

Composition urbaine et mouvement moderne : Firminy-Vert, conception et fonctionnement d'un quartier sans rues

Benoît ROMEYER

Doctorant en urbanisme, Aix-Marseille université
Laboratoire interdisciplinaire en urbanisme (LIEU)

Extrait de : Louis Hincker (dir.), *Penser la composition urbaine (xviii^e-xx^e siècle)*, éd. électronique, Paris, Éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques), 2013.

Cet article a été validé par le comité de lecture des Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques dans le cadre de la publication des actes du 137^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques tenu à Tours en 2012.

Dans l'après-Seconde Guerre mondiale, les théories portées par le mouvement moderne à travers son « manifeste » – la charte d'Athènes – connaissent une position quasi hégémonique. En effet, celles-ci apparaissent comme les plus à même de répondre aux enjeux liés à la reconstruction et à la croissance démographique, tout en offrant au plus grand nombre un accès aux bénéfices du progrès par l'intermédiaire du logement. La composition urbaine « classique » est alors largement remise en question. Les formes caractéristiques des villes héritées, et la rue en particulier, deviennent le symbole de leurs maux : surpopulation et insalubrité. La traduction spatiale de cet idéal « moderne » s'inscrit donc dans une logique de rupture avec les modes traditionnels de production des villes.

Dans ce contexte de déni de la ville historique influencé par l'évolution des sciences et des techniques, « l'urbanisme moderne avait fait de la disparition de la rue traditionnelle le symbole du changement qu'il prônait¹ ». Produit de plusieurs décennies de réflexions et d'interventions visant à moderniser la rue traditionnelle, sa mort annoncée par ce courant architectural et urbanistique aura valeur de limite. Ainsi, depuis le début des années soixante, les discours mettant en avant les qualités de la rue abondent et trouvent un écho certain dans le monde de l'urbanisme. Une forme de « retour à la rue² » a alors pu s'opérer et peu à peu « s'institutionnaliser », à tel point que cette forme urbaine fait aujourd'hui l'objet d'un consensus. Dans le même temps, les théories portées par le mouvement moderne suivaient une trajectoire inverse et ont pour la plupart été rejetées. En France, plusieurs auteurs ont ainsi pu noter l'abondance de travaux tournant autour de la figure de la rue, de même que la diversité des approches disciplinaires proposées, symboliques d'une « ruée sur la rue³ » principalement portée par les sciences sociales. Le « retour à la rue » s'accompagnerait donc d'un foisonnement d'ouvrages la prenant pour objet. Mais, dans un contexte où la rue est réaffirmée, quelle lecture peut-on avoir d'un programme d'où celle-ci a été bannie ? L'occasion est alors donnée de porter un regard critique sur la place véritable de la rue dans un projet d'aménagement considéré comme une traduction opérationnelle représentative de la charte d'Athènes dans sa dimension programmatique. Cet article présentera dans un premier temps les grandes réflexions portées par le mouvement moderne quant à la place accordée à la rue dans la composition urbaine à travers les différents travaux de Le Corbusier, souvent considéré comme le représentant le plus

1. É. Charmes, *La Rue, village ou décor ? Parcours dans deux rues de Belleville*, p. 5.

2. *Ibid.*, p. 5-10.

3. M. Flonneau, « La rue capitale : objet et sujet majeurs d'histoire », p. 31 ; A. Fleury, « La rue : un objet géographique ? », p. 33.

emblématique de ce courant. Un éclairage permettra de mieux comprendre comment et pourquoi, dans le contexte de l'entre-deux-guerres, cette forme urbaine a pu être jugée anachronique alors qu'aujourd'hui encore, « le paysage urbain traditionnel est essentiellement un paysage viaire⁴ ». La deuxième partie s'attachera plus particulièrement à présenter le terrain d'études retenu ici : le quartier résidentiel d'inspiration « corbuséenne » de Firminy-Vert. Un intérêt particulier sera porté sur le contexte de cette opération, à travers notamment les différents acteurs que ce projet de grande ampleur a pu impliquer. Enfin, dans une troisième partie, l'analyse de sa composition urbaine, symbolique d'un urbanisme « moderne », permettra de porter un regard contemporain sur la place accordée à la rue dans ce quartier.

Une rupture dans l'urbanisme : la mise au ban de la « rue-corridor » par Le Corbusier

De la rue à la voie : la séparation des fonctions au service des nécessités de la circulation

D'une pérennité surprenante, la rue a su traverser les âges et intégrer à son dessin les avancées technologiques des civilisations tout en conservant une configuration similaire. Pourtant, avec le début du xx^e siècle, cette prédominance de la rue commence à être questionnée, puis progressivement remise en cause par les pionniers de l'« urbanisme ». Ceux-ci vont être amenés à concevoir des formes urbaines nouvelles, en rupture avec les modes de production traditionnels de la ville dont la rue demeurerait l'unité de base. De manière plus générale, cette période apparaît comme un moment charnière dans le développement d'idées d'inspiration « progressistes » appliquées à la rue. Ces dernières apparaissent étroitement liées au développement de nouveaux modes de transport, en témoignent les visions des villes du futur présentées par Eugène Hénard et Antonio Sant'Elia ainsi que celles développées dans les années vingt par Le Corbusier, Ludwig Hilberseimer ou encore l'Américain Harvey Wiley Corbett qui intègrent toutes à leur façon ces avancées technologiques. Le développement de l'automobile, en particulier, va profondément marquer la ville durant le xx^e siècle.

La ville ancienne apparaît alors aux théoriciens du mouvement moderne archaïque et inadaptée, car faisant dangereusement cohabiter dans le même espace piétons et automobilistes. Une stricte séparation des flux est alors préconisée, intégrant l'usage grandissant de l'automobile au détriment de la place du piéton. C'est ainsi que, progressivement, des voies vont être produites dont la seule fonction est d'assurer la circulation, excluant au passage tous les autres éléments de la vie sociale que les rues supportaient. La charte d'Athènes représentera en quelque sorte le manifeste de cette pensée qui veut supprimer la rue, symbole de l'adhésion d'un mouvement urbanistique et architectural aux miracles du progrès technologique.

Le Corbusier, théoricien de la « mort de la rue »

Par ses nombreux écrits et ses différents projets au sein du mouvement moderne et à travers les congrès internationaux d'Architecture moderne (CIAM) où son influence fut très importante, Le Corbusier a joué un rôle déterminant dans l'urbanisme du xx^e siècle. Il a participé à bouleverser la conception des villes en prônant un idéal de vie centré autour du logement, en rupture avec ses modes de production historiques. Symbole d'un urbanisme

4. É. Charmes, *La Rue, village ou décor ?...*, p. 126.

rejeté et ne correspondant plus aux nécessités de la vie moderne, le verdict est sans appel : « La rue-corridor à deux trottoirs, étouffée entre de hautes maisons, doit disparaître⁵. » Dès son projet avant-gardiste de « ville contemporaine de trois millions d'habitants » présenté au Salon d'automne de Paris de 1922, Le Corbusier expose plusieurs des motifs devant, selon lui, dicter la disparition de la rue traditionnelle. Le premier se situe dans une relative filiation avec les « théories hygiénistes », où l'abolition de la rue se fait sur des arguments de santé publique :

« La rue en corridor ne doit plus être tolérée puisqu'elle empoisonne les maisons qui la bordent et qu'elle provoque la construction de cours fermées⁶. »

La rue représente aussi le vestige d'une époque révolue et ne répond plus aux besoins d'une société moderne :

« La rue actuelle est l'ancien "plancher des vaches" sur lequel on a posé du pavé, sous lequel on a construit quelques mètres⁷. »

Le troisième motif – et certainement le plus important compte tenu de la place qu'il lui consacre – est celui de la circulation. Le développement du trafic routier entraîne une dangerosité accrue pour le piéton ainsi que de la congestion. La trame viaire est pour lui structurellement responsable de ces problèmes, du fait de la multiplicité des croisements que celle-ci occasionne. Le Corbusier avait en effet très tôt pris conscience de l'importance que l'automobile devait prendre dans la suite de ce siècle et de l'avantage stratégique que pourraient obtenir les villes présentant une forte connectivité.

En remplacement de la rue historique, il oppose non plus une rue « future » comme Eugène Hénard, mais bien une rue « moderne », dénomination en cohérence avec la volonté de rupture qui l'anime. La rue en tant que somme de hasards régulés n'a plus vraiment lieu d'être dans la vision cartésienne de Le Corbusier ; elle est surtout là pour répondre à sa fonction première qui est d'assurer la circulation.

Les idées « corbusiennes » ont bénéficié du rayonnement offert par les congrès internationaux d'Architecture moderne qu'il co-organisera dès 1928 et le premier rassemblement de La Sarraz. De ces congrès réunissant les plus influents des architectes et penseurs du courant « moderne » émergera un texte fondateur issu du quatrième congrès de 1933 et que Le Corbusier publiera en 1943 : la charte d'Athènes. Ce texte formalise précisément les quatre fonctions essentielles que le mouvement moderne attribue à la ville : habitation, loisirs, travail et circulation. La notion même de rue, en tant que « voie bordée de maisons ou de murailles dans une ville ou un village⁸ », y est explicitement remise en cause, notamment dans le point 27 qui stipule que « l'alignement des habitations le long des voies de communication doit être interdit⁹ ».

Le constat réalisé dans cette charte est que « le dimensionnement des rues, désormais inapproprié, s'oppose à l'utilisation des nouvelles vitesses mécaniques et à l'essor régulier de la ville¹⁰ ». Par conséquent, « le réseau des rues apparaît irrationnel, manquant d'exactitude, de souplesse, de diversité, de conformité¹¹ ». Pour y remédier, Le Corbusier propose de mettre en œuvre une stricte séparation de la circulation des piétons et des automobilistes afin de limiter les risques engendrés par des différentiels de vitesse trop importants. La règle des « 7 V », formulée en 1948 et qui hiérarchise les différentes voies en

5. Le Corbusier, *Urbanisme*, p. 68.

6. *Ibid.*, p. 160.

7. *Ibid.*

8. F. Choay, « Rue », p. 790.

9. Le Corbusier, *La Charte d'Athènes : suivi de Entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, p. 51.

10. *Ibid.*, p. 77.

11. *Ibid.*, p. 79.

sept niveaux distincts suivant leurs fonctions et les circulations que celles-ci sont censées accueillir peut être considérée comme l'aboutissement de cette recherche.

Le Corbusier a ainsi participé à la formulation de conceptions novatrices en matière de composition urbaine. Néanmoins, à l'exception (notable) de la construction de la ville nouvelle de Chandigarh en Inde, il a finalement assez peu eu l'occasion de mettre en pratique ses conceptions urbanistiques et essuyé même de nombreux revers pour ses projets proposés en France dans le cadre de la reconstruction. Le choix de Firminy-Vert comme terrain d'études représentatif des principes de composition urbaine développés dans la charte d'Athènes apparaît *a priori* d'autant plus pertinent qu'il représente le plus grand ensemble bâti européen construit par Le Corbusier et que ce dernier a eu une influence indirecte mais certaine sur les partis pris urbanistiques adoptés.

Firminy-Vert : un quartier inscrit dans la modernité

Un grand ensemble avec un statut « à part »

Firminy-Vert occupe une place particulière parmi les opérations d'urbanisme entreprises en France après la Seconde Guerre mondiale. Ce projet a en effet compté parmi ses protagonistes principaux deux figures charismatiques de l'urbanisme français d'après-guerre qui se tenaient en haute estime : Eugène Claudius-Petit, ancien ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) entre septembre 1948 et juin 1952, puis maire de Firminy durant trois mandats de mai 1953 à mars 1971, et bien entendu Le Corbusier. Mais l'intérêt de cette opération ne réside pas seulement dans cette « rencontre », il repose aussi et surtout dans la reconnaissance urbanistique qu'a connue cette opération : celle-ci a été couronnée en 1961 par un grand prix d'urbanisme et classée en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) depuis 2006. Firminy-Vert est d'ailleurs actuellement le seul quartier issu de la période dite des « grands ensembles » à bénéficier d'un tel classement. Une attention particulière mérite donc d'être portée à la composition urbaine et à la place de la rue dans ce quartier d'inspiration « moderne » dont les intentions d'origine sont encore largement lisibles et bien préservées. En effet, seuls quelques bâtiments supplémentaires ont été construits et certains autres démolis, mais la trame viaire est quant à elle restée sensiblement identique. Afin de comprendre pourquoi Firminy-Vert suscite encore un tel intérêt, il s'avère nécessaire de revenir sur le contexte ayant permis son émergence.

De « Firminy-la-noire » à Firminy-Vert, une opération de grande ampleur pour une ville en crise

Alors troisième ville du département de la Loire avec un peu plus de 20 000 habitants, Firminy se retrouve, au sortir des années cinquante, dans une situation de crise. Située dans le sud du département, à une extrémité de ce qui fut surnommé la « rue sans joie » de l'Ondaine, vallée industrielle correspondant à un bassin houiller qui s'étendait sur une quarantaine de kilomètres en direction de Lyon, elle s'organise autour de ses industries métallurgiques et sidérurgiques dont elle est économiquement dépendante :

« Progressivement, celles-ci se sont immiscées dans la ville, imbriquant étroitement habitat et activité industrielle, leurs cheminées noircissant les murs des maisons. Quelques logements ont été bâtis par les Houillères et les Aciéries pour leur personnel ouvrier mais en nombre insuffisant. De fait, à Firminy, les logements sont, pour la plupart, vieillissants, surpeuplés et insalubres. Le logement social est, quant à lui, inexistant¹². »

12. B. Pouvreau, « Firminy-Vert et Eugène Claudius-Petit : vers une cité radieuse (1953-1971) ? », p. 315.

Fort de son expérience de ministre, Eugène Claudius-Petit profite de l'opportunité d'être élu maire pour mener à bien de grands projets pour sa ville que ses précédentes fonctions l'empêchaient de diriger. À la tête de Firminy, ce « moderniste convaincu, voyant dans la charte d'Athènes ou dans *Manière de penser l'urbanisme* des ouvrages fondamentaux¹³ », se voit donner l'occasion de mettre en pratique l'« urbanisme nouveau » qu'il a toujours soutenu. Toutefois, et malgré leur amitié, Le Corbusier ne sera pas l'auteur du plan d'urbanisme de Firminy-Vert pour des raisons qui restent aujourd'hui encore difficiles à identifier¹⁴. Eugène Claudius-Petit s'expliquera néanmoins de ce choix en mettant en avant l'image trop polémique de l'architecte suisse :

« Lorsque j'ai été maire de Firminy pendant dix-huit ans, j'ai eu la possibilité de dresser un plan d'urbanisme, non pas en le confiant à Le Corbusier, parce que ça aurait posé des problèmes au départ et qu'il fallait plutôt acclimater les gens, mais Firminy, c'était une ville qui avait été pratiquement abandonnée par ses élus, depuis le début du siècle et peut-être même avant¹⁵. »

Eugène Claudius-Petit va alors s'entourer d'une équipe de confiance clairement inscrite dans la mouvance « moderne » et composée, pour ses membres principaux, de deux architectes rencontrés en Algérie dans le cadre de ses activités de résistant : André Sive et Marcel Roux. Se joint également à eux un jeune architecte-urbaniste, Charles Delfante, qu'il connaissait pour lui avoir enseigné le dessin et à qui il confiera la charge de l'élaboration du plan d'urbanisme directeur pour la ville. Celui-ci sera présenté à la population dès 1954, incluant le site choisi pour accueillir la construction d'un nouveau quartier à dominante résidentielle prévu pour plus de quatre milliers d'habitants comprenant un ensemble culturel et sportif. Son emplacement aura été définitivement arrêté à la suite d'une discrète visite sur les lieux de Le Corbusier¹⁶. Les études pour la construction de Firminy-Vert – dont le nom se fait le symbole du nouveau virage que souhaite prendre la ville – peuvent alors commencer. Les ambitions d'Eugène Claudius-Petit pour cette opération sont multiples et visent à répondre à des problématiques à la fois sociales et urbanistiques :

« – Poser les bases d'un renouveau humain, familial, social : faire vraiment la révolution dans les gestes de la vie quotidienne, ce qui touche directement la femme, la mère de famille, et dont dépendra largement le comportement des enfants.
– Créer le site, le paysage urbain de chaque jour ; créer les espaces et les volumes, les formes et les couleurs ; faire, avec des réalisations utilitaires judicieusement ordonnées, agencées, composées, l'histoire de la ville, puisque rien n'était resté de son histoire passée¹⁷. »

L'imposition d'un ordre « harmonieux » sur un site au relief marqué

À flanc de coteaux sur un secteur non bâti facilement accessible depuis le centre-ville, le site sélectionné correspond à une ancienne exploitation minière. Comme en témoigne Charles Delfante, ce choix ne fut pas sans incidence sur la composition du quartier :

« Nous devons nous soumettre à plusieurs contraintes pour dresser ce plan-masse. D'abord la limite de construction fut fixée à la cote 535, car c'était le niveau maximum d'utilisation de l'eau, en fonction du réservoir qui venait d'être construit. Ensuite nous devons tenir compte

13. B. Pouvreau, « Eugène Claudius-Petit : un ministre bâtisseur », p. 34.

14. G. Ragot, *Le Corbusier à Firminy-Vert : manifeste pour un urbanisme moderne*, p. 62-64.

15. N. Jouenne, *La Vie collective des habitants du Corbusier*, p. 18.

16. X. Guillot et G. Ragot, « L'œuvre de Le Corbusier à Firminy : généalogie et postérité », p. 60.

17. E. Claudius-Petit, « Firminy-Vert », p. 10.

d'une topographie très particulière : une cuvette, bordée d'une corniche, route sinueuse qui épouse la courbe du terrain et qu'il fallait utiliser au mieux¹⁸. »

Ajoutées au fait que Firminy-Vert repose sur un sol de mauvaise qualité (littéralement « miné » pour reprendre les propos d'Eugène Claudius-Petit¹⁹), les caractéristiques du site ont véritablement constitué le point de départ de la réflexion urbanistique sur ce quartier. Le terrain a d'ailleurs été complètement remodelé, laissant aux concepteurs la liberté de travailler sur le relief et les aspects paysagers.

À ce travail sur la topographie s'est surimposé un ordonnancement fondé sur les proportions du nombre d'or (faisant écho aux travaux de Le Corbusier sur le Modulor), déterminant en particulier l'implantation du bâti, comme l'explique là encore Charles Delfante :

« Enfin comme le *phi* grec ne pouvait être absent de Firminy, c'est le tracé régulateur, basé sur le nombre d'or qui a défini l'orientation des bâtiments²⁰. »

La composition urbaine de Firminy-Vert s'articule autour d'un axe majeur, le cours des Marronniers, qui assure une liaison piétonne directe entre la vieille ville et la Corniche, surplombant le quartier. Plusieurs bâtiments le bordent en s'inscrivant dans le sens de la pente. Un effet perspectif important est ainsi créé, ainsi qu'un contraste avec les autres immeubles du quartier qui s'ancrent généralement perpendiculairement à la pente. Les bâtiments d'habitation sont pour la plupart de hauteur moyenne (environ quatre étages), à l'exception de deux immeubles de dix-sept étages, le Grand H et la tour Sive, situés sur les meilleurs terrains dans la partie basse. Au niveau de la circulation, c'est aussi l'un des premiers grands ensembles à présenter des réseaux différenciés entre piétons et automobilistes. Firminy-Vert opère ainsi une rupture morphologique manifeste avec le reste de Firminy et peut être considéré comme un véritable « contrepoint didactique à la ville du xix^e siècle²¹ » du fait notamment de sa densité, volontairement équivalente à cette dernière. Ce quartier a pu voir le jour à un rythme de construction effréné, facilité par le fait qu'Eugène Claudius-Petit occupait en parallèle des fonctions de président à la Sonacotra et dans l'entreprise d'habitations à loyer modéré Logirel. Ainsi les premiers logements ont-ils été attribués dès 1958. En 1964 est adopté un second plan d'urbanisme qui prévoit la construction de trois unités d'habitations. Pour cause de crise de la métallurgie et de révision des prévisions démographiques, il n'aboutira qu'à la construction d'une seule, achevée en 1967, soit deux ans après la mort de Le Corbusier. À la fin de cette même année, Firminy-Vert compte alors mille trois cents logements correspondant à plus de cinq mille habitants. La présence d'équipements, comme des écoles, un centre social, un centre commercial et des espaces verts comprenant des aires de jeux, participera aussi à faire de cette zone un véritable quartier de Firminy.

Le Corbusier aura finalement eu une influence majeure sur ce projet en y construisant aussi la Maison des jeunes et de la culture, le stade et l'église Saint-Pierre. De manière générale,

« son apport au plan-masse de Firminy-Vert peut s'apprécier à l'aune de l'influence qu'ont durablement exercé ses théories urbaines sur l'ensemble des concepteurs, architectes, urbanistes et maîtres d'ouvrage, tout au long de cette opération²². »

Reste donc à comprendre la manière dont les grands principes que celui-ci prônait y ont été mis en pratique. Après avoir présenté le contexte à l'origine de cette opération, la troi-

18. I. Gravillon, « La grande aventure de Firminy-Vert », p. 69.

19. E. Claudius-Petit, « La renaissance de Firminy », p. 21.

20. *Ibid.*

21. N. Ponchel, « La réception du patrimoine Le Corbusier dans la ZPPAUP de Firminy-Vert », p. 181.

22. G. Rago, *Le Corbusier à Firminy-Vert...*, p. 64.

sième partie de cet article s'intéressera plus particulièrement à la place accordée à la rue dans la composition urbaine de ce quartier.

Un regard contemporain sur la place de la rue dans une opération « moderne »

Le travail de terrain a principalement consisté en l'analyse d'un panel de rues se voulant le plus complet et représentatif possible, le but étant d'avoir un mélange de rues propres à Firminy-Vert et d'autres à l'interface entre ce quartier et le reste de la ville. Afin que cet échantillon soit suffisamment important pour pouvoir en ressortir des données représentatives des rues du quartier, le choix s'est arrêté sur le nombre de quinze pour un total de dix-neuf rues recensées dans le secteur dénommé « Firminy-Vert » de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager dont le périmètre a été considéré comme pertinent. Cette analyse souhaitant plus particulièrement interroger la forme urbaine, une approche spécifique s'est avérée nécessaire. Celle-ci s'est construite à partir de l'étude de la manière dont la rue est appréhendée dans deux manuels d'urbanisme contemporains²³ et d'une méthode proposée dans un troisième ouvrage traitant de morphologie urbaine²⁴. L'approche développée s'appuie sur une lecture critique de ces travaux, reprenant dans une grille d'analyse les éléments qui sont apparus pertinents pour la compréhension de la place de la rue dans une composition urbaine « moderne ». Certains autres plus spécifiques et pouvant enrichir le travail de terrain ont aussi été pris en considération. Les données récoltées faisant ainsi référence à un état du quartier à un temps *t* et n'ayant pas accès à la réalité du Firminy-Vert des années soixante, c'est bien un regard « actuel » qui sera porté sur ces réalisations.

À partir de ces différents éléments, il convient alors dans un premier temps de comprendre la manière dont la rue a pu être mobilisée à Firminy-Vert pour ensuite mettre ces résultats en perspective avec certains principes modernes et plus particulièrement ceux énoncés dans la charte d'Athènes.

Une trame viaire hiérarchisée

L'un des premiers caractères qui ressort de cette analyse de Firminy-Vert est le fait que les voies de circulation ont des fonctions dissemblables. Cette différenciation vient en premier lieu de la superposition de deux réseaux : les voies ouvertes aux véhicules qui sont au cœur de cette analyse et les circulations piétonnes en site propre. Alors que le réseau « routier » se structure autour de voies majoritairement « courbes » (ou plutôt non rectilignes : douze rues sur les quinze étudiées) présentant un maillage « large » (un croisement de rues tous les 250 mètres), les circulations piétonnes présentent un tracé rectiligne. Pour reprendre la célèbre formule de Le Corbusier, ici, la voiture suit « le chemin des ânes » et le piéton le « chemin des hommes²⁵ ».

Parmi les rues choisies, bon nombre peuvent être regroupées par leur positionnement dans le réseau viaire et leur fonction principale. On peut distinguer trois niveaux hiérarchiques différents avec, par ordre décroissant d'importance : les voies de liaison, les voies de desserte locale et enfin les cheminements piétons. Toutefois cette classification n'est pas hermétique. Il est ressorti que certaines rues sont plus polyvalentes que d'autres et

23. D. Mangin et P. Panerai, *Projet urbain*, p. 53-75 ; R. Allain, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, p. 141-156.

24. A. Borie, P. Micheloni et P. Pinon, *Forme et Déformation des objets architecturaux et urbains*, p. 29-46.

25. Le Corbusier, *Urbanisme*, p. 10.

permettent à la fois la liaison et la desserte, qui peut elle-même, à une échelle plus fine, être décomposée en trois grands types : la desserte d'habitations, de garages et d'équipements. En ce qui concerne les autres caractéristiques propres aux rues du quartier, il existe de nombreuses places de stationnement de tous types incluant de grands parkings et des garages privés, mais aussi, sous la forme de rangements en créneaux, en épis ou en bataille. Celles-ci participent à élargir la chaussée en de nombreux endroits le long des voies de circulation. La présence de l'automobile a été clairement incluse dans la conception de ce quartier, et malgré le fait que les piétons bénéficient de leur propre réseau de circulation, la place accordée aux trottoirs est loin d'être négligeable. La moyenne du ratio entre la largeur totale de la voie et la largeur des trottoirs pour chacune des rues étudiées montre que ceux-ci occupent un peu plus d'un tiers de l'espace (34 %) pour une largeur moyenne cumulée de 3,8 mètres (soit l'équivalent d'un trottoir de 1,9 mètre de chaque côté de la voie). La voirie du quartier n'est donc pas sacrifiée à l'automobile mais se révèle conçue pour accueillir des usages mixtes.

La gestion de la pente comme élément structurant

Les caractéristiques paysagères du site constituent un élément déterminant dans l'organisation du quartier et de sa trame viaire. De nombreuses rues de Firminy-Vert se calent ainsi sur les courbes de niveaux. Ainsi, le boulevard de la Corniche – pièce maîtresse de la composition du quartier constituant à la fois ses limites sud et est – trace « une horizontale à l'altitude de 515 mètres qui met en évidence le relief²⁶ ». Les courbures que présentent de nombreuses rues peuvent aussi certainement être attribuées à ce facteur.

Les voies de desserte sont généralement les moins pentues, la charge de faire le lien entre la partie haute et la partie basse étant laissée aux voies de liaison. Cette gestion de la dénivellation semble être à l'origine de trois rues de Firminy-Vert qui présentent des caractéristiques similaires : la rue des Blancs-Bouleaux, la rue des Peupliers et la rue des Tilleuls (auxquelles on pourrait, dans une certaine mesure, ajouter la rue Serpente et la rue de la Tour qui en constituent des « variantes »). Elles proposent un tracé « en raquette » avec des points de départ et d'arrivée qui, bien que différenciés, sont très proches. Comme des impasses, elles ne débouchent que sur une seule rue, et ont des caractéristiques en commun avec certaines voies que l'on retrouve dans les lotissements pavillonnaires mais adaptées au quartier d'habitat collectif. Ce sont des rues de desserte, qui accueillent différents types de stationnements publics et privés et présentent sur une seule rive un bâti en alignement à la voie mais légèrement en retrait. Ces voies de desserte en boucle se lovent dans la pente et jouent avec la dénivellation de façon astucieuse. Une rangée de garages privatifs dont l'intégration paysagère s'avère relativement bien réussie est insérée au niveau inférieur, n'occupant pas de surface au sol supplémentaire.

Une désarticulation entre voirie, parcellaire et bâti pour une composition en accord avec la charte d'Athènes

La division parcellaire est quasiment inexistante à Firminy-Vert. Une grande partie des sols du quartier appartient en effet encore au domaine public²⁷ et seul l'espace restant entre le réseau des circulations routières participe à un découpage. De fait, comme le mailage de la trame viaire est lâche et irrégulier, ces pseudo-parcelles le sont aussi.

Concernant l'articulation entre la voirie et le bâti – un des volets programmatique les plus importants de la charte d'Athènes où leur indépendance y est justement clairement énoncée –, l'analyse a permis de mettre en avant plusieurs éléments. Les voies présentent

26. N. Ponchel, « La réception du patrimoine Le Corbusier dans la ZPPAUP de Firminy-Vert », p. 181.

27. *Ibid.*

tout d'abord un bâti situé systématiquement en retrait d'alignement. Certaines montrent néanmoins un parallélisme entre l'axe de l'immeuble et l'axe de la voie. Ce sont majoritairement des voies de desserte. Ce fait est à rapprocher de la volonté « moderne » de différencier les voies par leurs fonctions : ainsi, une voie de transit n'a pas vocation à assurer en plus des fonctions de desserte. Par conséquent, il n'existe généralement pas de relations d'ordre géométrique entre une rue assurant une circulation et le bâti qui l'entoure.

Le quartier de Firminy-Vert a été supposé pouvoir représenter un exemple significatif d'une mise en pratique des théories du mouvement moderne. La pertinence de cette proposition peut se vérifier par une comparaison entre les résultats obtenus et les préconisations sur la rue énoncées dans la charte d'Athènes.

Ainsi, le quartier de Firminy-Vert respecte les impératifs de :

- Densités raisonnables (point 25) ;
- Non-alignement des bâtiments sur la voie (point 27) ;
- Distances élevées entre deux croisements (point 54) ;
- Classement et différenciation suivant leur fonction des circulations (points 60 et 63) ;
- Mise en place de cheminements piétons spécifiques (point 62) ;
- Mise à distance des circulations par l'intermédiaire d'espaces verts (point 64).

Et plus marginalement celui de :

- Libération du sol par des constructions de grandes hauteurs (points 28 et 29).

Sans avoir la prétention d'être exhaustif, nous pouvons affirmer ici que la plupart des grands points énoncés dans la charte d'Athènes concernant la rue sont bien présents et visibles dans la composition de ce quartier.

Discussion : l'exemple réussi d'un quartier sans rues ?

Firminy-Vert se révèle être une opération significative des principes du mouvement moderne, présentant une composition assez subtile, en adéquation avec le site et le contexte local. C'est en cela qu'elle peut être considérée comme exemplaire dans le sens où elle reprend les grands principes de la charte d'Athènes sans pour autant les galvauder. En ce qui concerne les rues, elles sont conçues à partir d'un principe d'opposition entre deux fonctions « routières » dissociées : circulation et desserte. Toutefois, cette classification n'est pas rigide, et certaines rues recouvrent parfois les deux attributions. La fonction « d'accueil » parfois reconnue à la rue²⁸ apparaît quant à elle quasiment absente du réseau routier « mixte », mais elle est très présente dans le réseau de circulations piétonnes à travers la présence d'un mobilier urbain adapté. De plus, aucune des voies, hormis celles qui traversent le hameau préexistant des Noyers, n'est bordée sur ses deux rives.

La rue, dans sa définition « classique », semble donc bel et bien absente de ce projet, comme en témoignent les contrastes évoqués entre le quartier et la ville existante. Néanmoins, la multitude d'équipements publics disponibles permettant la rencontre et les échanges entre les habitants du quartier ainsi que la relative qualité des logements ont, semble-t-il, réussi à combler ce « manque » dans un quartier qui, sans avoir subi de modifications majeures depuis plus de cinquante ans, présente un bon état général et paraît bien « fonctionner ». La « mort de la rue » y a donc été effective, mais mise en pratique avec certaines précautions. Ainsi, les voies de circulation présentent des trottoirs suffisamment larges pour permettre le croisement, réduisant l'emprise de la chaussée et lui donnant un caractère plus urbain. De plus, au cours des dernières années, rien n'a été mis en œuvre pour tenter de « réurbaniser » ou de « résidentialiser » le quartier par des rues. Son récent classement en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager peut

28. F. Ascher, « Le double partage de la rue », p. 24.

être interprété comme une nouvelle légitimation de la qualité de sa composition et de son caractère, un de ses objectifs étant même de « préserver "l'esprit" de la charte d'Athènes qui fonde l'urbanisme et l'architecture du quartier²⁹ ».

Résumé

Dans les années cinquante, un quartier d'habitation prévu pour plus de quatre mille habitants s'installe en bordure de la cité ouvrière de Firminy sous l'impulsion d'Eugène Claudius-Petit, ancien ministre de la Reconstruction. Le Corbusier, proche de ce dernier, aura une influence majeure sur le plan d'urbanisme du projet, sans être officiellement associé à son élaboration. Tout en respectant assez scrupuleusement les grands principes énoncés dans la charte d'Athènes, et notamment la volonté de rompre avec la rue héritée, ce quartier présente une composition atypique, en adéquation avec le site, et récompensée par un grand prix d'urbanisme en 1961.

Cet article se propose de poser un regard contemporain sur la place de la rue dans la composition urbaine de Firminy-Vert – une opération en lien avec les théories du mouvement moderne –, en s'intéressant au contexte ayant permis l'émergence de cette opération ainsi qu'à ses grandes caractéristiques urbanistiques.

Bibliographie

- ALLAIN Rémi, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris, A. Colin (U. Sér. Géographie), 2004.
- ASCHER François, « Le double partage de la rue », dans Apel-Muller Mireille et Ascher François (dir.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert, 2007, p. 24-31.
- BORIE Alain, MICHELONI Pierre et PINON Pierre, *Forme et Déformation des objets architecturaux et urbains*, Marseille, Éd. Parenthèses (Eupalinos. Sér. Architecture et Urbanisme), 2006.
- CHARMES Éric, *La Rue, village ou décor ? Parcours dans deux rues de Belleville*, Grâne, Créaphis, 2006.
- CHOAY Françoise, « Rue », dans Choay Françoise et Merlin Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France (Grands dictionnaires), 1988, p. 790-792.
- CLAUDIUS-PETIT Eugène, « La renaissance de Firminy », *Urbanisme*, n° 104, 1968, p. 7-50.
- CLAUDIUS-PETIT Eugène, « Firminy-Vert », dans Boesiger Willy (dir.), *Le Corbusier*, t. VIII, *Les Dernières Œuvres*, Zurich, Artemis, 1991, p. 10.
- FLEURY Antoine, « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de sciences humaines*, n° 5, avril 2004, p. 33-43.

29. Ville de Firminy, zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) de Firminy-Vert, règlement, p. 21.

- FLONNEAU Mathieu, « La rue capitale : objet et sujet majeurs d'histoire », dans Flonneau Mathieu (dir.), *Parcourir et Gérer la rue parisienne à l'époque contemporaine : pouvoirs, pratiques et représentations*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 27-33.
- GRAVILLON Isabelle, « La grande aventure de Firminy-Vert », *Urbanisme*, n° 258, novembre 1992, p. 66-71.
- GUILLOT Xavier et RAGOT Gilles, « L'œuvre de Le Corbusier à Firminy : généalogie et postérité », dans Bonneville Marc (dir.), *Saint-Étienne : mutations : lieux, enjeux, acteurs*, Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne (Territoires métropolitains), 2008, p. 60-63.
- JOUENNE Noël, *La Vie collective des habitants du Corbusier*, Paris, L'Harmattan (Questions contemporaines), 2005.
- LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes : suivi de Entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, Paris, Éd. du Seuil (Points. Essais, 25), 1971.
- LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Paris, Flammarion (Champs, 610), 1994.
- MANGIN David et PANERAI Philippe, *Projet urbain*, Marseille, Éd. Parenthèses (Collection Eupalinos. Sér. Architecture et Urbanisme), 1999.
- PONCHEL Nathalie, « La réception du patrimoine Le Corbusier dans la ZPPAUP de Firminy-Vert », dans Guillot Xavier (dir.), *Firminy : Le Corbusier en héritage*, Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne (École d'architecture de Saint-Étienne), 2008, p. 173-186.
- POUVREAU Benoît, « Eugène Claudius-Petit : un ministre bâtisseur », *Urbanisme*, n° 305, mars-avril 1999, p. 33-40.
- POUVREAU Benoît, « Firminy-Vert et Eugène Claudius-Petit : vers une cité radieuse (1953-1971) ? », dans Marec Yannick (dir.), *Villes en crise ? : les politiques municipales face aux pathologies urbaines (fin XVIII^e-fin XX^e siècle)*, Grâne, Créaphis, 2005, p. 315-322.
- RAGOT Gilles, *Le Corbusier à Firminy-Vert : manifeste pour un urbanisme moderne*, Paris, Éd. du Patrimoine (Monographies d'édifices), 2011.