



L'HÉTAIRIE

Le combat des idées à gauche

Colorer la ville : pour un regard politique sur la couleur au travers de stratégies chromatiques territoriales

Jean LEVISTE

Diplômé de l'université
Paris I Panthéon-
Sorbonne et de l'Essec

« Tu es vraie, pure, parfaite ; ton marbre n'a point de taches¹ » clame Ernest Renan dans sa *Prière sur l'Acropole* à la Grèce toute entière symbolisée par la blancheur marmoréenne de ses temples. Derrière l'apparente ferveur de l'intellectuel breton, se cache un choix : car déjà à son époque, la polychromie des bâtis antiques est bien connue et documentée ; de fait, cette « leucomanie » (folie du blanc) correspond à un acte politique destiné à « dé-historicis[er] le monument antique afin de mieux l'annexer au patrimoine culturel occidental — celui d'une France, d'une Angleterre, ou d'une Allemagne qui se cherchent alors des origines rêvées dans la grande Athènes de Périclès² ».

Ce blanc a aussi été utilisé par les régimes allemand ou italien comme manifeste de leur haine de la démocratie, associée à la polychromie ; ils « imposèrent [donc] un style officiel néoclassique résultant du pastiche de la Rome antique et ce, selon une conception étroitement nationaliste³. »

Mais à la même époque, cette couleur fait également figure d'apanage de la modernité⁴ : « Le blanc est la couleur des temps modernes, la couleur qui abolit toute une ère ; notre ère est celle de la perfection, de la pureté de la certitude... Nous avons supplanté à la fois le « marron » de la décadence et du classicisme et le « bleu » du divisionnisme, le culte du ciel bleu, des dieux aux barbes vertes et du spectre... Blanc inclut tout. Blanc pur blanc...⁵ ».

Cette brève et lacunaire histoire du blanc rappelle que les couleurs subissent une dynamique historique au gré des innovations techniques, des courants esthétiques, ou des investissements politiques, comme l'ont parfaitement démontré les travaux de l'historien Michel Pastoureau. Pour autant, le sujet semble aujourd'hui absent des débats et projets municipaux. Excepté lors de la conception de bâtiments monumentaux,

¹ Ernest RENAN, « Prière sur l'Acropole », *La Revue des Deux Mondes*, décembre 1876, p. 486.

² Philippe JOCKEY, *Le mythe de la Grèce blanche, Histoire d'un rêve occidental*, Paris, Belin, 2013, 208 p.

³ Larissa NOURY, *Rôle de la polychromie dans l'environnement spatial et architectural de la ville*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3, UFR des Sciences de l'Information, de la Communication et des Arts, Bordeaux, 2004, p.184.

⁴ Barbara KLINKHAMMER, "White modernism? One of the major misunderstandings in the reception of the modern movement", in Jean-Yves ANDRIEUX et Fabienne CHEVALLIER (dir.), *La réception de l'architecture du mouvement moderne*, Saint-Étienne, publications de l'Université de Saint-Étienne, 2005, p.247.

⁵ Theo VAN DOESBURG, « Vers la peinture blanche », *Numéro d'introduction du groupe et de la revue Art Concret*, avril 1930, p.11-12.

ou pour la gestion et la sauvegarde des secteurs protégés¹, la couleur fait l'objet de peu de considération dans le cadre de l'aménagement urbain. Les indications chromatiques, le recours aux coloristes, lorsqu'ils existent, ne constituent pas encore des leviers majeurs de la fabrique urbaine. L'information légale ou réglementaire s'avère souvent fragmentée (plans locaux d'urbanisme qui investissent peu le sujet, chartes chromatiques municipales, guides génériques). En outre, ces documents ont souvent une ambition conservatrice (définition d'une palette chromatique stricte, d'une gamme de matériaux ou de techniques de construction), certes nécessaire pour conserver la cohérence chromatique d'un espace, mais ils ne se saisissent que rarement de la couleur comme un levier d'action.

Pourtant, de nombreux exemples montrent que l'on peut « *expérimente[r] la portée « sociale » de la couleur. La coloration donne une plus-value visuelle et symbolique aux bâtiments de logements collectifs ou pavillonnaires² » ». De symbole, la couleur est susceptible d'incarner un outil au service d'une politique, un levier d'aménagement du territoire. Il semble donc plus que nécessaire de **bâtir des stratégies chromatiques territoriales comme manifestation ou amplification d'une volonté politique** au-delà des seuls grands projets d'aménagement.*

De symbole, la couleur est susceptible d'incarner un outil au service d'une politique, un levier d'aménagement du territoire.

Dans sa thèse de doctorat, Anne Petit recense une vingtaine d'effets chromatiques³ répartis en cinq catégories dont certaines incarnent des outils à investir pour ces stratégies chromatiques territoriales :

- les *effets à dominante optique* : souvent générateurs d'appels visuels dont le contraste élevé attire mécaniquement l'œil ;
- les *effets à dominante climatique et lumineuse* : provoquant des effets de flamboiement, de refroidissement, ou de scintillement. Ils ont un impact sur l'ambiance climatique d'un lieu ;
- les *effets à dominante psychomotrice* : directement éprouvés par le corps, les effets de flash, de traînée ou d'immersion peuvent provoquer des expériences cinétiques dans l'espace urbain. Les passages piétons sont à ce titre particulièrement propices aux effets d'oscillation les rendant plus visibles aux automobilistes ;

¹ Les documents d'urbanisme des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) remplacent le PLU sur le périmètre des secteurs sauvegardés. Ces documents abordent la couleur le plus souvent sous une approche de conservation des matériaux vernaculaires et des techniques d'origine, détaillant de manière plus ou moins fine les couleurs à utiliser et celles à proscrire lors d'une nouvelle construction ou d'une rénovation.

² Anne PETIT, *Effets chromatiques et méthodes d'approche de la couleur dans la démarche de projet architectural et urbain*, [Thèse](#) de doctorat, École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2015.

³ Anne PETIT, *op. cit.*

- les *effets à dominante spatiale et formelle* : sujets aux évolutions physique ou spatiale du bâtiment ou de l'observateur, ils peuvent provoquer des effets de trou noir, de déformation, de lourdeur ou au contraire de légèreté, de cohésion paysagère ;

- les *effets à dominante sémantique* : particulièrement dépendants de la contextualisation, ils peuvent induire une démarcation franche vis-à-vis de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent. Ils permettent de proposer un effet signalétique par rapport aux fonctions que le bâtiment abrite, un effet d'égaiement de l'espace notamment dans les lieux accueillant des enfants, etc.

Les architectes connaissent bien ces effets de la couleur et en jouent lors de leurs créations ; ils pourraient s'appliquer à une dynamique d'aménagement du territoire.

La couleur au service du climat

Les villes sont de plus en plus incitées à agir sur leur environnement climatique, ou au moins à se préserver des effets du dérèglement observable. Pollution de l'air et des sols, îlots de chaleur urbains, passoires énergétiques et habitabilité générale, pèsent désormais dans les agendas politiques municipaux. La couleur, celle des bâtiments ou des rues, a sa part à jouer dans ces actions de mitigation.

En particulier, la couleur de l'enveloppe d'un bâtiment, ou celle d'un sol induit un effet majeur sur les transferts énergétiques à l'œuvre, notamment à travers l'impact du rayonnement solaire sur les variations de chaleur et les températures intérieures. Cela est conditionné par l'absorptivité de la surface ou à l'inverse son pouvoir réfléchissant (l'albédo), qui dépend principalement de la couleur extérieure et des conditions d'ombre. Par conséquent, **l'effet microclimatique de la couleur doit être pris en compte dans les stratégies de préservation du confort thermique de l'habitat, et de réduction de la consommation énergétique [Préconisation n°1]**. En particulier, l'utilisation de surfaces réfléchives dans le spectre solaire et émissives dans les infrarouges thermiques permettrait de réduire la demande énergétique des bâtiments.

L'exemple des façades

Les populations vivant sous des latitudes aux températures élevées ont de longue date adopté cette stratégie en recouvrant les bâtiments de

La couleur, celle des bâtiments ou des rues, a sa part à jouer dans ces actions en faveur de l'environnement (lutte contre les îlots de chaleur, etc.).

revêtements blancs et en aménageant des zones d'ombres. Nous pourrions aisément les imiter dans une certaine mesure (*cf. infra*), sans toutefois que nos villes cèdent à une nouvelle leucomanie puisque les progrès technologiques permettent de **recourir à des revêtements colorés qui possèdent une réflectivité importante**, notamment lorsqu'ils réfléchissent une partie proche des infrarouges du spectre solaire⁴ [**Préconisation n°1 bis**].

Une réflexion à conduire sur les toits

La question de la couleur des toits offre également un champ d'implication intéressant car il s'agit de la zone la plus exposée du bâtiment. En outre, son caractère moins visible que les autres faces du bâtiment permet de réduire les frictions avec le voisinage en lien avec des considérations esthétiques.

La question de la couleur des toits offre également un champ d'implication intéressant car il s'agit de la zone la plus exposée du bâtiment

Dans le détail, la forme du toit peut simplifier **l'application d'une couleur réfléchissante**. Dans le cas contraire, le **choix du matériau** de couverture devient alors le levier d'action colorimétrique lors des constructions ou rénovations [**Préconisation n°1 ter**] (le zinc, caractéristique des toits de Paris par exemple, présente un albédo élevé de 0,68).

Il convient toutefois de noter que les gains liés à la mise en œuvre d'une toiture « rafraichissante » dépendent du rapport de surface entre la toiture et le reste de l'enveloppe, rapport défavorable dans les bâtiments élevés. Cette action se révèle ainsi optimale pour les structures pavillonnaires et pour les grands ensembles commerciaux où l'emprise au sol est beaucoup plus élevée que la hauteur du bâtiment. En outre, le traitement de la toiture est surtout efficace pour les locaux situés directement sous la toiture.

Le cas du recouvrement des voiries

Élément encore peu présent dans notre urbanisme, à l'inverse des Etats-Unis ou des [Pays du Golfe](#), une stratégie de **recouvrement de l'asphalte par un enrobé bitumeux comportant également des éléments colorés** [**Préconisation n°1 quater**] présente un intérêt du fait de la réflectance solaire plus élevée que l'asphalte conventionnel⁵. La pratique permet de limiter

⁴ Bisam AL-HAFIZ. *Contribution to the Study of the Impact of Building Materials on the Urban Heat Island and the Energy Demand of Buildings*, Environmental Engineering, ENSA Nantes, 2017

⁵ Afroditi SYNNEFA Theoni KARLESSI, Niki GAITANI, Mat SANTAMOURIS, D.N. ASSIMAKOPOULOS, and C. PAPAKATSIKAS, "Experimental Testing of Cool Colored Thin

les effets d'îlots chaleur urbains, en partie provoqués par le dégagement de la chaleur la nuit, qui fut emmagasinée par les routes au cours de la journée. Le niveau d'éclaircissement doit toutefois être limité pour éviter de nuire à la lisibilité de la signalétique routière.

Avantage majeur, cette surface représente une part importante de la superficie des villes. En France, ces cinquante dernières années, on compte 7 millions d'hectares de terres recouvertes d'asphalte, dont 30% pour les infrastructures de transport⁶. En outre, les modifications de sa structure se décident au niveau de l'autorité compétente locale, évitant un processus de décision beaucoup plus long et heurté qu'avec les copropriétaires d'un immeuble par exemple.

Une telle démarche invite plus généralement à reconsidérer la place de la voirie dédiée principalement aux véhicules à moteur (et souvent solitaires) dans les villes. La couleur permet par exemple la discrimination des fonctions qui lui sont rattachées.

Exemple pratique 1 : Los Angeles *Blancos*

La ville de Los Angeles met particulièrement en avant ce type de technique dans sa stratégie de réduction des îlots de chaleur urbains en couvrant ses rues d'un revêtement blanc grisâtre, connu sous le nom de *CoolSeal*. Dans son plan *Green New Deal* municipal (2019) l'objectif de recouvrir 250 *milles* (400 kilomètres) de rues d'ici 2028 est annoncé. Deux inconvénients apparaissent toutefois à la suite des premières conversions de rue :

- Si ce revêtement est supposé durable (7 ans d'effectivité), avec 40 000\$ par *mile* (25 000\$ par kilomètre) le coût d'application est élevé.
- La sensation de chaleur, notamment ressentie par les piétons, peut être exacerbée⁷. L'asphalte noir traditionnel aspire la chaleur et la disperse lentement dans l'air. La réflexion sur un sol clair est plus abrupte, causant cet inconfort. Si ce phénomène ne reste que faiblement documenté, il invite à **considérer le problème de la route dans son ensemble, en aménageant des zones de repos ombragées, notamment pour les personnes les plus vulnérables.**

Layer Asphalt and Estimation of Its Potential to Improve the Urban Microclimate”, Building and Environment 46 (1): 38–44, 2011

⁶ Le reste étant composé de l'habitat (40 % des espaces artificialisés), du foncier économique (entreprises, entrepôts, commerces, pour 30 %).

⁷ « The Problem With 'Cool Pavements': They Make People Hot », *Blommborg City Lab*, octobre 2019.

Des contraintes à anticiper

Quel que soit le choix de couleur retenu, la pratique de colorisation présente quelques inconvénients notables :

- L'usure liée aux conditions d'exposition (pollution, intempéries) provoque une atténuation rapide du coefficient de réflectivité solaire, souvent dans l'année suivant l'application de la couche de pigment.

- La réflectivité est dépendante du pouvoir couvrant de la peinture, de la couche appliquée et des propriétés radiatives d'origine du substrat. La rugosité du substrat entraîne notamment une diminution de la réflectivité de surface.

- Comme déjà évoqué, la structure de la rue, et non seulement du bâtiment, est un facteur important à prendre en compte. La morphologie la plus adaptée à la conservation de l'énergie semble donc être « *la rue canyon la plus espacée possible avec le moins de vitrages possible, que l'on retrouve majoritairement dans les quartiers résidentiels pavillonnaires*⁸ ». Les rues d'axe Est/Ouest ou les rues à fort rapport d'aspect, sont à privilégier car elles répartissent plus efficacement la distribution de l'éclairage absorbé entre les deux façades.

- Enfin, si la réduction de l'énergie solaire absorbée entraîne une réduction de la charge en climatisation en été elle provoque également une augmentation de la demande en chauffage pendant l'hiver. Dans sa thèse, Maxime Doya estime ainsi que la zone optimale en terme d'arbitrage saisonnier se situe entre les latitudes 19.19° (Mexico) et 43.4° (Nice)⁹.

Si la réduction de l'énergie solaire absorbée entraîne une réduction de la charge en climatisation en été elle provoque également une augmentation de la demande en chauffage pendant l'hiver

6

Psychomotricité de la couleur : rendre intelligible l'espace public

La couleur constitue également un puissant outil d'aide à la lecture de l'espace et à la reconnaissance des objets¹⁰ grâce aux jeux de contrastes.

⁸ Maxime DOYA, *Analyse de l'impact des propriétés radiatives de façades pour la performance énergétique de bâtiments d'un environnement urbain dense*, Thèse, Université de La Rochelle, 2010.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Jean-Jacques EMBRECHTS, *Développement d'une nouvelle approche paramétrique du rendu des couleurs. Application à l'analyse et à la conception d'ambiances colorées*, Thèse de doctorat, Liège : Faculté des Sciences Appliquées, Université de Liège, 1988, 225p.

Composante de la morphologie urbaine, elle doit être utilisée dans la structuration de l'environnement¹¹.

La couleur comme mesure d'orientation

La couleur doit ainsi être utilisée pour **offrir des mesures « d'orientation¹² » [Préconisation n°2]** en ce que la dominance et la prévisibilité de l'environnement interfèrent positivement sur le confort et le bien-être de l'utilisateur.

Cet usage paraît particulièrement indiqué pour les zones nouvellement aménagées qui manquent de repères, ce qui entraîne confusion et difficultés d'orientation. La (re)création de réseaux d'orientation et d'éléments d'identification pour les usagers semble nécessaire et peut bénéficier d'un travail sur la couleur **[Préconisation n° 2 bis]**.

En outre, les qualités perceptuelles de la conception d'un environnement urbain influent sur la marchabilité globale des rues urbaines. Il faut donc **agir sur la couleur dans le cadre des politiques urbaines en faveur de la marche comme mode de déplacement [Préconisation n°3]**. En effet, dans une étude, Ewing et Clemente ont identifié les cinq qualités perceptives objectivement mesurables d'un environnement urbain : l'imageabilité, l'enceinte, l'échelle humaine, la transparence et la complexité. Le nombre de couleurs de façades de bâtiments dans une rue est l'un des indicateurs de complexité. Or, les gens préfèrent les façades de bâtiments avec une grande variation et complexité plutôt qu'une unité et une cohérence.

Exemple pratique 2 : *Legible London*

Le projet *Legible London*, mis en place pour faire face à la saturation des réseaux métropolitains et à une sous-utilisation de la marche, a notamment déployé une signalétique intuitive. Composée de totems en surface et des cartes en souterrains, ainsi que des cartes manuelles, l'homogénéité d'information entre les différents modes de transport est garantie, notamment à travers une charte colorimétrique lisible et homogène. Ces systèmes appliqués au mobilier urbain s'avèrent plus appropriés pour les piétons et permettent de « *créer un système qui fonctionnera simultanément comme facteur d'identification des différents quartiers de la ville et comme facteur d'orientation¹³* ».

¹¹ Luan NGUYEN et Jacques TELLER, « *La couleur dans l'environnement urbain* », [Ambiances], Varia, mis en ligne le 18 juillet 2013, consulté le 25 novembre 2020.

¹² D. GIBSON, *The wayfinding handbook*, Princeton Architectural Press, 2009.

¹³ Margarida GAMITO and Joana SOUSA, *Chromatic planning for Urban Furniture - case studies for a design Methodology*, Proceedings of the International Colour Association (AIC) Conference, 2018.

Remodeler et sécuriser l'espace public en couleur

Par ailleurs, la couleur participe indéniablement aux dispositifs de **remodelage et de sécurisation de l'espace public [Préconisation n°4]**. L'urbanisme tactique, qui a connu un engouement accru lors de la crise sanitaire se prête particulièrement à l'utilisation de la couleur comme levier d'action. Le créateur du concept, Mike Lydon¹⁴, caractérise cette approche par trois éléments : une intervention à petite échelle, temporaire et à bas coût.

Cette tactique peut se décliner sous plusieurs modalités : création de pistes ou bandes cyclables temporaires pour éviter la saturation des transports en commun, ouverture de voies ou places de stationnement aux piétons pour permettre la distanciation sociale dans des zones de fortes densités, fermeture de voies à l'approche des écoles, création de zones de rencontre où la vitesse de circulation est limitée à 20km/h, etc.

8

L'approche présente toutefois deux inconvénients : la fragilité de ces réalisations, et leur possible inadéquation. Une bande cyclable temporaire composée de lignes de couleur et de plots devra peut-être quelques mois plus tard être refaite pour devenir une piste en site propre. Une approche pragmatique implique des essais, des erreurs, des corrections et *in fine* des améliorations. Comme le rappelle l'architecte Santiago Cirugeda, parlant des projets de la ville de [Barcelone](#), en pointe sur le recours à l'urbanisme tactique : « *C'est la stratégie qui nous permet de démontrer que des changements sont possibles* ». C'est ainsi toute une vision de l'urbanisme qui est remise en cause. Il ne s'agit plus de parier sur une modification profonde du tissu urbain, mais sur une mutation progressive à la marge, ce qui implique d'adapter les outils réglementaires.

Exemple pratique 3 : la ville à hauteur d'enfant

Le cabinet de *design* Vraiment Vraiment a proposé pour la ville de Lille une signalétique horizontale basée sur l'utilisation de multiples couleurs à l'approche des écoles afin d'apaiser les parcours des enfants tout en faisant office d'éventuels supports pédagogiques.

Exemple pratique 4 : las supermanzanas barcelonaises

La ville Barcelone, par le biais de son programme de reconquête piétonne des *supermanzanas*, a eu recours à des peintures très vives sur l'asphalte et des éléments mobiles pour gagner de la place pour les piétons et les vélos. « *Nous sommes des Méditerranéens, la rue a toujours été un espace de vie : les supermanzanas doivent servir à démocratiser l'espace public et à en finir*

¹⁴ M. LYDON, & A. GARCIA, *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*, 2015.

avec la voiture reine », [résumé](#) Janet Sanz, conseillère municipale d'écologie, urbanisme, mobilité.

Toutefois cette amélioration concrète réalisable à court terme ne doit pas faire l'économie d'au moins deux axes de réflexion majeurs et à plus long terme :

- En matière de mobilité, repenser la circulation, notamment automobile à une plus grande échelle pour éviter des effets d'engorgement et de *rat running*¹⁵.
- En matière de foncier, éviter une augmentation des prix et les dynamiques de gentrification liées à l'amélioration des conditions de vie dans le quartier. A Barcelone, dans les quartiers concernés, les permis de construire ont été strictement contrôlés, voire gelés, de même que les changements d'activité des commerces.

Exemple pratique 5 : la couleur, gage de sécurité à Séoul

L'exemple coréen est à ce titre éclairant¹⁶. Les espaces sous les ponts ou passerelles dans les zones de transit, à l'approche des gares notamment, sont faiblement éclairés. Il est difficile de prouver de manière systématique que ces zones d'ombre sont plus crimino-gènes. En revanche, plus l'impression esthétique visuelle de ces espaces est médiocre, plus le sentiment de sécurité est faible. Un plan de couleur du passage souterrain de la station Seokgye, située à Séoul dans une zone densément peuplée, a été proposé sur la base d'une analyse factorielle environnementale. L'objectif était d'augmenter la visibilité et la lisibilité de l'espace à travers des couleurs claires. En outre, des couleurs symboliques, basées sur les numéros de lignes de métro et sur l'histoire du lieu, ont été ajoutées afin de promouvoir son identité historique.

¹⁵ Il s'agit de la pratique des automobilistes d'utiliser les rues latérales résidentielles ou tout raccourci au lieu de la route principale prévue dans les zones urbaines ou suburbaines, dans lesquelles les piétons sont nombreux. Voir notamment ce post de [blog](#) en anglais.

¹⁶ Kim YOOSUN, Shin SANGEUN, Lee SUNGJOO, Lee YOOJIN, Park JINJOO, « *Analysis of Korean Underpasses, Spaces under Overpasses, and Passage Boxes with Low Lighting Ratios and Proposal for Environmental Colors. Focused on the Underpass at Seokgye Station* », AIC 2016 Interim Meeting Color in Urban Life : Images, Objects and Spaces, 2016

La sémantique urbaine de la couleur

Élément d'inclusion et d'identification

La couleur pourrait également être utilisée comme un **instrument d'inclusion et d'identification**¹⁷ [**Préconisation n°5**]. Ainsi, l'architecte allemand Bruno Taut proposait-il en 1912 d'opérer une stratégie de colorisation de nouveaux quartiers d'habitation. La couleur, unique à chaque groupe de logements, permettant aux habitants de s'approprier le lieu, de ressentir un esprit d'appartenance, tout en balisant le territoire, le rendant plus facilement arpentable. « *La couleur permet de différencier les lieux les uns des autres et de leur conférer une identité à laquelle les habitants se rattachent*¹⁸ ».

10

Exemple pratique 6 : Héliopolis, rénovation ou maquillage ?

En 2003, le projet de l'architecte Ruy Ohtake de peindre 268 façades de la favela d'Héliópolis, dans la ville de São Paulo, est révélateur du caractère ambigu des stratégies de (re)vitalisation de certains quartiers grâce à une planification colorimétrique¹⁹. Le quartier pauvre est connu pour son paysage gris dû aux matériaux peu chers utilisés pour construire les maisons (brique, plâtre et béton). Le projet chromatique intitulé « Identité culturelle d'Héliópolis » s'est basé sur la participation active de la communauté et tous les résidents ont fait le choix de couleurs. Le résultat reste toutefois mitigé en ce qui concerne le processus de construction identitaire de la communauté et l'amélioration de l'estime de soi au sein de la population²⁰, tandis que d'autres interprétations considèrent les interventions comme un camouflage de la réalité ignorée²¹, encourageant le tourisme de pauvreté²² sans répercussions significatives pour l'amélioration des conditions de vie de leurs habitants.

Exemple pratique 7 : la vie en rose et bleu à Lisbonne

A Lisbonne le sol de deux artères du centre historique, les rues *Nova da Trindade* et *João das Regras* ont été repeintes d'un bleu azur afin de signaler qu'elles sont désormais réservées aux piétons. Elles rejoignent la « rue rose » *Nova do Carvalho*, haut lieu festif lisboète. Cet exemple d'impact colorimétrique fort montre comment à travers la couleur on peut déclarer un

¹⁷ M. GAMITO, *Cor no Mobiliário Urbano um factor de Inclusividade, Orientação e Identificação*, FAUTL, 2011

¹⁸ Benjamin THUILLEZ, *La couleur et le logement social. Une aventure architecturale et artistique dans la France des Trente Glorieuses*, Marne-la-Vallée, Ecole Nationale supérieure d'Architecture de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée, 2013, p.40.

¹⁹ Juliana CARDOSO BRAGA and Fernando MOREIRA DA SILVA, *Colour influence in the favelas requalification process: Heliópolis case study*, Proceedings of the International Colour Association (AIC) Conference, 2018.

²⁰ K. KOSMALA and J.M. IMAS, *Favela is painting: an UrbansparkZ/art installation of social commitment and organisational change*. Cadernos EBAPE.BR, 10(2), 2012.

²¹ F. RAHMAN, *The Impact of Favela Painting*. Senior Inquiry High School Program, 1–9, 2014

²² M. ROLFES, *Poverty tourism: theoretical reflections and empirical findings regarding an extraordinary form of tourism*. GeoJournal, 75(5), 421–442, 2010.

changement de fond dans l'utilisation d'un espace. Quiconque marche dans la rue bleue ou la rue rose se rend compte que quelque chose a changé.

Exemple pratique 8 : Tirana, thérapie colorimétrique ou coup marketing ?

Tirana, la capitale albanaise, a connu une dynamique semblable. Un quartier pauvre proche de la rivière Lana, marqué par une architecture collectiviste laissant une forte place au gris et au béton, a connu un vaste projet de réfection des façades porté par le maire, entre 2000 et 2011, D'aucuns ont alors estimé qu'il s'agissait uniquement de « maquiller les blessures de la ville ».

11

Elément de singularisation

La couleur devrait aussi **accompagner une volonté de singularisation [Préconisation n°6]** en isolant un objet de son contexte (signalétique, point d'intérêt, aménité urbaine, etc.), en distinguant les fonctions grâce à des palettes de couleurs spécifiques.

Elle a également un impact sur les modes d'interaction entre un usager et un dispositif urbain (transport, information, etc.). Il existe une relation forte entre les valeurs colorimétriques d'un dispositif (un bouton d'appel par exemple) et l'effectivité de son utilisation (le taux de pression du bouton).

Exemple pratique 9 : le rouge à New York

En 2007, Howard H. Roberts Jr., le président de New York City Transit, présentait alors « *le fait de séparer physiquement les bus des autres véhicules est une étape cruciale pour nous aider à améliorer le service de bus pour nos 2,5 millions de clients quotidiens²³* », ajoutant que les nouvelles voies en couleur servent de rappel aux automobilistes, qu'elles aident également la ville à appliquer efficacement ces lois. En 2011, un rapport de la *Federal Highway Administration* concluait positivement à l'expérimentation « [l'application de] *la couleur rouge est efficace pour réduire l'utilisation non autorisée des voies de bus, y compris le stationnement illégal et la conduite illégale dans la voie des bus [...] l'ajout du traitement rouge à une voie d'autobus en bordure de rue réduisait de plus d'un tiers le stationnement et le stationnement illégal dans la voie²⁴* ». A la suite d'une expérimentation semblable, la *San Francisco Municipal Transportation Agency* concluait en 2017 que le nombre d'utilisations illégales des voies de bus avait chuté de 51% suite à l'application d'une couleur rouge sur l'asphalte²⁵. De plus la SFMTA

²³ « City Experiments by Adding Color to Bus Lanes », *The New York Times*, août 2007

²⁴ *Report on the Efficacy of Red Bus Lanes as A Traffic Control Device Prepared For: The Federal Highway Administration Submitted, August 2011*

²⁵ *Red Transit Lanes Final Evaluation*, Report CTCDC Experiment 12-18 FHWA Experiment 9(03)-18 (E), San Francisco Municipal Transportation Agency, 2017

après l'essai de différents coloris estimait que le rouge avait l'impact le plus efficace.

La carte d'identité d'une ville ?

Les exemples d'identification d'une ville à une couleur sont multiples : Nantes « la ville grise » ; Toulouse, Anso en Espagne ou Jaipur en Inde toutes trois « ville rose », Marrakech « la ville rouge » ; Angers, Charleroi en Belgique, Baku en Azerbaïdjan ou encore Ostrava en République Tchèque sont nommées « ville noire » ; Izamal au Mexique est appelée « la ville jaune » tout comme Jaizalmer en Inde²⁶. La raison de ces toponymies colorées est le plus souvent liée à la coloration naturelle des matériaux de construction, plus rarement à des raisons économiques (une ville de mineurs sera souvent une « ville noire ») ou des pratiques religieuses (les habitants de la ville de Jodhpur en Inde recouvrent leur maison de bleu dans le cadre d'un rite).

Mais à l'image de Renan qui voyait les temples grecs d'une blancheur immaculée, il faut se garder de toute essentialisation. L'identification d'une ville à une couleur procède souvent d'un processus de plus ou moins long terme mâtiné de communication politique, notamment dans les années 1970 marquées par la crainte d'une dépatrimonialisation des villes subissant de nombreuses constructions modernes. A cette époque, et sous l'impulsion de *La Géographie de la couleur*²⁷ de Dominique Lenclos et Jean-Philippe Lenclos, les collectivités ont missionné des coloristes pour établir leur carte d'identité colorimétrique²⁸.

Exemple pratique 10 : Toulouse, la ville rose. Vraiment ?

Toulouse, la « Ville rose » est révélatrice de cette évolution. Bâtie en brique foraine elle possède en effet une teinte rougeâtre depuis son édification sur les berges de la Garonne. Cependant, les bâtiments de la ville furent recouverts de chaux blanche, au moins jusqu'aux années 1980. Si le nom de « Ville rose » apparaît en 1906 sur une brochure du syndicat d'initiative local récemment créé, c'est pour en exalter la douceur méridionale et prétendument féminine. Ce n'est que dans les années 1990, une fois les politiques de ravalement de façades achevées, que le marketing territorial toulousain se saisit à nouveau de la « Ville rose » cette fois-ci s'appuyant plus nettement sur la couleur de la ville. L'exemple toulousain entrouvre une porte sur la mécanique de décision politique de coloration de la ville.

²⁶ Anne PETIT, *op. cit.*

²⁷ Dominique LENCLOS et Jean-Philippe LENCLOS, *Couleurs de la France, Géographie de la Couleur*, Éditions Le Moniteur, 1982.

²⁸ Jean Philippe LENCLOS, Dominique LENCLOS, Michel PASTOUREAU et Tom PORTER, *Couleurs de l'Europe : géographie de la couleur*, Paris, Le Moniteur, 1995, p.5.

Exemple pratique 11 : Lodz, de la ville noire à la ville des peintures

L'évolution de la ville de Lodz en Pologne montre quel rôle peut jouer la couleur dans la redéfinition d'un tissu urbain laissé en déshérence²⁹. Jusque dans les années 1990, Lodz était un important centre de production textile mais a fini par souffrir d'une intense paupérisation. Le tissu industriel structurait l'esthétique de la ville connue comme la « ville des cheminées ». Dans les années 2000, sous l'impulsion d'une ONG locale, la Fondation Urban Forms, ces lieux ont été réinvestis à travers 37 imposantes fresques murales dans un premier temps. En 2013, le Département d'éthique de l'Université de Lodz et la Fondation Urban Forms ont mené une enquête pour évaluer l'impact social des peintures murales auprès des résidents locaux. Les résultats ont montré que beaucoup s'identifiaient désormais fièrement directement à Lodz comme « *la ville des peintures murales* »³⁰.

13

Des goûts et des couleurs, il faut discuter

Il existe une tension entre la liberté d'expression et la volonté de conserver une cohérence paysagère. Or, **une planification colorimétrique doit nécessairement comporter un volet social en prenant en compte les préférences de la population [Préconisation n°7]**. Elle peut œuvrer à l'harmonisation des centres-villes avec leurs périphériques et zones industrielles³¹. Mais il ne faut pas que l'habitant soit dépossédé de son environnement de vie, y compris à travers une politique colorimétrique qui peut sembler triviale. Car à travers cette problématique c'est la conception du rôle du citoyen qui se joue.

L'habitant ne saurait être uniquement un usager passif, malléable à l'endroit d'un dispositif pensé en-dehors de son lieu d'utilisation. Les dispositifs de régulation de l'espace sont d'autant plus pertinents et légitimes qu'ils activent l'imagination et la participation des usagers. Ce processus d'identification doit être pensé de manière relativement fine. L'exemple johannesbourgeois est éclairant.

Exemple pratique 12 : le guide néerlandais des couleurs dans l'espace public

Cas plus rare d'un outil générique applicable à l'architecture contemporaine, l'outil créé en 1984³² par la Fondation pour les Couleurs Extérieures (Stichting Kleur Buiten ou SKB) et les architectes Floor van Dusseldorp et Alfons Cock sert de livret de conseil à l'emploi de la couleur dans l'espace public en général aux Pays-Bas³³.

Exemple pratique 13 : la performance johannesbourgeoise

En 2014, l'artiste colombien Yazmany Arboleda a mené nuitamment un ravalement sauvage d'immeubles historiques souffrant d'une « *démolition par décomposition* » dans le centre-ville. Au sein de ce quartier marqué par la crise du logement et un délitement des instances de sociabilisation, l'usage avec de la couleur rose a suscité conversations et questionnements. Dans les sondages, les gens du centre-ville ont généralement compris et approuvé le projet³⁴, car il permettait de reconfigurer un quartier qu'ils ne pouvaient plus aimer, et parce que les choix artistiques faisaient écho à leur situation sociale. À l'inverse, les gens des banlieues ont jugé le projet négativement car ne pouvant saisir pleinement les enjeux locaux.

14

Ainsi, semble-t-il important de rappeler que la « *perception de l'expression chromatique d'une ville ne dépend pas seulement du contexte physico-spatial mais elle est également influencée par la condition émotionnelle et culturelle de la personne qui la perçoit et par le contexte historico-culturel*³⁵ ». La simple « *omniprésence des publicités visuelles affichées et mises en scène dans les centres-villes, par opposition à l'illégalité d'autres formes d'affichages (dits « sauvages ») ou d'expression (comme le graffiti)*³⁶ » montre comme la marchandisation de l'espace public se joue à travers la dimension colorimétrique. Pour être pleinement effectif, l'impact de la couleur doit être saisi de manière délibérative dans les instances locales.

En définitive, penser la couleur à l'échelle municipale c'est opérer une triple opération critique [**Préconisation n°8**] :

- S'assurer que la mise en avant de ce levier ne sous-tende pas de mécanismes de prédation à même de confisquer la ville à quiconque l'occupait ou l'arpentait auparavant.
- Faire en sorte que, lorsque la couleur est mobilisée pour agencer l'espace public, elle le soit au bénéfice des plus vulnérables (enfants, personnes âgées, femmes, sans-domicile fixe, etc.).
- S'assurer que les mécanismes qui président à sa gouvernance s'exercent à l'aune des principes démocratiques.

³⁴ ARBOLEDA Y. and N. ALIBHAI, "How Colour Replaces Fear" in J. LUGER, and J. REN. *Critical Artscaples / Resilient Artists*, London: King's College, 2017

³⁵ Dario SUAREZ, *Urban Environmental Color: Experience, Sense and Identity in the Contemporary City*, Institute of Colour, Faculty of Architecture Town Planning and Design, National University of Córdoba, Argentina, AIC 2016 Interim Meeting Color in Urban Life : Images, Objects and Spaces, 2016

³⁶ Besozzi, Thibaut. « La ville non conviviale ? Le convivialisme à l'épreuve de la marginalité urbaine », Revue du MAUSS, vol. 54, no. 2, 2019, pp. 139-150.

Conclusion

Lorsque l'on parle d'aménagement du territoire, la couleur est en partie délaissée, repoussée dans le champ de l'esthétique pure, ou dans celui du convenu. Pourtant de par son caractère relativement peu onéreux et potentiellement révolutionnaire, elle est un levier à considérer. Objet technique sous-utilisé, elle est chargée d'une dimension politique forte notamment parce qu'elle discrimine des espaces et des usages. Elle est également l'un des aspects permettant d'adapter les villes aux contraintes et emballements climatiques en cours ou à venir.

Si les villes se sont saisies de ce concept, ce n'est pas toujours au bénéfice de leurs habitants : le champ colorimétrique a pu être investi dans un logique de requalification de la ville (exemple d'un nouveau quartier coloré et dynamique mais peu accessible pour les travailleurs précaires qui y travaillent).

Si nous retournons à l'étymologique du mot, la couleur est ce qui cache un potentiel. Ce potentiel peut être saisi, exploité. Si à lui seul il ne résoudra pas l'ensemble des problématiques urbaines et si « *en politique, le ciel est noir* »³⁷, il n'est pas interdit pour les habitants de se le réapproprier avec leurs propres couleurs.

Synthèse des préconisations

La couleur au service du climat

[Préconisation n°1] : Prendre en compte l'effet microclimatique de la couleur dans les stratégies de préservation du confort thermique de l'habitat, et de réduction de la consommation énergétique, en particulier grâce à l'utilisation de surfaces réfléchissantes.

[Préconisation n°1 bis] : Traiter les façades avec l'utilisation de revêtements colorés qui possèdent une réflectivité importante.

[Préconisation n°1 ter] Travailler sur l'application d'une couleur réfléchissante sur les toits ou, à défaut, sélectionner les matériaux de couverture lors des constructions/rénovations en fonction de leur albédo.

[Préconisation n°1 quater] : Recouvrir l'asphalte par un enrobé bitumeux comportant des éléments colorés.

³⁷ Jules VALLÈS, *Le Bachelier*, Paris, Gallimard, 1999, p. 138.

La couleur au service des citoyens

[Préconisation n°2] : Utiliser la couleur pour agir positivement sur le confort et le bien-être de l'usager de l'espace public.

[Préconisation n° 2 bis] : Traiter prioritairement les zones nouvellement aménagées, souvent dépourvues de repères.

[Préconisation n°3] : Agir sur la couleur dans le cadre des politiques urbaines en faveur de la marche comme mode de déplacement.

[Préconisation n°4] : Utiliser la couleur pour remodeler et sécuriser l'espace public (exemple de l'urbanisme tactique).

[Préconisation n°5] : Utiliser la couleur comme un instrument d'inclusion et d'identification de l'espace public.

[Préconisation n°6] : Accompagner la mise en valeur des aménités urbaines par la couleur et permettre la distinction des fonctions de l'espace public au bénéfice d'activités sociales, de mode de déplacement économes, ou d'usagers plus vulnérables.

[Préconisation n°7] : Une planification colorimétrique doit nécessairement comporter un volet social prenant en compte les préférences de la population.

[Préconisation n°8] : Penser la couleur à l'échelle municipale c'est opérer une triple opération critique :

- S'assurer que la mise en avant du levier colorimétrique ne sous-tende pas de mécanismes de prédation à même de confisquer la ville à quiconque l'occupait ou l'arpentait auparavant.
- Faire en sorte que, lorsque la couleur est mobilisée pour agencer l'espace public, elle le soit au bénéfice des plus vulnérables (enfants, personnes âgées, femmes, sans-domicile fixe, etc.).
- S'assurer que les mécanismes qui président à sa gouvernance s'exercent à l'aune des principes démocratiques.