HAL open science

La tonalité d'une ville : une traversée orléanaise

Laurent Devisme

▶ To cite this version:

Laurent Devisme. La tonalité d'une ville : une traversée orléanaise. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2013, La fiction et le réel, 16, pp.156-165. hal-02877653

HAL Id: hal-02877653

https://hal.science/hal-02877653v1

Submitted on 22 Jun 2020

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

LA TONALITÉ D'UNE VILLE : UNE TRAVERSÉE ORLÉANAISE

Laurent Devisme, ensa Nantes, LAUA

L'observateur venu d'ailleurs : l'enjeu du plein-air

Outre d'évoquer quelques traits saillants d'une ville à la trajectoire singulière, ce court texte relève d'un observateur particulier. Le "savant" et le "touriste" sont en effet ici une seule et même personne qui poursuit "par ailleurs", durant son séjour d'un mois, un travail réflexif non lié à cette ville de résidence. La réflexion sur la coexistence de ces deux figures d'observateur mériterait davantage de développements tant elle est rarement assumée et pourtant plus présente que jamais. Là où elle est aujourd'hui la plus poussée, c'est probablement dans une perspective d'ordre historiographique, rencontrant des voyageurs d'un autre temps. On peut ainsi suivre Elisée Reclus remontant le Mississipi et livrant les fragments d'un voyage associant son savoir géographique à une langue vive. À le lire, on est frappé de la force d'un imaginaire du voyage d'une part et de l'impact du "toucher terre", peu de temps après avoir reçu des mains du pilote guidant le navire dans le fleuve, le *New Orleans Daily Delta*. Il est intéressant de voir le géographe passer du singulier à la généralisation. Ainsi, "Dans les solitudes de la Louisiane, la science ne semble pas être dans sa patrie, et ce fil (télégraphique) qui transmet mystérieusement la pensée me paraissait d'autant plus étrange qu'il passe au-dessus des roseaux, loin de tous les champs cultivés, entre des marécages croupissants et un fleuve vaseux. Telle est la marche de la civilisation aux États-Unis : ici, sur une terre humide qui n'est pas encore franchement le continent, mais seulement un résidu des flots, le télégraphe électrique est le premier travail de l'homme. Avant d'avoir touché cette terre de sa pioche ou de sa charrue, l'Américain y fait circuler déjà sa pensée ou du moins ses calculs, dès qu'un navire arrive à la Balize, ce fil annonce aux négociants Orléanais à combien de tonneaux de sel, de têtes d'émigrants, de pièces de cotonnade se monte sa cargaison." (Reclus, 1855, p. 186-187). Soixante-quinze ans plus tard, c'est à l'Université de Chicago que le sociologue Maurice Halbwachs fait un séjour académique de trois mois mais on retrouve aussi l'humaniste voyageant par bateau, ayant le temps de se construire un imaginaire du pays et des villes qu'il s'apprêtait à aborder. On voit surtout à l'œuvre un outillage intellectuel permettant "de réduire aisément l'étrangeté des isolats industriels, des coupures formées par les voies ferrées, des franges de la ville, des faibles densités. Pour rendre compte de cet aspect de Chicago, l'objet à décrire était le paysage, le moyen de transport l'automobile, la tonalité la méditation" (Topalov, 2012, p. 55). Topalov montre bien ce qui sous-tend les formes de l'expérience d'Halbwachs, croisant l'ensemble de ses correspondances et articles du moment et met en avant un point d'importance, celui de la combinaison du raisonnement sociologique avec les évidences perceptives ordinaires. Reclus comme Halbwachs n'étaient pas des travailleurs de cabinet utilisant les données des ethnographes. En se colletant au terrain, ils livraient à leur manière de premiers fragments d'expressivité urbaine, un programme de recherche de plein air qu'il est utile – pensé-je – d'entretenir [1]... Ces fragments ne sont bien sûr pas dénués de filtres et, si je propose à nouveau une excursion dans une ville autre, il n'est pas inutile de préciser l'effet de certaines lectures. C'est essentiellement la combinaison de travaux sur l'après-catastrophe et sur l'occasion que ce temps de reconstruction peut présenter sur la dynamique d'une ville qui ont pu m'intriguer

1 C'est du moins ce à quoi je me suis essayé dans de précédentes livraisons de *Lieux Communs*, concernant Miami d'une part – *Lieux Communs* n°12, 2009 – et Dubaï d'autre part (en collaboration avec Pauline Ouvrard) – *Lieux Communs* n°14, 2011.

(Bordreuil, Tonnelat, 2011) de même, en écho direct à l'appel lancé pour ce numéro, que les effets possiblement décelables de certaines fictions dans la production de la ville, en l'occurrence la série *Treme*, dans le prolongement d'interrogations collectives (Bossé, Devisme, Dumont, 2007 ; Bossé, Devisme, 2011). Outre ces aiguillons qui, plutôt que des filtres, donnent des motifs d'exploration mais pas de grille de lecture, disons de la restitution des traversées de la ville saillante qu'elle n'est pas étrangère à l'optique que pouvait défendre Pierre Sansot [2] et que l'on peut la soutenir aujourd'hui sur un plan plus général comme enjeu d'exploration de l'expressivité urbaine [3].

L'expérience de la Nouvelle-Orléans passe, pour de nombreux touristes européens et nord-américains, par le prisme de visites guidées qui occupent une grande place de la signalétique du *Vieux Carré*. Ce quartier incarne l'histoire d'une ville américaine très singulière, créole, concentrant une histoire tricentenaire que Miami ne pourrait guère offrir. Le musée du Cabildo, sur la place Jackson, témoigne bien de cette histoire retraçant les différentes étapes de la colonisation, le rôle d'une place portuaire importante, au cœur de l'un des états les plus riches d'Amérique en pétrole et en gaz. Désormais, *swamp tours*, *ghost tours*, *NOLA tours*, *post-Katrina tours*, renvoient à une thématisation de la tournée touristique qui donne sûrement idée des incontournables de cette ville de la Louisiane. Sans les avoir expérimentés, on peut en revanche les prendre au mot pour renvoyer à des réalités qui, quant à elles, ne semblent pas avoir retenu l'attention des tournées des bus climatisés.

2 "La description nous paraît le seul équivalent verbal et théorique possible de ce que les hommes font de leur vie, de leur corps, de leur espace et comme ce faire est d'origine et d'intentions sociales, il ne peut être mis entre parenthèses par le sociologue. Il doit imaginer (c'est-à-dire restituer avec des images) ce qui n'existe qu'actualisé ou ré-actualisé." (Sansot, 1986, p.28).

3 Voir L. Devisme, "ressorts et ressources d'une sociologie de l'expérience urbaine", à paraître in *Sociologie et Sociétés*, 2013, vol 45.

Nature saillante ?

Les *swamp tours* emmènent vers des marécages et bayous en dehors de la ville, principalement pour voir des alligators et contempler une nature luxuriante. Mais celle-ci est d'abord omniprésente en ville. On sait, cartographiquement, que l'eau est partout et depuis longtemps. L'histoire de la Louisiane est bien en bonne partie celle de son aménagement hydraulique, que ce soit du temps des plantations et des premières levées le long du Mississipi ou bien lors des constructions de canaux entre le lac Pontchartrain et le fleuve au milieu du XXe siècle pour réguler les eaux douces et leur régime dans le delta, ou encore dans l'utilisation permanente des pompes dans la ville et dans la reconstruction de micro-quartiers dont les maisons s'établissent depuis 2006 sur de manifestes pilotis. Mais, du point de vue d'une expérience citadine, cette réalité n'est pas saisissante. C'est bien plutôt la nature arborée qui exprime sa force ("la nature ne pense qu'à boiser") et le piéton peut souvent méditer à ceci que, sans entretien, la ville aurait sûrement déjà été engloutie.

L'automobiliste fait le même constat. Si l'on peut sortir assez rapidement de la ville (contrairement à la plupart des villes américaines), on mesure la force d'une nature luxuriante et les efforts que la construction d'une telle ville a pu demander. "Pour bien aimer et comprendre la Louisiane, écrivait Reclus, il faut chaque soir contempler l'horizon sévère de ses forêts, la solennelle beauté de ses campagnes, le courant silencieux de son fleuve." (Reclus, 1855, p. 188). Si les réserves et parcs débordent littéralement de flore et de faune, les nombreux sites industriels (raffineries, usines de gaz) aujourd'hui implantés au bord du fleuve et dans le golfe du Mexique témoignent d'une certaine précarité face aux éléments naturels.

En ville – et l'on retrouve alors le piéton – les trottoirs sont l'une des expressions les plus fortes de cette nature

Reliefs de trottoir – échantillon, 2013, photographies L. Devisme.

affleurante, saillante. Les racines soulèvent de grandes plaques de béton, les briques sont disjointes, les plaques d'égouts déplacées – voir planche page suivante.

Il semble inimaginable de faire passer une loi handicap sur l'accessibilité des espaces publics ! Les efforts de maintien sont constants, qu'il s'agisse des équipements ou de l'ambiance : ainsi du passage de pick-up, dans certaines rues de la *Garden-city*, diffusant de l'anti-moustique à la tombée du jour, lorsque les bêtes rampantes se font plus manifestes sur les trottoirs ; ainsi de la récurrence de la figure des souffleurs de feuilles dans ce même quartier. À l'imposition manifeste du couvert végétal s'oppose donc une réalité lagunaire quasi invisible. On comprend l'enjeu de mettre en exergue à l'accueil de la réserve de Barataria, située immédiatement au sud de la ville, cette phrase-alerte : "Louisiana's wetlands are twice the size of the Everglades National Park, funnel more oil into the United States than the Alaska Pipeline, sustain one of the nation's largest fisheries, and provide vital hurricane protection for New Orleans. And they are disaeppearing under the Gulf of Mexico at the rate of 33 football fields a day" (d'après J. K. Bourne Jr, *National Geographic*, 2004).

Ni dans les quartiers centraux, ni dans ceux plus résidentiels, on ne fait vraiment l'expérience de l'eau et de sa grande échelle, du fait des aménagements défensifs principalement. On peut ainsi rapidement être en quête de belvédère, dans une ville à la topographie plane (Devisme, 2013). Il en est un accessible, c'est la partie ramassée au centre-ville de la rive aménagée en promenade, occasion de saisir le passage des porte-conteneurs et vraquiers sur le fleuve, éventuellement prolongée par le transport en ferry vers le quartier d'*Algiers* ; un autre type de belvédère, en mouvement, est celui constitué par le système d'autoponts qui surplombe la ville en autant

La manifestante solitaire – St Charles Avenue, NOLA, 2013, photographie L. Devisme.

d'*expressways* et *highways* – développé dans les années 1960 – réclamant obligatoirement une voiture pour être éprouvé [4]. Y a-t-il donc un panorama possible pour le marcheur ?

Des fantômes aux spectres

La ville semble pourtant pouvoir s'offrir sur un mode panoramique : il est question d'un café chic tournant en haut d'un des plus hauts bâtiments du CBD, le *World Trade Center*. Le "Club 360", repéré sur Internet, offre une rotation complète en une heure et demie. Anciennement nommé "Top of the Mart" (le bâtiment s'appelait avant "International Trade Mart"), voilà qui s'impose au visiteur qui perçoit mal les composantes de cette ville ! Las, le building est fermé, vide, sans annonce aucune aux alentours (c'est du reste une constante aux États-Unis que d'être bien rarement orienté par la signa-

4 Voir l'extrait vidéo présent dans le travail coordonné par Emmanuelle Chérel, intitulé *Telling in the making*, extrait 29 "Arrivée", ESBA Nantes, 2010.

létique). L'indice est plus loin, sur *Magazine street* notamment – l'une des principales artères commerçantes on l'aura compris. La pancarte "Save the WTC building" met sur la piste d'une défense non de feu le *World Trade Center* de New York mais de celui-ci, objet d'une véritable controverse spatiale. En fin de journée, sur la pelouse du *streetcar* de *Saint-Charles avenue* (l'un des tramways les plus vieux du monde, l'un des rares maintenus aux États-Unis), une femme, seule, porte la même pancarte dans une étrange procession solitaire : pas d'autres manifestants mais une alerte quant à l'enjeu architectural – nous dit-elle – de ce bâtiment dont les autorités municipales veulent tourner la page avec la complicité du directeur de l'aquarium de la ville qui veut un parc mettant en valeur "son" bâtiment à la place de cette tour désuète.

La ville se trouve donc aux prises avec un bâtiment qu'elle a racheté récemment et dont une consultation va orienter le devenir. D'un côté, les partisans d'une rénovation urbaine pour remodeler fortement le centre des affaires, de l'autre les partisans d'une réhabilitation préservant le bâtiment – l'un des plus anciens du genre aux États-Unis et alertant sur la marque qu'il représente. Roberta Brandes Gratz écrit récemment dans le journal le *Lens* : "A bit of education might dissuade the mayor from collapsing into the arms of that old-time and now thoroughly discredited style of *urban renewal*. In the 1930s, during the Great Depression, St. Louis demolished its economic heart to build its *iconic* arch as a monument to the nation's westward expansion. The *Gateway to the West*, designed by starchitect Eero Saarinen, stands on the site along the Mississippi River where St. Louis was founded. [5]"
La controverse spatiale implique des acteurs économiques, politiques et renvoie à des enjeux symboliques de premier ordre, quand bien même le geste urbanistique symbolique est désormais loin de faire l'unanimité. En vérité, le *WTC* est l'une des pièces d'un centre des affaires aujourd'hui largement éclaté. Situé à l'ouest de *Canal street*, le domaine des tours de bureaux est assez étendu et lâche, depuis le *Superdome* au nord jusqu'au Mississipi ; le *riverwalk* est partiel avec une grande galerie marchande dont on ne sait si elle est abandonnée ou en réfection, connectant le centre des congrès à l'embarcadère des ferrys et bateaux à roue. Si des morceaux d'espaces publics ont bien été refaits au début des années 1980 (à l'image de *Diamond street*, 1984), ils sont clairement datés et semblent en attente d'un lifting. Dominent les parkings silos, quelques hôtels, mais le marcheur non attiré par le casino ou par le musée de la deuxième guerre mondiale a vite fait de passer son chemin. Une grande murale sur un parking silo, financée par la chaîne Hilton, prête à sourire : on y lit "New Orleans is your oyster. Donwtown is the pearl"...

5 En ligne : http://thelensnola.org/2013/06/19/monumental-mistake-demolishing-world-trade-center-to-build-a-tourist-attraction/

Crescent city towers – un cas d'immeuble de bureau en friche, photographie L. Devisme.

À l'image de l'immeuble du *WTC*, on dénombre d'assez nombreux bâtiments-fantômes qui ont peu à voir avec la mise en scène d'une ville mystérieuse et fantomatique qu'incarnent les *ghost tours*. Les opérateurs qui les proposent dirigent en effet vers les cimetières et une mythologie Vaudou dans la ville ou s'appuient plutôt sur des évocations de l'histoire trouble des bayous (voir le film *Dans la brume électrique* de Bertrand Tavernier, 2009, d'après un roman de James Lee Burke). Ce n'est pas du côté des friches des immeubles de bureau que l'on rencontre des guides ni dans les alentours du *Superdome*... Ces friches sont principalement l'effet d'un sinistre aux répercussions considérables.

Post-Katrina tour ? La ville-catastrophe et l'œil public

Si le régime de la catastrophe fait partie de notre mondialité (Lussault, 2013), il reste ici dominant, marqué par un traumatisme considérable. En août 2005, les ouragans Katrina et Rita ont dévasté la ville, produisant l'inondation de près de 80% de la ville, sous les regards de médias du monde entier. Devenue depuis le synonyme de "ville-catastrophe", c'est surtout en raison des défaillances du système prévu d'évacuation des habitants et d'une reconstruction d'infrastructures peu convaincante qu'en relation à l'évènement lui-même. Sans transition, la ville s'est trouvée dans l'œil public, avec des effets éminemment contrastés. Si cet œil est le premier aiguillon d'une sensibilisation et d'une conscientisation (critique de la mobilisation difficile des fonds fédéraux, déploiement de l'aide humanitaire, implication financière de stars – on parle facilement ainsi du nouveau quartier Brad Pitt dans une portion du *Lower ninth ward* !, mobilisation participative), il opère également dans le sens d'une transformation de la ville, beaucoup plus lente mais que l'on peut commencer à lire huit ans après la catastrophe. Il y a l'enjeu discret des plateformes et blogs dont Samuel Bordreuil a montré l'impact pour alerter quant aux prises d'une reconstruction possible (Bordreuil, 2011). Bande passante peu visible certes, peu inscrite dans le paysage. Peu ne veut pas dire pas et Stéphane Tonnelat a montré ce que 15m² de plateforme peuvent produire du côté du concernement (Tonnelat, 2011). Mais le piéton traversant aujourd'hui les quartiers de la Nouvelle-Orléans rencontre des déprises plus que des prises. Contrastes et fragments l'emportent dans ses notes de voyage. La critique de certaines modalités de la reconstruction aurait contribué à développer une suspicion des milieux économiques, peu enclins au retour en ville car non garantis face à l'éventualité d'autres événements du même genre. Aussi les tours de bureaux, vides, seraient-elles condamnées à le rester. Les quartiers les plus détruits retrouvent toutefois progressivement leur population, dont le *Lower ninth ward* et le *Musician's village* mais cela semble de bien modeste ampleur et surtout assez déconnecté de la ville ordinaire [6].
Peut-être la série *Treme* est-elle le meilleur analyseur de ce point de vue contrasté de l'effet de la catastrophe. *Treme* est un quartier populaire proche du centre, largement touché par la catastrophe et qui s'est trouvé mis en scène dans la série éponyme qui, à défaut d'être

6 On trouve désormais un peu plus de 75% des habitants de 2000 (360 740 habitants dénombrés en juillet 2011) et la croissance de la ville est celle la plus forte des États-Unis entre 2010 et 2011 : étrange *shrinking city* donc, le taux de croissance désignant certes l'importance de retours et nouveaux établissements mais étant loin de combler le niveau d'il y a quinze ans. Par ailleurs aujourd'hui, les statistiques témoignent de la présence habitante de 59% d'Afro-Américains, une hausse progressive de la place des populations hispaniques et une baisse relative des blancs. 30% de la population est considérée comme pauvre. Voir http://www.gnocdc.org/

Décor pour tournage...

un grand succès populaire, dépasse de loin la qualité de la plupart des séries. Il se trouve que *HBO*, la société également productrice de la série *The Wire*, a plutôt cherché à impliquer la population du quartier avec des effets évidents de visibilisation d'une situation dégradée et de ses ressources, mais aussi des effets manifestes de gentrification qui opère de manière assez chirurgicale.

Treme raconte la vie urbaine d'après-la-catastrophe avec un point de vue critique salutaire. Œuvre de fiction, elle est entièrement enracinée dans les épreuves du déplacement et de la reconstruction, intégrant chez plusieurs personnages une conscience critique (chez le professeur de littérature, le chef indien et le Dj-animateur de radio intermittent notamment) pointant tantôt les égarements des autorités municipales ou fédérales, tantôt les ressources indigènes face à des puissances dévalorisantes, tantôt l'enjeu de la résistance et de l'occupation (il faut que les gens reviennent pour que la ville revive) et de la ville vivante, musicale et fréquentée. Le premier épisode donne bien à voir l'absurdité et la violence du passage d'un bus *post-Katrina tour* dans le quartier, le chauffeur se permettant de dire aux habitants présents : "que faites-vous ici ?" alors que les habitants viennent tout juste d'être autorisés à revenir... Mais cette série (dont de nouveaux épisodes sont actuellement produits) a aussi pu générer des effets secondaires conduisant à une gentrification partielle mais rapide du quartier, contribuant donc, selon un guide bon connaisseur de la ville, à son dessaisissement. D'autres fictions sont assez régulièrement tournées dans la ville [7] dans laquelle il n'est pas rare que le marcheur s'interroge sur le degré de réalité fictionnelle des phénomènes rencontrés.

La fiction produit des effets réels dans différentes dimensions ; elle peut stabiliser et renforcer une image de ville

7 Citons pêle-mêle *Un tramway nommé désir*, *Entretien avec un vampire*, *Welcome to the Rileys*, *Bad Lieutenant*, *Escale à la Nouvelle Orléans*, *The end of the world* (Rogen et Goldberg), *So undercover*, mais aussi la série *K-Ville*, etc. Troisième État américain pour le nombre de tournages de films, la Louisiane voit les longs-métrages se concentrer dans la Nouvelle-Orléans dont une société vient de lancer un *movie tour* associant visite de quartiers et projections d'extraits de films dans un van !

... et brouillage des rapports entre ville ordinaire et ville sublimée, NOLA, juin 2013, photographies L. Devisme.

(ainsi de *Bourbon street*, artère du *french quarter* dont on voit dans le deuxième épisode de la saison 2 de *Treme* comment la police locale doit la maintenir telle que les touristes viennent la chercher, sans procéder à trop d'arrestations des petites déviances alors qu'il y a bien d'autres "chats à fouetter"), incarner les luttes d'une population locale et donc lui donner davantage d'ampleur, mais elle peut aussi mener à des transformations des valeurs urbaines parce que de nouveaux résidents n'en sélectionnent que certains ingrédients. Dans le quartier, on voit plusieurs rénovations qui renvoient à des façades-décor tournant le dos à ce que sont les perrons des maisons populaires et à ce qu'ils manifestent des sociabilités urbaines.

Sociabilités chaudes

Il y a les barbecues autour des toboggans et trampolines gonflables loués à la journée dans les jardins ou les petits parcs ; il y a les perrons chargés de canapés, tables basses et bien d'autres objets domestiques dans les quartiers populaires. Ces seuils épais sont peut-être menacés, un changement de population progressif, dans le quartier *Treme* par exemple, amenant à valoriser des paliers dégagés, proprets et simultanément effacer, parfois, des murales qui font partie de l'identité de la ville. Si l'on voit dans plusieurs rues les panneaux mentionnant l'investissement du *Qatar Katrina Fund* (un fonds doté de cent millions de dollars pour aider les victimes de l'ouragan dont une partie est dédiée au *Qatar Treme Laffite renewal project*) devant telle ou telle maison, qui sait quels effets il pourra générer quant à la tonalité de ces lieux très particuliers et sensibles que sont les seuils des maisons – qui tendent certes à être moins intenses depuis que la climatisation se généralise, rendant obsolètes les ventilateurs accrochés aux plafonds des larges balcons ?

Ici comme dans bien d'autres villes, le *neighborhood watch* revêt un sens bien différent de ce qu'une spontanéité de riverains jetant sans cesse des coups d'œil permettait d'opérer : "all suspicious activity is reported

to the New Orleans police department" ou encore "the neighbors of this community are organized against crime" sont autant d'écriteaux qui laissent perplexes sur le caftage et la nature des capteurs à même de déceler une activité suspecte. La vidéosurveillance est quant à elle bien présente, de même que la police aux alentours du *french Carré*, quitte à installer de puissants projecteurs et des lampes au clignotement inquiétant les soirs de fête. N'est-ce pas pourtant la ville ordinaire, passante, bruyante et tout en frottements qui est de loin la meilleure garante de sûreté ? On pourrait voir certaines sociabilités des *streetcars* (les tramways) comme paradigmatiques de ce point de vue. S'ils sont bruyants, c'est autant à l'extérieur, du fait du frottement des roues sur les voies, qu'à l'intérieur au vu des conversations, commentaires et plaisanteries qui ne cessent de retenir l'oreille. Le jour de la fête de l'Independance, alors que les voyageurs convergent vers les rives du Mississipi dans le centre pour assister au feu d'artifice, c'est un véritable poulailler, ponctué par un "happy birthday America" : on sent de la fierté autant que de l'excitation. Même en temps ordinaire, les conducteurs sont fortement intégrés au reste du wagon, partie prenante des interactions, intermédiaires entre le paysage et le public transporté [8]. L'un se fait presque guide touristique de même qu'il semble saluer tous les acteurs de la ville, du collègue aux éboueurs, en passant par le lorgneur ou les habitants assis devant leur immeuble au *Tivoli Circle*, rond-point dont l'infrastructure ferroviaire réclame régulièrement un peu de manutention, également assurée par le chauffeur. C'est un métier total, de grande sociabilité.

Ces quelques figures de la ville saillante mériteraient d'être complétées par des coupes anthropologiques de différentes rues de la ville [9]. Plutôt qu'un tableau d'ensemble, c'est une forte fragmentation qui ressortirait. Les vues depuis les fenêtres des bus et tramways en témoignent perceptivement. Du côté des rues les plus emblématiques, *Canal street*, artère commerçante et populeuse et *Saint-Charles avenue*, bourgeoise, ponctuée de grandes demeures aux styles représentatifs de l'histoire architecturale de la Louisiane dominent. *Bourbon street* (le jeu et le sexe) comme *Frenchman street* (la musique) dans le *Carré* désignent des attracteurs touristiques majeurs. À l'opposé, le dessous des autoponts est désormais un lieu souvent squatté et bien des rues restent trouées, ponctuées de vestiges de parcs ou de maisons dont il ne reste que le sol, parsemées de petites affiches renvoyant au programme municipal lancé en mai 2012, intitulé Cease Fire et mentionnant : "stop shooting. We want to grow up". Quant aux quartiers en reconstruction, ils s'avèreront de beaux témoins de l'évolution du modèle urbain qu'incarne la Nouvelle-Orléans : jusqu'où reste-t-elle une ville créole, comment va-t-elle se situer par rapport aux autres "modèles" urbains américains que sont par exemple Houston ou Miami [10] ?

8 Veolia est concessionnaire de l'exploitation du réseau depuis 2009. Cela pourra peut-être changer à terme certaines pratiques.

9 Je renvoie ici aux enjeux de la coupe urbaine (alias transect urbain) que Nicolas Tixier aborde dans le cadre de son Hdr et qu'il explore avec d'autres collègues du Cresson.

10 Voir l'article long de Julie Hernandez, actes du *Festival International de Géographie*, CNDP, [en ligne] disponible sur <http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2006/hernandez/article.htm>.

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

BORDREUIL, J.-S., (2011), "New Orleans post Katrina : les usages du Net par gros temps", *Métropolitiques* [en ligne] disponible sur <http://www.metropolitiques.eu/New-Orleans-post-Katrina-les.html> (consulté le 6 septembre 2013).

DEVISME, L., (2013), "Rendre visible la ville à elle-même" *Place Publique* n°40, p. 6-10.

HALBWACHS, M., (2012), *Écrits d'Amérique*, Paris, EHESS.

LUSSAULT, M., (2013), *L'Avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la terre*, Paris, Seuil

RECLUS, E., (1855), "Fragment d'un voyage à la Nouvelle-Orléans" in *Le Tour du monde, le nouveau journal des voyages*, vol 1, 1860, p. 177-192.

SANSOT, P., (1986), *Les Formes sensibles de la vie sociale*, Paris, PUF.

TONNELAT, S., (2011), "Rendre publique la durabilité : la plateforme d'observation du Bayou à la Nouvelle-Orléans", *Métropolitiques* [en ligne] disponible sur <http://www.metropolitiques.eu/Rendre-publique-la-durabilite-la.html> (consulté le 06.09.2013).