera fait d'une infinité de nœuds, tous interconnectés. On aura de multiples possibilités d'aller en un point de la ville décentralisée. Les services de proximité, les commerces, les lieux de loisirs, de détente, où les lieux de culte seront répartis à équidistance les uns des autres, pour garder une ville décentralisée totalement égalitaire. Plus de domination de pays sur les autres, plus de ségrégation entre quartiers riches et pauvres. Quelquefois on verrait de grandes infrastructures traversant les paysages, ne connectant aucun lieu, avec des sorties donnant sur le vide, la route serait en attente de la ville qui la rattrapera bientôt. On ne pourra pas savoir où on se trouve sur l'infrastructure, si nous avons dépassé le centre des activités, ou s'il est encore devant nous. De toute façon la mégalopole serait généralisée et homogène dans tous ses sens de lecture. Une ville égalitaire, proche de chaque individu, mais peut-être sans attache, finalement distante de tout le monde.

Les rez-de-route de la ville globalisée

Et si l'infrastructure et ses rez-de-route se répandaient, offrant leurs capacités d'accueil, d'adaptation, d'appropriation ? S'ils se répandaient pour toujours plus relier et mettre en lien les échelles, jusqu'à tout assembler, tout imprégner ? La route deviendrait alors l'espace de la société elle-même, tissant le lien entre l'individu et la ville, la route comme agora citoyenne, une route politique. Et si les rez-de-route se répandaient à travers le globe pour finalement relier l'individu au monde, devenant une route-nation, une route-monde globalisée, une route universelle, l'organisation des humains unis ? Autour d'une route interconnectant tous les néo-localismes, tellement connectés qu'il finirait par ne faire qu'un, des néo-universalisme, la route deviendrait un cordon ombilical urbain de l'humanité. La route aura véhiculé toutes les coutumes, toutes les religions, tous les savoir-faires et toutes les modes. La ville aura été mondialisée par la route, nous ne sommes plus citoyens d'un pays mais des rez-de-route unis, citoyens de partout et de nulle part. Les bandes actives sont un mélange de toutes les cultures passées et futures à tous les points de l'infrastructure, chacun pourrait s'y reconnaître, trouver son identité.

“Les cultures, dans le processus de déspatialisation se détachent de leur lieu d'origine, se regroupent et s'offrent à une juxtaposition hyperculturelle, une simultanéité hyperculturelle, où le caractère unique de l'ici et maintenant recule face à la répétition délocalisée, où l'aura s'effrite. » Byung-Chul Han, *Hyperculture: culture and globalisation* p.54

Les rez-de-route de la ville open-source

Et si l'infrastructure et ses rez-de-route se répandaient, offrant leurs capacités d'accueil, d'adaptation et d'appropriation ? Sur les bandes actives et les commerces, les artisans, les habitants pourront s'étendre. Et bientôt on verra en tout point de la ville des milliers de produits, neufs ou de seconde main, nous verrons des savoir-faire du quartier environnant. Les bandes actives deviendraient des vitrines de toutes les possibilités habitantes, et leurs talents deviendraient l'identité de toute la ville. Les voyageurs commenceront eux aussi à occuper les bandes actives pour montrer leurs différentes techniques, leurs différentes marchandises. En parcourant les rez-de-route, chacun pourra découvrir des savoir-faire et des coutumes du monde entier, pourra apprendre des autres puis transmettre. Finalement, grâce à ses bandes actives, la ville deviendra open-source, le savoir manuel et intellectuel sera en libre accès dans un espace linéaire et infini. L'accumulation des idées et de l'entraide dans les rez-de-route poussera l'humanité à mieux se comprendre et à progresser collectivement. Les réseaux d'infrastructure deviendront des relais d'apprentissage, une route de l'éducation, une vitrine de ce qui fait notre humanité, notre capacité à transformer les objets et l'espace qui nous entoure.

Les rez-de-route de la ville nomade

Et si l'infrastructure et ses rez-de-route se répandaient, offrant leurs capacités d'accueil, d'adaptation et d'appropriation ? Dans un monde rempli de migrants, qu'ils soient dans une nomadisme choisi, induite par l'essor de l'industrie touristique ou dans un nomadisme subi, poussés à partir, par les guerres, les inégalités économiques et la crise écologique; les rez-de-route et leurs bandes actives pourraient se remplir de population mouvante, comme un 1% accueillant, pris sur le budget ou l'espace de tous les sédentaires. Les rez-de-route deviendraient alors des aires de stationnement infinies et linéaires, des aires d'autoroute où tout le monde passe sans se voir, des non-lieux généralisés d'habitants jamais ancrés, toujours en mouvement. Les rez-de-route pourraient également devenir des espaces profondément accueillants, où chacun se sent chez lui, partout : le monde serait pris entre la ville nomade des bandes actives, et la ville sédentaire, chacun pouvant tirer parti du lieu anthropologique créé par la ville sédentaire sur ses bandes actives, on pourrait donc être ailleurs tout en se sentant chez soi. La ville sédentaire pourra se nourrir de la culture mondiale avec chaque nouvel arrivant, elle pourra se nourrir des coutumes de chaque voyageur; des récits qu'ils auront amassés, des paysages qu'ils auront parcourus. Dans cet encampement des bandes actives l'autre ne sera pas en position de faiblesse, il sera la norme, et peut-être que ce seront les sédentaires qui seront bientôt marginalisés, renvoyés à leur non-mouvement, à leur absence de voyage. Les bandes actives se couvriront de tentes, seront un nouveau lieu accueillant, où l'on ne ferait plus face au rejet des pays. La route marquant la fin du souverainisme, elle deviendrait un campement de réfugiés linéaire et infini, un campement d'exilés formant une nouvelle nation sans drapeau et unis par les campements des rez-de-route, les migrants ne seront bientôt plus apatrides. Chacun pourra profiter de l'altérité de l'autre, avant qu'il continue son voyage sur la nouvelle nation des rez-de-route accueillants avant de le voir s'éloigner, poussant ses affaires sur un pushcart.

« Je rêve d'un monde où il n'y aurait ni étranger, ni migrants. Ne te méprends pas sur mes propos. J'aime beaucoup voyager, comme la plupart de ceux qui souffrent du syndrome de la frontière. (...) Mais je voudrais que ceux qui voyagent soient d'authentiques visiteurs, des touristes, des étudiants, des gens curieux et un peu bohèmes. »

Kapllani Gazmend. Petit journal de bord des frontières, p.150

Les rez-de-route de la ville drive

Et si l'infrastructure et ses rez-de-route se répandaient, offrant leurs capacités d'accueil d'adaptation et d'appropriation ? La frange bâtie se connecterait en tout point avec les rez-de-route, la bande active serait l'extension des commerces et des services de proximité. Ainsi, au milieu de la circulation, sur sa moto, chacun pourra se connecter à la ville par les rez-de-route qui feront le lien entre la vitesse et l'immobilité. Chaque conducteur pourra ainsi consommer en tout point de l'infrastructure, la ville le long de la route deviendra un drive, linéaire et infini. Les usagers du flux pourront facilement s'arrêter juste à côté de tous lieux de la frange commerciale, ils seront en contact direct avec les vendeurs, et sans descendre de leurs sièges ils pourront prendre de la nourriture à emporter, manger sur place, acheter leurs objets du quotidien. Le flux sera bientôt totalement rempli d'habitants qui n'auront plus le besoin de le quitter, ils pourront y vivre toute la journée, bougeant à différents endroits de l'infrastructure au rythme de leurs envies. La ville drive verra bientôt toute une partie de la population devenir nomade, vivant le mouvement comme une qualité de vie. Une ville de gens de voyage. Sur les rez-de-route du drive les habitants sédentaires n'auront d'autres choix que d'échanger les objets et les denrées contre des discussions, des pleurs, des rires, ou simplement des moments de vie, ils n'auront pas le choix de les payer pour maintenir cette relation, pour maintenir une sorte d'équilibre économique et social. Entre habitant de la voirie et habitant des rez-de-route un contrat tacite s'installera, chacun voulant garder l'équilibre précaire qui unit la société, on troquera les histoires de la route, les livraisons, les transports de marchandises, les rumeurs d'un autre quartier contre les produits que les conducteurs demanderaient pour vivre. Et c'est dans cet équilibre que subsisteront les relations d'un espace si particulier aux habitants de la ville drive.

Quatrième de couverture : Photographie personnelle *Ahmedabad, Inde, février 2020*

**Un rickshaw traversant la première route pénétrante,
pour se dire que tout ça, ce n'est qu'un bout du parcours
et qu'il faudra bientôt reprendre la route
continuer à être curieux, continuer à s'émerveiller
ici et là-bas**

