

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE

# Actes du Séminaire Doctoral en Architecture 2014

---

**DREAM**

Directeur Scientifique : Stéphane Hanrot  
15/04/2014

**ensa**  
• **m**  
école nationale  
supérieure  
d'architecture  
de marseille

( Aix \* Marseille  
université

**D R E a M**

**ED** ÉCOLE DOCTORALE 355  
Espaces Culturels Sociétés

*Département de la Recherche Doctorale*

# Du choix à l'analyse, la place des terrains dans une recherche en urbanisme. Eléments de méthodologie pour une mise en regard de deux projets de réaménagement de rues à Londres et Lyon

Benoit ROMEYER

Directeur : Brigitte BERTONCELLO

Laboratoire Interdisciplinaire En Urbanisme (LIEU) - IUAR

Séminaire doctoral du DREAM - 2014

---

**MOTS CLES** : Rue, Projet, Méthodologie, Terrains d'études, Mise en regard

## **RESUME** :

Cet article revient sur la place accordée aux terrains d'études dans le cadre d'un travail de thèse en cours interrogeant le rôle de la « rue artérielle » comme composante du projet d'urbanisme. Il s'agira ainsi de justifier de l'intérêt des deux projets mobilisés, *High Street 2012* à Londres et la rue Garibaldi à Lyon, au regard de leur capacité à apporter des éclairages à la problématique de recherche, depuis leurs choix respectifs jusqu'au cadre méthodologique mis en œuvre pour leur analyse. Dans cette optique, nous expliciterons d'abord la manière dont nous avons construit la « rue artérielle » comme objet d'études. Nous nous intéresserons ensuite plus spécifiquement à la justification du choix des terrains retenus. Enfin, nous présenterons la démarche de « mise en regard » développée pour appréhender ces deux projets, traduisant la volonté de sortir des cadres de la comparaison pour laisser la primauté à la prise en compte des contextes.

## **ABSTRACT** :

This article focuses on the role given to case studies as part of an ongoing PhD research questioning the role of the arterial street as part of urbanism projects. The interest of the two projects studied, *High Street 2012* in London and the *rue Garibaldi* in Lyon, will be justified by their ability to provide insights to the research issue, from their selection to the methodological framework used for their analysis. To this end, we will first explain how we develop the 'arterial street' as a research object. We will then discuss more specifically the reasons that justify the choice of the two case-studies retained. Finally, we will present the 'juxtaposing' approach elaborate to apprehend these two projects, reflecting the wish to escape from the comparison's frameworks to give priority to contexts' awareness.

---

Dans un contexte de crise environnementale « durable » où le projet représente « l'instrument des urbanistes et leur manière de contribuer aux réponses à apporter pour la ville » (Masboungi, 2013, p. 105), les espaces publics urbains font depuis plusieurs années l'objet d'une attention renouvelée de la part des acteurs de l'urbanisme. La rue joue bien entendu un rôle majeur au cœur de ceux-ci, du fait notamment de sa capacité avérée à créer différentes sortes de liens à travers la ville : liens physiques, « sociaux », symboliques, ou encore avec des éléments de « nature », dont la perspective d'une meilleure intégration dans les villes représente actuellement un thème mobilisateur. Mais traiter de la rue dans le champ de l'urbanisme, c'est aussi composer avec le poids d'une entité urbaine quelque peu mythique, faisant fréquemment office de métaphore de la ville traditionnelle, et aujourd'hui largement considérée comme un patrimoine urbain à préserver. Le mouvement dit du « retour à la rue » (Charmes, 2006) a ainsi fait son œuvre, et a largement contrebalancé les ambitions modernistes de la remplacer par de nouvelles formes urbaines.

Au-delà de sa permanence dans les villes actuelles, il apparaît néanmoins que si toutes les rues ne se ressemblent pas, toutes ne se « valent » pas, non plus, dans la contribution qu'elles offrent aux territoires urbains. De fait, si les rues ordinaires composent la majorité de la trame viaire, les grands axes en représentent, quant à eux, les exceptions, traversant les villes, leur offrant accessibilité et perméabilité, délimitant les quartiers, marquant les grandes directions d'un territoire et participant de son « imagibilité » (Lynch, 1990). Des enjeux spécifiques se jouent donc derrière l'aménagement de ces voies structurantes et, ainsi, « décider aujourd'hui de la création d'un boulevard ou d'une avenue, c'est [...] dépasser le dimensionnement des voies de circulation pour se demander quelles sont les chances à terme de voir se recréer ces lieux différents. Sans l'illusion que s'y reproduisent dès l'origine les pratiques urbaines des centres anciens mais comme un potentiel, une ouverture vers l'avenir » (Mangin & Panerai, 1999, p. 67).

Plus que les rues résidentielles, ces rues en particulier apparaissent alors *a priori* les plus à même de générer ou renforcer ces liens tant espérés. Présentes dans la plupart des villes, elles n'en restent pas moins à chaque fois différentes en tant qu'incarnations plus ou moins affirmées et cohérentes de l'histoire et des caractéristiques des territoires dans lesquels elles s'insèrent :

« Pas plus que la « ville européenne », la rue et la place ne sont des invariants. Si des constantes apparaissent, elles doivent toujours être replacées dans une culture urbaine locale et même dans une tradition de quartier. Une avenue de 25 m est une voie large dans telle ville, étriquée dans une autre ; une ruelle peut varier de 1 m à 6 ou 7 et plus ; un même mot renvoie d'une ville à l'autre à des espaces différents, supports de pratiques sociales diverses » (Mangin & Panerai, 1999, p. 56).

Le recours au vocabulaire classiquement utilisé pour définir les voies semble alors incertain et à certains égards trop « connoté », du fait que les acteurs de la fabrique urbaine se réapproprient fréquemment le langage et les « valeurs » associés à ces formes urbaines héritées pour qualifier les nouvelles expressions de ces modèles dont ils s'inspirent (Darin, 2004, p. 148). La notion de « rue artérielle » a été développée pour pallier cela. Elle doit ainsi nous permettre de nous intéresser à ces grands axes structurants dans leur dimension contemporaine, au prisme d'ancrages territoriaux spécifiques assurés par un recours à des démarches de projets d'urbanisme qui les prennent actuellement pour objet. Il s'agira alors de s'interroger sur la place accordée aux terrains d'études dans une recherche en urbanisme à partir d'un travail de thèse en cours sur le rôle de la rue « artérielle » comme composante du projet. L'enjeu étant pour nous d'offrir des bases à la justification de l'intérêt des deux projets et terrains mobilisés, Londres avec le projet d'*High Street 2012* et Lyon avec celui de la rue Garibaldi, au regard de leurs capacités respectives mais aussi communes à éclairer la problématique de recherche et ce, depuis leurs choix respectifs jusqu'à la méthodologie effectivement mise en œuvre pour leur analyse.

Dans cette optique, nous expliciterons d'abord la manière dont notre objet d'études s'est construit, la rue artérielle, et les raisons qui nous ont poussé à appréhender cet objet par l'intermédiaire de démarches de projets d'urbanisme. Nous nous intéresserons ensuite plus spécifiquement aux processus qui ont présidé à l'identification et aux choix des projets retenus. Nous verrons ainsi que ces derniers ont été sélectionnés pour leur capacité à « incarner » une politique d'espaces publics d'une agglomération manifestant un intérêt pour la rue artérielle comme « outil » de recomposition de son territoire. C'est finalement l'association de la structuration d'une vision pour la rue artérielle à des

modes d'intervention dédiés qui a été privilégiée ici. Enfin nous présenterons la démarche de « mise en regard » développée pour appréhender ces deux projets. Celle-ci traduit la volonté de sortir des cadres de la comparaison « classique » pour laisser la primauté à la prise en compte de leurs contextes. Nous avons ainsi fait le choix d'une analyse « croisée » où l'identification des singularités de chacun des projets permet en retour d'offrir des éclairages sur l'objet d'études et sa problématique. A travers cette mise en regard de la manière dont des villes repensent et réaménagent leurs grands axes de circulation, ce sont finalement aussi des « cultures urbaines » (Tsiomis & Ziegler, 2007, pp. 22–23) que l'on cherche à voir transparaître au prisme des terrains d'études.

## **1. De la construction d'un objet d'études à la recherche de cas d'études : la « rue artérielle », typologie de rue et composante du projet d'urbanisme.**

L'intérêt exprimé pour ces axes structurant les villes nous a d'abord amené à nous intéresser à la manière dont ceux-ci pouvaient être identifiés et désignés dans le champ de l'urbanisme, et par là, aux différents systèmes de classification des voies en vigueur. Il en est ressorti que dans la plupart des pays occidentaux, un seul et unique type de classement identifié sous le nom de « hiérarchie viaire conventionnelle » (Marshall, 2006), occupe une position quasi hégémonique. En grande partie hérité des bases théoriques établies par le célèbre rapport *Traffic in Towns* de 1963 (Ministry of Transport, 1964), ce système de hiérarchisation fonctionnelle est fréquemment critiqué, d'abord pour ses présupposés théoriques, en particulier la relation « artificielle » qu'il établit entre les fonctions de mobilité et de desserte propres à la rue, mais surtout pour ses conséquences pratiques, limitant les typologies de rues à la disposition des concepteurs. Apparaissent ainsi plus particulièrement exclues de ces classifications les rues « multifonctionnelles », au sein desquelles une mixité de fonctions urbaines coexiste avec une dimension circulatoire affirmée (Hebbert, 2005, p. 40; Hess, 2009, pp. 11–12; Jacobs, Macdonald, & Rofé, 2002, p. 234; Marshall, 2005, pp. 49–50; Svensson, 2004, p. 5).

Face à cela, le parti pris adopté a été de se focaliser sur ce type de rue en particulier, du fait justement qu'il soit absent des typologies en vigueur, laissant présager d'un plus grand potentiel d'expérimentation et d'innovation laissé aux acteurs de l'urbanisme, et que nous avons choisi de regrouper sous le nom de « rue artérielle ». Ce terme est repris du programme de recherche européen *Arterial Street Towards Sustainability* (ARTISTS), dans lequel il désigne les « major streets that are *multi-functional* – combining a strategic network role with space for other activities » (Svensson, 2004, p. 7). L'analyse des usages actuels des deux termes qui composent ce vocable de « rue artérielle » ainsi que leurs emplois dans le contexte français, révèle que la « rue » demeure bien souvent associée à l'idée de « village », tandis que « l'artère » désigne, elle, des voies où les fonctions de circulation sont de plus en plus affirmées. A ce titre la rue artérielle peut faire figure d'« oxymore » d'une « hiérarchie routière conventionnelle » dont elle se situe pourtant hors des cadres théoriques. Elle n'en reste pas moins une réalité durable dans la plupart des villes européennes. Cependant, et même après avoir ainsi affiné les contours de notre objet d'études, il s'est avéré qu'une réflexion purement théorique sur la rue risquait d'en limiter la portée et la pertinence, ainsi que le suggèrent les travaux d'Éric Charmes :

« La multiplicité des usages mise en relation par la rue et la diversité des temporalités qu'elle entrecroise font de cette dernière un objet d'une grande complexité. [...] il est difficile de raisonner sur la rue en général et il est préférable de s'en tenir à l'examen de rues en particulier. C'est à ce prix que l'on peut faire varier les angles d'approche sans pour autant interdire toute confrontation entre les résultats obtenus » (Charmes, 2006, pp. 152–153).

Le recours à des terrains d'études nous est alors apparu comme un moyen judicieux en vue d'interroger la place et le rôle attribués à ces rues artérielles dans l'urbanisme contemporain. En cela, et pour coller au plus près des problématiques actuellement posées à ses acteurs, il nous a semblé pertinent de nous intéresser à des rues faisant l'objet de démarches de projets visant à les remettre « au goût du jour », pour comprendre comment ces nouveaux impératifs généraux sont finalement réappropriés à une échelle locale. C'est dans ce contexte que nous nous sommes interrogés sur la manière dont, dans le cadre de démarches de projets d'urbanisme, les rues artérielles peuvent

participer d'une recomposition soutenable des territoires urbains par l'intermédiaire des espaces publics et ce, au prisme de terrains d'études qu'il nous a fallu identifier.

## **2. Éléments de justification du choix des terrains d'études : le projet d'urbanisme comme potentielle incarnation d'une politique d'espaces publics.**

Un choix de terrains d'études renvoie nécessairement au cadre d'élaboration de la recherche pour laquelle ceux-ci sont mobilisés. Au-delà de la seule pertinence scientifique et de l'outillage méthodologique que l'on souhaite mettre en œuvre pour leur analyse, cette prospection s'opère donc aussi à l'aune de différents arbitrages entre contraintes matérielles, administratives et logistiques, opportunités pratiques, et bien entendu envies et intérêts personnels. Ce cadre restreignant le champ des possibles n'en oblige pas moins à justifier de la pertinence des choix opérés au regard de la problématique de recherche adoptée. Celle-ci nous a ainsi semblé requérir un double niveau de sélection : identification d'une agglomération tout d'abord, choix d'un projet de réaménagement de rue ensuite. Cette double entrée a nécessité de faire appel à des critères de sélection distincts, renvoyant à des valeurs différentes, accordées à ces deux premières échelles d'appréhension des terrains d'études. Ceux-ci ont ainsi été choisis par l'intermédiaire d'un double système de filtres. Le premier consistait en l'identification d'une agglomération non pas tant « vertueuse » que « curieuse » et potentiellement « motrice » quant à la mise en œuvre d'une réflexion sur le rôle joué par la rue artérielle dans son évolution. Cet intérêt, pour être manifeste, devait se traduire par l'intermédiaire de documents-cadres, études ou ensemble de projets inscrits dans une politique d'espaces publics réinterrogeant le rôle des rues artérielles en dehors des schémas hiérarchiques préalablement identifiés. En cela, ce premier niveau de choix amenait à appréhender les terrains d'études comme des « types », potentiellement représentatifs de ce renouvellement supposé des manières de penser et d'intervenir sur ces rues artérielles.

Dans un second temps, nous avons cherché à identifier différents projets de réaménagement de rues artérielles au sein de ces agglomérations à travers leur capacité à s'inscrire pleinement dans ces cadres de réflexion et pouvoir prétendre à la représentativité d'une politique d'espaces publics mise en œuvre ou en cours d'élaboration. Les projets mobilisés devaient alors faire office de « cas d'études » révélateurs, à l'intérieur des « types » précédemment identifiés, d'une première « cristallisation » de pensées ou de courants cherchant à attribuer de nouveaux rôles fonctionnels, esthétiques et symboliques à la rue. En résumé, les terrains d'études ont été choisis par l'intermédiaire d'une démarche réflexive à double-entrée, portant sur la présence d'une politique d'espaces publics en agglomération, témoignant d'une attention particulière et d'une vision pour ses « rues artérielles », ainsi que sur l'inscription de projets à l'intérieur de celle-ci, supports de discours remobilisant la figure de la rue. Ces deux conditions devaient être simultanément réunies pour permettre d'« objectiver » l'intérêt supposé des projets et des villes sélectionnés comme terrain d'études. Il s'agissait finalement autant d'identifier des « projets » de réaménagement de rues, avec leurs logiques et leurs acteurs propres, que des « territoires », porteurs de « cultures urbaines » spécifiques.

C'est dans ce cadre que s'est opéré le choix de Londres et Lyon en tant que terrains d'études ; chacune des deux agglomérations représentant deux véritables « scènes » de la fabrique des espaces publics de leurs pays respectifs ; et les projets pour lesquels nous avons opté au sein de chacune d'entre elles, *High Street 2012* et la rue Garibaldi, constituant à nos yeux de potentielles incarnations de ces nouvelles directions prises pour l'aménagement de leurs grands axes de circulation. Nous avons néanmoins conscience que ce choix de Londres et Lyon comme agglomérations peut surprendre, tant un déséquilibre existe entre ces deux villes qui n'évoluent manifestement pas dans la même catégorie. C'est sur cet aspect de la justification que nous allons nous focaliser ici, quitte à laisser de côté le choix des projets, plus « comparables », et à notre sens moins « discutables ».

Face à une « ville-globale » comme Londres (Sassen, 1996) sur laquelle notre regard s'est rapidement arrêté, l'option d'une autre ville de moindre envergure nous a semblé judicieuse, du fait notamment de leur capacité reconnue à être porteuses d'innovations en matière de projets urbains. La notion de « ville-stratège » proposée par Jean Haëntjens offre par exemple un cadre de réflexion intéressant pour

comprendre ce qui fait la spécificité de ces villes où s'expérimentent de nouveaux principes urbanistiques. Ce sont pour lui les villes qui, comme Barcelone, Bilbao, Copenhague, Fribourg, Lyon ou encore Malmö, « ont réussi, en deux décennies à changer de destin, grâce à des politiques à la fois audacieuses et réfléchies » (Haëntjens, 2010, p. 77). Celles-ci ont notamment bénéficié d'un contexte favorable de décentralisation présent dans la plupart des pays de l'Union Européenne entre 1980 et 1990, pour faire face à une situation de crise urbaine ou essayer de changer de statut dans la hiérarchie des villes. Elles ont alors su saisir cette opportunité de mettre en place ce que l'auteur identifie comme des « approches stratégiques », en opposition avec la « planification territoriale » sur plusieurs points :

- « elles ne se sont pas contentées d'anticiper l'avenir, elles ont cherché à le construire, à créer un mouvement ;
- pour y parvenir, elles ont mis en œuvre des approches transversales audacieuses, n'hésitant pas, par exemple, à jouer sur la culture, l'espace public ou la qualité environnementale pour accroître leur attractivité économique et améliorer leur situation sociale ;
- elles ont cherché à mobiliser différents groupes d'acteurs, publics et privés ;
- elles ont mis en œuvre des projets urbains emblématiques pour porter leur stratégie » (Haëntjens, 2010, p. 79).

Ainsi, dans le cadre de cette analyse, ce déséquilibre apparent entre les deux villes étudiées ne nous a pour autant paru pénalisant, et nous a même semblé d'une certaine façon cohérent avec l'objectif poursuivi de mettre à jour les réflexions, manières de penser et d'agir sur les rues artérielles à l'œuvre dans un contexte renouvelé par l'apparition de nouveaux paradigmes et injonctions comme la « durabilité » ou le « refaire la ville sur la ville ». Le recours à des villes aux statuts différents, « ville-globale » d'un côté et « ville-stratège » de l'autre participe bien de cette volonté de s'intéresser à la fabrique de la ville par un urbanisme de projets « multiscalaires », faisant sens à différentes échelles, de l'agglomération à l'environnement résidentiel. En cela et pour revenir à notre objet d'études général, les réflexions portées à l'échelle du réaménagement d'une ou plusieurs rues par Lyon et Londres, ne sont pas forcément différentes, sur le fond comme sur la forme donnée aux projets, stratégies, documents de planification ou de communication, et finalement aux aménagements qui en résultent.

Il n'est néanmoins pas nécessairement besoin de raisonner à une échelle aussi fine pour faire émerger entre ces deux villes des « connexions » et des problématiques communes et partagées autour de ces thématiques. Ainsi, le programme de recherche Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) Europe, piloté par le Groupe d'Intérêt Public Atelier International du Grand Paris (GIP AIGP) en partenariat avec le PUCA, dont le volet s'intéressant à la marche et au piéton a eu pour objectif « d'observer et de comparer l'aménagement des espaces publics urbains comme principaux supports de mobilité dans [...] sept villes européennes » (Terrin, 2011, p. 7), a inclus Londres et Lyon à ses différents séminaires. Cela montre bien que ces deux villes ont des choses à échanger et à partager en matière d'aménagement d'espaces publics, en lien avec les nouvelles problématiques de mobilité. Cette convergence d'intérêts se retrouve aussi affirmée dans un audit des espaces publics centraux de Londres réalisé par l'architecte-urbaniste et théoricien danois Jan Gehl et son agence *Gehl Architects*. Avec Barcelone et Copenhague, Lyon est présentée dans ce rapport comme une ville de référence dont les espaces publics ont été « reconquis », et un modèle à suivre pour « changer la ville » (Gehl Architects, 2004, p. 114), renforçant l'intérêt d'avoir recours à une « ville-stratège ». Les relations entre ces deux villes renvoient aux modes de circulation et de diffusion des projets urbains d'une ville à l'autre, en fonction des problématiques qui les animent :

« En d'autres termes, s'il y a des « colorations nationales » dans la manière dont chaque pays européen mène « son » projet urbain – et des expériences comme European en témoigne -, cela n'empêche que chaque pays et chaque ville, particulièrement en France, peut prétendre à la spécificité de ses projets urbains, indépendamment des lois, règlements et autres dispositifs ou effets de mode qui peuvent sévir au niveau national. D'autant plus que chacune des villes se réfère souvent à des expériences d'autres villes étrangères. (Tsiomis & Ziegler, 2007, p. 18).

Nous avons constaté que les regards échangés entre Londres et Lyon sont finalement asymétriques en cela qu'ils ne se focalisent pas véritablement sur les mêmes objets. Ces deux villes entretiennent moins des rapports de concurrence qu'elles ne se réfèrent ponctuellement l'une à l'autre. Ainsi, tandis

que Londres s'intéresse à la politique des espaces publics de Lyon, à son contenu, ses modes de gouvernance, et en particulier sa gestion du secteur privé, l'agglomération lyonnaise cherche, elle, à attirer les investisseurs, entreprises et touristes londoniens au travers de démarches de marketing urbain qui mettent en avant sa « qualité de ville » et sa dimension « internationale ». Il a alors semblé opportun de nous appuyer sur cette relation déjà existante entre ces deux villes pour construire un cadre méthodologique permettant de tirer parti de ces dissemblances pour mettre en valeur les spécificités de chacun des terrains. L'ambition de la démarche de « mise en regard » que nous allons développer est bien de faire de ces différences assumées entre les terrains, de véritables ressources pour l'analyse.

### **3. La mise en regard comme démarche de « croisement », permettant de concilier jeux d'échelles, acteurs et temporalités dans l'analyse de projets d'urbanisme.**

La comparaison peut globalement s'apparenter à une « opération cognitive qui, à la base, fonctionne selon un principe d'opposition binaire entre différences et similitudes » ; elle « s'applique en sciences sociales à des objets empiriques qui sont historiquement situés, et constitués de multiples dimensions, imbriquées les unes dans les autres » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 10). Le dispositif de « mise en regard » employé témoigne d'une volonté de sortir de ces cadres « classiques » de la comparaison, impliquant la construction de « comparables » et l'établissement de grilles d'analyse communes et préconçues. Nous avons en effet pris le parti de nous laisser guider par la prise en compte des contextes, en vue de développer une approche compréhensive des différentes manières de faire le projet dans les deux terrains considérés. Néanmoins, la possibilité de lire les résultats d'un terrain au prisme d'un autre, nous est apparue comme une richesse dont nous ne souhaitons pas nous couper, tant la perspective d'une « double » monographie de projets, dont le seul point commun résiderait dans l'objet d'études commun qu'elles mettent en scène, nous semblait elle aussi réductrice. Cette tension entre ces deux postures nous a amené à nous interroger sur les principes et la valeur même d'une démarche comparative, dont les problèmes conceptuels qu'elle ouvre se seraient avérés particulièrement problématiques pour l'approche que nous souhaitons mettre en œuvre. Cette réflexion s'est principalement appuyée sur les travaux des historiens Michael Werner et Monique Zimmermann autour de la méthode de l'« histoire croisée », dont la construction de notre cadrage méthodologique s'inspire clairement. En nous appuyant sur les différents problèmes qu'ils associent à la démarche comparative nous chercherons ici à mettre en avant les spécificités de l'approche de « mise en regard » adoptée, à travers la manière dont celle-ci nous a permis de nous départir de certaines des contraintes inhérentes à l'approche comparative.

Selon ces auteurs, le premier problème de fond posé par cette démarche réside dans la « *position de l'observateur* » qu'elle nécessite : « Si l'on s'en tient au schéma de base de l'opération cognitive, la comparaison suppose un point de vue extérieur aux objets qui sont comparés. En outre, pour voir juste et limiter les effets d'optique, il faudrait en toute rigueur que le point de vue soit idéalement placé à équidistance des objets, de façon à produire une vision symétrique. Enfin, le principe de cohérence de la comparaison implique que le point d'observation soit stabilisé dans l'espace et le temps » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 11). Il s'avère d'emblée que les rapports entretenus avec les terrains choisis vont à l'encontre d'une telle posture. En effet, si le choix de Londres se révèle teinté de la marque de la « curiosité » pour une ville-monde dans laquelle nous n'avions eu que l'occasion de faire brièvement escale, celui de Lyon s'est inscrit dans le registre de la « familiarité » avec une ville où nous avons vécu quelques années. Tandis qu'une démarche comparative aurait supposé une certaine « neutralisation » des rapports entretenus avec ces agglomérations, le dispositif de mise en regard nous a d'abord permis de relativiser et d'objectiver certaines raisons sous-jacentes au choix des terrains, mais surtout d'enrichir nos appréhensions de l'un et de l'autre par l'intermédiaire des contre-points inattendus que chacun nous offrait. Ainsi, le « lointain » représenté du terrain londonien par lequel nous avons entamé notre travail de recherche a permis de faire ressortir en creux certaines spécificités du cas lyonnais, apparaissant au départ tellement « aller de soi » à un observateur familier, qu'elles ne pouvaient être identifiées comme telles. De même le retour au terrain lyonnais réinterrogé avec un œil nouveau a permis de faire émerger de nouveaux contrastes, renforçant *in fine* la curiosité suscitée par

chacun de ces deux terrains. En cela la démarche de mise en regard nous a semblé plus riche et flexible qu'une approche comparative.

Le deuxième problème identifié par ces auteurs réside dans ce qu'ils identifient comme le « *niveau de la comparaison* » : « Qu'il s'agisse, pour ne s'en tenir qu'à quelques exemples, de la région, de l'État-nation ou de la civilisation, aucune de ces échelles n'est rigoureusement univoque ou généralisable. Elles sont toutes historiquement constituées et situées, chargées de contenus spécifiques et donc difficiles à transposer dans des cadres différents » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 11). Cette illustration par les échelles s'applique ici particulièrement bien dans le sens où l'appréhension multi-scalaire induite par les projets d'urbanisme ne renvoie pas nécessairement à des découpages administratifs institués. Cette dimension constitue en effet l'une des spécificités de l'urbaniste, un élément de sa « boîte à outils » qu'il partage avec d'autres disciplines du projet. C'est ici la notion de « jeu d'échelles » qui pose problème dans l'approche comparative, tant son appréhension nous semble spécifique à chaque projet. Cet aspect est encore plus déterminant dans le cas de la rue dont le tracé est plus persistant que les limites administratives, et dont l'une des caractéristiques est précisément de s'inscrire à l'interface entre « réseau et territoire » (Charmes & Sander, 2006). Alors que la comparaison contraint et limite le jeu d'échelles, la « mise en regard » permet de conserver une variété d'angles d'approche et d'échelles d'appréhension pour chaque projet.

Le troisième problème découle du précédent et tient dans l'*objet de la comparaison* en lui-même. En effet, « son choix n'est jamais neutre, mais toujours empreint d'une représentation particulière qui mobilise des catégories spécifiques, historiquement constituées. Qu'il s'agisse d'objets d'apparence simple et donc dotés d'une certaine évidence [...], on peut facilement montrer que les grilles d'analyse divergent non seulement selon l'échelle choisie, mais aussi en fonction de la particularité des terrains, des désignations et des traditions de recherche auxquelles le chercheur se réfère. Il peut en résulter des distorsions considérables : d'abord dans le cas où, pour un même objet d'étude, l'échelle choisie pour l'une des entités de la comparaison ne s'avère pas forcément pertinente pour l'autre ; ensuite au niveau de l'identification même des entités, à laquelle concourent des filiations catégorielles et des perspectives scientifiques distinctes. C'est soulever là le problème de la « constitution historique et située des objets de la comparaison » (Werner & Zimmermann, 2003, pp. 11–12). Comme nous l'avons évoqué, la construction de notre objet d'études s'inscrit dans une perspective théorique héritée de travaux réalisés dans le champ de l'*urban design* anglo-saxon sur les modes de classification des voies des pays occidentaux. Ceux-ci mettent en avant la persistance des modèles et théories formulés dans les années 1960 qui constituent encore, « pour le meilleur et pour le pire » (Marshall, 2005, pp. xii–xiii), les principaux référentiels des débats actuels. Ainsi, si la notion de « rue artérielle » est une construction marquée par des problématiques liées aux modes d'urbanisation spécifiques à certaines aires géographiques, sa déclinaison spatiale diffère d'un territoire à l'autre, *a fortiori* entre deux pays distincts. La dimension historique et située de nos objets d'études est donc primordiale pour comprendre comment les rues artérielles peuvent actuellement être réinterrogées par les acteurs de la fabrique urbaine à l'aune de problématiques contemporaines communes, mais dont les implications diffèrent suivant les territoires considérés. La démarche de mise en regard nous semble favoriser cette compréhension, par l'utilisation de grilles d'analyse adaptées aux spécificités des objets étudiés qu'elle appelle.

Le quatrième problème réside dans la « coupe temporelle » induite par une démarche comparative : « [...] l'historicisation des objets et des problématiques peut susciter des conflits entre logiques synchronique et diachronique. La comparaison suppose une coupe synchronique, ou tout au moins un point d'arrêt dans le déroulement temporel, même si le comparatiste traite aussi de processus de transformations ou peut opérer des comparaisons dans le temps » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 12) ». Ressort là l'une des caractéristiques même des projets urbains, l'articulation entre logiques diachroniques et synchroniques dont certains auteurs se font l'écho :

« Mais le projet urbain se situe aussi entre la diachronie et la synchronie. Le temps forme la ville et le territoire et, en ce sens, on parle de diachronie. A travers le temps s'opère la modification du même élément spatial ; une stratification faite de permanences, d'altérations et de modifications qui s'opèrent dans le temps de l'histoire de la ville, du paysage, du territoire. La forme change de signification dans la diachronie. Mais la forme change aussi de signification dans la synchronie. Le même espace ou lieu

n'a pas la même signification pour tous les groupes sociaux, en fonction des idéologies, des représentations de chaque groupe, des usages, des temporalités. [...] On peut alors concevoir le projet urbain comme un travail d'articulations situé entre la synchronie et la diachronie, entre la permanence et la modification, entre l'autonomie du travail des concepteurs et l'hétéronomie, c'est-à-dire l'imbrication des logiques des autres acteurs » (Tsiomis & Ziegler, 2007, pp. 288–289).

Une mise en regard permet alors de replacer les projets et les territoires dans leurs temporalités propres qui ne sont pas nécessairement celles de la recherche, une articulation qu'une démarche comparative permettrait plus difficilement d'opérer.

Enfin, la dernière difficulté réside dans l'*interaction entre les objets de la comparaison*, que nous avons déjà en partie abordée : « Quand on étudie des sociétés en contact, on constate fréquemment que les objets et les pratiques sont non seulement en situation d'interrelation, mais encore se modifient réciproquement sous l'effet de leur mise en relation » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 12). En effet du fait d'une concurrence interurbaine induite par la mondialisation, Londres et Lyon s'inscrivent, comme nous l'avons vu, dans des processus d'interactions vis-à-vis de l'aménagement des rues et des espaces publics. Ces aspects qu'une démarche comparative peine à prendre en considération, au risque de limiter la pertinence des résultats obtenus, font au contraire partie intégrante d'une démarche de mise en regard.

Face à ces différentes insatisfactions suscitées par la démarche comparative par rapport à nos attendus, nous avons ainsi souhaité nous inspirer de la démarche d'« histoire croisée » que ces auteurs proposent. Une approche au sein de laquelle « les entités ou les objets de recherche ne sont pas seulement considérés les uns par rapport aux autres, mais également les uns à travers les autres, en termes de relations, d'interactions, de circulation. Le principe actif et dynamique du croisement est ici primordial par contraste avec le cadre statique de la comparaison qui tend à figer les objets » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 16). Loin de n'être qu'un outil à la seule destination des historiens, les auteurs mettent en avant l'intérêt d'étendre ce type de démarche à l'ensemble des sciences sociales :

« Cet appui sur l'histoire englobe donc un substrat commun aux disciplines qui, à un titre ou à un autre, sont confrontées à l'historicité de leurs matériaux et de leurs outils. Enfin, le terme « histoire » renvoie aussi à la composante narrative, descriptive et compréhensive de toute science sociale empirique. Cette narration peut être menée au présent, pour décrire une situation, ou traiter du passé, pour rendre intelligible certains aspects constitutifs de l'objet » (Werner & Zimmermann, 2003, pp. 30–31).

Notre démarche doit beaucoup à cette approche d'« histoire croisée »<sup>24</sup>, dont la médiation nécessaire à son application à des problématiques urbaines s'inspire du travail de thèse de Matthieu Giroud. Ce dernier, bien que traitant de thématiques différentes, témoigne en effet d'intentions similaires aux nôtres sur le fond :

« L'objectif est plus de procéder à une approche croisée, dans laquelle des situations ou des processus proches ou semblables sont appréhendés dans des contextes géographiques et temporels différents. Les deux terrains d'étude représentent ici deux contextes propices et complémentaires, qui participent ensemble à construire et appréhender l'objet et sa problématique. Et c'est à partir de l'exploitation de leur diversité, du croisement de leurs contrastes, que s'organise et se déroule la démonstration » (Giroud, 2007, p. 88).

Finalement, plutôt que de mettre l'accent sur les seules similitudes et dissemblances entre différentes manières de penser, d'agir et de faire, il s'agit, par cette démarche de mise en regard, de faire ressortir les trois singularités inhérentes à toute démarche de projet : singularité du contexte, singularités des auteur(s)/acteur(s), et enfin singularité de la réponse apportée (Boutinet, 2012). A l'heure où certains appréhendent (avec succès) le projet comme un « producteur de connaissance » (Viganò, 2012) dans sa dimension de « moteur » de la recherche, sans négliger la pertinence de cette proposition, il nous semble néanmoins aussi important de ne pas le négliger en tant qu'« objet ».

---

<sup>24</sup> Le terme de « mise en regard » utilisé ici s'avère quant à lui repris d'une thèse traitant des nouvelles pratiques d'aménagement de voirie dans trois grandes villes d'Europe (Paris, Londres et Barcelone) dans une approche comparative (Olagnier, 2003).

## 4. Bibliographie

- Boutinet, J.-P. (2012). *Anthropologie du projet*. Paris: Presses universitaires de France.
- Charmes, E. (2006). *La rue, village ou décor?: parcours dans deux rues de Belleville*. Grâne: Créaphis.
- Charmes, E., & Sander, A. (2006). Avant-propos. *Flux*, n° 66-67(4), 4–7.
- Darin, M. (2004). Designating urban forms: French boulevards and avenues. *Planning Perspectives*, 19(2), 133–154.
- Gehl Architects. (2004). *Towards a Fine City for People: Public Spaces and Public Life - London 2004*. Copenhagen: Gehl Architects.
- Giroud, M. (2007). *Résister en habitant? Renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne)* (Thèse de doctorat en géographie). Université de Poitiers.
- Haëntjens, J. (2010). Villes durables - villes stratégiques. *Urbia*, (11).
- Hebbert, M. (2005). Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design. *Journal of Urban Design*, 10(1), 39–59.
- Hess, P. M. (2009). Avenues or Arterials: The Struggle to Change Street Building Practices in Toronto, Canada. *Journal of Urban Design*, 14(1), 1–28.
- Jacobs, A. B., Macdonald, E., & Rofé, Y. (2002). *The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*. Cambridge: MIT Press.
- Lynch, K. (1990). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.
- Mangin, D., & Panerai, P. (1999). *Projet urbain*. Marseille: Parenthèses.
- Marshall, S. (2005). *Streets and patterns*. Londres: Spon Press.
- Marshall, S. (2006). Un réseau viaire favorable aux transports collectifs. *Flux*, 66-67, 96–110.
- Masbouni, A. (Ed.). (2013). *Métamorphose de l'ordinaire: Paola Viganò, Grand prix de l'urbanisme 2013*. Marseille, France: Parenthèses.
- Ministry of Transport. (1964). *Traffic in towns: the specially shortened edition of the Buchanan report*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Olagnier, P.-J. (2003). *Voirie et espace public: mise en regard de pratiques d'aménagement à Barcelone, Londres et Paris* (Thèse de doctorat en géographie). Université Panthéon-Sorbonne.
- Sassen, S. (1996). *La ville globale: New York, Londres, Tokyo*. Paris: Descartes & Cie.
- Svensson, Å. (Ed.). (2004). *Arterial streets for people: Guidance for planners and decision makers when reconstructing arterial streets*. Lund: Lund University.
- Terrin, J.-J. (Ed.). (2011). *Le piéton dans la ville: l'espace public partagé*. Marseille: Parenthèses.
- Tsiomis, Y., & Ziegler, V. (2007). *Anatomie de projets urbains: Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*. Paris: Editions de la Villette.
- Viganò, P. (2012). *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*. Genève: MetisPresses.
- Werner, M., & Zimmermann, B. (2003). Penser l'histoire croisée: entre empirie et réflexivité. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58(1), 7–36.